



**UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

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

**TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO**

TÍTULO:

“SITUACIÓN JURÍDICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTACIÓN EN
LA MODALIDAD DE MOTOTAXIS, ANTE LA NORMATIVA
TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN EN EL
CANTÓN LA LIBERTAD. AÑO 2021”.

AUTOR:

RONALD DANIEL EUSEBIO GUALE

TUTOR: AB. GLENDA DOMÍNGUEZ GÓMEZ, MSC.

LA LIBERTAD – ECUADOR

2022

**UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD

CARRERA DE DERECHO

INTRODUCIDA

**TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO**

TÍTULO:

“SITUACIÓN JURÍDICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTACIÓN EN
LA MODALIDAD DE MOTOTAXIS, ANTE LA NORMATIVA
TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN EN EL
CANTÓN LA LIBERTAD. AÑO 2021”.

AUTOR:

RONALD DANIEL EUSEBIO GUALE

TUTORA: AB. GLENDA DOMÍNGUEZ GÓMEZ, MSC.

LA LIBERTAD – ECUADOR

2022

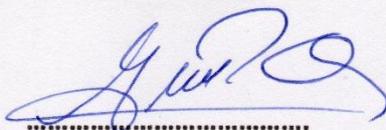
APROBACIÓN DEL TUTOR

La Libertad, 13 de julio del 2022

CERTIFICACIÓN

En mi calidad de Profesor Tutor del Trabajo de Integración Curricular de título **"SITUACIÓN JURÍDICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTACIÓN EN LA MODALIDAD DE MOTOTAXIS, ANTE LA NORMATIVA TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN EN EL CANTÓN LA LIBERTAD. AÑO 2021"**, de la Carrera de Derecho, de la Universidad Estatal Península de Santa Elena; declaro que luego de haber orientado científica y metodológicamente su desarrollo el referido proyecto de investigación se encuentra concluido en todas sus partes cumpliendo así con el proceso de acompañamiento determinado en la normativa interna, recomendando se inicien los procesos de evaluación que corresponden.

Atentamente



PROFESOR TUTOR

CERTIFICADO ANTIPLAGIO

La Libertad, 13 de julio del 2022

CERTIFICADO ANTIPLAGIO

En mi calidad de tutora del trabajo de titulación "**SITUACIÓN JURÍDICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTACIÓN EN LA MODALIDAD DE MOTOTAXIS, ANTE LA NORMATIVA TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN EN EL CANTÓN LA LIBERTAD. AÑO 2021**", cuya autoría corresponde al estudiante **EUSEBIO GUALE RONALD DANIEL** de la carrera de Derecho, CERTIFICO, que el contenido de dicho trabajo ha sido sometido a la validación en sistema anti plagio URKUND, obteniendo un porcentaje de similitud del 4%, cumpliendo así con los parámetros técnicos requeridos para este tipo de trabajos académicos.

Atentamente



Ab. Glenda Domínguez Gómez, Msc.

DOCENTE TUTORA

CERTIFICACIÓN GRAMATICAL Y ORTOGRÁFICA

Lcdo. Dennys Mauricio Panchana Yagual, Mgtr.

Celular: 0939211033

Correo: dennys.panchana@educacion.gob.ec

CERTIFICACIÓN GRAMATICAL Y ORTOGRÁFICA

Yo, **DENNYS MAURICIO PANCHANA YAGUAL**, en mi calidad de **LICENCIADO EN CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN Y MAGÍSTER EN ADMINISTRACIÓN Y LIDERAZGO EDUCACIONAL**, por medio de la presente tengo a bien indicar que he leído y corregido el Trabajo de Integración Curricular previo a la obtención del Título de Abogado, denominado **"SITUACIÓN JURÍDICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTACIÓN EN LA MODALIDAD DE MOTOTAXIS, ANTE LA NORMATIVA TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN EN EL CANTÓN LA LIBERTAD. AÑO 2021"** del estudiante: **RONALD DANIEL EUSEBIO GUALE**.

Certifico que está redactado con el correcto manejo del lenguaje, claridad en las expresiones, coherencia en los conceptos e interpretaciones, adecuado empleo en la sinonimia. Además de haber sido escrito de acuerdo a las normas de ortografía y sintaxis vigentes.

Es cuanto puedo decir en honor a la verdad y autorizo al interesado hacer uso del presente como estime conveniente.

Santa Elena, 29 de agosto del 2022



Lcdo. Dennys Panchana Yagual, Mgtr.

CI. 0919400176

LICENCIADO EN CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
MAGISTER EN GERENCIA Y LIDERAZGO EDUCACIONAL
Nº DE REGISTRO DE SENECYT 1031-2018-1947613

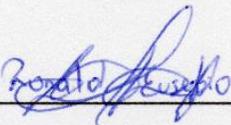
DECLARATORIA DE AUTORÍA

La Libertad 13 de julio del 2022

DECLARATORIA DE AUTORÍA

Yo, Eusebio Guale Ronald Daniel, estudiante de octavo semestre de la carrera de Derecho de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, habiendo cursado la unidad de integración curricular II, declaro la autoría del presente trabajo de investigación de título **“SITUACIÓN JURÍDICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTACIÓN EN LA MODALIDAD DE MOTOTAXIS, ANTE LA NORMATIVA TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN EN EL CANTÓN LA LIBERTAD. AÑO 2021”**, desarrollada en todas sus partes por el suscrito estudiante con apego a los requisitos de la ciencia de derecho, la metodología de la investigación y las normas que regulan los procesos de titulación de la UPSE.

Atentamente,



Eusebio Guale Ronald D.

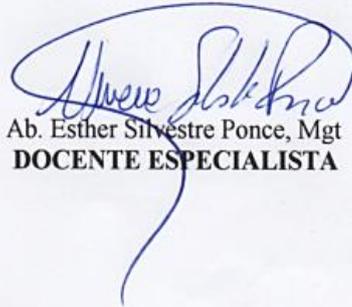
C.I.: 2450484908

TRIBUNAL DE GRADO

TRIBUNAL DE GRADO



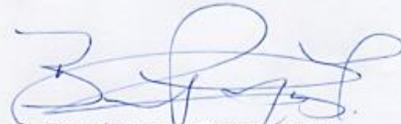
Ab. Ana Tapia Blacio, Mgt.
DIRECTORA CARRERA DE DERECHO



Ab. Esther Silvestre Ponce, Mgt
DOCENTE ESPECIALISTA



Ab. Glenda Domínguez Gómez, Msc.
DOCENTE TUTOR



Ab. Brenda Reyes Tomalá, Mgt.
DOCENTE GUÍA DE LA UIC

ÍNDICE GENERAL

CONTRAPORTADA	II
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	III
CERTIFICADO ANTIPLAGIO	IV
CERTIFICACIÓN GRAMATICAL Y ORTOGRAFÍA	V
DECLARATORIA DE AUTORÍA	VI
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL.....	VII
ÍNDICE GENERAL.....	VIII
INDICE DE TABLAS	X
INDICE DE GRÁFICOS	X
ÍNDICE DE ANEXOS.....	XI
RESUMEN.....	XII
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I.....	3
PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	3
1.1. Planteamiento de Problema.....	3
1.2. Formulación de Problema	5
1.3. Objetivos	5
1.3.1. Objetivos General.....	5
1.3.2. Objetivos Específicos.....	5
1.4. Justificación de la Investigación	6
1.5. Variables de Investigación	7
1.6. Idea a Defender	7
CAPÍTULO II	8
MARCO REFERENCIAL	8
2.1. Marco Teórico.....	8
2.1.1. Antecedente histórico del Trabajo en diferentes épocas	8
Edad antigua.....	8
Edad media.....	8
Edad moderna.....	9
2.1.2. Antecedente Histórico del Derecho al Trabajo	9
2.1.3. Fuentes del Derecho al Trabajo.....	11
2.1.4. Evolución Histórico del Derecho al Trabajo en el Ecuador	15
La libertad de trabajo.....	16
La libertad sindical del trabajador.....	17

2.1.5.	El servicio comercial de Transporte Terrestre de pasajeros como actividad laboral en el Ecuador.....	18
	El cooperativismo del transporte terrestre público comercial	19
2.1.6.	El Mototaxi Antecedentes Históricos.....	20
2.1.7.	El Mototaxi como servicio de transportación público comercial en el Ecuador	21
	La potestad del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal para regular y planificar el transporte terrestre.....	22
2.2.	Marco Legal	23
2.1.1.	Constitución de la República del Ecuador 2008.....	23
2.1.2.	Declaración Universal de Derechos humanos (DUDH).....	24
2.1.3.	Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV).....	25
2.1.4.	Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía Descentralización (COOTAD)	27
2.1.5.	Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.....	28
2.1.6.	Código del Trabajo.....	30
2.3.	Marco Conceptual	31
CAPÍTULO III.....		34
MARCO METODOLÓGICO		34
3.1.	Diseño y Tipo de investigación.....	34
3.1.	Recolección de la Información.....	35
3.1.1.	Métodos de la investigación	36
3.2.	Tratamiento de la información	36
3.3.	Operacionalización de Variables.....	38
CAPÍTULO IV.....		40
RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....		40
4.1.	Análisis, interpretación y discusión de resultado	40
4.1.1.	Encuesta dirigida a los motorizados que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.....	40
4.1.2.	Encuesta dirigida a los ciudadanos del cantón La Libertad	50
4.1.3.	Entrevista dirigida a los Agentes de Tránsito del Cantón La Libertad.....	55
4.1.4.	Entrevista dirigida al Gerente General LA LITRAN EP.....	59
4.2	Verificación de la Idea a Defender.....	60
CONCLUSIONES		61
RECOMENDACIONES		62
PÁGINAS DE CIERRE.....		63
	Bibliografía	63
	ANEXOS.....	66

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Fuentes internas e internacional del derecho al trabajo.....	15
Tabla 2 Muestra no probabilística por conveniencia.....	35
Tabla 3 Operacionalización de variable dependiente.....	38
Tabla 4 Operacionalización de variable independiente.....	39
Tabla 5 Reconocimiento de años dedicados en la actividad de Mototaxi.....	40
Tabla 6 Diagnosticar si conocen con exactitud cuál es el organismo competente de otorgar el permiso de operación.....	41
Tabla 7 Identificación de conocimiento sobre el derecho al trabajo.....	43
Tabla 8 Determinación del mototaxi como única fuente de trabajo.....	44
Tabla 9 Identificación de permiso de operación.....	45
Tabla 10 Diagnosticar el índice de multas realizados al mototaxistas.....	46
Tabla 11 Diagnosticar a los motorizados si han coimeado algún agente de tránsito.....	47
Tabla 12 Solución a la problemática del mototaxi.....	48
Tabla 13 Diagnosticar el conocimiento de lo establecido en el artículo 55 literal f del COOTAD.....	49
Tabla 14 Diagnosticar de la actividad de mototaxi.....	51
Tabla 15 Reconocimiento del nivel de uso de Mototaxi.....	52
Tabla 16 Diagnosticar con qué frecuencia es el traslado en un mototaxi.....	53
Tabla 17 Diagnosticar si los ciudadanos consideran la actividad de mototaxi deba contar con su respectiva ordenanza municipal.....	54

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Reconocimiento de años dedicados en la actividad de Mototaxi.....	40
Gráfico 2 Diagnosticar si conocen con exactitud cuál es el organismo competente de otorgar el permiso de operación.....	42
Gráfico 3 Identificación de conocimiento sobre el derecho al trabajo.....	43
Gráfico 4 Determinación del mototaxi como única fuente de trabajo.....	44
Gráfico 5 Identificación de permiso de operación.....	45
Gráfico 6 Diagnosticar el índice de multas realizados al mototaxistas sin portar permiso de operación.....	46
Gráfico 7 Diagnosticar a los motorizados si han coimeado algún agente de tránsito.....	47
Gráfico 8 Solución a la problemática del mototaxi.....	48
Gráfico 9 Diagnosticar el conocimiento de lo establecido en el artículo 55 literal f del COOTAD.....	50
Gráfico 10 Diagnóstico de la actividad de mototaxi.....	51
Gráfico 11 Reconocimiento del nivel de uso de Mototaxi.....	52
Gráfico 12 Diagnosticar con qué frecuencia es el traslado en un mototaxi.....	53
Gráfico 13 Diagnosticar si los ciudadanos consideran la actividad de mototaxi deba contar con su respectiva ordenanza municipal.....	54

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1 Guía de encuesta a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi.....	67
Anexo 2 Guía de encuesta a ciudadanos del cantón La Libertad	68
Anexo 3 Guía de entrevista dirigida Agentes de Tránsito del cantón La Libertad	68
Anexo 4 Fotografía de Entrevistas	68

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

**“SITUACIÓN JURÍDICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTACIÓN EN LA
MODALIDAD DE MOTOTAXIS, ANTE LA NORMATIVA TERRITORIAL,
AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN EN EL CANTÓN LA LIBERTAD.
AÑO 2021”.**

Autor: Ronald Daniel Eusebio Guale

Tutor: Ab. Glenda Domínguez Gómez, Msc

RESUMEN

El presente trabajo de investigación se orienta a la situación jurídica de los motorizados que pretenden ser normalizados como un servicio de transportación comercial en la modalidad de mototaxi, de tal manera siendo el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal que mediante normativa posee la competencia exclusiva sin perjuicio de otras que determine La Ley en planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal. El principal objetivo del estudio es analizar las causas derivadas por la que no se han normalizado la actividad de mototaxi en cumplimiento a la competencia establecida en el artículo 55 literal f del Código Orgánico de organización territorial, autonomía descentralización y el acontecimiento que imposibilita regular a la modalidad de mototaxi como un servicio de transportación comercial en el cantón La Libertad. Su desarrollo se fundamenta en temas relevantes que corresponde al mototaxi siendo parte del servicio de transportación pública comercial en el Ecuador y todo aquello relacionado al derecho de trabajo, bajo la mirada de los fundamentos normativos. Así también se aplicaron técnicas como la entrevistas al Gerente General de la Empresa pública municipal de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial “LALITRAN EP”, agentes de tránsito del cantón La Libertad, el mismo caso se puede referenciar a las encuestas aplicadas a los motorizados que se dedican al servicio de mototaxi y a la población del cantón La Libertad mediante un enfoque cualitativo y una investigación analítico normativo que es la que representa este trabajo. Conforme a cada una de estas estrategias de investigación permitieron acercar al problema de investigación se corrobora la idea a defender, expresando así algunas conclusiones como el hecho de que no se otorga el permiso de operación a los motorizados debido a la realización del servicio en una motocicleta para uso personal de tal manera no presta la seguridad correspondiente para el traslado de las personas de un lugar a otro.

Palabras clave: Situación jurídica, mototaxis, regular, derecho al trabajo.

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

**“SITUACIÓN JURÍDICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTACIÓN EN LA
MODALIDAD DE MOTOTAXIS, ANTE LA NORMATIVA TERRITORIAL,
AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN EN EL CANTÓN LA LIBERTAD.
AÑO 2021”.**

Author: Ronald Daniel Eusebio Guale

Tutor: Ab. Glenda Domínguez Gómez, Msc.

ABSTRACT

This research work is aimed to the legal situation of motorized vehicles that intend to be normalized as a commercial transportation service, in the mototaxi modality, in such a way that Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal has exclusive jurisdiction through regulations without prejudice to others determined by the law in plan, regulate and control traffic and land transportation within its cantonal district. The main objective of the study is to analyze the causes derived from the fact that the mototaxi activity has not been normalized in compliance with the competence established in article 55 literal f del Código orgánico de organización territorial, autonomía descentralización and the event that makes it impossible to regulate the Mototaxi modality as a commercial transportation service in canton of La Libertad. Its development is based on relevant issues that correspond to the mototaxi being part of the commercial public transportation service in Ecuador and all about those related to law, under the gaze of the normative foundations. Thus, techniques such as interviews with the General Manager of the General Manager of the municipal public company for land transport, traffic and road safety "LALITRAN EP" traffic agents of the La Libertad canton, the same case can be referred to the surveys applied to the motorized that are dedicated to the mototaxi service and the population of the La Libertad canton through a qualitative approach and a normative analytical investigation that is what this work represents. According to each of these research strategies, they allowed to approach the research problem, the idea to be defended is corroborated, thus expressing some conclusions such as the fact that the operating permit is not granted to the motorized due to the performance of the service on a motorcycle for personal use in such a way does not provide the corresponding security for people transportation.

Keywords: Legal situation, mototaxis, regular, law to work.

INTRODUCCIÓN

La Constitución de la República del Ecuador y por la Declaración Universal de Derechos Humanos reconoce a todos ciudadanos el derecho al trabajo de modo que este derecho es irrenunciable y que por ninguna manera podrá ser restringida, la Carta Magna garantiza toda forma de modalidad trabajo y la eliminación del desempleo debido que en la difícil situación económica que se ha presentado en el país por la crisis mundial “COVID -19” y la falta de empleos ha inducido a motociclistas, dueños de motos personales a ser parte del mototaxismo en el cantón La Libertad del tal manera se le imposibilita laborar debido a la no normalización por parte de las autoridades competentes, no obstante, se restringe este derecho, sin bien es cierto en otros cantones de la provincia del Guayas, los mototaxis cuentan con la respectiva ordenanza municipal que normaliza la modalidad de mototaxi como un servicio comercial teniendo en cuenta el derecho al trabajo.

En la provincia de Santa Elena, cantón La Libertad los ciudadanos que realizan el servicio mototaxis de manera irregular e insegura debido por la falta de regulación por la autoridad competente de tal manera busca su respectiva regulación y planificación conforme a la competencia del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón La Libertad de acuerdo con las normativas jurídicas correspondiente.

La importancia de este trabajo de investigación conlleva analizar las causas por la que no se han normalizado la actividad de mototaxi en cumplimiento a la competencia establecida en el artículo 55 literal F del COOTAD para dar la calidad de servicio de transportación pública comercial a la modalidad de mototaxi y así garantizar el derecho al trabajo. En el presente trabajo de investigación se establece teóricamente una serie de aspectos sobre el derecho al trabajo y el mototaxi como servicio de transporte comercial en el Ecuador así como también el análisis de aspectos normativos que influyen a garantizar el derecho al trabajo y la respectiva regulación al transporte terrestre comercial en la modalidad de mototaxi, no obstante, todos estos abordajes conllevará al lector en considerar elementos útiles para su respectiva reflexión a esta problemática que se presenta en el cantón La Libertad.

En el Capítulo I se encuentra contemplado el problema de investigación donde se detallan de forma minuciosa el respectivo problema a investigar, así mismo se determinan los objetivos que se pretenden alcanzar, justificación, variable de investigación y la idea defender.

Capítulo II denominado como marco referencial donde se establecen los fundamentos teóricos de la investigación señalando cada una de las características que representa a lo relacionado al derecho al trabajo y al servicio de transporte terrestre comercial mototaxis con sus respectivos antecedentes históricos de tal manera dar relevancia científica a la investigación, en el marco legal se encuentra determinado cada uno de los cuerpos normativos con sus respectivos artículos que sustente a este proyecto de investigación, el marco conceptual donde se establece cada uno de los términos jurídicos con su respectivo concepto para así brindar una mejor comprensión al lector.

Capítulo III denominado marco metodológico donde se plantea las técnicas y métodos empleados como el diseño y tipo de investigación e instrumentos para llevar a cabo el proceso de recolección de la información a través de las encuestas y entrevistas para así corroborar o no la idea a defender.

En el Capítulo IV denominado resultado y discusión por lo que aquí establece los resultados de las encuestas y las entrevistas cuyos resultados permitirán el desarrollo de la verificación de la idea a defender.

CAPÍTULO I

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Planteamiento de Problema

El mototaxi es una actividad de transporte terrestre comercial, que se da inicio en la ciudad de Londres considerado como una las principales ciudades que toma iniciativa al desarrollo de este determinado servicio de transportación, no obstante, según Bayona (2010) manifiesta que “el crecimiento de la actividad laboral del mototaxi es en París y Francia”. Las investigaciones demuestran que esta actividad como servicio de transporte comercial actualmente se encuentra vigente en diferentes países y ciudades.

En Colombia, específicamente en Barranquilla, Cartagena, Sincelejo, Montería, Costa Caribe, entre otros, en los últimos años los mototaxis se han convertido en el principal medio de transporte público, que incluso concurre en el crecimiento de la actividad económica del país.

En el Ecuador según informe periodístico del Diario el Comercio (2010) menciona que “el mototaxi nace en Atacames aproximadamente en el año 2000, particularmente en la provincia del Guayas, Manabí y Los Ríos son las provincias con mayor número de compañías y unidades de mototaxis que prácticamente está regularizada bajo la jurisdicción de sus respectivos cantones.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial de la República del Ecuador (2013) en el artículo 46 establece que:

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

En la disposición general segunda LOTTTSV (2013) manifiesta que:

De forma excepcional los denominados tricimotos, mototaxis o triciclos podrán prestar servicio comercial en lugares donde sea segura y posible su prestación, sin afectar el transporte público o comercial, siempre y cuando se sujeten a las restricciones de circulación determinadas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados y a las condiciones técnicas que para el efecto se determinarán en el Reglamento de esta Ley. (p.36)

En la Provincia de Santa Elena Cantón La Libertad la propagación laboral del servicio de transportación en la modalidad mototaxi es debido por la difícil situación económica que se ha presentado el país por la crisis mundial denominada COVID 19, la deficiencia de empleos ha inducido a ciudadanos que poseen su motocicleta a ser parte del mototaxismo con el afán de generar ingresos para el sustento familiar, muchos de ellos son personas que han perdido su empleo o no han tenido la oportunidad de encontrar un trabajo estable.

En la Constitución del Ecuador (2008) en su artículo 325 establece que “el Estado garantiza el derecho al trabajo y reconoce toda forma de modalidad de trabajo en relación de dependencia o autónoma” (p. 101). De acuerdo con este derecho constitucional los motociclistas ratifican que continuarán ejerciendo la actividad de mototaxi.

El cantón Nobol y entre otros cantones de la provincia del Guayas los mototaxis cuenta con la respectiva ordenanza municipal regulando la modalidad de mototaxi como un servicio de transporte público comercial, no obstante, en la provincia de Santa Elena cantón La Libertad los que realizan el servicio de mototaxi de manera anormal e irregular buscan su respectiva regulación, planificación conforme a la competencia del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón La Libertad en concordancia a lo establecido en la Constitución de la República del Ecuador y Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía Descentralización específicamente en los artículos siguientes:

CRE (2008) Art 264 numeral 6 establece que “Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley, planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal” (p.131)

El COOTAD (2010) en el artículo 55 literal f establece como una de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados es “planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal” (p.28).

Es indispensable mediante esta investigación determinar las causales de la no normalización a la modalidad de mototaxi como competencia exclusiva del GAD Municipal en establecer una educada planificación y regulación cuya finalidad garantizará el derecho al trabajo de las personas que se dedican a prestar el servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

1.2. Formulación de Problema

¿Cómo el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía Descentralización no regula a la modalidad de mototaxi como un servicio de transporte terrestre comercial en el cantón La Libertad?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivos General

Establecer las consecuencias derivadas por la que no se ha normalizado la actividad de mototaxi como un servicio de transporte terrestre comercial el cantón La Libertad, mediante el estudio y análisis de las normas vinculantes que determinen el acontecimiento del presente tema de investigación.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Estudiar el marco legal que faculta al GAD del cantón La Libertad en establecer la modalidad de mototaxi a un servicio público comercial.
- Diagnosticar las causales por la que no se han normalizado la actividad de mototaxi en cumplimiento a la competencia establecida en el artículo 55 literal F del COOTAD para dar la calidad de servicio de transportación pública al servicio de mototaxi.
- Analizar las consecuencias de la no regulación a la actividad de mototaxi como un servicio de transporte terrestre comercial.

1.4. Justificación de la Investigación

El presente trabajo de investigación gira entorno a la importancia del derecho al trabajo de los ciudadanos que laboran en el servicio de transportación en la modalidad de mototaxi en el cantón La Libertad, por lo consiguiente el trabajo es un derecho que se encuentra consagrado por la Declaración universal de derechos humanos Art 23 y la Constitución de la República del Ecuador en sus artículos (33, 325, 326) en los respectivos artículos determina que el trabajo es un derecho y el Estado lo garantizará, así mismo reconocen todas las modalidades de trabajo en relación de dependencia o autónomas y la libertad de elegir el trabajo que se desea desempeñar, con inclusión de labores de autosustento. El derecho al trabajo es irrenunciable e intangible esencial para todo ser humano, por lo consiguiente este derecho no puede ser vulnerado ni ser restringida como tal.

En el cantón La Libertad se ha generado una problemática para aquellos que laboran en el servicio de mototaxis de manera irregular e insegura, generando por la carencia de regulación como un servicio de transportación comercial en conformidad de lo establecido el artículo 55 literal f del COOTAD, si bien es cierto los denominados taxis y autobús se ha desarrollado sus respectivas planificaciones teniendo en cuenta el derecho al trabajo de las respectivas unidades de transporte terrestre.

Esta investigación está enfocada en diagnosticar las causas por la que no se han normalizado el servicio de mototaxi en conformidad a la competencia que le corresponde al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón La Libertad de regular y planificar el transporte terrestre en la respectiva circunscripción cantonal en concordancia con las normativas correspondientes.

Este estudio es de mucha importancia para toda la sociedad, específicamente para aquellos ciudadanos que laboran en esta determinada actividad como fuente de generar ingresos económicos para sustento familiar.

Existe la necesidad de enmendar este determinado problema, mediante una correcta organización y regulación para el trabajo de los mototaxistas del cantón La Libertad que en efecto el cuerpo normativo sin duda alguna es el encargado directo de poder certificar estos derechos. De acuerdo con lo planteado es conveniente consumir esta investigación ya que se analizará las causas de la no normalización que a futuro permitirá concluir dicha problemática.

1.5. Variables de Investigación

Variable Independiente

La no normalización a la modalidad de mototaxi como un servicio de transportación pública.

Variable Dependiente

Imposibilita ejercer derecho al trabajo

1.6. Idea a Defender

La no normalización a la modalidad de mototaxi como un servicio de transportación comercial público en el cantón La Libertad imposibilita ejercer el derecho al trabajo.

CAPÍTULO II

MARCO REFERENCIAL

2.1.Marco Teórico

2.1.1. Antecedente histórico del Trabajo en diferentes épocas

El trabajo surge en tiempos remotos desde que se suscitaron diversas nociones de trabajo desarrolladas por el hombre donde involucran las necesidades humanas y el surgimiento económico familiar, su evolución ha sido de forma simultánea con relación al crecimiento de la sociedad y de la tecnología.

En el neolítico la recolección de frutos eran los primeros trabajos que se realizaban en la historia de la humanidad posteriormente se desenvuelven otras herramientas con las que se realizaba la caza de animales y la pesca.

Edad antigua

En la edad antigua la esclavitud predominó ya que era una forma de producción que consistía en el trabajo manual ejecutado por los esclavos que sustentaba a la clase más clasificada, obligados a laborar en tareas civiles y militares, personas que han sido capturados en la guerra o compradas, forzados a trabajar en áreas de construcción, agricultura o ingeniería.

Edad media

Se caracteriza por un sistema de gobierno de organización económica tanto social y política basada mediante una serie de lazos como obligaciones que vinculaban a los feudales dueños de tierras. Abarca desde el siglo V hasta el siglo XV que se da inicio desde la caída del Imperio Romano de Occidente, los campesinos trabajan únicamente para los señores feudales que a cambio del trabajo les ofrecían protección en casos de guerras. El trabajo comenzó a ser visto como un deber y necesario para la supervivencia humana dejando atrás el trabajo denigrante y la esclavitud, por lo que surge una nueva noción moral del trabajo.

Edad moderna

La racionalidad ha sido el eje del pensamiento moderno, durante esta época marcó grandes descubrimientos geográficos como el descubrimiento de América. La modernidad trae consigo el desarrollo de industria, hizo posible el régimen artesanal. El cambio de una sociedad rural paulatinamente se traslada a una sociedad industrial donde se da inicio a oportunidades de trabajo en fábricas. Aparecen los nuevos sectores sociales los asalariados y los empleadores.

Una de las principales características durante este periodo es el régimen corporativo ya que desde esa época los trabajadores se agrupaban por oficios o profesiones para la protección de sus intereses de tal manera uniéndose en gremios y corporaciones.

El fenómeno social al trabajo en la revolución industrial se da lugar a un gran cambio en la historia de los trabajadores reemplazando el trabajo manual por maquinarias de industrias, en este periodo se denotó el conjunto de transformación de la revolución industrial que podíamos clasificarlo en socioeconómico, tecnológico y cultural, el hombre necesitaba trabajar para poder subsistir de tal manera el creciente interacción entre la ciencia y la industria requería un mínimo de energía humana ya que las maquinarias iba reemplazando al hombre.

2.1.2. Antecedente Histórico del Derecho al Trabajo

El trabajo sin duda alguna es esencial para todas las personas en la sociedad que de tal manera durante la historia el reconocimiento del derecho laboral fue una búsqueda y lucha constante, tomando en cuenta como base la estructura del código Hammurabi como referencia antigua, posteriormente surge las leyes con el objetivo determinar disciplina jurídica y de brindar protección en la relación laboral para aquellos que son objetivamente vulnerables.

Al ser el trabajo una actividad del diario vivir, es indispensable establecer normativa que determine sobre los deberes, derechos, prohibiciones, beneficio al trabajador, ya que muchas veces se observaban explotaciones laborales y vulneración de derechos por el hecho de no existir una normativa jurídica clara donde se sujeten los empleados y los empleadores.

Comisión Nacional de los Derechos Humanos (2016) determina que “Los Derechos del trabajo se origina como derechos sociales en la Constitución Mexicana de 1917 y en la

Constitución Alemana de Weimar de 1919, a partir de un largo proceso de desarrollo que arranca desde la Revolución Industrial” (p.7).

El trabajo propaga su importancia en el ámbito social y económico por lo que en la Constitución Mexicana y alemana de Weimar el trabajo es considerado como derecho social por lo que asegura que quienes trabajen gocen del beneficio de los derechos que son fundamentales de las personas quienes laboral conforme a la igualdad y la no discriminación.

Según (Guillermo Hori Robaina) presidente de la academia mexicana de derecho del trabajo y de la previsión social afirma que “Para conocer la historia del derecho al trabajo, primer lugar es necesario señalar etapas más características en la historia y paralelamente el pensamiento social de cada una de las épocas” (pág. 65).

Anteriormente del origen formal del derecho laboral, aproximadamente a mitad del siglo XIX la tarea de establecer normas corresponde a variedad de congresos y luchas por parte de obreros y mineros, quienes exigieron y protestaron para adquirir un trato laboral justo.

Los problemas sociales ocasionados por la forma de producción mecanizada de la revolución industrial y por los principios económicos del liberalismo propiciaron la formación y el desarrollo del movimiento obrero y la aparición de determinadas leyes laborales como primeras declaraciones del Derecho al Trabajo (Alejandro Serrano Caldera, 1970).

En el año de 1942 se decreta la primera ley general del trabajo, cabe mencionar que por las circunstancias políticas y económica ha sido inevitable contar con una ley que regularice las relaciones laborales, no obstante, se incorpora normas referentes a la libertad de trabajo, a las horas de trabajo, derecho y obligación del empleador y el empleado, contrato individual y colectivo, etc.

Según (Guillermo Boza Pró, 2014) manifiesta que “la Constitución de Querétaro del año 1917 en México y la Constitución de Weimar en Alemania del 1919, son las constituciones que por primera vez contemplaron los artículos relacionados al derecho social y laboral”, se menciona que han sido las pioneras que han incentivado a países como Europa y Latinoamérica a desplegar el derecho laboral y los derechos sociales.

Organización internacional del trabajo en el año de 1919 es fundada por la comisión del Trabajo establecida por la conferencia de paz, consagrado en Paris por primera vez, que por lo consiguiente la constitución sujetaba ideas ya experimentadas en la Asociación

Internacional para la Protección Internacional de los Trabajadores (Organización Internacional del Trabajo (OIT), 1996).

La constitución de Italia y Francia decreta sus nuevas constituciones con el espíritu jurídico y la orientación de la constitución de Weimar, donde reconocen a todos los ciudadanos al trabajo como deber y como derecho, derecho de huelga, contratación colectiva y la seguridad social.

El Derecho al trabajo ha sido el resultado de una serie de componentes nacionales e internacionales que intervinieron directa o indirectamente el desarrollo de derecho laboral ecuatoriano, con la finalidad de mejorar las condiciones laborales y evitar al trabajador que por razones injustificadas se lo prive de este derecho.

2.1.3. Fuentes del Derecho al Trabajo

El trabajo como un derecho actualmente reconocido en el ordenamiento jurídico, por lo que es de suma importancia como las demás disciplinas jurídicas el conocimiento de las fuentes del derecho de manera general, Alonso (1982) manifiesta que “al hablar de fuentes del derecho al trabajo es hablar de fuentes en general” (pág. 13).

La fuente del derecho de una perspectiva de carácter general esta simboliza el origen y el fundamento que permitirá instituir un “Derecho” o una obligación jurídica para la sociedad mediante la creación de una norma jurídica que de tal manera será aplicado para casos concretos.

Las fuentes del derecho simbolizan el fundamento u origen de las normas jurídicas y, en especial, del Derecho positivo o vigente en determinado país y época. Por metáfora, sencilla y repetida, pero expresiva y técnica, de las fuentes naturales o manantiales de agua, se entiende que el Derecho brota de la costumbre, en primer término, y de la ley, en los países de Derecho escrito, en la actualidad todos los civilizados (Diccionario Jurídico Elemental, 2006).

El derecho parte de una causa, origen de donde procede y fluye el derecho y las obligaciones jurídicas de las personas en la sociedad, en varias doctrinas jurídicas se hace mención que el derecho surge de la costumbre que particularmente lo establece el libro de la “Teoría Pura del Derecho” escrita por Hans Kelsen donde menciona que las fuentes del derecho es la costumbre y legislación que continuamente son designados como las dos fuentes que por derecho se entiende simplemente las normas generales del derecho de un Estado. Pero

también las normas jurídicas individuales conciernen al derecho, son parte del orden jurídico como las normas generales con base en las cuales han sido producidas.

La fuente de derecho juega un papel de suma importancia para la aplicación de todo el sistema jurídico, no obstante, la mayoría de doctrinas clasifica la fuente de derecho en material y formal, la fuente de derecho laboral puede ser de origen material o formal.

Varios doctrinarios determinan que la fuente de derecho material o también conocida como fuente real radica de la esfera sociológica, es decir son aquellas causas o actos en virtud del cual procede a la existencia de una norma jurídica, (BALLESTEROS, 1984) expone que “las fuentes materiales del derecho se entienden como denominación designada de la doctrina como los factores, fenómenos o acontecimientos, de diferente naturaleza y significación, que contribuyen a determinar y fijar el contenido de la norma jurídica”.

Como fuente material del derecho al trabajo prácticamente se entendería aquella acción o actos que genera un impacto social, si bien es cierto tiene un enfoque directo a las necesidades de una sociedad, podríamos aludir aquellas acciones susceptibles de grupos sociales que influye a la producción de un derecho, cabe recalcar que la fuente material es el factor que nutren a las fuentes formales.

Como bien señalan los autores Mouchet y Zorraquin (1978) “en la ciencia del derecho se designan fuentes en sentido material a todos aquellos factores o circunstancias que inducen la aparición y determinan el contenido de las normas jurídicas” (p.17). Las fuentes formales a diferencia del material, esta radica en el ámbito debidamente normativo, las fuentes formales del derecho consisten debidamente en el proceso de creación de una norma jurídica que por lo tanto esta se debe ajustar a una serie de requisitos de formalidad para que la norma pueda ser jurídicamente válida. Las fuentes formales las dota de fuerza de obligar mediante mandato de dicho ordenamiento jurídico.

La Ley

La doctrina establece como principal fuente del derecho es la ley, esta constituye normativa jurídica que son establecidas por la autoridad competente regular el día a día de las personas en la sociedad. El derecho al trabajo en cuanto parte de ordenamiento jurídico tiene como Ley suprema a la Constitución de la República, cabe destacar que en cuanto a jerarquía de la fuente del derecho al trabajo como fuente formal dentro de la categoría de la ley corresponde a la norma suprema.

La norma suprema contempla los derechos, garantías y las libertades que gozan los ciudadanos frente al Estado, todos los derechos del trabajador se considera en la Constitución que específicamente lo establece en los artículos pertinentes sobre el derecho al trabajo (Art 325,326).

De manera jerárquica como siguiente corresponde a las leyes orgánicas y ordinarias, que en material laboral concierne al código de trabajo de modo que esta corresponde a una normativa especializada a la aplicación práctica de ejecutar el derecho laboral que garantiza la constitución de la República, por lo consiguiente corresponde a decretos y resoluciones de organismo que son de carácter laboral o como también a los acuerdos ministeriales.

Tratados o convenios internacionales

El sistema normativo del derecho laboral está compuesto por normas de carácter interna como también normas internacionales, los convenios como tratados internacionales esta constituye una fuente que directamente regula a los derechos laborales, adicionalmente existen variedades de organismos internacionales que expresan sobre el derecho internacional al trabajo como, por ejemplo: La Organización Internacional del Trabajo (OIT).

La doctrina

Como fuente del derecho de carácter general y del derecho al trabajo hace referencia a estudios científicos en el ámbito de materia laboral y opiniones de juristas desarrolladas en base al derecho y al trabajo con el fin de una correcta interpretación o sistematización de la norma jurídica.

La doctrina intuye a la aportación que realizan los estudiosos, tratadista, analista y filósofo del derecho al desarrollo y evolución de las ciencias jurídicas, quienes aparte de explicar e interpretar aclarar de acuerdo con su corriente de pensamiento todos los principios jurídicos plasmados en el derecho positivo (Cevallos, 2009).

La costumbre

Esta fuente del derecho se entiende por aquellas repeticiones de manera consuetudinaria de una conducta determinada que requiere de una necesidad jurídica, la costumbre jurídica ha sido la forma de respaldar determinados comportamientos que dejan de ser un hecho social para transformar en una norma jurídica

Según (Puyol, 1931) menciona que “la costumbre jurídica es una norma de hecho que la sociedad adopta mediante aquellos actos concordantes y repetitivos en el espacio y en el tiempo”.

La jurisprudencia

Prácticamente la jurisprudencia como fuente del derecho en el ámbito laboral se puede entender como la ciencia del derecho que son aquellos criterios o resoluciones de los tribunales o que hayan sido dictadas por la corte suprema de justicia, en materia laboral son aquellos casos específicamente se encuentra en la sala especializada en el área laboral y social, de tal manera esta compone a jurisprudencia cuando son reiterados.

Para el doctor Enrique Coello manifiesta que “la Jurisprudencia es el conjunto de decisiones determinadas por varios órganos de la función jurisdiccional” (Cevallos, 2009).

Se entiende por jurisprudencia a los criterios que de modo reiterado manifiesta el tribunal supremo en sus sentencias, la jurisprudencia sirve como pauta de la interpretación en las actuaciones de los jueces y tribunales inferiores que en sus sentencias se cuidaran de no contradecir las sentencias del más alta jerarquía, de no hacerlo así el usuario insatisfecho podrá interponer recursos alegando infracción de la doctrina interpretativa del tribunal supremo (El Derecho del trabajo, s.f.).

La aplicación del derecho al trabajo se requiere estrictamente como en las demás áreas jurídicas el estudio y el conocimiento de las fuentes que exclusivamente permitirán delimitar el resultado y el alcance del derecho o de la norma jurídica. De carácter general la doctrina determina como fuentes del derecho: la ley, la doctrina, la jurisprudencia y la costumbre, fuentes del derecho que tiene correlación con la fuente del derecho al trabajo, no obstante, a estas fuentes se anexan las fuentes internacionales como por ejemplo jurisprudencia internacional, tratados y convenio internacional.

Las fuentes del derecho al trabajo la podemos clasificar como fuentes internas y fuentes externas:

Tabla 1 Fuentes internas e internacional del derecho al trabajo

Fuentes Internas	Fuentes externo (Internacional)
Constitución, Las Leyes- Reglamentos (Leyes orgánicas, ordinarias, decretos)	Los reglamentos y las directivas de la Unión Europea.
Convenios colectivos	Los convenios y las recomendaciones de la OIT
Contrato de Trabajo	Los tratados o convenios internacionales
Costumbre	La Jurisprudencia internacional
Jurisprudencia	
Doctrina	
Los principios generales del derecho	

Elaborado por: autor

fuentes: www.mheducation.es ›

Estas fuentes del derecho al trabajo sujetan una particularidad especial en cuanto se indica la diferencia al resto de ordenamientos jurídicos, prácticamente en explícitas partes donde se consideran unas fuentes exclusivas a las comunes de la rama del derecho.

2.1.4. Evolución Histórico del Derecho al Trabajo en el Ecuador

El derecho frecuenta a orientar la vida del hombre en la sociedad, para alcanzar el bien común en el Estado Constitucional de Derechos predominado el Buen Vivir. El derecho del trabajo cabe recalcar que esta disciplina se encuentra en constante evolución, que si bien es cierto ha comenzado desarrollarse absolutamente en las últimas etapas del siglo XIX. Durante el siglo XX hubo un mayor progreso, eficacia y eficiencia por las coyunturas vividas en diversas épocas, coyunturas que condujeron a que la legislación mantenga espíritu extranjeras para poder desarrollar las leyes.

En el Ecuador con relación a los preceptos constitucionales del trabajo se puede distinguir en el inicio con la fundación de la República en el año de 1830 que pasa a formar un Estado independiente después de separarse de la Gran Colombia, considerado hoy en día como la República del Ecuador.

Ecuador tiene como premisa el derecho laboral con la segunda Constitución Política de 1835, específicamente en su artículo 98 que establece sobre la libre prestación de servicio y que todos los ciudadanos pueden ejercer libremente cualquier género de comercio o industria que no se oponga a la ley.

El General Enríquez Gallo, bajo su mandato en el año 1938 establece el primer código del Trabajo que fue producto de una recopilación de todas las leyes existentes sobre el trabajo. En el año de 1850 y 1852 durante la presidencia de José María Urbina en esa época la constitución vigente queda abolida la esclavitud en Ecuador, sin duda alguna ha sido un movimiento importante en materia de derechos humanos.

Durante esa época en el Ecuador se determinaron variedad de tipos de beneficios para los trabajadores, sin embargo, se impulsó el derecho al trabajo a las mujeres ya que anteriormente solo eran consideradas para trabajos del hogar.

La actual Carta Magna vigente desde el 20 de octubre del 2008 contiene un esquema más amplio en materia laboral donde certifica y garantiza el derecho al trabajo, de tal manera reconoce todas las modalidades de trabajo y la inclusión laboral de autosustento, así mismo prohíbe toda forma de precarización que atente contra los derechos al trabajador, en conformidad con las leyes correspondientes y el código del trabajo.

La libertad de trabajo

En el Ecuador la libertad de trabajo es un derecho que plenamente se encuentra reconocida por la Declaración Universal de los Derechos Humanos (DUDH) y por la Constitución de la República, este derecho permite el desarrollo autónomo de las personas, que por lo tanto es clave para fortificar el sistema económico y social, además dicho derecho le da la facultad a la persona en poder escoger el trabajo u oficio en cual quiera dedicarse.

El Dr. Julio Cesar Trujillo (1973) afirma que la libertad de trabajo “es la facultad e inviolable que todo hombre goza para dedicarse en la actividad económica productiva que libremente prefiera conforme a los límites impuestos por el bien común y el derecho de los hombres” (pág. 45).

El libre albedrío conduce a que la persona tenga la facultad de tomar sus propias decisiones (la libre elección), básicamente esto gira entorno al derecho de libertad del empleado a tener el albedrío de elegir la actividad laboral. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) impulsa a que los ciudadanos tengan la oportunidad de un trabajo que sea productivo, a un trabajo decente que genere ingresos y que le permita vivir con dignidad. La (DUDH) puntualiza en su artículo 23 que “ toda persona tiene el derecho a la libre elección de su trabajo, a una remuneración justa y equitativa, a la protección contra el desempleo” (1948),

igualmente la Constitución como norma suprema ratifica que “el trabajador posee la libertad de elegir el empleo y no ser obligado a realizar el trabajo de manera gratuita”, específicamente esto se encuentra establecido en el artículo 66 numeral 17 (Constitución de la República Del Ecuador, 2008).

Estos derechos el Estado garantiza a las personas trabajadoras de poder aceptar y elegir el sitio de trabajo que estime conveniente, en el Ecuador hoy en día existen variedades de actividades laborales ya que el Estado avala a la condición de oportunidades e igualdad y sin discriminación alguna.

La defensoría del pueblo de Colombia menciona que el trabajo digno y de libre elección es aquel que no se encuentra sometido a condiciones de explotación y de amenaza o de peligro, al igual que el Ecuador al impedir que el Estado garantice el desempeño a los ciudadanos de cualquier actividad laboral de su elección no significa que de la potestad desarrolla actividades laborales que representen riesgos tanto al empleado como a la ciudadanía en general. La plena actividad de este derecho a procurado que toda persona posea un empleo en condiciones de igual y de oportunidad garantizando una vida digna.

La libertad sindical del trabajador

A nivel mundial existe organizaciones de trabajadores que independientemente se los denomina asociaciones, consejos, sindicatos, etc. Cabe mencionar que el Ecuador y en diversos países, la libertad de sindical es un derecho que se encuentra consagrado en la Declaración universal de derechos humanos, dicho derecho garantiza el funcionamiento eficaz de la representación y la participación de los trabajadores.

Según el Dr. Vinicio Giménez (2005) manifiesta que “El derecho de formar un asociación es el modo primigenio y más sencillo de ejercer el derecho”.

Cabe determinar que el sindicato comprende de asociación profesional miembro de una profesión con el objetivo de defensa de sus intereses específicos en el ámbito laboral.

La conferencia internacional del trabajo aprobó convenios relativos a la libertad sindical, el convenio 87 la libertad sindical y la protección de derecho de sindicación y el convenio 98 sobre el derecho de sindicación y negociación colectiva dentro de estos convenios contiene lo fundamental en el trabajo decretados por la Organización Internacionl del Trabajo.

EL derecho sindical parte de la rama del derecho al trabajo que sin duda alguna este derecho no comprende solo en resolver los intereses individuales sino más bien busca aquella satisfacción colectiva de un bien común.

2.1.5. El servicio comercial de Transporte Terrestre de pasajeros como actividad laboral en el Ecuador

Según (Rus, 2003) expone que “el transporte se caracteriza por el movimiento o desplazamiento de las personas y mercaderías a lo largo del espacio físico mediante los tres modos principales de transportar: Aéreo, marítimo y terrestre”.

El transporte terrestre durante siglos ha constituido un elemento esencial para todas las personas en la sociedad mediante el traslado de personas u objetos, en tiempos remotos el medio tradicional de transporte consistía en montar sobre animales o carruajes tirados por el animal, a media del siglo XIX y XX de manera considerable se innova el medio transporte mediante el desarrollo del motor de combustión con gasolina, fundando un nuevo medio de transporte que es el automóvil, poco a poco se desarrollaron el autobús de carga y de pasajero.

El servicio de transporte de pasajero ha consistido en movilizar a los ciudadanos de un lugar a otro a cambio de una compensación por el servicio prestado, en el Ecuador aproximadamente en el año de 1945 se efectúan ya las primeras cooperativas de transporte de pasajeros mediante un horario y una tarifa establecida por parte de la autoridad competente.

Como manifestaba Villacís (2012) se denomina por servicio de transporte terrestre de pasajero “aquella actividad laboral de trasladar o llevar a personas o clientes de un lugar a otro en un vehículo motorizado mediante carreteras o red vial terrestre” (p. 7).

En el Ecuador el servicio comercial de transporte terrestre de pasajeros durante el periodo de 1995 a 2009 el aporte a la economía ha sido de mucha importancia para el desarrollo económico y social de los ecuatorianos, por lo que este servicio ha sido considerado como una actividad laboral que ha tenido la finalidad de generar patrimonio y medios de trabajo además permite que la economía del país pueda desarrollarse de una mejor manera e incrementando plazas de trabajo y evadir el desempleo del país.

El transporte terrestre comercial es considerado una actividad laboral que posee la libertad de elección por parte del empleado en decir si ejercer o no está determinada profesión o decir si laborar en autobús, taxis, transporte de carga pesada o liviana, tricimotos o mototaxi, etc.

La prestación del servicio comercial de transporte terrestre se lleva a cabo mediante permiso para su respectiva operación, aproximadamente en el año de 1963 se decreta la primera ley de tránsito terrestre por lo que cambió de manera drástica la organización del servicio comercial terrestre del país, en 2008 se aprueba la nueva ley, puesto que el GAD Municipal hoy en día tiene la facultad de regular dichas actividades dentro de su territorio cantonal en concordancia con otras instituciones de determine la ley.

El cooperativismo del transporte terrestre público comercial

En tiempo remotos el cooperativismo en el Ecuador ha estado presente aproximadamente desde el año de 1937 orientado a unificar los recursos individuales con el propósito de satisfacer las necesidades comunes, durante la creación de la primera ley de cooperativas promueve a la libertad de agrupación de individuos con intereses comunes y la construcción de cooperativas donde se da la potestad de realizar cualquier actividad económica lícita con cuya finalidad de los miembros sea mutua.

Según La Super Intendencia de Economía Popular y Solidaria (2014) determina que:

“El conjunto de cooperativas entendidas como sociedades de personas que se han unido en forma voluntaria para satisfacer sus necesidades económicas, sociales y culturales en común, mediante una empresa de propiedad conjunta y de gestión democrática, con personalidad jurídica de derecho privado e interés social”.

Según la actividad que se efectúe se podrá organizar diferentes tipos de cooperativas, en conformidad con la ley mencionada que determina los tipos de cooperativas, de acuerdo al trabajo de investigación se fundamenta a la cooperativa servicio que involucra al servicio de transporte.

De acuerdo con la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria del Sistema Financiero (2011) establece que en el artículo 28 la cooperativa de servicio:

“Son las que se organizan con el fin de satisfacer diversas necesidades comunes de los socios o de la colectividad, los mismos que podrán tener la calidad de trabajadores, tales como: trabajo asociado, transporte, vendedores autónomos, educación y salud” (p.7).

En el año de 1950 nacen las primeras cooperativas de transporte, conformados aproximadamente por 15 socios, actualmente en el Ecuador el transporte terrestre comercial público se encuentran constituidos en cooperativas, orientadas a brindar el servicio de transportación a terceras personas y generar ingresos económicos.

2.1.6. El Mototaxi Antecedentes Históricos

El servicio comercial de transporte terrestre juega un papel importante a nivel nacional e internacional ya que el ejercicio de esta facultad es una actividad económica imprescindible para el funcionamiento de la economía del país.

El mototaxi es un medio de transporte que tiene su origen en Europa que se ha caracterizado por una gran flexibilidad en la operación ya que se ha definido por ser un vehículo ligero y rápido, que el usuario pueda trasladarse a menor tiempo en trayecto de larga distancia o corto.

Según el diccionario de la (Rea141) define al mototaxi de la siguiente manera: “Es una motocicleta que está compuesta por tres ruedas y con techo que se usa como medio de transporte popular para trayectos cortos a cambio de dinero de igual manera que un taxi”.

El uso de mototaxis ha crecido de manera considerable a nivel mundial y con especial énfasis en las ciudades latinoamericanas este modo de transporte proporciona grandes aportes a la movilidad de los usuarios dentro de un sistema de transporte público de pasajeros (Hagen, Pardo & Burbano, 2016)

El mototaxi en América Latina entre el 2008 y 2012 según la Corporación Andina de Fomento señala que el mototaxi se ha dado un crecimiento de una manera acelerada en cuanto al número de mototaxis que contribuye el 81% de acuerdo con estadística establecida por la corporación, en Colombia en el año de 2008 existía alrededor de 450.000 unidades de mototaxis (Alvarado, 2018).

En Colombia este fenómeno surge por la necesidad de los habitantes de poder trasladarse a las vías principales, en las ciudades de Montería la distancia de traslado correspondía a un trayecto aproximado de 4 kilómetros, este medio de transporte transitaba en sectores aledaños donde los ciudadanos requerían de los motociclistas para llegar a la carretera principal y así tomar el transporte intermunicipal.

Durante el año 2000 el fenómeno se caracterizaba por ser un servicio público e ilegal por ser motocicleta no actas para prestar determinado servicio en traslado de pasajero a un lugar a

otro, la falta de empleo y el deseo de generar ingresos económicos el mototaxismo toma fuerza en variedades de poblaciones en Colombia y en otros países.

La actividad de transporte terrestre público en la modalidad de mototaxi en ciertas ocasiones se la han catalogado como informal e irregular por parte de las autoridades gubernamentales. El mototaxismo no solo surge como una alternativa de transporte público sino también una alternativa de disminuir el desempleo y prescindir de las crisis económicas, en diversos países de Latinoamérica el mototaxi ha sido un hecho de interés colectivo conforme pasa el tiempo se hace costumbre por lo que en muchas regiones han presentado proyecto de ley para su respectiva normalización.

2.1.7. El Mototaxi como servicio de transportación público comercial en el Ecuador

La LOTTTSV reconoce al transporte terrestre automotor como un servicio público de carácter esencial para la economía del país de tal manera su organización es un componente muy fundamental contra la informalidad que consiste en el traslado de personas o bienes de manera libre y segura de un lugar a otro.

El desarrollo socio-económico de un país o de un cantón en particular corresponde a la expansión en el sector del transporte que beneficia al crecimiento económico y social, como lo afirma Hubenthal (2010) “la expansión del sector transporte va muy de la mano con el crecimiento económico” (p.4).

Los mototaxis se han convertido en una nueva y eficiente alternativa de transporte público y comercial que ha permitido a los usuarios en ahorrar tiempo y dinero debido por el costo del servicio ya que este medio para muchos ciudadanos permite el ahorro a su economía.

Según el informe periodístico publicado el 1 de septiembre del 2018 por el Diario El Comercio(2018) manifiesta que “El servicio comercial público de mototaxi se realiza en 8 provincias del Ecuador y en cantones como Atacames, Puerto López, Pedernales y entre otros, este medio es utilizado también por turistas que se movilizan a sus hoteles, en Guayaquil y la Concordia se transportan a los pasajeros de zonas urbanas y rurales” (Comercio, 2018).

Este sistema de transporte terrestre aproximadamente en el Ecuador nace hace 7 años en el cantón Pedernales y Puerto López, conforme transcurre el tiempo el uso de mototaxi crece de manera considerable su demanda cada vez va en aumento.

De acuerdo con los datos periodísticos mencionan que en el Ecuador circulan aproximadamente 8.764 unidades que han sido autorizados por el GAD Municipal mediante un proceso de regulación que nace en el año 2015 en conformidad con la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), cuyos vehículos están homologados de acuerdo con las normas del INEN. El 39% de este servicio se concentran en la provincia de Esmeraldas y el 36% seguido por la provincia del Guayas.

Según los últimos datos que han sido publicado con el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC) año 2015, el registro de matrículas de vehículos motorizados se ubica en 1'925.368,57.

La potestad del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal para regular y planificar el transporte terrestre.

El Ecuador es un Estado constitucional de derecho y justicia que por lo tanto los derechos de los ciudadanos constituyen de la existencia y acción por parte del Estado y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, dichas acciones y competencias radican en la Carta Magna derivada del artículo 226 donde establece que, “los entes públicos tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el ejercicio de los derechos de que son reconocidos por la norma suprema”.

Si bien es cierto la capacidad operativa de los GADS en materia de tránsito y transporte terrestre público ya se encuentra reconocida y desarrollada en la Constitución por lo que se efectuará de forma ordenada y progresiva con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en conformidad con la ley.

Los mototaxistas pueden prestar el servicio de transporte terrestre conforme se encuentran reconocidos y establecidos en la Disposición General Segunda de la LOTTTSV, así mismo en concordación con el artículo 55 numeral (F) del COOTAD y el artículo 264 numeral 6 de la Constitución establece como competencia exclusiva del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal sin perjuicio de otras leyes en planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre.

En el Cantón La Libertad el servicio de mototaxi como en los demás cantones del Ecuador debe contar con una infraestructura tanto física y normativa para el adecuado ejercicio del derecho en materia de planificación y regulación del mototaxi.

2.2.Marco Legal

2.1.1. Constitución de la República del Ecuador 2008

La actual Constitución de la República del Ecuador entra en vigor desde el 20 de octubre del 2008 mediante registro oficial 449, redactada por la Asamblea Nacional Constituyente en Montecristi, estructurada por 444 artículos, considerada como la norma jurídica de mayor jerarquía dentro del ordenamiento jurídico ecuatoriano.

La Carta Magna es garantista de derechos fundamentales establecidas en la Norma Suprema y que radica la soberanía en el pueblo ecuatoriano. Posteriormente los artículos que tiene relación con el presente trabajo de investigación son las siguientes:

Art. 1.- El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada.

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

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

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

Art. 326.- El derecho al trabajo se sustenta en los siguientes principios:

El Estado impulsará el pleno empleo y la eliminación del subempleo y del desempleo.

Los derechos laborales son irrenunciables e intangibles. Será nula toda estipulación en contrario.

5. Toda persona tendrá derecho a desarrollar sus labores en un ambiente adecuado y propicio, que garantice su salud, integridad, seguridad, higiene y bienestar.

7. Se garantizará el derecho y la libertad de organización de las personas trabajadoras, sin autorización previa. Este derecho comprende el de formar sindicatos, gremios, asociaciones y otras formas de organización, afiliarse a las de su elección y

desafilarse libremente. De igual forma, se garantizará la organización de los empleadores.

10. Se adoptará el diálogo social para la solución de conflictos de trabajo y formulación de acuerdos

Art. 329 inciso 2.- Para el cumplimiento del derecho al trabajo de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el Estado adoptará medidas específicas a fin de eliminar discriminaciones que los afecten, reconocerá y apoyará sus formas de organización del trabajo, y garantizará el acceso al empleo en igualdad de condiciones.

Es imprescindible recalcar que el Ecuador es un Estado constitucional de derecho y justicia por lo que no solamente garantiza y protege los derechos fundamentales de las personas, si no que vas más allá, es decir busca la justicia, la igualdad, la no vulneración y restricción de derechos constitucionales, entre ellas incluye el derecho al trabajo y la exclusión del desempleo, los motociclistas que se dedican al servicio comercial de transporte terrestre público en la modalidad de mototaxi en el cantón La Libertad es una actividad laboral con relación autónoma realizada con el fin de generar ingresos económicos y soslayar el desempleo.

Conforme a la normativa constitucional el Estado reconoce y garantiza todas las modalidades de trabajo que esto incluye al mototaxi, este derecho al trabajo es intangible e irrenunciable, así mismo acorde a la normativa da la posibilidad a que estos trabajadores se asocien, formen asociaciones o gremios etc., conforme así se garantice su regulación y planificación por parte del gobierno municipal de acuerdo con la normativa constitucional, de tal manera se normalice a los mototaxis como un servicio de transportación pública.

2.1.2. Declaración Universal de Derechos humanos (DUDH)

La DUDH es adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 10 de diciembre de 1948 en París mediante resolución 217, consta de un preámbulo y 30 artículos que recogen los derechos humanos fundamentales de carácter civil, político, social, económico y cultural que debe preservarse alrededor del mundo, de tal manera se mencionará el artículo de relevancia al tema de investigación.

Artículo 23 numeral 1.- Toda persona tiene derecho al trabajo, a la libre elección de su trabajo, a condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo y a la protección contra el desempleo.

Numeral 4.- Toda persona tiene derecho a fundar sindicatos y a sindicarse para la defensa de sus intereses.

El motorizado posee el derecho a trabajar y a la libre elección laboral tanto lo respalda la Carta Magna y la Declaración Universal de Derechos Humanos de tal manera es obligación del Estado hacerla consumir.

El Estado asume el deber y la obligación en virtud del derecho internacional por lo que se compromete hacerla respetar y efectuar este derecho humano, sin embargo, cuando los procedimientos jurídicos nacionales no solucionan la restricción o violación de derecho humanos, existe el mecanismo y procedimiento de normas internacionales para velar el respeto y el cumplimiento de derecho humanos.

2.1.3. Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV)

La LOTTTSV entra en vigor el 7 de agosto del 2008 mediante registro oficial 398 la misma que es emitido por la Asamblea Nacional Constituyente dado que esta ley tuvo un cambio radical bajo el gobierno del expresidente del Ecuador el Eco. Rafael Correa, convirtiéndolo en hoy en día en Ley Orgánica, está compuesta por 240 artículos y Disposiciones generales, Disposiciones transitorias y Disposiciones finales. A continuación, se establecerá los artículos relacionados al tema de investigación:

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

DISPOSICIONES GENERALES

SEGUNDA.

De forma excepcional los denominados tricimotos, mototaxis o triciclos podrán prestar servicio comercial en lugares donde sea segura y posible su prestación, sin afectar el transporte público o comercial, siempre y cuando se sujeten a las restricciones de circulación determinadas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados y a las condiciones técnicas que para el efecto se determinarán en el Reglamento de esta Ley.

Art. 30.3.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.

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

c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito urbano e intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector

Art. 46.- El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional.

Art. 74.- Compete a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, otorgar los siguientes títulos habilitantes:

c) Permisos de operación de servicios de transporte comercial, para todos los ámbitos, a excepción del intracantonal,

Art. 75.- Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el

ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda:

- a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, para el ámbito intracantonal; y,
- b) Permisos de Operación para la prestación de los servicios de transporte comercial en todas sus modalidades, a excepción de carga pesada y turismo, para el ámbito intracantonal.

En las jurisdicciones donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales 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.

El transporte terrestre se hace necesario en el sistema económico ya que es una variable que puede tomar distintos niveles de importancia en cada país, en el Ecuador en conformidad con el art 46 de LOTTTSV es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, sin duda alguna el transporte es un factor necesario para el funcionamiento y el crecimiento de la economía del país.

De acuerdo a los artículos mencionados determina que los denominados mototaxis hoy en día gozan de reconocimiento jurídico normativo, si bien es cierto en el cantón La Libertad los mototaxis están facultados de prestar el servicio comercial siempre y cuando la circulación y operación de este servicio público se sujeten a las restricciones que determine el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de tal manera este servicio de transporte público puede realizarse en lugares donde sea posible y segura sin que inquiete a los otros transportes públicos comerciales. El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón La Libertad de acuerdo con el artículo 75 tiene la jurisdicción y competencia de otorgar a los mototaxistas como parte del servicio de transporte el título que habilite el permiso de operación para la prestación de los servicios de transporte comercial de pasajeros.

2.1.4. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía Descentralización (COOTAD)

El 19 de octubre del 2010 entra en vigor el COOTAD de acuerdo con el Registro Oficial Suplemento 303, la Asamblea Nacional Constituyente discutió y aprobó el proyecto de Ley Orgánica que se encuentra compuesta por 598 artículos y su respectiva Disposiciones

Generales y Disposiciones Transitorias. Los artículos que tienen una estrecha relación al presente trabajo de investigación son los siguientes:

- **Art. 55.-** Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal. - Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;
 - f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;
- **Art. 57.-** Atribuciones del concejo municipal. - Al concejo municipal le corresponde:
 - a) El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones;

En virtud de los artículos mencionados se deja en claro que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón La Libertad dentro de su circunscripción cantonal posee la facultad y competencia exclusiva de regular y planificar al transporte terrestre que particularmente incluye a las motorizados que se dedican al servicio de transporte pública en la modalidad de mototaxis que buscan que sean normalizado dicha actividad y no ser parte de la informalidad, si bien cierto en concordancia en la LOTTTSV Art 75 determina que el GAD Municipal posee la competencia de regular y otorgar el permiso de operación por lo que no solo corresponde a la competencia de la Agencia Nacional de Regulación o Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sino también el municipio como Gobierno Autónomo Descentralizado asuma dicha competencia.

No obstante, mediante la expedición de una resolución o de ordenanza cantonal como atribución del concejo Municipal podrá regular a los mototaxistas a prestar el servicio comercial y así mismo ejercer el derecho al trabajo de una manera planificada.

2.1.5. Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

La Asamblea Nacional Constituyente expidió el Reglamento a ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial el 25 de junio del 2012 en el Registro oficial Suplemento 731, está estructurada por 392 artículos y disposiciones transitorias, el reglamento determina las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los automotores, a continuación, los artículos referentes al tema de investigación:

- **Art. 62.-** El servicio de transporte terrestre comercial de pasajeros y/o bienes (mercancías), puede ser de los siguientes tipos:

3. Servicio alternativo-excepcional: Consiste en el traslado de terceras 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 podrá operar esta clase de servicio serán definidos por los Municipios respectivos. Los títulos habilitantes serán responsabilidad de la Agencia Nacional de Tránsito, o de los GADs que hayan asumido la competencia, según el caso. Las características técnicas y de seguridad del servicio de transporte alternativo-excepcional y de los vehículos en que se preste será regulado por la Agencia Nacional de Tránsito que dictará el reglamento específico

Art. 63.- numeral 2 sobre el Transporte terrestre Comercial: transporte Intracantonal
c) Servicio alternativo-excepcional: Tricimotos, mototaxis, triciclos motorizados (vehículos de tres ruedas).

- **Art. 82.-** Los GADs regularán mediante ordenanza el procedimiento para el otorgamiento de los títulos habilitantes que en el ámbito de sus competencias les corresponda otorgar. En lo posible, y para procurar contar con procedimientos homogéneos a nivel nacional, podrán observar el procedimiento que se detalla en el presente capítulo.

En el caso de que un GADs asuma la operación directa del servicio de transporte público o comercial, enviará la información operacional requerida por la ANT.

En los títulos habilitantes se hará constar que para el ingreso a zonas urbanas se observarán las ordenanzas emitidas por los GADs municipales y metropolitanos en el marco de sus planes de ordenamiento territorial y movilidad.

- **Art. 83, inciso 2.-** A los GADs que hayan asumido las competencias les corresponde, otorgar los títulos habilitantes en los siguientes ámbitos:

1. Público intrarregional,
2. Público intraprovincial,
3. Público intracantonal,
4. Comercial intrarregional,

5. Comercial intraprovincial,
6. Comercial intracantonal,
7. Por cuenta propia intrarregional,
8. Por cuenta propia intraprovincial, y
9. Por cuenta propia intracantonal.

Los artículos hacen referencia en que consiste el servicio alternativo-excepcional particularmente a los mototaxis, así mismo determinar cada una de las competencias que se le atribuye a la Agencia Nacional de Tránsito y al GAD Municipal para la respectiva regulación.

De acuerdo con la normativa correspondiente el GAD Municipal del Cantón La Libertad es el encargado de establecer el lugar donde podrá operar los mototaxis ya sea en los sectores urbano-marginales y rurales así mismo mediante ordenanza Municipal determinar el procedimiento apropiado para el otorgamiento del título habilitante.

La Agencia Nacional de Tránsito le corresponde determinar las características técnicas de seguridad. Claramente se establece que los títulos habilitantes es responsabilidad de la (ANT) o como también del GADs que hayan asumido la competencia directa. Cabe mencionar que da la posibilidad de que el GAD del Cantón La Libertad asuma la competencia directa para otorgar los títulos habilitantes a los mototaxistas para que preste el servicio comercial terrestre de pasajeros.

2.1.6. Código del Trabajo

En el Ecuador el código de trabajo entra en vigor el 16 de diciembre de año 2005 mediante el Registro oficial Suplemento 167, estructurado con 637 artículos y Disposiciones generales y Transitorias, el precepto de este código tiene la finalidad y el objeto de regular las relaciones laborales del trabajador y el empleador, a continuación, los artículos relevantes:

- **Art. 2.-** Obligatoriedad del trabajo. - El trabajo es un derecho y un deber social. El trabajo es obligatorio, en la forma y con las limitaciones prescritas en la Constitución y las leyes.
- **Art. 3.-** Libertad de trabajo y contratación. - El trabajador es libre para dedicar su esfuerzo a la labor lícita que a bien tenga.

- **Art. 4.-** Irrenunciabilidad de derechos. - Los derechos del trabajador son irrenunciables. Será nula toda estipulación en contrario.

Según Walter Kaskel y Herrmann Dersch (1961) manifiesta que “ el Derecho al trabajo es el conjunto de normas jurídicas de índole estatal o autónomas que regulan la situación jurídica de las personas directamente interesadas en la relación de trabajo” (pág. 4).

En los artículos señalados del Código de trabajo son explícitos referente al trabajo, la Carta Magna tanto como el código instituye al trabajo como Derecho y un deber social de los ciudadanos que por lo tanto este derecho es irrenunciable, el mototaxista conforme a la normativa suprema y el Código Laboral gozan de derecho al trabajo y la libertad para dedicar su esfuerzo en el trabajo de su agrado.

2.3. Marco Conceptual

Mototaxi: Según el diccionario de la lengua española el mototaxi es: Motocicleta de tres ruedas y con techo que se usa como medio de transporte popular para trechos cortos. El término mototaxi definido por el diccionario de Real Academia Española como motocicleta de tres ruedas y con techo que se usa como medio de transporte popular para trechos cortos que transporta personas a cambio de dinero de la misma forma que un taxi. Sin embargo, este término ha sido acuñado ya en más de 25 países, de diferentes lenguas, para significar el vehículo motocicleta, motocarro o mototrailer destinado a la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros. (Real)

Jurisdicción: La jurisdicción es el territorio asignado al tribunal para que ejerza la potestad que le corresponde por derecho y por ley. El concepto de jurisdicción abarca un carácter totalmente definitivo e irrevocable, es decir, una vez que esta ha sido decidida, nada ni nadie puede anularla. La aplicación jurisdiccional es exclusiva del poder judicial de cualquier territorio del mundo. Se caracteriza por su constitucionalidad, exclusividad, permanencia, autonomía y por ser general. Su objetivo es establecer justicia en un espacio territorial definido. (MarcadorDePosición1)

Legalización: Formación o forma jurídica de un acto. Autorización o comprobación de un documento o de una firma. Certificación de verdad o de legitimidad. Autenticación.

Ampliación de las normas jurídicas positivas a esferas o actividades antes excluidas del ordenamiento positivo (Diccionario Jurídico Elemental, 2006)

Asociación : Acción y efecto de aunar actividades o esfuerzos. Colaboración. Unión. Junta. Reunión. Compañía. Sociedad. Relación que une a los hombres en grupos y entidades organizadas; donde al simple contacto, conocimiento o coincidencia, se agrega un propósito, más o menos duradero, de proceder unidos para uno o más objetos. Entidad que, con estructura administrativa, persigue un fin común (Diccionario Jurídico Elemental, 2006).

Albedrio: “Facultad humana de dirigir el pensamiento o la conducta según los dictados de la propia razón y de la voluntad del individuo, sin determinismo superior ni sujeción a influencia del prójimo o del mundo exterior” (Diccionario Jurídico Elemental, 2006).

Restricción de Derecho: Limitación. Disminución de facultades o derechos (Diccionario Jurídico Elemental, 2006).

Una restricción en el ámbito jurídico significa una limitación en el ejercicio de algún derecho o facultad atribuida a las personas físicas o jurídicas por ley, las principales características de estas limitaciones: Toda restricción de derecho necesita de un instrumento legal que pueda llevar a cabo esta limitación de derechos, pueden limitar un derecho los poderes públicos a través de leyes con una finalidad justificada de proteger otro derecho. (eco)

Ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales. El principio de no restricción de derechos implica que estos no pueden ser disminuidos injustificadamente por el legislador u otros poderes públicos, lo cual no se opone a la tarea encomendada al legislador, respecto a la configuración y regulación de derechos, que incluye el establecimiento de ciertos límites sustentados materialmente en principios constitucionales. (Diccionario panhispánico del español jurídico, s.f.)

“En general, la autoridad y el poder inherente que tienen los tribunales y los funcionarios judiciales para entender en pleitos o controversias que se someten a su consideración. En el ámbito administrativo, es el legislador que otorga jurisdicción a las agencias y a sus funcionarios para entender en pleitos o controversias de su competencia. En su gran mayoría, las resoluciones o decisiones administrativas son revisables por el Tribunal General de Justicia” (Diccionario Jurídico Elemental, 2006).

Vulneración de derecho: Según la RAE manifiesta que el término vulnerar significa “Dañar, perjudicar, deteriorar o menoscabar”. La vulneración de derechos corresponde a cualquier transgresión a los derechos humanos la cual puede ser constitutiva de delito o no, dependiendo de la legislación. Independientemente de ello, cualquier vulneración de derechos es grave, por lo que los Estados deben realizar todas las acciones destinadas a prevenir estos hechos.

Gremio: “Conjunto de personas pertenecientes a un mismo oficio, profesión o Estado social. Unión, sindicato” (Diccionario Jurídico Elemental, 2006).

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1. Diseño y Tipo de investigación

El presente trabajo es de carácter investigativo que se fundamentó en un estudio de un enfoque cualitativo que implica certificar el objeto de la investigación mediante recolección de información.

La orientación cualitativa consistió en mantener el acercamiento directo con los involucrados de la problemática planteada, de tal manera delimitando la verdad subjetiva con datos descriptivos teniendo en cuenta como actores de investigación a los motociclistas que realizan la actividad laboral de transporte terrestre comercial mototaxis, en el cantón La Libertad, no obstante se empleó la observación directa a través de entrevista al GAD Municipal (Gerente LALITRAN EP), agentes de tránsito y encuesta a la población cantón La Libertad y ciudadanos que se dedican al mototaxi como técnica de obtención de datos trascendentales que procede a una mejor interpretación

El tipo de investigación que se ha desarrollado para abordar el objeto de la investigación se constituyó conforme a las teorías e información para el respectivo análisis de la problemática la situación jurídica del servicio de transportación en la modalidad de mototaxis, ante la normativa territorial, autonomía y descentralización en el cantón La Libertad. año 2021, se tomará de referencia a uno de los tres tipos de investigación que establece el autor Carlos Eduardo Méndez en su libro metodología de la investigación que manifiesta el método exploratorio “permite que el investigador se familiarice con el tema y sirve como base para realizar estudios profundos” (Mendez Alvarez, 2011)

Así mismo manifiesta que cuando el investigador construye un marco de referencia teórico y práctico puede decirse que este primer nivel de conocimiento es exploratorio, el cual puede complementarse con el descriptivo, según lo que quiera o no el investigador (Mendez Alvarez, 2011, pág. 230).

De tal manera al efectuar el método exploratorio principalmente guarda relación a una problemática poco estudiado, mediante la implementación de un marco de referencia teórico que consintió en profundizar en los temas que corresponde a la problemática determinada, así mismo la implementación del método descriptivo y exploratorio, se recopila la

información mediante la entrevista y encuesta que permitió indagar su incidencia del por qué no ha tenido un mayor interés por las autoridades del cantón La Libertad.

3.1.Recolección de la Información

3.1.1. Población y Muestra

La población considerada en el presente trabajo de investigación en la que se hizo la recolección de información se toma en cuenta lo que manifiesta Levin & Rubin:

"Una población es un conjunto de todos los elementos que estamos estudiando, acerca de los cuales intentamos sacar conclusiones" (Levin & Rubin, 1996)

El Ecuador está constituido alrededor de 14'306.876 de habitantes, específicamente en el cantón La Libertad el número de habitantes aproximado es de 95.942, conforme al censo realizado por Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) en el año 2010, cabe señalar que este presente trabajo involucró pertinentemente el desarrollo de entrevista dirigida al Gerente la Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial "LALITRAN EP", Agentes de Tránsito del cantón La Libertad, así mismo encuesta dirigida a motociclistas que realizan la actividad de servicios de transportación público en la modalidad de mototaxis en el cantón La Libertad, por lo que se tomó como muestra no probabilística por conveniencia conforme a lo que establece Ec. Carlos Castillo Gallo y Ab. Brenda Reyes Tómalala en el libro Guía Metodológica de Proyectos de Investigación Social (2015) manifiesta que " el investigador determina la muestra en función de los intereses del objeto de estudio, en función de accesibilidad de la información y a la conveniencia"(p.144).

Tabla 2 Muestra no probabilística por conveniencia

DESCRIPCIÓN	MUESTRA
Encuesta a Ciudadanos que se dedican al mototaxi del cantón La Libertad	55
Encuesta a Ciudadanos del Cantón La Libertad	100
ING. Roberto Lucas Gerente de LALITRAN E.P.	1
Agentes de tránsito del Cantón La Libertad	3
TOTAL	159

Elaborado por: Autor

3.1.1. Métodos de la investigación

Método Analítico

Este método nos permitió analizar y estudiar la problemática planteada, sintetizando en la provincia de Santa Elena- cantón La Libertad, basándonos en el estudio y análisis de los cuerpos normativos que corresponden a la problemática jurídica social.

Método Deductivo

El desarrollo de la investigación aborda el método deductivo que emplea para deducción de lo general a lo particular mediante el análisis del tema: situación jurídica del servicio de transportación en la modalidad de mototaxis, ante la normativa territorial, autonomía y descentralización en el cantón La Libertad. año 2021. Como un enfoque de investigación general y particular se considerará él por qué no se regula la modalidad de mototaxi como servicio de transportación comercial.

Método Descriptivo

Se abarcó el método descriptivo en conjunto con las técnicas de recolección de datos sobre la situación jurídica del servicio de transportación en la modalidad de mototaxis, ante la normativa territorial, autonomía y descentralización en el cantón La Libertad. año 2021. De tal manera se aclara y se evidencia la situación actual de los mototaxistas como factores económicos y sociales.

Técnicas

La técnica empleada en el trabajo de investigación se fundamentó en las entrevistas y encuestas estructuradas mediante formulario de preguntas abiertas y cerradas con el objetivo de conocer las causas por el cual no se ha normalizado la modalidad de mototaxi como un servicio de transporte comercial en el cantón La Libertad, así mismo e investigaciones como revisión de las normas jurídicas competentes que nos permite en la obtención de información en base al tema de investigación.

3.2. Tratamiento de la información

La información se recaudó mediante encuesta y entrevista, cuya encuesta se dirigió a 100 ciudadanos del cantón La Libertad y 55 motorizados que realizan el servicio de transporte público en la modalidad mototaxi como individuos involucrados en el tema de investigación,

por medio de la tecnología se empleó el formulario Google como herramienta precisa y eficiente para la recolección y tabulación de información.

Mediante el enfoque cualitativo se recolectó información por medio de la guía de entrevista estructurada de 6 preguntas abiertas aplicados a 3 Agentes de Tránsito del cantón La Libertad acudiendo a la oficinas de la Unidad de Control de Tránsito La Libertad (UCT) ubicada en el barrio 28 de mayo y 4 preguntas dirigidas al Ingeniero Roberto Lucas en su calidad de gerente de la empresa pública municipal de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial “LALITRAN EP, conforme a este instrumento de investigación permitió conocer la opinión y así analizar cada una de los criterios recaudados con respecto a por qué razón se han normalizado la actividad de mototaxi como un servicio de transportación pública en el cantón La Libertad, posteriormente se hace un análisis de las diversas perspectivas de opiniones emitidas por los entrevistados y así establecer un criterio jurídico con respecto al presente tema de investigación.

Tabla 4 Operacionalización de variable independiente

VARIABLE	DIVISIONES	INDICADORES	TÉCNICAS
<p>Independiente:</p> <p>La no normalización a la modalidad de mototaxi como un servicio de transportación comercial público en el cantón La Libertad</p>	<p>Aspecto legal</p>	<p>Constitución de la República del Ecuador 2008.</p> <p>Declaración Universal de Derechos Humanos</p> <p>Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.</p> <p>Código Orgánico de Organización Territorial, COOTAD.</p> <p>Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</p> <p>Código de Trabajo.</p> <p>Código del Trabajo</p>	<p>Entrevistas</p> <p>Encuesta</p>

Elaborado por: autor

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Análisis, interpretación y discusión de resultado

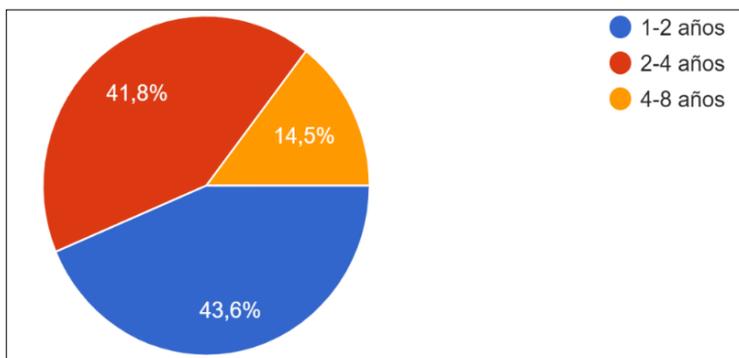
4.1.1. Encuesta dirigida a los motorizados que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

EL instrumento de guía de encuesta fue diseñado con el objetivo de apreciar el criterio de los ciudadanos que se dedican a prestar el servicio de mototaxi en el cantón La Libertad de tal manera constaba de 9 preguntas objetivas dirigidas a 55 mototaxistas, utilizando la herramienta del formulario Google.

1. ¿Cuántos años lleva ejerciendo la actividad de mototaxi?

Tabla 5 Reconocimiento de años dedicados en la actividad de Mototaxi			
ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	1-2 años	24	43,6 %
	2-4 años	23	41,8 %
	4-8 años	8	14,5 %
	RESULTADOS	55	100 %
Elaborado por: autor Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.			

Gráfico 1 Reconocimiento de años dedicados en la actividad de Mototaxi



Elaborado por: autor

Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

DESCRIPCIÓN DEL ÍTEM:

La interrogante planteada constituye en indagar a los motociclistas los años que se han dedicado a ejercer la actividad de mototaxi en el cantón La Libertad.

ANÁLISIS

De los motociclistas encuestados se obtuvo como resultado que el 43.6 % de motorizados dedicados al mototaxi llevan ejerciendo de 1 a 2 años por lo que es notable que día a día se suman más personas a ejercer el mototaxi, no obstante, el 41,8 % tiene de 2 a 4 años y el 14.5% de 4 a 8 años.

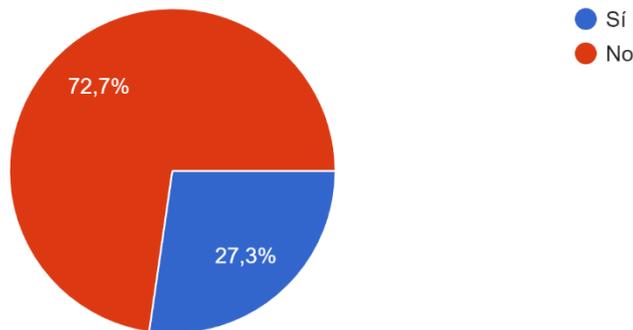
INTERPRETACIÓN:

Esta pregunta refleja que los ciudadanos que se dedican a la actividad de mototaxi del cantón La Libertad llevan ejerciendo el mototaxi como fuente de trabajo más de 4 años, por lo que en el transcurso de la pandemia denominada COVID -19 ha inducido a más ciudadanos a ejercer esta actividad para así generar ingresos por la pérdida y falta de empleos.

2. ¿Tiene usted claro cuál es el organismo competente para otorgar el permiso de operación del servicio de transporte comercial?

Tabla 6 Diagnosticar si conocen con exactitud cuál es el organismo competente de otorgar el permiso de operación			
ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
2	Si	15	27,3 %
	No	40	72,7 %
	RESULTADOS	55	100 %
Elaborado por: autor Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.			

Gráfico 2 Diagnosticar si conocen con exactitud cuál es el organismo competente de otorgar el permiso de operación



Elaborado por: autor

Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

DESCRIPCIÓN DEL ÍTEM:

La pregunta planteada permitirá diagnosticar si conocen con claridad y exactitud quien es la autoridad responsable de otorgar el permiso de operación en la modalidad de mototaxi como una actividad de servicio de transporte comercial.

ANÁLISIS:

En lo que se refiere a la presente pregunta planteada recalca que el 72,7% de encuestados no tiene en claro cuál es el organismo competente que otorga el permiso de operación, y el y el 27.3% mencionaron que sí.

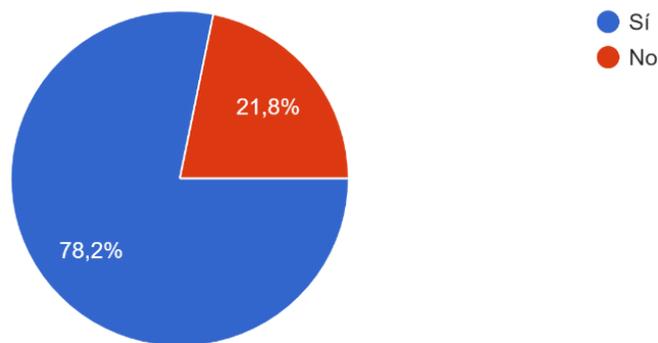
INTERPRETACIÓN:

Esta confusión es de importancia aclarar cuál es el organismo encargado para otorgar el permiso de operación que corresponde al título habilitante que faculta a prestar el servicio de transporte comercial para el ámbito intracantonal, de modo que manifestaba que desconoce con exactitud debido a sus varias reformas que ha tenido la LOTTTSV.

3. ¿Sabía usted, que el Estado garantiza el derecho al trabajo y reconoce toda forma de modalidad de trabajo en relación de dependencia o autónoma?

Tabla 7 Identificación de conocimiento sobre el derecho al trabajo			
ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
3	Si	43	78,2 %
	No	12	21,8 %
	RESULTADOS	55	100 %
Elaborado por: autor Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.			

Gráfico 3 Identificación de conocimiento sobre el derecho al trabajo



Elaborado por: autor

Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

DESCRIPCIÓN DEL ÍTEM:

La interrogante planteada es indagar el conocimiento de lo establecido en la Constitución de la República de Ecuador sobre el Estado que garantiza el derecho al trabajo y reconoce toda forma de modalidad de trabajo en relación de dependencia o autónoma.

ANÁLISIS:

De los motorizados encuestados del cantón La Libertad manifestaron que el 78,2% dispone de conocimiento de que el Estado garantiza el derecho al trabajo y toda modalidad de trabajo, a diferencia del 21,8% se expresaron que desconocen.

INTERPRETACIÓN:

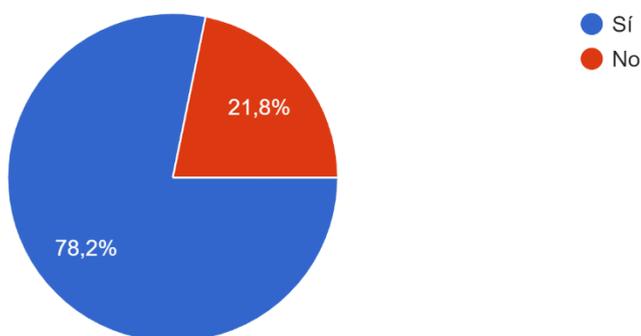
Los motorizados desempeñan el servicio de mototaxi conforme al derecho del trabajo reconocido y garantizado por la Constitución de la República, mayoría de encuestados se rigen por lo establecido en la Carta Magna por lo que significa que a pesar de la no normalización por parte de la autoridad competente permanecen realizando el servicio de mototaxi a la ciudadanía.

4. ¿La actividad de mototaxi es su única fuente de trabajo?

Tabla 8 Determinación del mototaxi como única fuente de trabajo			
ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
4	Si	43	78,2 %
	No	12	21,8 %
	RESULTADOS	55	100 %

Elaborado por: autor
Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

Gráfico 4 Determinación del mototaxi como única fuente de trabajo



Elaborado por: autor

Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

DESCRIPCIÓN DEL ÍTEM:

Mediante la interrogante planteada permite indagar a los motociclistas si el servicio de mototaxi que desempeña constituye como su única fuente de trabajo para el ingreso económico.

ANÁLISIS:

En lo que se refiere a la pregunta planteada determina que el 78,2% de motorizados ejecuta el mototaxismo como su única fuente de generar ingresos así mismo el 21,8% declararon que no es única fuente de trabajo.

INTERPRETACIÓN:

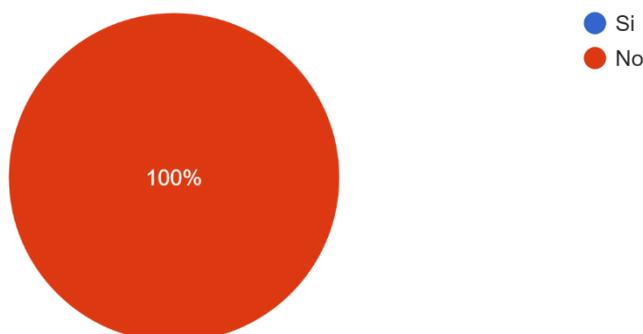
Corresponde a un alto índice de ciudadanos que se dedican al mototaxismo como su única fuente de generar ingresos económicos por lo que conlleva analizar que de acuerdo a lo establecido en la constitución el Estado es el encargado directo de impulsar el pleno empleo y la eliminación del desempleo de tal manera así se garantice este derecho al trabajo así fortalecer el sistema económico social.

5. ¿Usted posee algún permiso de operación por parte del GAD Municipal o por la agencia nacional de tránsito?

Tabla 9 Identificación de permiso de operación			
ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
5	Si	0	0 %
	No	55	100 %
	RESULTADOS	55	100 %

Elaborado por: autor
Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

Gráfico 5 Identificación de permiso de operación



Elaborado por: autor

Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

DESCRIPCIÓN DEL ÍTEM:

Mediante esta interrogante permitirá conocer si los prestadores de los servicios comerciales de mototaxis del cantón La Libertad posee el permiso de operación.

ANÁLISIS:

Para el 100% de las personas que han sido encuestadas alude que no posee el permiso respectivo para realizar el mototaxi como servicio de transporte terrestre público.

INTERPRETACIÓN:

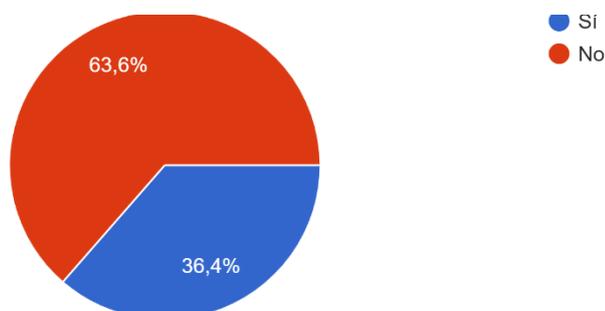
Es de mucha importancia conocer si los motorizados se encuentran autorizados por el municipio o por la agencia nacional, por lo que es preciso llegar a la conclusión que son motorizados informales que de tal manera corresponde al Gobierno Autónomo Descentralizado de acuerdo le faculta la ley en regular y planificar el transporte terrestre.

6. ¿Ha sido multado por realizar la actividad de mototaxi por un agente de tránsito?

Tabla 10 Diagnosticar el índice de multas realizados al mototaxistas			
ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
6	Si	39	70,9 %
	No	16	29,1 %
	RESULTADOS	55	100 %

Elaborado por: autor
Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

Gráfico 6 Diagnosticar el índice de multas realizados al mototaxistas sin portar permiso de operación



Elaborado por: autor

Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

DESCRIPCIÓN DEL ÍTEM:

Mediante esta interrogante planteada se identificará el índice de multas por parte de agente de tránsito a los ciudadanos que realizan el servicio de mototaxi en cantón La Libertad si previo otorgamiento del título habilitante.

ANÁLISIS:

El 70,9% determinaron que han sido multados por realizar la actividad de mototaxi como servicio de transporte público, no obstante, el 29,1% manifestaron que no han sido multados.

INTERPRETACIÓN:

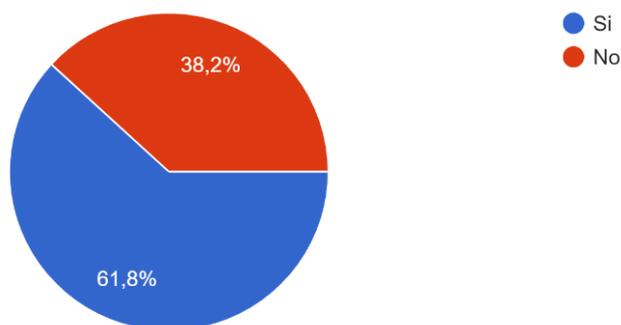
Cabe determinar que la mayoría de encuestados han sido multados y procesados por el hecho no contar con ese permiso oficial otorgado por el GAD Municipal de tal manera ha conllevado a un alto índice de contravención de tránsito por no portar el título habilitante para ejercer esta actividad.

7. ¿Usted ha coimeado algún agente de tránsito?

Tabla 11 Diagnosticar a los motorizados si han coimeado algún agente de tránsito			
ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
7	Si	34	61,8%
	No	21	38,2%
	RESULTADOS	55	100 %

Elaborado por: autor
Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

Gráfico 7 Diagnosticar a los motorizados si han coimeado algún agente de tránsito



Elaborado por: autor

Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

DESCRIPCIÓN DEL ÍTEM:

Mediante la interrogante planteada permite conocer si lo motorizados han coimeado a los agentes de tránsito con el objetivo de seguir ejerciendo el servicio de mototaxi.

ANÁLISIS:

De acuerdo con la pregunta planteada determina que el 61,8% de los ciudadanos que realizan el servicio de mototaxi aseguran que coimean a los agentes de tránsito y el 38,2% indica que no.

INTERPRETACIÓN:

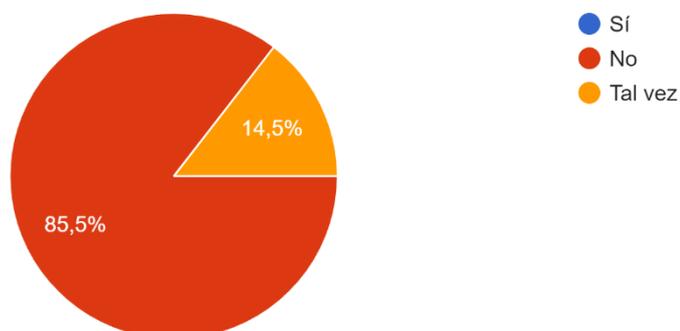
Es preocupante dicha respuesta mencionada por los motorizados por lo que a las autoridades correspondiente deben estar alerta y sancionar este hecho ilícito, no obstante, se llegaría a la conclusión la razón de porqué algunos motorizados no han sido multados ni procesados, como supieron manifestar que coimear a los agentes de tránsito le dejan seguir trabajando.

8. ¿Cree usted que el GAD Municipal dará solución a la problemática del mototaxi?

Tabla 12 Solución a la problemática del mototaxi			
ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
8	Si	0	0 %
	No	47	85,5%
	Tal vez	8	14,5%
	RESULTADOS	55	100 %

Elaborado por: autor
Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

Gráfico 8 Solución a la problemática del mototaxi



Elaborado por: autor

Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

DESCRIPCIÓN DEL ÍTEM:

La pregunta planteada es sobre si considera que al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal está dando solución a esta problemática conforme a lo establecido en el artículo 55 literal f del COOTAD.

ANÁLISIS:

En lo que se refiere a la pregunta recalca que el 85,5% considera que no se le está dando la debida atención para la solución de este conflicto y el 14,5% indica que tal vez.

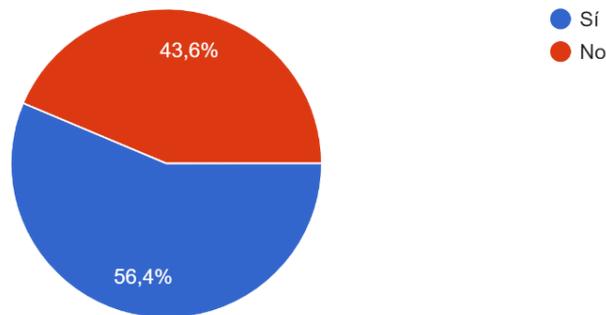
INTERPRETACIÓN:

Los motorizados aseguran que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón La Libertad no regulará la modalidad de mototaxi como un servicio de transportación pública conforme lo determina el COOTAD y al Reglamento de la LOTTTSV que la operación de esta clase de servicio es definida por el municipio respectivo.

9. ¿Conocía usted, que los Gobiernos Municipales tienen la competencia exclusiva sin perjuicio de otras que determine la ley de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal?

Tabla 13 Diagnosticar el conocimiento de lo establecido en el artículo 55 literal f del COOTAD			
ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
9	Si	31	56,4%
	No	24	43,6%
	RESULTADOS	55	100 %
Elaborado por: autor Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.			

Gráfico 9 Diagnosticar el conocimiento de lo establecido en el artículo 55 literal f del COOTAD



Elaborado por: autor

Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

DESCRIPCIÓN DEL ÍTEM:

La pregunta establecida es identificar el conocimiento del mototaxistas sobre la competencia que le corresponde al Gobierno Municipal sin perjuicio de otras que determine la ley de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

ANÁLISIS:

El 56,4% de mototaxistas manifestaron que tienen el conocimiento de la facultad normativa que posee el GAD Municipal que mediante ley le permite de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público, no obstante, el 43,6% desconocen.

INTERPRETACIÓN:

Cabe recalcar que los motorizados que han sido encuestados el mayor porcentaje conocen de la facultad normativa del GAD Municipal, pero es preocupante que aun haya personas que desconocen sobre la facultad de normativa que le compete al municipio del cantón La Libertad.

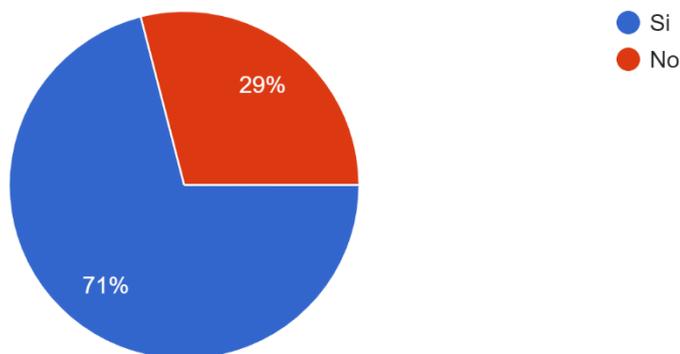
4.1.2. Encuesta dirigida a los ciudadanos del cantón La Libertad

El instrumento de guía de encuesta se diseñó con el objetivo de apreciar el criterio de los ciudadanos del Cantón La Libertad de acuerdo a las personas que se dedican a prestar el servicio de la modalidad mototaxi, se desarrolló mediante 4 preguntas cerradas dirigidas a 100 ciudadanos, utilizando la herramienta del formulario Google.

1. ¿Está de acuerdo que los motorizados que realizan el servicio comercial de mototaxis del cantón La Libertad sigan laborando?

Tabla 14 Diagnosticar de la actividad de mototaxi			
ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Si	71	71 %
	No	29	29%
	RESULTADOS	100	100 %
Elaborado por: autor Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.			

Gráfico 10 Diagnóstico de la actividad de mototaxi



Elaborado por: autor

Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

DESCRIPCIÓN DEL ÍTEM:

La pregunta planteada se trata si los ciudadanos del cantón La Libertad se encuentran de acuerdo o no de que los motorizados que se dedican al servicio de mototaxi sigan laborando.

ANÁLISIS:

En lo que se refiere a la pregunta recalca que el 71% considero que los motorizado sigan realizado la actividad de mototaxi dentro del cantón La Libertad, no obstante, el 29% de habitantes indicó que no deben de seguir laborando.

INTERPRETACIÓN:

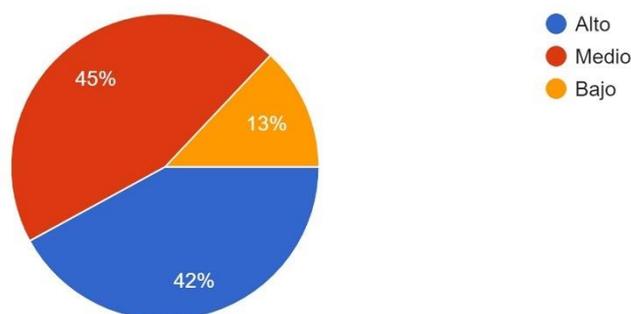
El mayor porcentaje encuestado de habitantes del cantón La Libertad considera útil que haya el servicio comercial de mototaxi por lo que certifican que deben seguir laborando de tal manera se llega a la conclusión que es de suma importancia la respectiva planificación para su respectiva normalización a este servicio que se brinda a los ciudadanos de La Libertad.

2. ¿Cómo considera usted el nivel de uso de mototaxi en el cantón La Libertad?

ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
2	Alto	42	42%
	Medio	45	45 %
	Bajo	13	13%
	RESULTADOS	100	100 %

Elaborado por: autor
Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

Gráfico 11 Reconocimiento del nivel de uso de Mototaxi



Elaborado por: autor

Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

DESCRIPCIÓN DEL ÍTEM:

Es muy importante conocer el nivel de mototaxi bajo la respectiva percepción de los ciudadanos del cantón La Libertad por lo que se plantea esta pregunta para el respectivo análisis.

ANÁLISIS:

El 45% de encuestados consideran el nivel “medio” de uso de mototaxi y el 42% el nivel alto de modo que el 13 % mencionó que considera como nivel bajo.

INTERPRETACIÓN:

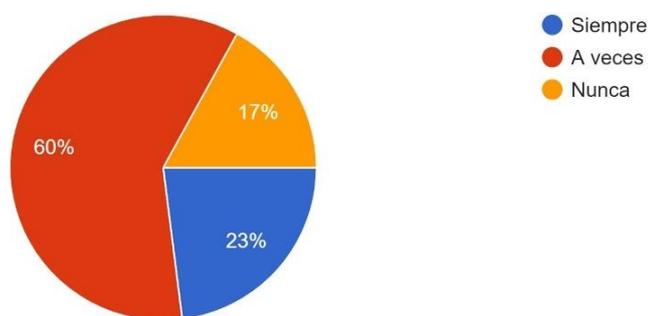
La propagación de esta actividad sin duda alguna en época de pandemia conllevó a un nivel medio próximo alto de motos que se dedican al servicio comercial en la modalidad de mototaxi de tal forma que cabe denotar que es un transporte útil para la ciudadanía del cantón La Libertad de tal manera es de suma importancia la respectiva planificación a este servicio público en tal sentido de dirimir esta problemática.

3. ¿Con qué frecuencia se traslada en un mototaxi?

Tabla 16 Diagnosticar con qué frecuencia es el traslado en un mototaxi			
ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
3	Siempre	23	23%
	A veces	60	60%
	Nunca	17	17%
	RESULTADOS	100	100 %

Elaborado por: autor
Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

Gráfico 12 Diagnosticar con qué frecuencia es el traslado en un mototaxi



Elaborado por: autor

Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

DESCRIPCIÓN DEL ÍTEM:

La interrogante permitirá identificar con qué frecuencia las personas de diferentes barrios del cantón La Libertad se trasladan de un lugar a otro en un mototaxi.

ANÁLISIS:

El 60% de habitantes que han sido encuestados determinaron que a veces se trasladan en un mototaxi, 23% siempre mientras que el 17% nunca.

INTERPRETACIÓN:

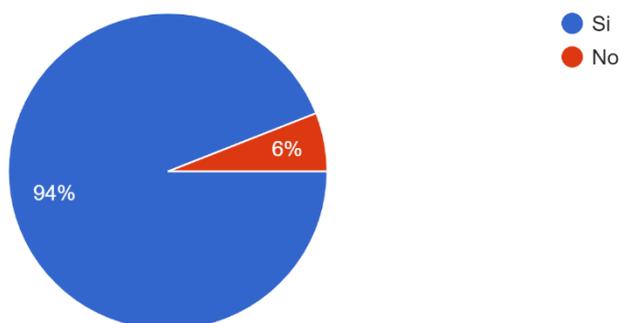
Para la mayoría de las personas que habitan en el cantón La Libertad si utilizan este medio de transporte de una manera que según la encuesta el 60% establecieron a veces por lo que significa que si es significativo este medio de transporte especialmente en sectores donde es escaso los buses y taxis.

4. ¿Considera usted que los motorizados que realizan el servicio comercial en la modalidad de mototaxi deba contar con su respectiva regulación y planificación mediante una ordenanza municipal?

Tabla 17 Diagnosticar si los ciudadanos consideran la actividad de mototaxi deba contar con su respectiva ordenanza municipal			
ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
4	Si	94	94 %
	No	6	6%
	RESULTADOS	100	100 %

Elaborado por: autor
Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

Gráfico 13 Diagnosticar si los ciudadanos consideran la actividad de mototaxi deba contar con su respectiva ordenanza municipal



Elaborado por: autor

Fuente: encuesta dirigida a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi en el cantón La Libertad.

DESCRIPCIÓN DEL ÍTEM:

Mediante esta interrogante planteada se identificará si los ciudadanos del cantón La Libertad consideran que los servicios de mototaxis en el cantón La Libertad deba contar con su respectiva ordenanza municipal.

ANÁLISIS:

El 94% determinaron que se encuentran de acuerdo que las motos que se dedican al servicio comercial de mototaxi cuenten con su respectiva ordenanza municipal, no obstante, el 6% de habitantes no está de acuerdo.

INTERPRETACIÓN:

Mediante encuesta cabe determinar que es de importancia que el GAD Municipal establezca la ordenanza municipal para así regular a las motos que se dedican a la actividad laboral de servicio comercial de mototaxis.

4.1.3. Entrevista dirigida a los Agentes de Tránsito del Cantón La Libertad

Entrevista al Agente de Tránsito

El instrumento denominado guía de entrevista fue dirigido al Sargento primero Henry Ñíguez Delgado cuyo objetivo planteado es conocer cuál es su percepción con relación a la situación por la que no se han normalizado la actividad de mototaxi como un servicio de transportación pública, la entrevista se desarrolló de 6 preguntas abiertas el día 5 de julio del 2022 a la 13:00 en las oficinas de la Unidad de Control de Tránsito La Libertad (UCT) ubicada en el barrio 28 de mayo.

1. ¿Qué sanción aplica para los motociclistas que no poseen el permiso de operación en la modalidad de mototaxi en el cantón La Libertad?

La sanción aplicada para ellos es conforme al artículo 386 inciso 3 numeral 1 la razón por el cual ellos realizan un servicio que previamente no está autorizado, si bien es cierto ellos poseen un vehículo particular para el uso particular y no para prestar un servicio de alquiler.

2. ¿Usted cree que la falta de empleo sea una de las causas principales de que los motociclistas realicen el servicio de transportación público en la modalidad de mototaxi?

Lamentablemente el problema socioeconómico no solo es en el país sino también a nivel mundial por el término pandemia COVID -19, obliga a las personas a tratar de subsistir muchas veces incurriendo, infringiendo normas que se encuentran ya establecidas, y si lo vemos del punto de vista de la necesidad pues si es una de las causas por el cual se puede dar esta infracción.

3. ¿Por qué razón no se ha regulado el servicio de transportación público en la modalidad de mototaxi cantón La Libertad?

Principalmente hay que tener en cuenta que, para su regulación el servicio mototaxi para que ingrese a ser legal se de hacer una reestructura o reforma al código, bueno es algo que no se puede dar sin previo estudio porque primero es un vehículo que no presta la debida seguridad, no cumple con la norma mínima para brindar este servicio.

4. ¿Cuál cree usted qué es el motivo por el cual el GAD Municipal del cantón La Libertad no otorga el permiso de operación para la prestación del servicio de transporte comercial en la modalidad de mototaxi?

El GAD no pueden otorgar ni dar permiso para realizar ese tipo de servicio que está tipificado como una contravención de tránsito y la facultad que ellos tienen no llega a ese nivel.

5. ¿Cree usted que el servicio de mototaxi deba ser regulado?

Sí podrán ser regulados siempre y cuando cumplan con las características ya que hoy en día se prestan este servicio en un vehículo de dos ruedas que no presta la debida seguridad a la ciudadanía.

6. ¿Es necesario que los ciudadanos que realizan labores de mototaxi informales se asocien y formen cooperativas de mototaxi a fin de obtener el permiso de operación?

Pueden organizarse ya que la ley le permite organizarse, reunirse y sacar vida jurídica, pero para conseguir un título habilitante o permiso de operación no va a ser posible en un vehículo de dos ruedas.

Entrevista al Agente de Tránsito

Sargento primero Efraín León

7 de julio del 2022- 13:30

1. ¿Qué sanción aplica para los motociclistas que no poseen el permiso de operación en la modalidad de mototaxi en el cantón La Libertad?

La sanción es de acuerdo con lo que se encuentra determinado en la ley la sanción es la multa de dos salarios básicos, la retención del vehículo y la respectiva reducción de punto a su licencia de conducir.

2. ¿Usted cree que la falta de empleo sea una de las causas principales de que los motociclistas realicen el servicio de transportación pública en la modalidad de mototaxi?

Presupuesto que sí, ellos se sustentan a diario con lo que ganan y generan para poder sustentar a su familia día a día.

3. ¿Por qué razón no se ha regulado el servicio de transportación pública en la modalidad de mototaxi cantón La Libertad?

Porque para eso hay el taxi que ellos cuentan con una placa de alquiler y una moto de dos ruedas no presta un buen servicio para poder trasladar a una persona de un lugar a otro, diferente fuera sido si estos señores adquieren un tricimotos o mototaxi que son vehículo de 3 ruedas como caracteriza la ley, sería diferente.

4. ¿Cuál cree usted que es el motivo por el cual el GAD Municipal del cantón La Libertad no otorga el permiso de operación para la prestación del servicio de transporte comercial en la modalidad de mototaxi?

El GAD municipal no puede otorgar el permiso de operación en la modalidad de mototaxi a un vehículo de dos ruedas porque la ley indica que trasladar a personas de un lugar a otro primeramente debe tener una placa de alquiler, segundo tener una licencia profesional y poseer el vehículo de 3 ruedas homologado que cumpla los requisitos que establece el INEN.

5. ¿Cree usted que el servicio de mototaxi deba ser regulado?

Ellos poseen una moto de dos ruedas, no presta la garantía y una seguridad para prestar ese tipo de servicios como existe en los taxis y en los buses, si realizan el

servicio de mototaxi en un vehículo de 3 ruedas homologado que cumpla los requisitos que establece el INEN, por supuesto que sí.

6. ¿Es necesario que los ciudadanos que realizan labores de mototaxi informales se asocien y forme cooperativas de mototaxi a fin de obtener el permiso de operación?

Si buscan el permiso de operación en motos lineales, pues no, porque incluso en otros cantones hay tricimotos, mototaxi vehículo de 3 ruedas y ellos si son legalmente autorizados por el municipio.

Entrevista al Agente de Tránsito

Sub oficial J. Mazzini V.

1. ¿Qué sanción aplica para los motociclistas que no poseen el permiso de operación en la modalidad de mototaxi en el cantón La Libertad?

La sanción aplicada para ellos es el lucro de licencia, ya que estos señores no se actúan de acuerdo con lo establecido en la ley por lo que esto corresponde a una sanción pecuniaria de 800 dólares y la respectiva retención del vehículo ya que estos señores no pueden realizar este tipo de servicio de transporte público comercial específicamente esta sanción se encuentra establecido en el artículo 386 inciso 3 numeral 1 del COIP.

2. ¿Considera usted que la falta de empleo sea una de las causas principales de que los motociclistas realicen el servicio de transportación público en la modalidad de mototaxi?

Yo considero en parte ya que estos señores realizan esta actividad por costumbre y de haber empleos si hay deben salir a buscarlas si bien es cierto ellos no buscan empleo ellos quieren las cosas de una manera fácil.

3. ¿Por qué razón no se ha regulado el servicio de transportación público en la modalidad de mototaxi cantón La Libertad?

El motivo de que no se ha regulado esa actividad de transporte es porque principalmente no se encuentra establecido en la ley de tal manera no pueden regular eso.

4. ¿Cuál cree usted que es el motivo por el cual el GAD Municipal del cantón La Libertad no otorga el permiso de operación para la prestación del servicio de transporte comercial en la modalidad de mototaxi?

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón La Libertad le compete todo esto, pero lamentablemente no puede otorgar el permiso de operación mientras que no tenga orden de arriba, de lo alto de la Agencia Nacional de Tránsito.

5. ¿Cree usted qué el servicio de mototaxi deba ser regulado?

Para esta situación de mototaxi como una actividad de transporte público aquí en el cantón nunca va a ser regulado, para estos señores nunca se llegará a una solución para regular este servicio de mototaxi.

6. ¿Es necesario que los ciudadanos que realizan labores de mototaxi informales se asocien y forme cooperativas de mototaxi a fin de obtener el permiso de operación?

Como mencione anteriormente es imposible ya que eso no se encuentra establecido en la ley y para otorgar el permiso y regularla como un transporte público aquí en el cantón La Libertad lo considero complicado e imposible.

4.1.4. Entrevista dirigida al Gerente General LA LITRAN EP

El instrumento denominado guía de entrevista fue dirigido al Ing. Roberto Lucas en el rol de gerente general de empresa pública “LA LITRAN EP” cuyo objetivo planteado es conocer cuál es su percepción con relación a la situación por la que no se han normalizado la actividad de mototaxi en el cantón la Libertad como un servicio de transportación pública, la entrevista es desarrollado de 5 preguntas abiertas el día 11 de julio del 2022 a la 13:00.

1. ¿Qué estudio existe dentro del departamento con respecto a los motorizados que se dedican a la actividad de mototaxi?

Principalmente en el cantón La Libertad hoy en día se realiza el servicio de transporte comercial mediante en una moto lineal por lo que no está autorizado por lo que su prestación es informal, la Agencia Nacional de Tránsito emitió una resolución para que el Gobierno Municipal establezca ciertos parámetros para que no se pueda movilizar no más de dos personas en moto de ambos sexos masculinos por tema de seguridad de los actos delictivos.

2. ¿Cuáles cree usted que han sido las razones por las que no se ha dado vida jurídica al trabajo a los que se dedican al servicio de transportación en la modalidad de mototaxi en el cantón La Libertad?

Mi opinión personal, la razón es que en nuestro cantón tenemos 9.000 taxis, 262 unidades de camioneta para transportar cargas y también pasajeros, 2 operadoras de transporte público, consorcio CITSE aproximadamente de 200 unidades para el transporte público, es decir que el transporte público está debidamente cubierto no se requiere la intervención de nuevas formas de transporte público.

3. ¿Cree usted que normalizar este servicio contribuya al desarrollo socioeconómico del cantón La Libertad?

Yo creería que no, no demonizamos el servicio que presta los motorizados, pero existe otra forma para poder generar ingreso económico, los motorizados lo hacen con cierta finalidad para actividades comerciales, no sería necesario que haya un servicio de mototaxi o algo similar.

4. ¿Cree usted necesario que los motorizados se asocien y formen cooperativas de mototaxi a fin de obtener el permiso de operación?

No, como te indicaba en el cantón La Libertad cuenta con 9.000 taxis, y unidades de transporte público etc., permitir que haya más servicio de transporte público no es técnicamente viable.

4.2 Verificación de la Idea a Defender

Mediante la aplicación de los métodos e instrumentos de investigación como han sido la entrevista y la encuesta, se permitió analizar la idea a defender planteada en el capítulo uno sobre la no normalización a la modalidad de mototaxi como un servicio de transportación comercial en el cantón La Libertad imposibilita a ejercer el derecho al trabajo.

Conforme a los análisis de los instrumentos normativos permitieron corroborar la idea a defender ya que las normativas jurídicas reconocen y garantizan al trabajo en todas sus modalidades y la igualdad de oportunidad laboral, sin embargo mediante análisis de criterios que han sido emitidos por agentes de tránsito y el gerente de la empresa pública municipal de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial LA LITRAN EP, se logró precisar que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón La Libertad mediante facultad que le corresponde empresa pública municipal LA LITRAN EP principalmente no otorgará el permiso de operación para aquellos que ejercen el servicio de transporte terrestre comercial en un vehículo de dos ruedas denominada motocicleta sin estabilidad propia de modo que no es apto para prestar el servicio y brinda seguridad al traslado de las personas de un lugar a otro, así mismo LA LITRAN EP no se ve en la necesidad de implementar nuevas formas de transporte público en el cantón La Libertad.

CONCLUSIONES

- Tras el análisis del presente tema de investigación se determina la necesidad de los ciudadanos que se dedican al mototaxi en conocer todo el contexto que abarca la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, el Reglamento de la Ley y las normas vinculantes.
- El desempleo, el despido de empleados, personas que no han tenido la oportunidad de conseguir un trabajo estable, son causas que ha dirigido al alto índice de dueños de motociclistas personales a realizar la actividad de servicio de transporte comercial en la modalidad de mototaxi para el sustento económico familiar.
- Se evidencia que una gran parte de habitantes del cantón La Libertad no está conforme con el servicio de transporte público actual por lo que conforme a encuestas realizadas el 71% de ciudadanos consideran que los mototaxistas deben seguir laborando.
- La encuesta realizada a los motorizados en el ítem 7 nos permitió conocer que algunos uniformados que tienen el deber de controlar esta informalidad, más bien se han aprovechado de los mototaxistas informales y hayan abordado con el tema de la coima para así dejarlos trabajar.
- Se concluye que el conflicto que desprende esta problemática no solo se debe por el hecho de realizar la actividad de servicio de transporte comercial en una motocicleta cuya característica es vehículo de 2 ruedas, sino más bien al desconocimiento de características especiales que deben de cumplir los vehículos para el servicio de transporte comercial dentro del ámbito intracantonal.

RECOMENDACIONES

- Se debe considerar importante e indispensable capacitar y promover charla jurídica a los motorizados que se dedican al mototaxi de acuerdo con lo que establece la normativa para así dar vida jurídica al trabajo de los mototaxistas y el otorgamiento del permiso de operación.
- Conforme lo garantiza la constitución el Estado impulsa la eliminación del desempleo así mismo reconoce la libertad de organización de tal manera se recomienda constituirse mediante compañías o cooperativas debidamente registradas en la Superintendencia de Compañías o en la Dirección Nacional de Cooperativa.
- Se recomienda un estudio minucioso por parte de las autoridades competentes con respecto al uso del medio de transporte público y así resolver eficientemente las necesidades de movilidad de los habitantes no obstante cuyo futuro impidiera el crecimiento de los medios de transportes informales.
- Se recomienda que los superiores de agentes de tránsito supervisen las acciones de sus subordinados para así evitar estos tipos de acciones, caso contrario se efectúe su sanción conforme lo determine la ley.
- Se recomienda que el Gobierno Autónomo Descentralizado municipal establezca ordenanza donde determine las características especiales que deben de cumplir los vehículos para el servicio de transporte comercial tanto en la modalidad de mototaxis o tricimotos y similares para así dar vida jurídica al trabajo de lo que se dedican a esta actividad laboral.

PÁGINAS DE CIERRE

Bibliografía

- Mouchet Carlos y Zorraquin Becu Ricardo. (1978). *Introducción al Derecho*. Buenos Aires: Perrot.
- Abg. Carlos Quinchuela Villacís. (2014). *Derecho de Ecuador .com*. Obtenido de <https://derechoecuador.com/contravenciones-de-transito>
- Alejandro Serrano Caldera. (1970). *Derecho de trabajo* (1 ed.).
- Alvarado, J. C. (2018). Creación de la microempresa de servicios de Mototaxis en el sector urbano de la Ciudad de Tenas. Ambato. Obtenido de <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/27767/1/476%20O.E..pdf>
- BALLESTEROS, A. M. (1984). IDEOLOGÍAS Y FUENTES DEL DERECHO. *Estudios Políticos*. Obtenido de <https://dialnet-Ideologías Y Fuentes Del Derecho-26795.pdf>
- Bayona, R. (4 de Noviembre de 2010). *Consumer*. Obtenido de http://www.consumer.es/web/es/motor/educacion_y_seguridad_vial/2010/11/04/1968
- Cardona. (10 de Mayo de 2016). *Sertrans*. Obtenido de <https://www.sertrans.es/trasporte-terrestre/el-transporte-terrestre-la-historia-de-la-humanidad/>
- Castillo Gallo , C., & Reyes Tomala, B. (2015). *GUIA METODOLOGICA DE PROYECTO DE INVESTIGACION SOCIAL*. Santa Elena, Santa Elena. Obtenido de <http://incyt.upse.edu.ec/libros/index.php/upse/catalog/view/47/24/172-1>
- censo, I. n. (2010). *Resultado del Censo*. Obtenido de https://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Manu-lateral/Resultados-provinciales/santa_elena.pdf
- cevallos, f. (s.f.). *Historia del derecho laboral en el Ecuador* . Obtenido de <https://es.slideshare.net/FreddyCevallos2/historia-del-derecho-laboral-en-el-ecuador-freddy-cevallos>
- Cevallos, J. (2009). *Las Fuentes de Derecho*. Ecuador. Obtenido de <https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/879/1/07504.pdf>
- Código de Comercio. (2013).
- Codigo del Trabajo. (2005). Obtenido de <https://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/11/C%C3%B3digo-de-Tabajo-PDF.pdf>
- CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACION TERRITORIAL COOTAD. (2010). Obtenido de <https://www.cpcas.gob.ec/wp-content/uploads/2020/01/cootad.pdf>
- Comercio, E. (1 de Septiembre de 2018). *Las mototaxis prestan su servicio en ocho provincias*.
- Comisión Nacional de los Derechos Humanos. (2016). *Derecho humano al trabajo y derechos humanos en el trabajo*. Obtenido de <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/Cartilla-DH-trabajo.pdf>
- Constitución de la República Del Ecuador. (2008). Obtenido de https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf

- Constitucion del Ecuador. (1929).
- Constitucion del Ecuador. (1998).
- CONSTITUCION POLITICA. (1835). Obtenido de https://derechoecuador.com/files/Noticias/constitucion_1835.pdf
- Declaración Universal de Derechos Humanos . (1948). Obtenido de <https://www.ohchr.org/documents/publications/coretreatiessp.pdf>
- Dersch, W. k. (1961). *Derecho del Trabajo*. Buenos Aires.
- Diario El Comercio. (1 de 8 de 2018). *Las mototaxis prestan su servicio en ocho provincias*.
- Diccionario panhispánico del español jurídico. (s.f.). Obtenido de <https://dpej.rae.es/lema/principio-de-no-restricci%C3%B3n-de-los-derechos>
- Dr. José García Falconí. (s.f.). *DerechoEcuador*. Obtenido de <https://derechoecuador.com/la-jurisdicción-y-el-proceso/>
- El Derecho del trabajo*. (s.f.). Obtenido de <https://www.mheducation.es/bcv/guide/capitulo/8448199669.pdf>
- Gogo.pe. (2017). *gogo*. Obtenido de <https://gogo.pe/noticias/la-historia-del-mototaxi/#:~:text=El%20padre%20del%20popular%20mototaxi,transportaba%20carga%20a%20cortas%20distancias>.
- Guillermo Boza Pró. (2014). *SURGIMIENTO, EVOLUCIÓN Y CONSOLIDACIÓN DEL DERECHO DEL TRABAJO*.
- Guillermo Cabanellas de Torres. (2008). *Diccionario Jurídico Elemental*.
- Guillermo Hori Robaina. (s.f.). Historia del Derecho del Trabajo. *Instituto de la Judicatura Federal*. Obtenido de <https://revistas.juridicas.unam.mx/>
- Hagen, Pardo & Burbano. (2016). *Motivations for motorcycle use for Urban travel in Latin America: A qualitative study*.
- Hector, B. (2008). *Los principios de Derecho del Trabajo de Segunda generación*.
- INEC. (s.f.). *EL TRASPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN ECUADOR Y QUITO*. Obtenido de <http://www.ecuadorencifras.com/>
- Levin & Rubin. (1996). Obtenido de <https://sites.google.com/site/ticsdestadistica/poblacion-y-muestra>
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial de la República del Ecuador. (2008.).
- Mendez Alvarez, C. E. (2011). *Metodología Diseño y Desarrollo del Proceso de Investigacion Con Enfasis en Ciencias Empresariales* (4A. Edición ed.). Mexico. Obtenido de <https://doku.pub/documents/metodologia-de-la-investigacion-carlos-mendez-1pdf-8lyzpjxdoeqd>
- Murria R. Spiege. (1991). Obtenido de <https://sites.google.com/site/ticsdestadistica/poblacion-y-muestra>
- Olea, M. A. (1982). *La fuentes del derecho en especial del derecho de trabajo segun la constitucion*. Madrid: Civitas.

- Organización Internacional del Trabajo (OIT). (1996). Obtenido de <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--es/index.htm>
- Organización Internacional del Trabajo. (2009). *Conocer los Derechos Fundamentales en el Trabajo*. Obtenido de https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@americas/@ro-lima/@sro-san_jose/documents/publication/wcms_180458.pdf
- Pilar, V. C. (2017). Políticas laborales en el Estado Constitucional de Derechos. Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/10899/1/T-UCE-0013-Ab-96.pdf>
- Puyol, J. M. (1931). *Introducción al Derecho Hispanico* .
- REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL. (2012). Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>
- ROBERTO J. VERNENGO. (1982). TEORIA PURA DEL DERECHO. MEXICO.
- Rus, C. y. (2003). *Economía del Transporte*. España.
- Solidaria, S. d. (2014). <https://www.economiasolidaria.gob.ec/>. Obtenido de <https://www.economiasolidaria.gob.ec/servicios-ieps/>
- Tacle, D. V. (2005). *DERECHO ECUADOR.COM*. Obtenido de <https://derechoecuador.com/libertad-de-asociacion-y-de-reunion-con-fines-pacificos/>
- Torres, G. C. (2006). *Diccionario Jurídico Elemental*.
- Trujillo, J. C. (1973). *Derecho al Trabajo* . Quito: Don Bosco.
- Villacís, B. (2012). *El Transporte terrestre de pasajeros en Ecuador*.

ANEXOS

Anexo 1 Guía de encuesta a los motociclistas que se dedican al servicio de mototaxi



UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
CARRERA DE DERECHO



PROYECTO DE INVESTIGACIÓN: Situación jurídica del servicio de transportación en la modalidad de mototaxis, ante la normativa territorial, autonomía y descentralización en el cantón La Libertad

INVESTIGADOR: Ronald Eusebio

ENCUESTA DIRIGIDA A LOS MOTOCICLISTAS QUE SE DEDICAN AL SERVICIO DE MOTOTAXI

Edad

- entre 18-30 años
30 años en adelante

- ¿Cuántos años lleva ejerciendo la actividad de mototaxi?
1-2 años 2-4 años 4-8 años
- ¿tiene usted claro cuál es el organismo competente para otorgar el permiso de operación del servicio de transporte comercial?
Si No
- ¿Sabía usted, que el Estado garantiza el derecho al trabajo y reconoce toda forma de modalidad de trabajo en relación de dependencia o autónoma?
Si No
- ¿La actividad de mototaxi es su única fuente de trabajo?
Si No
- ¿Usted posee algún permiso de operación por parte del GAD municipal o por la agencia nacional de tránsito?
Si No
- ¿Ha sido multado por un agente de tránsito por realizar la actividad de mototaxi sin permiso de operación?
Si No
- ¿usted ha coimeado algún agente de tránsito?
Si No
- ¿Cree usted que el GAD municipal dará solución a la problemática del mototaxi?
Si No Tal vez
- ¿Conocía usted, que los gobiernos municipales tienen la competencia exclusiva sin perjuicio de otras que determine la ley de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal?
Si No

Anexo 2 Guía de encuesta a ciudadanos del cantón La Libertad

 
ENCUESTA DIRIGIDA A LOS HABITANTES DEL CANTÓN LA LIBERTAD
Carrera de Derecho
Nombres y Apellidos * Texto de respuesta corta
Edad * Texto de respuesta corta
Correo Electrónico Texto de respuesta corta
1. ¿Está de acuerdo que los motorizados que realizan el servicio comercial de mototaxis del cantón La Libertad sigan laborando? * <input type="radio"/> Si <input type="radio"/> No
2. ¿Cómo considera usted el nivel de uso de mototaxi en el cantón La Libertad? * <input type="radio"/> Alto <input type="radio"/> Medio <input type="radio"/> Bajo
3. ¿Con qué frecuencia se traslada en un mototaxi? * <input type="radio"/> Siempre
4. ¿Considera usted que los motorizados que realizan el servicio comercial en la modalidad de mototaxi deba contar con su respectiva regulación y planificación mediante una ordenanza municipal? * <input type="radio"/> Si <input type="radio"/> No

Anexo 3 Guía de entrevista dirigida Agentes de Tránsito del cantón La Libertad



UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
CARRERA DE DERECHO



PROYECTO DE INVESTIGACIÓN: Situación jurídica del servicio de transportación en la modalidad de mototaxis, ante la normativa territorial, autonomía y descentralización en el cantón la libertad

INVESTIGADOR: Ronald Eusebio

GUÍA ENTREVISTA DIRIGIDAS AGENTES DE TRÁNSITO DEL CANTÓN LA LIBERTAD

OBJETIVO: Valorar la opinión del Agente de Tránsito del cantón La Libertad con relación Situación jurídica del servicio de transportación en la modalidad de mototaxis, ante la normativa territorial, autonomía y descentralización en el cantón la libertad

Estimado Agente de tránsito del Cantón La Libertad, la información por usted registrada en la presente entrevista será una gran contribución para este proceso de investigación, valoramos responda a las preguntas planteadas.

1. ¿Que sanción aplica para los motociclistas que no tienen el permiso de operación en la modalidad de mototaxi en el cantón La Libertad?
2. ¿Considera usted que la falta de empleo sea unas de las causas principales de que lo motociclista realicen el servicio de transportación pública en la modalidad de mototaxi?
3. ¿Por qué razón no se ha regulado el servicio de transportación pública en la modalidad de Mototaxis en el cantón La Libertad?
4. ¿Cuál cree usted que es el motivo por el cual el GAD Municipal del cantón La Libertad no otorga el permiso de operación para la prestación de los servicios de transportación en la modalidad de mototaxi?
5. ¿Cree usted que el servicio de mototaxis debe ser regulado?
6. ¿Es necesario que los ciudadanos que realizan labores de mototaxis informales se asocien y formen cooperativas de mototaxis a fin de obtener el permiso de operación?

Anexo 4 Fotografía de Entrevistas

