



**UNIVERSIDAD  
CATÓLICA DE CUENCA**

**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA**

**UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS SOCIALES,  
PERIODISMO, INFORMACIÓN Y DERECHO.**

**CARRERA DE DERECHO**

**TÍTULO: “IMPLICACIONES JURÍDICAS DE LAS MODALIDADES  
ALTERNATIVAS DE TRANSPORTE TERRESTRE INTERPROVINCIAL  
DE PASAJEROS EN EL CANTÓN CUENCA”**

**TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL  
TÍTULO DE ABOGADO DE LOS TRIBUNALES DE JUSTICIA DE LA  
REPÚBLICA**

**AUTOR:**

**FELIPE MAURICIO AGUIRRE QUEZADA**

**TUTOR:**

**DR. FERNANDO PATRICIO MORENO MOREJÓN**

**CUENCA- ECUADOR**

**2018**

## INDICE GENERAL

<b>PORTADA.....</b>	<b>I</b>
<b>ÍNDICE GENERAL.....</b>	<b>II</b>
<b>RESUMEN.....</b>	<b>IV</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>V</b>
<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>6</b>
<b>METODOLOGÍA.....</b>	<b>7</b>
<b>DESARROLLO.....</b>	<b>10</b>
<b>1. EL TRANSPORTE Y SUS CARACTERÍSTICAS.....</b>	<b>10</b>
CONCEPTOS Y DEFINICIONES.....	10
CLASIFICACIÓN.....	12
OTROS TIPOS DE CLASIFICACIÓN.....	14
MODOS GUIADOS.....	14
MODOS NO GUIADOS.....	15
DESDE EL PUNTO DE VISTA FUNCIONAL.....	17
DESDE EL PUNTO DE VISTA REGLAMENTARIO.....	17
CARACTERÍSTICAS DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE.....	18
<b>2. EL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR.....</b>	<b>18</b>
ANÁLISIS DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL MUNDIAL.....	18
ANÁLISIS DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR.....	19
ANÁLISIS DEL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL ALTERNATIVO EN EL CANTÓN CUENCA.....	20
ANÁLISIS DE CASOS EN REFERENCIA A LA TRASPORTACIÓN INFORMAL INTERPROVINCIAL.....	21
ANÁLISIS DE ENTREVISTAS REALIZADAS A LOS PRINCIPALES PROTAGONISTAS DE LA PROBLEMÁTICA.....	21
<b>3. NORMATIVA QUE REGULA LA MATERIA DE TRÁNSITO A</b>	



<b>NIVEL NACIONAL EN LA TRANSPORTACIÓN</b>	
<b>INTERPROVINCIAL.....</b>	<b>22</b>
CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.....	22
LEY ORGÁNICA DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL.....	23
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>26</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>29</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>30</b>
ANEXO 1.....	31
CERTIFICACIÓN DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIÓN	
ANEXO 2.....	33
RESUMEN-ABSTRACT	
ANEXO 3.....	35
NOTA DE TESIS	
ANEXO 4.....	37
PERMISO DE AUTOR PARA SUBIR AL REPOSITORIO INSTITUCIONAL	
ANEXO 5.....	39
ESQUEMA DE TESIS APROBADO	
ANEXO 6.....	41
CUADRO DE ENTREVISTAS	
ANEXO 7.....	43
SENTENCIAS	

## RESUMEN

Esta investigación contempla un estudio de las implicaciones jurídicas que surgen en las modalidades alternativas de transporte terrestre interprovincial de pasajeros en la ciudad de Cuenca, con lo que se pretende identificar la viabilidad legal de la regularización de la informalidad en el transporte interprovincial alternativo, para tal efecto, se utilizará el método analítico – sintético que se enfocará en la fundamentación teórica, haciendo un análisis de la situación legal actual en el sector informal. Así también se utilizara el método inductivo – deductivo con el cual se podrá demostrar la falencia en la aplicación de la normativa por parte de las autoridades encargadas de control y regulación del transporte en el cantón. Finalmente, después de haber realizado el análisis del tema planteado en las condiciones actuales poder concluir que sí es factible la regularización del transporte interprovincial informal y que garantizará el goce efectivo de los derechos constitucionales, evitando todo tipo de consecuencias jurídicas.

Palabras Claves: Transporte terrestre, pasajeros, vehículos, Interprovincial, Tránsito.

## ABSTRACT

This investigation contemplates a study of the legal implications that arise in the alternative modalities of interprovincial ground transportation of passengers in the city of Cuenca, with what is intended to identify the legal viability of the regularization of informality in alternative interprovincial transportation, for such In effect, we will use the analytical - synthetic method that will focus on the theoretical foundation, making an analysis of the current legal situation in the informal sector. This will also use the inductive-deductive method with which it will be possible to prove the failure in the application of the regulations by the authorities in charge of control and regulation of transport in the canton. Finally, after having made the analysis of the issue raised in the current conditions, we can conclude that the regularization of informal interprovincial transportation is feasible and that it will guarantee the effective enjoyment of constitutional rights, avoiding all kinds of legal consequences.

Key Words: Land transport, passengers, vehicles, Interprovincial, Transit.

## INTRODUCCIÓN

El transporte informal en la provincia del Azuay se ha expandido de manera acelerada ya que ha incrementado el número de personas que buscan realizar esta actividad para mantener su economía y sustento diario, en los últimos diez años el transporte informal que labora dentro del cantón Cuenca se encuentran ubicados en la avenida Remigio Crespo, sector Feria Libre lugar donde vienen prestando un servicio interprovincial directo, tienen una frecuencia de un vehículo por hora en unidades con capacidad para siete pasajeros, en sentido estrictamente legal son operadoras de turismo y su forma y facultad para operar es mediante contratos turísticos, por lo tanto en esencia prestan un servicio distinto al autorizado

En la actualidad se registra un alto índice de usuarios en la provincia del Azuay, principalmente en el cantón Cuenca, punto de conexión con los demás cantones de la provincia, por razones comerciales, turísticas, familiares, médicas, académicas, laborales, etc. Consecuencia de ello se han establecido nuevas exigencias por parte de los usuarios para su traslado desde las provincias más cercanas y con mayores relaciones como el Oro, Loja y Guayas; dando como resultado la proliferación acelerada del transporte informal en la provincia del Azuay, incrementando el número de personas que buscan realizar esta actividad para mantener su economía por la facilidad de obtener rentabilidad sin una inversión alta, haciendo atractivo el ingreso a este sector que encontró una alternativa por el incremento de pasajeros.

Por ello nos formulamos la siguiente interrogante, ¿Cuáles son las consecuencias jurídicas de la regularización del transporte interprovincial informal?, para lo cual nos basaremos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, para analizar específicamente los permisos del Transporte Interprovincial de pasajeros.

Siendo el objetivo principal identificar la viabilidad legal de la regularización de la informalidad en el transporte interprovincial alternativo en el cantón cuenca.

Teniendo como objetivos específicos:

- 1.- Contrastar la normativa que garantiza los derechos del sector informal con los derechos del sector interprovincial estableciendo un balance del eventual perjuicio.
- 2.- Identificar las falencias contenidas en la normativa que regula la materia de tránsito a nivel nacional en la transportación interprovincial.
- 3.- Elaborar un texto alternativo de reforma a la ley pertinente para resolver la problemática.

## **METODOLOGIA**

El presente trabajo de investigación se realizará con un tipo de investigación cualitativa, al ser un ámbito social en la que se debe observar las condiciones y circunstancias mediante las opiniones presentadas según la apreciación personal, encaminando a la investigación con una teoría fundamentada de la normativa aplicable en general al conflicto presentado, haciendo énfasis en materia de tránsito, las formalidades y requisitos básicos que exige el sector público para la transportación interprovincial. Este tipo de investigación se realizará mediante entrevistas a: los usuarios, principales representantes de la problemática de ambos sectores, los gestores de la reforma de la ley y la oposición.

La investigación tendrá un enfoque exploratorio y de diagnóstico, por cuanto se basa en la identificación de los problemas derivados de la

falta de regularización del transporte informal, además no se posee información amplia y detallada de la problemática, y de diagnóstico por que se parte de la información obtenida, estableciendo una posible alternativa o solución a las falencias identificadas en la norma y su aplicación, que tienen como consecuencia la problemática presentada.

La investigación se dividirá en dos etapas.

1. El método analítico-sintético sustentará la primera etapa de la investigación que tiene un enfoque en la fundamentación teórica, haciendo un análisis de la situación legal sobre las particularidades de los hechos dados en el sector informal, identificando los principios subsumidos en las normas que regulan esta situación. Este método, se respaldará en la teoría de la ponderación de derechos de Robert Alexy. Para lo cual se utilizará la técnica de revisión bibliográfica; y base de datos científicos, como libros, revistas, artículos científicos, etc. Que respaldan la teoría del citado autor.
2. El método inductivo-deductivo sustentará la segunda etapa, a través del análisis del objeto de estudio y las situaciones particulares generadas por la informalidad en la transportación interprovincial identificando las falencias en la aplicación e interpretación de la norma por parte de las autoridades encargadas de regular y controlar la transportación en el cantón Cuenca, la teoría fundamentada será el tipo de investigación en la que se fundamentara el método aplicado, haciendo un estudio teórico y jurídico sobre la materia de tránsito y demás normativa aplicable para el transporte interprovincial, se valida la información con la técnica de revisión bibliográfica y base de datos científica de la normativa y disposiciones de autoridades en materia de tránsito,

también se incluirá la técnica de elaboración de fichas que validarán la investigación en la que constará el número de casos presentados con relación al transporte informal interprovincial en los cuales los jueces han dictado sentencia absolutoria contradiciendo al organismo de control, analizando las resoluciones de la autoridad judicial, también constará los fundamentos de hecho y de derecho, se examinará la documentación expedida por autoridad competente que demostrará la falencia en la aplicación de la normativa, se utilizará la técnica de criterios de expertos en materia de tránsito sobre la problemática presentada, por otro lado, se utilizará la técnica de entrevistas a los representantes del transporte interprovincial y a los del sector informal, los asesores legales de cada sector, los promotores de la reforma a la ley, autoridades competentes en materia de tránsito, representantes de instituciones beneficiarias colateralmente de la transportación interprovincial, obteniendo información legal y objetiva sobre la informalidad, tentativamente las entrevistas se realizaran a:

<b>Institución o persona</b>	<b>Entrevistado</b>	<b>Numero de entrevistas</b>
Operadoras de turismo	Gerente	3
	Presidente	2
Alianza Atrain	Presidente	1
	Gerente	1
	Asesor legal	1

Cámara Provincial de Turismo del Azuay	Presidente	1
Lic. Diego Vintimilla	Ex asambleísta, proponente de la reforma a la ley	1
Dra. Liliana Guzmán	Ex asambleísta	1
Agencia Nacional de Tránsito	Director de la provincia del Azuay	1
Total de entrevistas		12

## DESARROLLO

### EL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR

#### CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Para nuestro estudio, haremos hincapié en algunas definiciones básicas con respecto al tema a desarrollar, previo a definir con exactitud que es el Transporte Terrestre.

- **Principio de Ponderación.-** Es la manera de aplicar los principios y de resolver las colisiones que pueden presentarse entre ellos y los principios o razones que jueguen en sentido contrario en circunstancias específicas.
- **Regularización.-** Es el proceso y consecuencia de regularización, se refiere a normalizar, ordenar reglamentar o sistematizar algo. Adaptarlo y adecuarlo en cierto marco.

- **Legalidad.-** Hace referencia a presencia de leyes por lo tanto se debe atender a un estricto sentido literal de la norma.
- **Informalidad.-** Persona o sector que no cumple con los compromisos que ha contraído o los requisitos establecidos.
- **Arbitrariedad.-** Que depende solamente de la voluntad o el capricho de una persona y no obedece a principios dictados por la razón, la lógica o las leyes.

**Transporte Terrestre.-** Es el transporte que se realiza sobre la superficie terrestre. La gran mayoría de transportes terrestres se realizan sobre ruedas.

Se denomina servicio de transporte terrestre al conjunto de medidas aplicadas en un área de despliegue de manera sistémica engranada y constante, destinadas a garantizar el Libre tránsito, la seguridad vial y la atención de los factores que intervienen en el tránsito terrestre (humano, material, medio ambiental).

El servicio de transporte terrestre es predominantemente preventivo, orientado a evitar, por medio de planes, la ocurrencia de accidentes o hechos de tránsito, congestión vehicular y hechos delictivos, así como a promover una nueva cultura de seguridad vial entre los ciudadanos y ciudadanas, de respeto a las normas establecidas que rigen la materia. Debe tenerse presente siempre que el objetivo supremo de este servicio es el de resguardar primero la integridad de las personas.

Art. 56 de la (Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2008), establece:

“El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado u otorgado mediante contrato de operación a operadoras legalmente constituidas. Para operar un servicio público de

transporte deberá cumplir con los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento. Comprende también al que se presta mediante tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares y será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras preestablecidas”.

## **CLASIFICACIÓN**

### **EL TRANSPORTE PÚBLICO**

Se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.

Podrá ser prestado por el Estado u otorgado mediante contrato de operación a operadoras legalmente constituidas. (Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2008). Art. 55 y 56.

Para operar un servicio público de transporte deberá cumplir con los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Comprende también al que se presta mediante tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares y será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras preestablecidas.

### **TRANSPORTE COMERCIAL**

Es aquel que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga

liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El servicio de taxis se prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano, establecido en el permiso de operación respectivo; y, fletado ocasionalmente a cualquier parte del país, estando prohibido establecer rutas y frecuencias. (Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2008). Art.57.

### **TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA**

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

Por lo tanto, se prohíbe prestar mediante la autorización por cuenta propia, servicios de transporte público o comercial, en caso de incumplimiento serán sancionados con la suspensión o revocatoria de la autorización, según lo determine la máxima autoridad conforme el proceso que se señale en el Reglamento específico.

Los vehículos que realicen transporte por cuenta propia, deberán obligatoriamente ser parte y constar en los activos de las personas naturales o jurídicas que presten dicho servicio, y estar debidamente matriculados a nombre de dichas personas. Los vehículos que consten matriculados a nombre de una persona natural o jurídica diferente, no

podrán prestar el servicio de transporte de carga por cuenta propia. (Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2008). Art. 58.

### **TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PERSONAS Y MERCANCÍAS**

Es un servicio de transporte público garantizado por el Estado, consecuentemente, se requerirá de un contrato de operación de acuerdo con los términos establecidos en la presente Ley, y se regirá adicionalmente por los tratados, convenios y acuerdos internacionales suscritos por el país. (Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2008). Art. 59.

### **EL TRANSPORTE FRONTERIZO DE PERSONAS Y MERCANCÍAS**

Es un servicio público que se lo realiza sólo dentro los límites establecidos para la zona de integración fronteriza respectiva, requerirá de un contrato o permiso de operación, de acuerdo con los términos establecidos en la presente Ley, y se regirá adicionalmente por los tratados, convenios y acuerdos internacionales suscritos por el país. (Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2008). Art. 60.

### **OTROS TIPOS DE CLASIFICACIÓN**

#### **MODOS GUIADOS**

**TREN.-** Se denomina tren a una serie de vagones o coches conectados que generalmente circulan sobre carriles de riel permanentes para el transporte de mercancías o pasajeros de un lugar a otro. No obstante, también existen trenes de carretera. El ferrocarril puede ir por rieles (trenes convencionales), u otras vías destinadas y diseñadas para la levitación magnética. Pueden tener una o varias locomotoras, pudiendo estar acopladas en cabeza o en configuración (una en cabeza y otra en cola) y vagones, o ser automotores en cuyo caso los vagones (todos o

algunos) son autopropulsados. Varía entonces la manera de propulsión de los trenes, principalmente según su utilización.

**METRO.-** Sistema ferroviario de transporte masivo que opera en las grandes ciudades para unir diversas zonas de su término municipal y sus alrededores más próximos, preferentemente bajo la tierra. Pese a que la tendencia expansiva de las redes de metro de las grandes ciudades las ha llevado a conectar con otros núcleos de población de su corona metropolitana, el tipo de servicio que presta sigue siendo perfectamente independiente y distinguible del que prestan los servicios de cercanías.

El metro es un sistema de transporte más rápido y con mayor capacidad que el tranvía o el tren ligero, pero no es tan rápido ni cubre distancias de largo alcance como el tren suburbano o de cercanías. Es indiscutible su capacidad para transportar grandes cantidades de personas en distancias cortas con rapidez, con un uso mínimo del suelo. (GÁRCES, 2002)

## **MODOS NO GUIADOS**

**AUTOBÚS O AUTOCAR.-** El autobús es un vehículo terrestre diseñado para el transporte de personas. Generalmente es usado en los servicios de transporte público urbano e interurbano, y con trayecto fijo. Su capacidad puede variar entre 10 y 120 pasajeros.

El autobús hace referencia al transporte urbano, otra forma de diferenciación semántica va de acuerdo al tamaño y capacidad del vehículo, considerando ómnibus al autobús que puede transportar más de 30 personas y microbús al que transporta menos. Sin embargo estas denominaciones no son uniformes y varían enormemente en el mundo hispanohablante.

**TROLEBÚS.-** El trolebús, también conocido como trolley o trole, es un autobús eléctrico alimentado por una catenaria de dos cables superiores desde donde toma la energía eléctrica mediante dos astas. El

trolebús no hace uso de vías especiales o rieles en la calzada, por lo que es un sistema más flexible. Cuenta con neumáticos de caucho en vez de ruedas de acero en rieles, como los tranvías.

**TAXI.-** El taxi es el automóvil de alquiler con conductor (taxista) que se utiliza en el servicio público de transporte de pasajeros, cuya finalidad es trasladar una o más personas, que en forma conjunta contratan el servicio y que en general realizan trayectos cortos o medios dentro de los centros poblados. A diferencia de los otros tipos de transporte público ciudadano, como son las líneas del metro, tranvía o del autobús, el servicio ofrecido por el taxi se caracteriza por ser puerta a puerta.

**REMÍS.-** Un remis o remis, (del francés remise, "enviado", coche de arrendamiento con chofer) es un servicio de transporte de características similares a un taxi. Es un automóvil con conductor (denominado remisero) que se alquila para llevar hasta cuatro pasajeros. Normalmente se alquila para recorrer trayectos cortos o medianos dentro de las poblaciones, aunque a veces se los utiliza para viajes largos, o para varios viajes dentro de una misma zona pero durante toda una jornada laboral.

La principal diferencia entre los remises y los taxis, es que los segundos tienen legalmente la posibilidad de ser parados en la vía pública por pasajeros ocasionales, por lo que se los considera transporte público, y su cantidad suele ser limitada por el gobierno; en cambio los remises se toman en la agencia o se piden por teléfono. En muchos lugares los remises son un servicio de una calidad más alta, con más confort y más comodidades; aunque en algunos lugares la mala situación económica y la falta de control del estado ya sea provincial o municipal, los ha convertido en competencia desleal para el transporte público, dado que no solo afecta la actividad del taxi sino que pone en desventaja a las empresas de remis que están respetando las normas. (ÁLBAN, TOSCANO, & MUÑOS, 2011)

### DESDE UN PUNTO DE VISTA FUNCIONAL

- **Transportes urbanos.-** El transporte público urbano puede ser proporcionado por una o varias empresas privadas o por consorcios de transporte público. Los servicios se mantienen mediante cobro directo a los pasajeros. Normalmente son servicios regulados y subvencionados por autoridades locales o nacionales.
- **Transportes interurbano.-** Es todo aquel transporte de personas que discorra íntegramente por suelo urbano, definido por la legislación urbanística, así como los que estén exclusivamente dedicados a comunicar entre sí núcleos urbanos diferentes situados dentro de distintos términos municipales.
- **Transportes turísticos.-** Es aquel conjunto de medios que se usan para trasladar personas o cosas de un lugar a otro, hace posible la distribución de personas y cosas. Se sitúa en lugar intermedio entre producción y consumo.

### DESDE UN PUNTO DE VISTA REGLAMENTARIO

- **Autobús.-** este es un vehículo terrestre diseñado para el transporte de personas, generalmente es usado en los servicios de transporte público urbano e interurbano, hace referencia al transporte urbano.
- **Las Líneas aéreas, o aerolíneas.-** son aquellas organizaciones que se dedican al transporte de pasajeros o carga, y, en algunos casos, animales, por avión.
- **Transatlánticos.-** se denomina medio de transporte que circula por las aguas marítimas. Actualmente se utilizan transatlánticos con la finalidad grandes cargas a otros países, que le permite competir

con el transporte aéreo para distancias lejanas, del orden de los cientos de kilómetros.

## **CARACTERÍSTICAS DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE**

El Art. 54 de la (Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2008), establece que para la prestación del transporte provisional se sujetara a requerimientos básicos para su desarrollo y mejor control.

Es así entonces que para la prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos:

- a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores adolescentes, niñas y niños; (Literal a) reformado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011).
- b) La eficiencia en la prestación del servicio;
- c) La protección ambiental; y,
- d) La prevalencia del interés general por sobre el particular.

## **ANÁLISIS DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL MUNDIAL**

Los primeros vehículos eran trineos de madera, y deben haber sido utilizados por tribus de todo el mundo.

Para transportar cargas pesadas se usaban troncos a modo de rodillos; finalmente lo construyeron de una sola pieza, al unir los troncos con maderas transversales y atar todo el conjunto con tiras de cuero.

Posteriormente se produjo el invento de la rueda, uno de los más maravillosos de la historia. A partir de esto, se desarrollaron todo tipo de transportes terrestres, en este sitio algunos de los más aceptados y usados por la gente, aunque se han inventado numerosos elementos de diferentes formas y de acuerdo con las ideas de sus constructores, del estilo de los monociclos, bicis, triciclos y cuadríciclos.

## **ANÁLISIS DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR**

La conquista española de la región andina es un fenómeno que produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era el más eficiente y rápido. La empresa conquistadora española se benefició de los avances de la época en tecnología naval e instrumentos de orientación.

En la presidencia de Gabriel García Moreno se inició la construcción del ferrocarril quien inició este proyecto después que la Asamblea Constituyente de 1861 autorizó la contratación de empresas nacionales y extranjeras para que se construya la línea férrea. Este proyecto finalizó luego de 35 años, cuando finalmente el tren arribó a la estación de Chimbacalle de Quito, el 25 de junio de 1908.

En la actualidad, en Ecuador y de acuerdo al Ministerio de Obras Públicas, sólo en el año 2000 se transportaron 117,484 personas en tren o autoférreo. La magnífica calidad de los suelos y la gran red vial para el transporte fueron condiciones favorables para la economía nacional. En el siglo XX la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes ha dado un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público y de mercancías, así como la exportación a terceros países.

En el Ecuador, las personas se pueden movilizar de un lado a otro, por diversas formas de transporte. Existen medios públicos y privados de transporte, servicios de alquiler de automóviles, bicicletas y equipos de montaña. Además está la posibilidad de hacer largos trayectos en bicicleta o a pie, dependiendo del interés y el gusto de los ciudadanos Ecuatorianos.

Cualquiera método de movilización utilizado, debe tener en cuenta el camino que va a tomar y el destino en el que concluirá su viaje. Es necesario tener en cuenta los puntos de referencia y la dirección exacta a donde piensa llegar.

En el Ecuador, el parque automotor de los medios de Transporte Terrestre Urbano de las ciudades ha crecido desordenadamente en las últimas décadas, correspondiendo a esto con la evolución socioeconómica del país.

En el Ecuador el transporte terrestre público en general se ha encontrado descuidado, demostrando déficit a en el sector de transportación que son difícilmente manejados o ignorados para el desarrollo significativo del país.

### **ANÁLISIS DEL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL ALTERNATIVO EN EL CANTÓN CUENCA**

Una de las más grandes ciudades del Ecuador cuenta con un sistema de transporte público convencional muy bien administrado en el cual plantearon un nuevo Sistema Integrado de Transporte lo que según el municipio de cuenca en su página web el principal objetivo es reestructurar el sistema actual de transporte, permitiendo reorganizar parte de sus rutas optimizando así la flota vehicular de buses urbanos que circulan en la urbe.

Sin duda alguna que los ciudadanos que habitan en Cuenca serían los mayores beneficiados, ya que dentro de las terminales de transferencias los usuarios podrán libremente cambiar de una ruta de bus a otra pagando un solo pasaje.

La alta demanda de usuarios en la actualidad y las mejoras en la vialidad y acceso a la provincia del Azuay, hacen necesario un plan de movilidad para el transporte interprovincial e intercántonal mejorando la afluencia de usuarios a la vez contrarrestando la congestión vehicular.

### **ANÁLISIS DE CASOS EN REFERENCIA A LA TRASPORTACIÓN INFORMAL INTERPROVINCIAL**

Parte de las decisiones de los jueces tienen fundamento y respaldo en el elemento probatorio; en los casos presentados tanto en la

ratificatoria de inocencia como en la condenatoria, este elemento probatorio es obtenido mediante un procedimiento indagatorio por parte del personal encargado del control de tránsito, y que en la mayoría de veces, no se informa previamente los derechos fundamentales de cada persona antes de dicho procedimiento y en otros casos al carecer de medios tecnológicos para la comprobación de la habilitación o no de esta modalidad de transporte, por lo tanto sin tener pruebas claras, recaen en procesos que desgastan el sistema judicial. Respaldo dicha aseveración con varios procesos sobre la materia en discusión. Planteado así se tiene como origen probatorio el desconocimiento del derecho por parte de los usuarios y los prestadores del servicio informal, y que al momento de las audiencias producto de apelaciones se crea un amplio debate entre profesionales de derecho generando dudas, de que si el ejercicio de dicha actividad es distinta a lo que está permitido en el título habilitante.

### **ANÁLISIS DE ENTREVISTAS REALIZADAS A LOS PRINCIPALES PROTAGONISTAS DE LA PROBLEMÁTICA**

Después de realizar las entrevistas (ver anexo 1) en la que se preguntó cuestiones trascendentales y objetivas. Los principales gestores de la problemática tanto promotores como opositores mostraron su posición muy seguros de los derechos que los respaldan. Dando como resultado en la propuesta de regularización al sector informal: 7 personas a favor, 2 en contra y 3 personas que se abstienen de dar comentarios. En un análisis de las respuestas obtenidas, se llega a entender que se trata de una innovación en el transporte Ecuatoriano que contradice los objetivos del sector encargado de tránsito cuyo deber es reducir los vehículos de menor capacidad en transporte público promoviendo el transporte masivo, reduciendo así el porcentaje de accidentabilidad, por otra parte garantiza la rentabilidad según la inversión, afirmando que este servicio se debe dar por parte del sector establecido, evitando la informalidad. Contradiendo estas afirmaciones otro sector manifiesta que el servicio en microbuses

aumenta la agilidad en el transporte por cuestiones laborales, académicas, de salud, etc. brindando una opción que al momento presenta gran acogida, como una respuesta a las necesidades presentadas. Además de la facilidad en el acceso de estos vehículos al ingresar a la ciudad de Cuenca, se manifiesta también que es de libre disposición de los usuarios en qué tipo de transporte desean movilizarse.

## **NORMATIVA QUE REGULA LA MATERIA DE TRÁNSITO A NIVEL NACIONAL EN LA TRANSPORTACIÓN INTERPROVINCIAL**

### **CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA**

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

La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias.

El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias. (Constituyente, Constitución de la república , 2008). Art. 394.

Así también se reconoce y garantizará a las personas, el derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia, así como a entrar y salir libremente del país, cuyo ejercicio se regulará de acuerdo con la ley. La prohibición de salir del país sólo podrá ser ordenada por juez competente. (Constituyente, Constitución de la República del Ecuador, 2008). Art. 66 numeral 14.

### **LEY ORGÁNICA DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL**

La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes

que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos. (Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2008). Art.1

Esta Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad. (Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2008). Art. 2

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables. (Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2008). Art.2 inciso 2.

Con respecto al transporte terrestre, esta ley manifiesta:

“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”. (Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2008). Art. 46

El transporte terrestre de personas animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas.

Por otro lado para determina cual será el organismo competente para realizar esta actividad de control, el artículo 16 de la (Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2008), dispone:

“La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los GADS y tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito”.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios.

En el caso que nos ocupa, la prestación del transporte interprovincial se sujetara a requerimientos básicos para su desarrollo y mejor control tal como lo establece el artículo 54 del mismo cuerpo legal:

“La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos:

- a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores adolescentes, niñas y niños;
- b) La eficiencia en la prestación del servicio;
- c) La protección ambiental; y,
- d) La prevalencia del interés general por sobre el particular.”  
(Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2008). Art. 54.

Con respecto a contravenciones y sanciones a las irregularidades en el transporte informal, el artículo 144 de la (Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2008), manifiesta:

“Incurren en contravención grade de tercera clase y serán sanciones con multa del cincuenta por ciento (50%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de nueve puntos en su licencia de conducir, aquellas personas que presente servicio de transporte, de personas o bienes, con un vehículo que no esté legalmente autorizado para realizar esta actividad”. Art. 144.

## CONCLUSIONES

Después de haber realizado un estudio amplio sobre el tema planteado, se ha podido concluir que las cooperativas de transporte interprovincial brindan un servicio en unidades con capacidad para más de 30 pasajeros, en promedio de una frecuencia por hora partiendo del terminal terrestre y realizando varias paradas en ciertos cantones o parroquias donde tienen oficinas y a la cual realizan sus paradas obligatoriamente para dejar pasajeros y encomiendas siendo pocos turnos que se realizan directos de provincia a provincia.

El doctor Geovanny Sacasari, (E, 2016), asesor legal de los transportistas interprovinciales, con quien me entreviste en este proceso de investigación representa la postura de este gremio, manifestando que los conductores de busetas no están capacitados para rutas interprovinciales y que el permiso obtenido es solo para brindar servicios turísticos, acotó también que para cubrir esa demanda de pasajeros incrementaron microbuses y que son los únicos facultados para esta actividad, por otra parte, las autoridades de control se ven presionadas, cuestionada su tarea por parte de los dos sectores que ya registran varios enfrentamientos y recurren en la mayoría de casos a la justicia ordinaria para resolverlos, dando como resultado retardar la administración de justicia en asuntos de mayor importancia.

Ambos sectores están respaldados por garantías normativas que se encuentran plasmadas en la Constitución de la República del Ecuador, reconocida por su calidad garantista y una fuerte presión social lo que es el fundamento a no desistir o ceder posiciones, por tal motivo, el sector informal se siente respaldado y con la facultad de exigir que se reconozcan sus derechos, a la vez manifestando las irregularidades en la aplicación de la norma por parte de las autoridades competentes, que generó una parcialidad que por más de 15 años no han podido encontrar una solución adecuada en beneficio de los interesados, por esta razón al regularizar al transporte informal se estaría dando una solución al

desarrollo y requerimiento de la sociedad observando que resulta menos perjudicial dada la regularización que manteniendo la informalidad.

Es así entonces que se requiere implementar un Código de ética, una ley interna que regularice y ponga en la misma línea a todos los empleados y colaboradores de todas las cooperativas de transporte.

Así también se requiere mejorar a nivel general la calidad del servicio, en ello tendrán que jugar papel importante gerente, administradores, empleados, y colaboradores ya que todos forman parte de las cooperativas de transporte y cada uno es importante desde su lugar de trabajo.

Establecer un procedimiento de control en el cual las autoridades de tránsito no se enfoquen en los operativos en carreteras, sino en los puntos de partida y llegada en las oficinas realizar una revisión de los permisos de operación documentación en regla previo a la salida de las unidades, de esta manera se evita desembarcar a los usuarios para ejecutar el procedimiento en lugares poco adecuados y cómodos, así se aumentara la eficacia en el control evitando la proliferación de informalidad de otras categorías, a su vez los operativos en carreteras se deben optimizar por parte de los agentes de control brindándoles mecanismos tecnológicos y capacitaciones sobre los derechos de las personas. En cuanto a la administración interna del personal de transito verificar periódicamente el modo de operar de sus integrantes imponiendo sanciones en caso de mal procedimientos realizados.

El derecho al igual que la sociedad es cambiante, está en permanente evolución o variación, por lo tanto cada desarrollo de la sociedad o cambio que se presente, el derecho debe normar para mantener una seguridad jurídica, y así garantizar un bien común, por lo tanto la problemática planteada en mi investigación responde a un cambio en la

modalidad del transporte que se ha generado por más de 15 años, sembrado una costumbre en la sociedad en el uso de dicha modalidad, dando como resultado la imperiosa necesidad de adecuar el derecho para regular esta actividad que se va proliferando, de tal manera en respuesta a la problemática propongo implementar las siguientes reformas a la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial:

En el “artículo 57” luego de la expresión “taxis” agréguese “servicio ejecutivo express” con el siguiente texto: El servicio de transporte ejecutivo express será de carácter interprovincial o intra-regional y se prestará exclusivamente en microbuses en el área del territorio ecuatoriano establecida en el permiso de operación respectivo con rutas y frecuencias y fletado ocasionalmente a cualquier parte del país.

## BIBLIOGRAFIA

- Constituyente, A (2014), *Código orgánico integral penal*, Quito, Ecuador, Registro oficial.
- Constituyente, A. (2008). *Constitución de la república* . Montecristi : Registro Oficial.
- Constituyente, A. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi.
- Constituyente, A. (2008). *CRE*. Montecristi: Registro Oficial.
- Constituyente, A. (2008). *CRE*. Montecristi.
- Constituyente, A. (2008). *Ley organica de transporte terrestre, transito y seguridad vial* . Quito : Registro oficial .
- CSM. (12 de febrero de 2016). Apoyan reforma para regularizar a furgonetas . *El Mercurio* , pág. 6.
- E, V. (7 de 5 de 2016). Propuesta busca ampliar el servicio interprovincial. *El telégrafo* , pág. 3.



# ANEXOS



UNIVERSIDAD  
CATÓLICA DE CUENCA

**ANEXO 1**

**CERTIFICADO DEL  
DEPARTAMENTO DE  
INVESTIGACIÓN**



UNIVERSIDAD  
CATÓLICA DE CUENCA



UNIVERSIDAD  
CATÓLICA DE CUENCA  
COMUNIDAD EDUCATIVA AL SERVICIO DEL PUEBLO

### Departamento de Investigación de la Carrera de Derecho

Certifica que:

El informe de originalidad TURNITIN correspondiente al informe final de investigación del señor **FELIPE MAURICIO AGUIRRE QUEZADA** con número de cedula 010473010-6; correspondiente al trabajo de investigación titulado "**Implicaciones jurídicas de las modalidades alternativas de transporte terrestre interprovincial de pasajeros en el cantón cuenca**", indica un 8% de índice de similitud, 9% de fuentes de internet, 8% de publicaciones y tesis de maestría, 0% coincidencias excluidas.

Para los fines legales pertinentes,

Atentamente,

Ab. Diego Idrovo Torres., Mgs

Departamento de Investigación Carrera de Derecho



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA  
Unidad Académica de Jurisprudencia,  
Ciencias Sociales y Políticas  
DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIÓN



UNIVERSIDAD  
CATÓLICA DE CUENCA

# **ANEXO 2**

## **RESUMEN-ABSTRACT**



---

## CENTRO DE IDIOMAS

### RESUMEN

Esta investigación contempla un estudio de las implicaciones jurídicas que surgen en las modalidades alternativas de transporte terrestre interprovincial de pasajeros en la ciudad de Cuenca, con lo que se pretende identificar la viabilidad legal de la regularización de la informalidad en el transporte interprovincial alternativo, para tal efecto, se utilizará el método analítico – sintético que se enfocará en la fundamentación teórica, haciendo un análisis de la situación legal actual en el sector informal. Así también se utilizara el método inductivo – deductivo con el cual se podrá demostrar la falencia en la aplicación de la normativa por parte de las autoridades encargadas de control y regulación del transporte en el cantón. Finalmente, después de haber realizado el análisis del tema planteado en las condiciones actuales poder concluir que sí es factible la regularización del transporte interprovincial informal y que garantizará el goce efectivo de los derechos constitucionales, evitando todo tipo de consecuencias jurídicas.

Palabras Claves: Transporte terrestre, pasajeros, vehículos, Interprovincial, Tránsito.



---

**CENTRO DE IDIOMAS**

**ABSTRACT**

This investigation contemplates a study of the legal implications that arise in the alternative modalities of interprovincial ground transportation of passengers in the city of Cuenca, with what is intended to identify the legal viability of the regularization of informality in alternative interprovincial transportation, for such In effect, we will use the analytical - synthetic method that will focus on the theoretical foundation, making an analysis of the current legal situation in the informal sector. This will also use the inductive-deductive method with which it will be possible to prove the failure in the application of the regulations by the authorities in charge of control and regulation of transport in the canton. Finally, after having made the analysis of the issue raised in the current conditions, we can conclude that the regularization of informal interprovincial transportation is feasible and that it will guarantee the effective enjoyment of constitutional rights, avoiding all kinds of legal consequences.

Key Words: Land transport, passengers, vehicles, Interprovincial, Transit.

Cuenca, 27 de junio de 2018

EL CENTRO DE IDIOMAS DE LA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA, CERTIFICA QUE EL DOCUMENTO QUE ANTECEDE FUE TRADUCIDO POR PERSONAL DEL CENTRO PARA LO CUAL DOY FE Y SUSCRIBO.

  
ING. EDGAR VINTIMILLA V.  
DIRECTOR





UNIVERSIDAD  
CATÓLICA DE CUENCA

# **ANEXO 3**

## **CERTIFICACIÓN DEL TUTOR**



Cuenca, 31 de Agosto del 2018

Sr. Doctor

Ernesto Robalino Peña.

**DECANO DE LA UNIDAD ACADEMICA DE CIENCIAS SOCIALES,  
PERIODISMO, INFORMACIÓN Y DERECHO DE LA UNIVERSIDAD  
CATÓLICA DE CUENCA.**

Su despacho.-

De mi consideración


DR. FERNANDO PATRICIO MORENO MOREJÓN, docente de la carrera de Derecho, de la Universidad Católica de Cuenca, en mi calidad de tutor del estudiante el señor FELIPE MAURICIO AGUIRRE QUEZADA, con número de cédula 0104730106; correspondiente al trabajo de investigación titulado, "IMPLICACIONES JURÍDICAS DE LAS MODALIDADES ALTERNATIVAS DE TRANSPORTE TERRESTRE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS EN EL CANTON CUENCA" Informo a Usted que, dicho trabajo de investigación ha sido realizado de acuerdo a los parámetros, disposiciones legales y reglamentarias de esta casa de estudios superior.

De conformidad con el artículo 10 literal d, del Reglamento de la Unidad de Titulación de Grado y Programas de Posgrado vigente, emito mi criterio favorable para que se proceda a la sustentación y defensa del presente trabajo de investigación.

La nota obtenida, correspondiente a este trabajo de investigación es de 28/30 puntos. Adjunto el certificado del Sistema Antiplagio Turnitin, suscrito por el Abogado Diego Francisco Idrovo Torres, responsable del Departamento de Investigación de la carrera.

Es todo cuanto puedo informar respecto a mis labores como tutor del mentado estudiante.

Atentamente,



.....

DR. FERNANDO PATRICIO MORENO MOREJÓN



UNIVERSIDAD  
CATÓLICA DE CUENCA

**ANEXO 4**

**PERMISO DE AUTOR PARA  
SUBIR AL REPOSITORIO  
INSTITUCIONAL**



PERMISO DEL AUTOR DE TESIS PARA SUBIR AL REPOSITORIO  
INSTITUCIONAL

Yo, Felipe Mauricio Aguirre Quetzaco portador(a) de la  
cédula de ciudadanía N° 0104730106 En calidad de autor/a y titular de los derechos  
patrimoniales del trabajo de titulación  
" Implicaciones Jurídicas de las Modalidades Alternativas de  
Transporte Terrestre Interprovincial de Pasajeros en el Cantón  
Cuenca " de  
conformidad a lo establecido en el artículo 114 Código Orgánico de la Economía Social de los  
Conocimientos, Creatividad e Innovación, reconozco a favor de la Universidad Católica de  
Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra,  
con fines estrictamente académicos, Así mismo; autorizo a la Universidad para que realice la  
publicación de éste trabajo de titulación en el Repositorio Institucional de conformidad a lo  
dispuesto en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 03 de Septiembre de 2018

F: 



UNIVERSIDAD  
CATÓLICA DE CUENCA

**ANEXO 5**  
**ESQUEMA DE TESIS**  
**APROBADO**



SOLICITUD PARA:

Beca o ayuda económica, Justificación de faltas, Justificación de pruebas, Justificación de trabajos, Justificación de lecciones, Justificación de prácticas, Licencia eventual, Examen postergado, Examen supletorio, Segunda matrícula, Tercera matrícula, Matrícula especial, Matrícula extraordinaria, Record académico, Hojas certificadas, Examen suficiencia, Tutorías, Rectificación de nombres, Malla curricular, Reposición de título, Otros

Fecha: Cuenca, Miércoles 05 de Julio del año 2017.

Dirigido a: Dr. Ernesto Rebalino Peña.

Solicitante: DECANO DE LA UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS SOCIALES, PERIODISMO, INFORMACIÓN Y DERECHO.  
Felipe Mauricio Aguirre Quezada.

Carrera: Derecho.

Año/Ciclo: Décimo. Paralelo: A.

Asunto: Solicito a Usted y por su intermedio al H. Consejo Directivo la aprobación de mi diseño de trabajo de investigación previo a la obtención del título de abogado de los tribunales de justicia de la república, con el título: Implicaciones Jurídicas de las Modalidades Alternativas de Transporte Terrestre Interprovincial de pasajeros en el Cantón Cuenca.

Solicitante

Constancia de Presentación.- Fecha: \_\_\_\_\_

Hora: \_\_\_\_\_

Resolución: \_\_\_\_\_



6 JUL 2017

RECIBIDO

HORA: \_\_\_\_\_ FIRMA:



Valor \$ 5,00

Nº 0074258



VISTA LA PRESENTE SOLICITUD, EL H. CONSEJO DIRECTIVO DE LA UNIDAD ACADEMICA DE CIENCIAS SOCIALES, PERIODISMO, INFORMACION Y DERECHO EN SESION REALIZADA EL 13 DE JULIO DE 2017. RESUELVE APROBAR EL PERFIL DE TESIS PREVIO A LA OBTENCION DEL TITULO DE ABOGADO (A) DE LOS TRIBUNALES DE JUSTICIA DE LA REPUBLICA DEL SR. (A): **FELIPE MAURICIO AGUIRRE QUEZADA**, TEMA: IMPLICACIONES JURIDICAS DE LAS MODALIDADES ALTERNATIVAS DE TRANSPORTE TERRESTRE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS EN EL CANTON CUENCA, DIRECTOR: MGS. FERNANDO MORENO MOREJON.

Cuenca, 14 de julio de 2017

Ab. Javier Iniguez V.  
SECRETARIO - ABOGADO





UNIVERSIDAD  
CATÓLICA DE CUENCA



*ucacue*  
COMUNIDAD EDUCATIVA AL SERVICIO DEL PUEBLO

REPÚBLICA DEL ECUADOR  
UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA  
Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS SOCIALES, PERIODISMO,  
INFORMACIÓN Y DERECHO

CARRERA DE DERECHO

DISEÑO DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL  
TÍTULO DE ABOGADO DE LOS TRIBUNALES DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA

**TÍTULO:** IMPLICACIONES JURÍDICAS DE LAS MODALIDADES  
ALTERNATIVAS DE TRANSPORTE TERRESTRE INTERPROVINCIAL DE  
PASAJEROS EN EL CANTÓN CUENCA.

**AUTOR:** FELIPE MAURICIO AGUIRRE QUEZADA  
**TUTOR:** DR. FERNANDO PATRICIO MORENO MOREJÓN

Julio de 2017



**1.1. Tema**

Situación legal actual de los prestadores de servicio de transporte terrestre interprovincial alternativo en el cantón Cuenca.

**1.2. Título del Proyecto de Investigación**

Implicaciones jurídicas de las modalidades alternativas de transporte terrestre interprovincial de pasajeros en el cantón Cuenca.

**1.3. Justificación del problema**

El transporte informal en la provincia del Azuay se ha expandido de manera acelerada ya que ha incrementado el número de personas que buscan realizar esta actividad para mantener su economía y sustento diario, la facilidad de obtener rentabilidad en esta actividad no requiere de una alta inversión, haciendo atractivo el ingreso a este sector que encontró una alternativa por el incremento de pasajeros en la provincia del Azuay, principalmente en el cantón Cuenca, punto de conexión con los demás cantones de la provincia, por razones comerciales, turísticas, familiares, médicas, académicas, laborales, etc. Lo que ha dado como consecuencia que las autoridades de control implementen nuevas exigencias a los usuarios para su traslado desde las provincias más cercanas y con mayores relaciones como el Oro, Loja y Guayas. En los últimos diez años el transporte informal que labora dentro del cantón Cuenca se encuentran ubicados en la avenida Remigio Crespo, sector Feria Libre lugar donde vienen prestando un servicio interprovincial directo, tienen una frecuencia de un vehículo por hora en unidades con capacidad para siete pasajeros, en sentido estrictamente legal son operadoras de turismo y su forma y facultad para operar es mediante contratos turísticos, por lo tanto en esencia prestan un servicio distinto al autorizado, al respecto sobre la informalidad, el ex asambleísta Diego Vintimilla presentó un proyecto de reforma a la ley de tránsito transporte terrestre y seguridad vial cuya pretensión es regularizar la prestación del servicio de transporte interprovincial de pasajeros mediante medios alternativos de transporte.



Este proyecto de ley nació de innumerables reuniones realizadas con autoridades y representantes del sector del transporte público para buscar alternativas de solución al problema de la informalidad con la que se presta el servicio de transporte público interprovincial por parte de medios alternativos no autorizados, al tratarse de un fenómeno social la problemática toma mayor importancia cuando varios sectores muestran su aprobación por el beneficio colateral que brinda este servicio informal, uno de ellos, es el ingeniero Patricio Miller, (CSM, 2016) Presidente de la Cámara Provincial de Turismo del Azuay, quien manifestó su apoyo al sector informal con la regularización acotando que por los problemas en el aeropuerto el turismo se ve afectado y que es una alternativa de solución y a la vez mejora el turismo en la provincia.

Por otra parte, las cooperativas de transporte interprovincial brindan un servicio en unidades con capacidad para más de 30 pasajeros, en promedio de una frecuencia por hora partiendo del terminal terrestre y realizando varias paradas en ciertos cantones o parroquias donde tienen oficinas y a la cual realizan sus paradas obligatoriamente para dejar pasajeros y encomiendas siendo pocos turnos que se realizan directos de provincia a provincia. El doctor Geovanny Sacasari, (E, 2016), asesor legal de los transportistas interprovinciales, representa la postura de este gremio, manifestando que los conductores de busetas no están capacitados para rutas interprovinciales y que el permiso obtenido es solo para brindar servicios turísticos, acotó también que para cubrir esa demanda de pasajeros incrementaron microbuses y que son los únicos facultados para esta actividad, por otra parte, las autoridades de control se ven presionadas, cuestionada su tarea por parte de los dos sectores que ya registran varios enfrentamientos y recurren en la mayoría de casos a la justicia ordinaria para resolverlos, dando como resultado retardar la administración de justicia en asuntos de mayor importancia. Ambos sectores están respaldados por garantías normativas que se encuentran plasmadas en la Constitución de la República del Ecuador reconocida por su calidad garantista y una fuerte



presión social y esto es el fundamento a no desistir o ceder posiciones, por tal motivo, el sector informal se siente respaldado y con la facultad de exigir que se reconozcan sus derechos, a la vez manifestando las irregularidades en la aplicación de la norma por parte de las autoridades competentes, que generó una parcialidad que por más de 10 años no han podido encontrar una solución adecuada en beneficio de los interesados, por esta razón al regularizar al transporte informal se estaría dando una solución al desarrollo y requerimiento de la sociedad realizando una ponderación de derechos se afectaría menos dada la regularización que manteniendo la informalidad.

**1.4. Formulación del problema**

¿Cuáles son las consecuencias jurídicas de la regularización del transporte interprovincial informal?

**1.5. Objeto del estudio**

Ley de tránsito: Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, Transporte interprovincial de pasajeros, permisos.

**1.6. Campo de Acción**

Prestación de servicio de transporte interprovincial alternativo en el cantón Cuenca.

**1.7. Líneas de investigación de la Carrera**

Derecho y administración de Justicia

**1.8. Objetivo General**

Identificar la viabilidad legal de la regularización de la informalidad en el transporte interprovincial alternativo en el cantón Cuenca

**1.9. Objetivos específicos**

Objetivo Teórico.- Contrastar la normativa que garantiza los derechos del sector informal con los derechos del sector interprovincial estableciendo un balance del eventual perjuicio.



Objetivos de Diagnostico.- Identificar las falencias contenidas en la normativa que regula la materia de tránsito a nivel nacional en la transportación interprovincial.

Objetivo de Elaboración de Propuestas.- Elaborar un texto alternativo de reforma a la ley pertinente para resolver la problemática.

#### **1.10. Tipo de investigación**

El presente trabajo de investigación se realizará con un tipo de investigación cualitativa, al ser un ámbito social en la que se debe observar las condiciones y circunstancias mediante las opiniones presentadas según la apreciación personal, encaminando a la investigación con una teoría fundamentada de la normativa aplicable en general al conflicto presentado, haciendo énfasis en materia de tránsito, las formalidades y requisitos básicos que exige el sector público para la transportación interprovincial. Este tipo de investigación se realizará mediante entrevistas a: los usuarios, principales representantes de la problemática de ambos sectores, los gestores de la reforma de la ley y la oposición.

La investigación tendrá un enfoque exploratorio y de diagnóstico, por cuanto se basa en la identificación de los problemas derivados de la falta de regularización del transporte informal, además no se posee información amplia y detallada de la problemática, y de diagnóstico por que se parte de la información obtenida, estableciendo una posible alternativa o solución a las falencias identificadas en la norma y su aplicación, que tienen como consecuencia la problemática presentada.

#### **1.11. Marco Teórico y Conceptual**

En la presente investigación se abordaran algunos aspectos teóricos y conceptuales sobre la transportación, locomoción, y garantías constitucionales.

La transportación es el medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro, en la presente investigación se enfocara en la modalidad terrestre y para obtener un concepto más amplio, la legislación tipifica al transporte en la ley orgánica de transporte



terrestre y seguridad vial, en el artículo 46, estableciendo 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” (Constituyente, LOTTTSV, 2008, pag. 15), El transporte está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras en la transportación. En la legislación ecuatoriana la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es la encargada de regular y establecer los lineamientos referentes a la transportación en general como lo establece el artículo 1 de este cuerpo normativo, estableciendo que “La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos” (Constituyente, LOTTTSV, 2008, pag. 2), por otro lado, para determinar cuál será el organismo competente para realizar esta actividad de control, el artículo 16 dispone que “la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional” (Constituyente, LOTTTSV, 2008, pág. 5), La prestación del transporte interprovincial se sujetara a requerimientos básicos para su desarrollo y mejor control tal como lo establece el artículo 54, “La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos: a) La protección y seguridad de los usuarios,



incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores adolescentes, niñas y niños; b) La eficiencia en la prestación del servicio; c) La protección ambiental; y, d) La prevalencia del interés general por sobre el particular” (Constituyente, LOTTTSV, 2008, pág. 17). La clasificación en el transporte es fundamental para determinar quién está facultado para brindar el servicio adecuado conforme a la ley. El artículo 57 clasifica como “servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento” (Constituyente, LOTTTSV, 2008, pág. 17). Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. El servicio de taxis se prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano, establecido en el permiso de operación respectivo; y, fletado ocasionalmente a cualquier parte del país, estando prohibido establecer rutas y frecuencias, la respectiva sanción a las irregularidades en el transporte informal la encontramos en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial donde establece que “incurren en contravención grave de tercera clase y serán sancionados con multa del cincuenta por ciento (50%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir: los conductores profesionales o no profesionales que presten servicio de transporte, de personas o bienes, con un vehículo que no esté legalmente autorizado para realizar esta actividad” (Constituyente, LOTTTSV, 2008, pág. 34). El



principio de interdependencia de los derechos respalda la presente investigación, relacionando sustancialmente los derechos de la transportación con el derecho a la locomoción, que en la presente investigación se referirá al transporte interprovincial informal en el cantón Cuenca. La locomoción, proviene del fenómeno físico conocido como movimiento. Así, el movimiento siempre significa un cambio de posición en el espacio. La locomoción es el movimiento que permite que el sujeto se desplace y, además de adquirir otra posición, cambie de lugar. La locomoción es una posibilidad que sólo tienen los seres vivos y algunas máquinas o aparatos creados por el ser humano que, de todas maneras, deben contar con algún método de propulsión como motores o energía, reconoce este derecho a transitar libremente por el territorio nacional sin ninguna restricción con toda libertad y únicamente es limitada por disposición de juez competente, al respecto, Romero V. (citado en Romero C, 2005) establece que salvo la mediación de situaciones de emergencia donde es menester resguardar el orden y la paz interior premisas de la vigencia de la justicia y toda libertad que condicionan el bien común, no puede retacearse el ejercicio de tránsito, así mismo Romero V. (citado en Quintana, 2005) manifiesta que es el derecho inherente a todo individuo de vivir donde quiera y trasladarse a donde le plazca, la legislación Ecuatoriana en la carta magna reconoce a la movilidad en su artículo 394, disponiendo que “el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias” (Constituyente, CRE, 2008, pág. 140). Disposición concatenada al artículo 66 numeral 14 donde se “reconoce y garantizará a las personas, el derecho a transitar libremente por el territorio nacional” (Constituyente, CRE, 2008, pág. 34). Estos derechos están protegidos por las constitución con garantías constitucionales, que son mecanismos o herramientas que la



constitución concede a las personas, colectivos, pueblos nacionalidades y a la naturaleza con la finalidad de prevenir la vulneración de derechos, repararlos cuando han sido violentados, exigir el cumplimiento efectivo de sus derechos, ejercer su protección frente a los poderes de omisión, se presentan como una acción preventiva para evitar la violación de uno o varios derechos, como una acción correctiva para detener la trasgresión a uno o varios derechos, como una acción reparadora cuando se haya consumado la violación de uno o varios derechos. Se identificará las garantías constitucionales reconocidas en la Constitución de la Republica de Ecuador, profundizando los conceptos en las garantías que tienen incidencia en la investigación:

La acción de protección, es una garantía que se encuentra tipificada en el artículo 88 y manifiesta que es “el amparo directo y eficaz de los derechos reconocidos en la Constitución, cuando exista una vulneración de derechos constitucionales, por actos u omisiones de cualquier autoridad pública no judicial; contra políticas públicas cuando supongan la privación del goce o ejercicio de los derechos constitucionales; y cuando la violación proceda de una persona particular, si la violación del derecho provoca daño grave, si presta servicios públicos impropios, si actúa por delegación o concesión, o si la persona afectada se encuentra en estado de subordinación, indefensión o discriminación”. (Constituyente, CRE, 2008, pág. 46).

La acción de acceso a la información pública tipificada en el artículo 91, en la que “garantiza el acceso a ella cuando ha sido denegada expresa o tácitamente, o cuando la que se ha proporcionado no sea completa o fidedigna. Podrá ser interpuesta incluso si la negativa se sustenta en el carácter secreto, reservado, confidencial o cualquiera otra clasificación de la información. El carácter reservado de la información deberá ser declarado con anterioridad a la petición, por autoridad competente y de acuerdo con la ley” (Constituyente, CRE, 2008, pág. 47).



#### **Definiciones utilizadas en la presente investigación.**

Principio de ponderación.- Es la manera de aplicar los principios y de resolver las colisiones que pueden presentarse entre ellos y los principios o razones que jueguen en sentido contrario en circunstancias específicas.

Regularización.- Es el proceso y consecuencia de regularizar, se refiere a normalizar, ordenar, reglamentar o sistematizar algo. Adaptarlo y adecuarlo en cierto marco.

Legalidad.- hace referencia a presencia de leyes por lo tanto se debe atender a un estricto sentido literal de la norma

Informalidad.- Persona o sector que no cumple con los compromisos que ha contraído o los requisitos establecidos.

Arbitrariedad.- Que depende solamente de la voluntad o el capricho de una persona y no obedece a principios dictados por la razón, la lógica o las leyes.

#### **1.12. Hipótesis o Ideas a defender**

1. Si es factible la regularización del transporte interprovincial informal.
2. Demostrar, en base al principio de ponderación de los derechos, la deficiente reglamentación del transporte interprovincial en las condiciones actuales.
3. Considerar, que la adecuada regularización del transporte interprovincial informal garantizará el goce efectivo de los derechos constitucionales.

#### **1.13. Métodos a Utilizarse**

La investigación se dividirá en dos etapas. El método analítico- sintético sustentará la primera etapa de la investigación que tiene un enfoque en la fundamentación teórica, haciendo un análisis de la situación legal sobre las particularidades de los hechos dados en el sector informal, identificando los principios subsumidos en las normas que regulan esta situación. Este método, se respaldará en la teoría de la ponderación de derechos de Robert Alexy, para lo cual se utilizará la técnica de revisión bibliográfica y base de datos científicos



como libros, revistas, artículos científicos, que respaldarán la teoría del citado autor. El método inductivo-deductivo sustentará la segunda etapa, a través del análisis del objeto de estudio y las situaciones particulares generadas por la informalidad en la transportación interprovincial identificando las falencias en la aplicación e interpretación de la norma por parte de las autoridades encargadas de regular y controlar la transportación en el cantón Cuenca, la teoría fundamentada será el tipo de investigación en la que se fundamentará el método aplicado, haciendo un estudio teórico y jurídico sobre la materia de tránsito y demás normativa aplicable para el transporte interprovincial, se valida la información con la técnica de revisión bibliográfica y base de datos científica de la normativa y disposiciones de autoridades en materia de tránsito, también se incluirá la técnica de elaboración de fichas que validarán la investigación en la que constará el número de casos presentados con relación al transporte informal interprovincial en los cuales los jueces han dictado sentencia absoluta contradiciendo al organismo de control, analizando las resoluciones de la autoridad judicial, también constará los fundamentos de hecho y de derecho, se examinará la documentación expedida por autoridad competente que demostrará la falencia en la aplicación de la normativa, se utilizará la técnica de criterios de expertos en materia de tránsito sobre la problemática presentada, por otro lado, se utilizará la técnica de entrevistas a los representantes del transporte interprovincial y a los del sector informal, los asesores legales de cada sector, los promotores de la reforma a la ley, autoridades competentes en materia de tránsito, representantes de instituciones beneficiarias colateralmente de la transportación interprovincial, obteniendo información legal y objetiva sobre la informalidad, tentativamente las entrevistas se realizarán a:



Institución o persona	Entrevistado	Numero de entrevistas
Operadoras de turismo	Gerente	3
	Presidente	2
Alianza Atrain	Presidente	1
	Gerente	1
	Asesor legal	1
Cámara Provincial de Turismo del Azuay	Presidente	1
Lic. Diego Vintimilla	Ex asambleísta, proponente de la reforma a la ley	1
Dra. Liliana Guzmán	Ex asambleísta	1
Agencia Nacional de Tránsito	Director de la provincia del Azuay	1
Total de entrevistas		12

#### 1.14. Población y la Muestra

Dado el tipo de investigación los métodos y técnicas aplicados, no aplica la identificación y elaboración de una muestra.

#### 1.15. Cronograma de Tarea

Actividades	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6
Revisión y selección de la información bibliográfica de las teóricas y conceptos	X					
Elaboración de la fundamentación teórica	X					
Elaboración de los instrumentos para la recolección de información	X					
Validación de los instrumentos de recolección de información.		X				
Aplicación de los instrumentos y recolección de información.		X				
Procesamiento y análisis de la información.			X			
Elaboración del informe de diagnóstico de la investigación.			X			
Contrastación con las teóricas, elaboración de propuesta, conclusiones, recomendaciones				X		
Elaboración del informe final de la investigación				X		



Presentación del informe final en la secretaria de la Unidad Académica				X		
Sustentación individual ante un tribunal de grado.					X	

#### 1.16. Bibliografía

Constituyente, A (2014), *Código orgánico integral penal*, Quito, Ecuador, Registro oficial.

Constituyente, A. (2008), *Constitución de la República*, Montecristi, Ecuador, Registro oficial.

Constituyente, A. (2008), *Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial*. Quito, Registro oficial.

García, R. (2007), *Derechos sociales y ponderación*, Madrid, España, J. San José, S.A.

Montealegre, E. (2008), *La ponderación en el derecho*, Bogotá, Colombia, Digiprint Editores EU.

Pérez, E. Rodríguez, C. Uprimny, R. (2007), *Los derechos sociales en serio: Hacia un diálogo entre derechos y políticas públicas*, Bogotá, Colombia, DeJusticia, IDEP.

Pisarello, G. (2007), *Los derechos sociales y sus garantías*, Madrid, España, Trotta, S.A.

Robert, A. (2007), *Teoría de la argumentación jurídica*, Alemania, centro de estudios políticos y constitucionales

CSM. (12 de febrero de 2016), *Apoyan reforma para regularizar a furgonetas*, El Mercurio , pág. 6.

E, V. (07 de mayo de 2016), *Propuesta busca ampliar el servicio interprovincial*, El telégrafo, pág. 3.



Cuenca, 05 de julio de 2017

Felipe Mauricio Aguirre Quezada

Investigador

Dr. Fernando Patricio Moreno Morejón

Tutor

Profesor Responsable del Dpto. Investigación

Fecha: 06-07-2017

Aprobado en sesión del H. Consejo Directivo de fecha: \_\_\_\_\_

-----  
Asesor Jurídico

Unidad Académica de Ciencias Sociales, Periodismo, Información y Derecho



# **ANEXO 6**

## **CUADRO DE ENTREVISTAS**



UNIVERSIDAD  
CATÓLICA DE CUENCA

# **ANEXO 7**

# **SENTENCIAS**