



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO

FACULTAD DE DERECHO

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN JURÍDICA

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO DE LOS
TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

TEMA

“Las tarifas preferenciales en la transportación pública estudiantil del nivel secundario de las modalidades semi-presencial y a distancia y los derechos constitucionales”

AUTOR:

Wilter Daniel Pilatasig Ante

DIRECTOR DE TESIS:

Ab. Edison Fuentes Yáñez Msc.

Quevedo-Los Ríos-Ecuador

2013

Dr. Colón Bustamante Fuentes MSC.

DECANO DE LA FACULTAD DE DERECHO

MIEMBROS DEL TRIBUNAL

Ab. Enrique Chalen Escalante Msc.

PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

Dr. Guillermo Kasco Garzón

MIEMBRO DEL TRIBUNAL

Ab. Eliceo Ramírez Chávez Msc.

MIEMBRO DEL TRIBUNAL

Ab. Edison Fuentes Yáñez Msc.

DIRECTOR DE TESIS

Egdo. Wilter Daniel Pilatasig Ante

POSTULANTE

Ab. Alfredo Zavala Buenaño

SECRETARIO DE LA FACULTAD DE DERECHO



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO

FACULTAD DE DERECHO

Quevedo, Octubre del 2013

INFORME DEL DIRECTOR

En mi calidad de director de tesis del trabajo de investigación Jurídica del Egresado, **Wilter Daniel Pilatasig Ante**, cuyo tema es **“Las tarifas preferenciales en la transportación pública estudiantil del nivel secundario de las modalidades semi-presencial y a distancia y los derechos constitucionales”** y luego de constatar que las correcciones sugeridas en el proceso de revisión han sido incorporadas al contenido de las mismas, por tal razón tengo a bien certificar; que el mencionado investigador ha cumplido a cabalidad y este reúne los requisitos metodológicos aprobados por el Honorable Consejo Directivo de la Facultad de Derecho.

Por lo que autorizo su presentación a la evaluación del Tribunal examinador que el Honorable Consejo Directivo de la Facultad de Derecho designé.

Ab. Edison Fuentes Yáñez Msc.

Director de Tesis

DEDICATORIA

El presente trabajo va dedicado a Dios, por darme la fuerza, el valor y la perseverancia necesaria, siendo mi guía y protector, para lograr lo que empecé como estudiante de Derecho.

A mis padres, por ser mi apoyo incondicional, quienes con su amor y sacrificio me encaminaron para que pueda llegar a ser un profesional, enseñándome a ser perseverante y alcanzar los objetivos que me he propuesto.

A mis hermanas y hermanos, por su apoyo, consejos y cariño, gracias por ser mis mejores amig@s y por enseñarme a ser optimista, a no darme por vencido nunca, y lograr todos mis sueños.

Wilter Pilatasig Ante
Autor

AUTORÍA

Todos los criterios, ideas, comentarios, conclusiones, recomendaciones y la formulación de la propuesta de Reforma en lo referente a “las tarifas preferenciales en la transportación pública estudiantil del nivel secundario de las modalidades semipresencial y a distancia y los derechos constitucionales”, expuestos en el presente proyecto de Investigación Jurídica son de mi autoría, excepto en aquellos referentes conceptuales que se encuentran debidamente citados.

Asumo la responsabilidad por el contenido de esta investigación

WILTER DANIEL PILATASIG ANTE

AUTOR

Índice General

	Portada	i
	MIEMBROS DEL TRIBUNAL	ii
	INFORME DEL DIRECTOR	iii
	DEDICATORIA	iv
	AUTORÍA	v
	Índice General	vi
	Índices de Cuadros	xi
	Índice de Gráficos	xii
	Índice de Fotos	xiii
	Resumen Ejecutivo	xiv
	EXECUTIVE SUMMARY	xv
	CAPÍTULO I	1
	EL PROBLEMA	1
1.1.	Introducción	1
1.2.	Problematización	2
1.2.1.	Formulación del Problema	5
1.2.2.	Delimitación del Problema	5
1.2.3.	Justificación	5
1.3.	Objetivos	6
1.3.1.	General	6
1.3.2.	Específicos	7
1.4.	Hipótesis	7
1.5.	Variables	7
1.5.1.	Variable Independiente	7
1.5.2.	Variable Dependiente	7
1.6.	Recursos	7
1.6.1.	Humanos	7
1.6.2.	Materiales	8

1.6.3.	Presupuesto.....	8
	CAPÍTULO II.....	10
2.	MARCO TEÓRICO	10
2.1.	Antecedentes de la Investigación	10
2.2.	Fundamentación	11
2.2.1.	Doctrina.....	11
2.2.1.1.	El transporte: reseña histórica y antecedente	11
2.2.1.1.1.	El origen del transporte terrestre y sus primeras señalizaciones de tránsito.....	13
2.2.1.1.2.	Contexto del transporte público a nivel nacional.....	16
2.2.1.1.3.	Historia del transporte público a nivel nacional	16
2.2.1.1.4.	La mejora de servicio público.....	18
2.2.1.1.5.	Las tarifas preferenciales de transporte público.....	20
2.2.1.1.6.	El transporte escolar.	20
2.2.1.1.7.	Descuento del 50% en la tarifa de transporte	21
2.2.1.1.8.	Transporte terrestre público de pasajeros.....	22
2.2.1.1.9.	Transporte y Vialidad.	23
2.2.1.1.10.	Distribución del transporte público en el país.....	24
2.2.1.1.11.	Número de vehículos destinados al transporte público por provincias.....	24
2.2.1.2.	Antecedentes históricos de la Ley de Tránsito en el Ecuador...	25
2.2.1.2.1.	La Ley Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	26
2.2.1.3.	Entidades encargadas del control.....	30
2.2.1.3.1.	La Agencia Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	31
2.2.1.3.2.	Comisión Nacional de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.....	31
2.2.1.3.3.	Dirección Nacional del Control de Tránsito y Seguridad Vial	32
2.2.1.3.4.	Jefatura Provincial de Tránsito.....	33
2.2.1.4.	El derecho a la educación.....	34

2.2.1.4.1.	La Educación como Derecho Fundamental	35
2.2.1.4.2.	El Núcleo Esencial Del Derecho A La Educación	38
2.2.1.5.	Los derechos constitucionales	43
2.2.1.5.1.	El Estado constitucional de derechos	44
2.2.1.5.2.	Características del Estado constitucional de derecho.....	44
2.2.1.5.3.	Los Valores Constitucionales.....	45
2.2.1.5.4.	Los Principios Constitucionales	45
2.2.1.5.5.	Las personas usuarias y consumidoras.....	46
2.2.1.5.6.	El Régimen del Buen Vivir	49
2.2.2.	Jurisprudencia.....	50
2.2.3.	Legislación	65
2.2.3.1.	Constitución de la República.....	65
2.2.3.2.	Tratados y Convenios Internacionales	68
2.2.3.3.	Ley Orgánica de Educación Intercultural	72
2.2.3.4.	Reglamento General a la Ley Orgánica de educación Intercultural.	78
2.2.3.4.1.	Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.	80
2.3.	Derecho Comparado.....	81
2.3.1.	Ecuador.....	81
2.3.2.	Argentina.....	82
2.3.3.	Venezuela.....	83
2.3.4.	Bolivia	85
2.3.5.	Chile.....	86
	CAPÍTULO III	89
3.	METODOLOGÍA	89
3.1.	Determinación de los Métodos a utilizar	89
3.1.1.	Método Científico	89
3.1.2.	Analítico	89
3.1.3.	Estadístico	90

3.2.	Diseño de la Investigación.	90
3.2.1.	Descriptiva	90
3.2.2.	Bibliográfico documental	90
3.2.3.	De Campo.....	90
3.3.	Población y Muestra.	91
3.4.	Técnicas e Instrumentos de la Investigación	92
3.4.1.	La Encuesta.....	92
3.4.2.	La Entrevista.	92
3.5.	Validez y Confiabilidad de los Instrumentos.....	93
3.6.	Técnicas del Procedimiento y Análisis de Datos.....	93
	CAPÍTULO IV.....	94
4.	Análisis e Interpretación de Resultados en Relación con la Hipótesis de la Investigación.....	94
4.1.	Análisis e Interpretación de Gráficos y Resultados.....	94
4.1.1.	Encuesta dirigida a estudiantes del nivel secundario de las modalidades semi-presencial y a distancia.....	94
4.1.1.1.	Encuesta dirigida a profesionales de Derecho de la ciudad de La Mana.	99
4.1.2.	Entrevista.	104
4.1.3.	Comprobación de la Hipótesis	107
4.1.4.	Reporte de la Investigación.....	108
	CAPÍTULO V.....	110
5.	Conclusiones y Recomendaciones	110
5.1.	Conclusiones	110
5.2.	Recomendaciones	111
	CAPÍTULO VI.....	112
6.	LA PROPUESTA	112
6.1.	Titulo	112
6.2.	Antecedentes.....	112
6.3.	Justificación	113

6.4.	Síntesis del Diagnóstico.....	114
6.5.	Objetivos.....	114
6.5.1.	General	114
6.5.2.	Específicos.....	114
6.6.	Descripción de la Propuesta	115
6.6.1.	Desarrollo.....	115
6.7.	Beneficiarios	119
6.8.	Impacto Social	119
	BIBLIOGRAFÍA	120
	ANEXOS	0

Índices de Cuadros

Cuadro		Pág.
1	Tarifas adecuadas para su economía	94
2	Cobro de tarifas	95
3	Reforma a las tarifas estudiantiles	96
4	Aprobación de la reforma	97
5	Reforma por parte del Gobierno	98
6	Tarifa adecuada para estudiantes semi presencial y a distancia.	99
7	Tarifas Justas	100
8	Reforma del art. 46 del Reglamento	101
9	Prestación del servicio de transporte	102
10	Respeto de los derechos constitucionales	103

Índice de Gráficos

Grafico		Pág.
1	Tarifas adecuadas para su economía	94
2	Cobro de tarifas	95
3	Reforma a las tarifas estudiantiles	96
4	Aprobación de la reforma	97
5	Reforma por parte del Gobierno	98
6	Tarifa adecuada para estudiantes semi presencial y a distancia.	99
7	Tarifas Justas	100
8	Reforma del art. 46 del Reglamento	101
9	Prestación del servicio de transporte	102
10	Respeto de los derechos constitucionales	103

Índice de Fotos

Foto		Pág.
1	Entrevista realizada a la Ing. Maritza Álava Jefa de la Agencia Nacional de Tránsito de La Maná.	147
2	Entrevista realizada al Gerente de la Cooperativa de Transporte Intraprovincial Río San Pablo	147
3	Encuesta realizada al Ab. Jorge Villareal profesional del derecho en libre ejercicio del Cantón La Maná.	148
4	Encuesta realizada a la abogada Sandra Aulestia profesional del derecho en libre ejercicio del Cantón La Maná.	148
5	Encuesta dirigida a estudiante del Colegio Semipresencial José María Vélez.	149
6	Encuesta dirigida a estudiante del Colegio a distancia Monseñor Leónidas Proaño Extensión La Maná.	149

Resumen Ejecutivo

El presente trabajo de investigación cuyo tema es: Las tarifas preferenciales en la transportación pública estudiantil del nivel secundario de las modalidades semi-presencial y a distancia y los derechos constitucionales, es un tema de actualidad en la vida de los estudiantes de las modalidades semipresencial y a distancia que no cuentan con el subsidio del pasaje.

Por tanto el objetivo general es conseguir mediante la reforma al art. 46 del Reglamento General para la Aplicación de la LOTTTSV, que se beneficien de las tarifas preferenciales los estudiantes de las modalidades semi-presencial y a distancia del nivel secundario, y así hacer efectivo el goce pleno de los derechos constitucionales; mientras que la hipótesis señala que la reforma al artículo 46 del Reglamento General para la Aplicación de la LOTTTSV, permitirá el acceso a las tarifas preferenciales a todos (as) los (as) estudiantes del nivel secundario.

El presente trabajo beneficiará a los estudiantes del nivel secundario de las modalidades semi presencial y a distancia, permitiendo el acceso de este beneficio, para lo cual será necesario presentar esta propuesta de reforma a la presidencia de la República, debido que este es el órgano competente para dar el trámite correspondiente.

En el marco teórico se citan datos de reconocidos autores que manifiestan sus criterios acerca del transporte público, el pasaje estudiantil, la equidad de derechos y los derechos constitucionales.

El desarrollo de la propuesta de reforma al artículo 46 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial, se realizó en base al esquema proporcionado por la Universidad Técnica Estatal de Quevedo.

EXECUTIVE SUMMARY

The present research on the theme: Preferential rates on public transportation secondary level student modalities and distance semi - and constitutional rights , is a topical issue in the lives of students of blended and distance learning modalities that do not have the subsidized the passage.

So the overall goal is achieved through reform art. 46 of the General Regulations for the Implementation of the LOTTTSV, which benefit from preferential tariffs modalities students and distance semi - secondary level , and so to realize the full enjoyment of constitutional rights , while the hypothesis states that the reform of Article 46 of the General Regulations for the Implementation of the LOTTTSV , allow access to preferential rates to all (as) (as) secondary level students.

This work will benefit students at the secondary level of semi -face and distance modes , allowing access to this benefit , for which you must present this proposal to reform the presidency of the Republic, because this is the body responsible for take the appropriate action . In the theoretical framework cites data from renowned authors who express their views about public transportation, the student passenger, equity rights and constitutional rights.

The development of the proposal to amend Article 46 of the General Regulations for the Implementation of the Law on Land Transport, Traffic and Road Safety, was conducted using the scheme provided by the State Technical University Quevedo.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1. Introducción

Uno de los principales elementos para que la educación sea asimilada por los estudiantes, es el acceso a los establecimientos educativos; por ello, en 1975 en Argentina bajo la presión de la Unión de Estudiantes Secundarios, se logró una tarifa diferencial en los pasajes de estudiantes.¹ En nuestro país, desde principios del presente siglo se viene dando este servicio a los estudiantes pre-primarios, primarios y secundarios.

La Constitución de la República del Ecuador garantiza sin discriminación alguna el derecho a la educación, el acceso y la movilidad a los centros educativos.² Es por ello que mediante la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial y su Reglamento General para la Aplicación se establecen las condiciones de cómo y para quiénes se aplican las llamadas tarifas diferenciales.³

En esta oportunidad, nos centraremos en las tarifas establecidas para el estudiantado, donde se hacen acreedores a este beneficio a un solo sector como son los estudiantes de la modalidad presencial, dejando a un lado a un gran número de estudiantes de las modalidades semi-presencial y a distancia, que por lo general son de escasos recursos económicos. Es precisamente debido a esta condición que optan por estudiar los días sábados y domingos, haciendo esfuerzos adicionales, para prepararse y así en un futuro poder ser personas útiles a la Patria, por ende mejorar su nivel de vida económica y socialmente.

¹ SEOANE María y RUIZ NÚÑEZ Héctor, 2011, La noche de los Lápidos, pág. 1975

² Constitución de la Republica del Ecuador 2008, Art. 28.

³ Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, Publicado Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 731, 25-VI-2012, Art. 46.

En la actualidad la nueva cultura jurídica que está vigente en el Ecuador, es el Estado Constitucional de Derechos y Justicia,⁴ en donde su principal característica es que todas las leyes, sean estas orgánicas u ordinarias estén en concordancia con la Carta Magna. El Estado Constitucional de Derechos se fundamenta en la subordinación de la legalidad a la Constitución rígida, con rango jerárquico superior a las leyes, como normas de reconocimiento de su validez.⁵

En vista de que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General para la Aplicación no están acorde al marco constitucional vigente, pues vulnera derechos establecidos en la constitución como es el de la no discriminación; al establecer como requisito principal el régimen de horarios de lunes a viernes, para tener acceso a este beneficio, aislando a los estudiantes de las modalidades semi-presenciales y a distancia; por lo que es necesario que se introduzca una reforma a la ya citada Ley para que así el beneficio alcance a todos los estudiantes del nivel secundario.

1.2. Problematicación

En el Ecuador en los actuales momentos estamos viviendo un Estado constitucional de derechos donde la Constitución es Ley de mayor jerarquía por su contenido e importancia jurídica en la vida de los ecuatorianos y el desarrollo de la sociedad.⁶

La Constitución de la República del Ecuador establece que uno de los deberes del Estado es garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y Tratados

⁴ BUSTAMANTE FUENTES Colon 2012, Nuevo Estado Constitucional de Derecho y Justicia, 2012, Quito, Editorial Jurídica Del Ecuador, Pág. 36.

⁵ DURÁN PONCE, Augusto, 2010, Estado Constitucional De Derechos Y Justicia, pág. 10

⁶ ZABALA EGAS Jorge, 2010, Derecho Constitucional, Neoconstitucionalismo y Argumentación Jurídica, Pág. 47

Internacionales,⁷ en particular la educación en todas las modalidades sean estas formales y no formales. También el Art. 11 del mismo cuerpo legal hace referencia al principio de igualdad y a la no discriminación.

En la Declaración Universal de Derechos Humanos⁸ art. 7, se refiere a que todas las personas somos iguales ante la Ley, y tenemos iguales derechos sin discriminación alguna. El Convenio Americano de Derechos Humanos, San José, Costa Rica adoptada del 7 al 22 de noviembre de 1969 establece que los Estados se comprometen a respetar los derechos y libertades reconocidos en ella y a garantizar su libre y pleno ejercicio de toda persona que esté sujeta a su jurisdicción, sin discriminación alguna. Los mismos preceptos rezan en la Declaración y Programa de Acción de Viena, adoptada en la Conferencia Mundial de Derechos Humanos de Viena, en Austria, 25 de junio de 1993, Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y en el Convención Sobre los Derechos del Niño; por lo expuesto se puede deducir que todas las personas nacemos con los mismo derechos y oportunidades sin discriminación alguna.

Por otro lado, la misma Carta Magna garantiza el derecho a la educación a todas las personas a lo largo de su vida y es deber ineludible e inexcusable del Estado y garantizar el acceso universal, permanencia, movilidad y egreso sin discriminación alguna y la obligatoriedad en el nivel inicial, básico y bachillerato. Por lo que la Asamblea Nacional mediante Ley Orgánica de Educación Intercultural establece tres modalidades que son presenciales, semi-presenciales y a distancia, quienes tienen que cumplir con los mismos estándares y exigencia académica establecidas por la Ley para aprobar el curso inmediato superior. Con lo que podemos

⁷ Constitución de la Republica del Ecuador 2008, Art. 3 Núm. 1

⁸ Declaración Universal de Derechos Humanos, Adoptada en Asamblea General Nº 217 de 10 de Diciembre 1948.

ver que todos son estudiantes y tienen los mismos derechos y obligaciones.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General para la aplicación, regulan el transporte público en nuestro país, por lo que han establecidos tarifas preferenciales para los estudiantes con una rebaja del 50% de diferencia del pasaje normal,⁹ estableciendo una serie de condiciones para ser beneficiarios de esta rebaja, uno de ellas es que solo se pueden utilizar de lunes a viernes, sin tomar en cuenta que existen estudiantes de las modalidades semi-presenciales y a distancias¹⁰ quienes tienen que recibir sus clases o tutorías los días sábados y domingos, lo cual vulnerando derechos constitucionales a la igualdad y no discriminación.

Los estudiantes de las modalidades semi-presencial y a distancia en la actualidad están siendo discriminados ante la sociedad por la Ley Tránsito. Pues los controladores de buses le cobran el pasaje normal, afectando a su economía debido a que estas personas por lo general son de escasos recursos económicos, por lo que solo en transporte gastan mensualmente \$ 24 dólares, esto en una sola persona, ahora viendo la realidad que por lo general en estas modalidades estudian un promedio de 3 personas por hogar, lo que viene a resultar que su gasto es superior llegando a la cantidad de \$ 72 dólares; lo que equivale a la cuarta parte de un salario básico del trabajador solo en transporte ahora, si toma en cuenta otros gastos, como alimentación debido a que tienen que permanecer en los establecimientos educativos de 8 a 9 horas, la situación se torna más crítica. Esto es uno de los motivos de la deserción

⁹ Reglamento General para la Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicado en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 731, 25-VI-2012, Art. 46 núm. 2

¹⁰ Ley Orgánica de Educación Inter cultural Art. 46.

de los centros educativos, pues la situación económica no les alcanza para seguir estudiando, cuando es responsabilidades del Estado garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los Instrumentos Internacionales, en particular la educación.

1.2.1. Formulación del Problema

¿Las tarifas preferenciales en la transportación pública, para los estudiantes del nivel secundario de las modalidades semi presencial y a distancia, estará vulnerando los derechos constitucionales?

1.2.2. Delimitación del Problema

Objeto de Estudio

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General para la Aplicación,

Campo de acción

Tarifas preferenciales en la transportación Pública estudiantil.

Lugar

Cantón La Maná

Tiempo

Año 2013

1.2.3. Justificación

El transporte en general es un servicio que tiene características económicas singulares, que hacen de la planificación y administración del mismo una tarea harto compleja y proclive a generar ineficiencias económicas y conflictos sociales y políticos. En el caso específico del

transporte público en el Ecuador, y más aún en La Maná, se presentan otras condiciones que agravan las que son comunes a todos los servicios de transporte, y han configurado lo que muchos llaman "el problema del transporte estudiantil".

De ahí la importancia de la presente investigación, pues busca beneficiar a la población estudiantil de las modalidades semi-presencial y a distancia en las tarifas preferenciales- incidiendo con ello en la deserción estudiantil, por lo que se espera crear un ámbito de conciencia sobre la problemática planteada que afecta a un número considerable de estudiantes, en vista de que se requiere de manera urgente que se realice una reforma al artículo 46 del Reglamento General para la Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, respetando la supremacía constitucional.

La realización de la presente investigación es factible por cuanto se ha provisto el empleo de recursos institucionales, humanos, materiales, técnicos y financieros, con las cuales se considera viable llevar a cabo la investigación.

1.3. Objetivos

1.3.1. General

Conseguir mediante la reforma al art. 46 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que se beneficien de las tarifas preferenciales los estudiantes de las modalidades semi-presencial y a distancia del nivel secundario, garantizando así sus derechos constitucionales.

1.3.2. Específicos

Analizar la problemática del sector estudiantil del nivel secundario que no accede a las tarifas preferenciales.

Determinar jurídicamente los derechos constitucionales que tienen todos los estudiantes del nivel secundario a las tarifas preferenciales.

Plantear una propuesta de reformar al artículo 46 del Reglamento General para la Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

1.4. Hipótesis

La Reforma al artículo 46 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, estableciendo el pasaje estudiantil lo utilicen de lunes a domingo, permitirá el acceso a las tarifas preferenciales a todos (as) los (as) estudiantes del nivel secundario.

1.5. Variables

1.5.1. Variable Independiente

Las tarifas preferenciales en la transportación pública estudiantil del nivel secundario.

1.5.2. Variable Dependiente

Los derechos constitucionales.

1.6. Recursos

1.6.1. Humanos

Autoridades y Personal Docente de la UTEQ.
Profesionales en Derecho

Dirigente de la transportación Pública urbana del Cantón La Mana
Autoridad de la Agencia de Transito.

Compañeros Estudiantes.

Estudiantes de las Modalidades Semi presencial y a distancia.

1.6.2. Materiales

Materiales	Cantidad
Impresiones	700
Empastado	5
CD	2
Lápiz	7
Cuadernos	1
Libros	22
Copias	500
Revistas	5
Cámara fotográfica	1
Computadora	1
Pendriver	1
Carpetas	10
Anillados	6

1.6.3. Presupuesto

Detalle	P. Unid. \$	Total \$
Impresiones	0.07	49.00
Empastados	5.00	25.00
CD	1.50	3.00
Lápiz	0.50	3.50
Cuadernos	1.25	1.25
Libros	35.00	5.25

Carpetas	0.35	3.50
Copias	0.03	15.00
Revistas	6.00	42.00
Cámara fotográfica, alquiler	15.00	15.00
Computadora	750.00	750.00
Alquiler de internet	28.00	140.00
Pendriver	12.00	12.00
Anillados	1.50	9.00
Imprevistos	3%	47,80
	Valor total	1641,05

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la Investigación

Realizada la investigación sobre las fuentes bibliográficas que sean sustentables para la realización de la presente tesis, se declara que no existen trabajos relacionadas a “las tarifas preferenciales en la transportación pública estudiantil del nivel secundario de las modalidades semi-presencial y a distancia y los derechos constitucionales”, que reposen en la Biblioteca de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo.

Esta institución Universitaria para contribuir con el desarrollo sustentable del Cantón, La Provincia y el País desarrolla trabajos de investigación donde existen problemas socio-jurídicos, con la finalidad de plantear reformas, agregar artículos o incisos, a determinados cuerpos legales corrigiendo así falencias jurídicas que afectan a las y los ciudadanos.

Al revisar las fuentes bibliográficas de diferentes Instituciones Universitarias no se encontraron temas realizados con anterioridad respecto a las “tarifas preferenciales estudiantil del nivel secundario de las modalidades semipresencial y a distancia”.

Por tal motivo, este trabajo es auténtico, pues se espera colaborar en beneficio de la comunidad estudiantil para que ellos gocen sus derechos y que se respeten sus garantías constitucionales.

2.2. Fundamentación

2.2.1. Doctrina

2.2.1.1. El transporte: reseña histórica y antecedente

La idea de movilizarse ha sido innata en el ser humano, las primeras civilizaciones realizaban sus viajes a pie por distancias no mayores a 1 Km y esto con el afán de relacionarse con el medio físico en el que vive y sacarle provecho. En cuanto al transporte terrestre, su primera innovación fue la domesticación de animales, como el caballo. Este comenzó a utilizarse en Oriente Próximo para llevar tanto cargas como personas hace unos 5.000 años.¹¹

Con el aumento de la población y el asentamiento de las culturas nómadas, transportar productos e intercambiarlos se volvió imperante para la supervivencia. Por esta razón varias comunidades inventaron carruajes tirados por animales y trineos de madera que les permitían transportar mercaderías. Estas mercaderías transportadas por tierra eran ligeras y de alto valor. Normalmente los circuitos en los que se movían los artículos eran cortos.¹²

Los encargados del transporte eran arrieros profesionales, especializados; que durante siglos se agrupaban en torno a gremios privilegiados. Los caminos en esta época eran de herradura donde solo circulaban animales (mulas, bueyes, caballos y personas).¹³

Sin embargo, recién en la década de los 70 se empieza a analizar factores económicos y sociales del transporte que antes no se había

¹¹ Chagnay, Javier, Historia del transporte Urbano de Quito. 2007.

¹² SÁNCHEZ ANGULO Gabriela, La caja común como modelo de gestión operativo financiero de la compañía de Transporte San Francisco de Chillogallo S.A., 2012, pág. 28

¹³ MOLINERO Ángel, , Transporte Público: planeación, diseño , operación y administración, 2005, pág. 55

tenido en cuenta, y se busca ahora que todos los factores involucrados en la movilidad estén claros para realizar una Planificación Urbana de acuerdo al acelerado crecimiento de las ciudades. Durante la Revolución Industrial el transporte consigue un avance espectacular fundamentalmente con la creación del ferrocarril y el barco a vapor.

En 1990, mientras el ferrocarril ya tenía una gran importancia, el transporte automotor iniciaba su evolución transformándose de un medio de transporte casi individual a un medio de transporte colectivo y masificado.

Para comienzos del siglo XX se consigue los primeros derivados del petróleo de manera industrial, y se logra tratar la brea para obtener el caucho, comienza entonces el asfaltado de las carreteras y caminos y la rueda de caucho, lo que logro una transportación más segura y versátil. Con rapidez el coche fue aumentando progresivamente su capacidad de carga hasta que aparecen los buses y camiones.¹⁴

Hoy en día el sector del transporte es esencial para el funcionamiento de los países, es por eso que el Estado es quien se preocupa de la construcción de infraestructura; carretera, vías de ferrocarril, puertos y aeropuertos. El transporte público es aquel en el que los viajeros comparten un medio de transporte y que dicho transporte se encuentra a disposición del público en general. La mayoría del transporte público funciona sobre tablas de horarios, con los servicios más frecuentes organizados sobre tablas de frecuencias. El Estado es el ente encargado de regular las rutas del transporte público mediante permisos de circulación a las empresas que cumplan con los requisitos establecidos en la Ley.

¹⁴ CHAGNAY, Javier, Historia del Transporte Urbano de Quito, 2007.

2.2.1.1.1. El origen del transporte terrestre y sus primeras señalizaciones de tránsito

Los estudios de tránsito y de transporte terrestre, son vitales e indispensables en una sociedad en desarrollo como factor clave para el mejoramiento de la calidad de vida, y para la solución de problemas de la humanidad, pues constituyen un elemento indispensable para la transportación de bienes y de personas, por lo que debemos realizar una síntesis histórica del surgimiento de la Ley de Tránsito en el Ecuador.

El transporte es el conjunto de medios y formas que se utilizan para trasladar personas o cosas de un lugar a otro. Coexisten el transporte terrestre con el transporte marítimo y el transporte aéreo. Por vía terrestre se efectuaron las grandes oleadas de emigración al Continente Americano, cuya población originaria no es autóctona, sino que deriva de esas migraciones, que la primera tuvo lugar quizá hacia 30.000 a 20.000 años antes de Jesucristo, a través del estrecho de Bering, cuando el suelo se encontraba helado. Otra oleada proveniente del Océano Pacífico, por vía marítima, se produjo hacia el año 7.000 antes de Jesucristo. Desde esa época ya se utilizó el trineo, tipos rudimentarios de balsas y maderos flotantes, que fueron los primeros medios de transporte. ¹⁵

Un importante autor ecuatoriano¹⁶ que hace aproximadamente 4.000 años, en Asia, apareció la rueda, invención atribuida a la cultura Sumeria. Este elemento nace de la necesidad de trasladar objetos o bien personas de una manera más fácil, rápida y cómoda. Luego de esta invención revolucionaria, siglos después, apareció la idea de crear un instrumento,

¹⁵ Franklin Augusto Panchi Banda y Wilmer Rodrigo Rodríguez Romero. Delitos de tránsito sancionados con reclusión mayor y las consecuencias jurídicas para los responsables. 2010. Pág. 12

¹⁶ CADENA Crespo, M. M. Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato, Quito, 1998, pág.27, 28, 29,72.

formado principalmente por ruedas y un habitáculo central, que permitiera el desplazamiento de las personas. De esta manera comenzó, desde esa época, el concepto de vehículo como medio de transporte de seres humanos.

El 29 de enero del año 1886, ocurrió un hito muy importante en la historia de los vehículos: en Berlín, el Sr. Benz patentó el primer vehículo movido por un motor a explosión.¹⁷

En las primeras décadas, aquellos vehículos seguían siendo simples carruajes, pero ahora con el invento del Sr. Benz, ya se tenía un motor que realizaba el trabajo de moverlo. Debido a este futurista invento, los vehículos eran capaces de desarrollar velocidades cada vez más altas, por lo que fue indispensable comenzar a pensar en la idea de desarrollar elementos de seguridad para evitar accidentes. Desde mediados del siglo XX, la investigación tecnológica viene aportando nuevas y efectivas soluciones para satisfacer la demanda de seguridad de los usuarios.

Con respecto a las señales de tránsito modernas, la primera señal de Pare se diseñó en Alemania en el año 1,892 y con el incremento del parque automotor en las grandes ciudades, surgió la necesidad de crear más señales de tránsito, con el objetivo de salvaguardar la integridad física tanto de conductores como peatones, así como también el control y la prevención de eventos de tránsito, la contaminación ambiental y el ruido producido por los vehículos.¹⁸

Se considera, que desde tiempos muy remotos las actividades y medios requeridos para el traslado de personas y de cosas materiales de un lugar a otro, realizado mediante elementos móviles y vehículos tanto terrestres

¹⁷ BENZ Karl Friedrich, Biografía, tomado de WIKIPEDIA.

¹⁸ <http://repositorio.utc.edu.ec/bitstream/27000/178/1/T-UTC-0206.pdf>

como marítimos o aéreos, constituían un mecanismo y una necesidad básica de las personas para poder transportarse, y de ese modo cumplir tanto sus actividades personales, comerciales y laborales.

Y con el descubrimiento del vehículo, el Estado se vio obligado a crear señalizaciones de tránsito para evitar el problema de conducción-circulación, con la finalidad de controlar el tráfico vehicular, el mismo que no ha dado resultado alguno ya que afecta a la ciudadanía y llena de luto e impotencia a muchos hogares víctimas de negligentes o imprudentes conductores y peatones que por su impericia o ignorancia, ponen en riesgo a otros seres humanos inocentes.

Concordamos con el ya mencionado autor, en que por naturaleza el hombre y la sociedad tienden al bienestar, al logro de la convivencia con normas permanentes y necesarias, que aseguren a cada uno aquello que les corresponde; es decir, con disposiciones rígidas que sean cumplidas hasta coercitivamente, que únicamente pueden ser las normas jurídicas: el derecho concretado en forma de ley, para que la justicia sentida y ordenada por la razón, dicte la norma para procurar el Bien Común para todos los hombres, distinguiendo lo justo de lo injusto, que no puede fundamentarse únicamente en el sentimiento humano, si no que indispensablemente debe ser apoyado en la razón, para regular la conducta social y posibilitar la convivencia.

Con la importación de vehículos automotores al Ecuador, el Estado necesitó crear la Ley de Tránsito que tenía por objeto la organización, planificación, regulación y control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el objetivo de salvaguardar la integridad física de las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, contribuyendo al desarrollo socioeconómico del país, con el fin de lograr un bienestar general, tanto para los conductores

como para los peatones. Esta ley se fundamenta en los siguientes principios generales:¹⁹

1. Derecho a la vida.
2. Lucha contra la corrupción.
3. Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.
4. Preservación del medio ambiente.

A su vez el transporte terrestre y seguridad vial se basan en:

1. La equidad,
2. Solidaridad social.
3. Derecho a la movilidad de personas y bienes.
4. Respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación.
5. Atención al colectivo de personas vulnerables.
6. Recuperación del espacio público en beneficio de los peatones.

2.2.1.1.2. Contexto del transporte público a nivel nacional

Desde la antigüedad la necesidad de transportes ha sido uno de los indicadores de progreso de cada civilización. En nuestro país en la época de los Incas se poseía un rudimentario pero eficiente sistema de caminos que permitían intercomunicarse con las diferentes comunidades dentro de todo el imperio sea a pie o sobre el lomo de las llamas, a veces usando puentes o cuerdas para cruzar montañas estos caminos eran fundamentales para la comunicación y el intercambio de productos.²⁰

2.2.1.1.3. Historia del transporte público a nivel nacional

La conquista española produjo grandes cambios en los medios de transporte. La estructura de los pueblos cambió y ahora se desarrollaba un

¹⁹ TORRES CHAVES, EFrain. Breves comentarios de la ley de tránsito y transporte terrestre, corporación de estudios y publicaciones Quito- Ecuador 2002 pp.1, 41.

²⁰ SÁNCHEZ ANGULO Gabriela, La caja común como modelo de gestión operativo financiero de la compañía de Transporte San Francisco de Chillo Gallo S.A. 2012, pág. 29

modelo concéntrico, tenían una plaza central donde se encontraba una iglesia, el gobierno central y las principales actividades del pueblo.²¹ Todo giraba alrededor de esta plaza. Aparece aquí el transporte por acémilas que es el tipo de transporte más antiguo que podemos encontrar en nuestro país, y todavía es utilizado en algunos pueblos y comunidades rurales, ya que no se contaba con infraestructura vial se recurría a la tracción animal proporcionada por acémilas, para trasladarse y transportarse.

Esto pasaba en las principales ciudades colonizadas por los españoles. Ya con el paso del tiempo las pequeñas plazas se convirtieron en recintos y pueblos de manera que las personas ya vivían más alejadas de las plazas centrales y debían buscar la manera de llegar hasta ella con sus productos. Y con la necesidad de movilidad aparecen ya personas que se ofrecen a brindar este servicio.

En la administración del Doctor Isidro Ayora, Presidente de la República (1929 –1931), se crea el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones²²

El 9 de julio de 1929 la asamblea Nacional promulgó la Ley de Régimen Político Administrativo en la que consta el Ministerio de Obras Públicas y comunicaciones.

Las funciones que le correspondían en ese entonces fueron:

Los caminos y ferrocarriles

Las obras portuarias marítimas y fluviales.

Los canales de navegación.

Los trabajos necesarios para la conservación de las playas del mar y de las riberas de los ríos.

²¹ MOLINERO, Ángel, Transporte Público: Planeación, diseño, operación y administración. 2005, pág. 4

²² RODRIGUEZ, Maritza, Actores del Transporte Urbano en Quito, 2011, pág. 3

Para 1973 empieza la construcción del ferrocarril, y en 1895 fue retomada por Eloy Alfaro lo que mejoró sustancialmente el comercio especialmente en la región interandina y permitía conectar a poblaciones alejadas de la capital y de las principales ciudades.²³

El 15 de enero de 2007 el Presidente Rafael Correa mediante decreto ejecutivo 053,²⁴ cambia la estructura del portafolio y crea el Ministerio de transporte y Obras Públicas con 4 secretarías:

De obras públicas y comunicaciones.

De transporte vial y ferroviario

De puertos y transporte marítimo y fluvial

De aeropuertos y transporte aéreo.

La concentración de la población en grandes ciudades o grandes áreas metropolitanas ha supuesto la necesidad de dotación de un Transporte Colectivo eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana de éstas. Por tal razón para el año de 1949 aparecen las primeras Cooperativas de Transporte Público en los grandes núcleos urbanos de Ecuador, de ahí hasta nuestros días se ha procedido a la implantación de diferentes tipos de Transporte Público para el traslado de la población.²⁵

2.2.1.1.4. La mejora de servicio público.

Cuando el Estado proporciona enseñanza, transporte, sanidad, no ejerce un poder de mando; aun cuando esas actividades son regidas por un

²³ Plan Estratégico Ministerio de Transporte Y Obras Públicas, 2012, pág. 2

²⁴ Decreto Presidencial No. 8 del 15 Enero del 2007; el mismo que se publicó en el Registro Oficial N° 18 con fecha 8 de Febrero de 2007, reformando y ampliando el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

²⁵ CHUADIN, Juan Pablo, Conflicto y Gobierno Local, 2007, Pág. 64

sistema de Derecho Público, el fundamento del Estado no es la soberanía sino la noción de servicio público²⁶.

El Estado moderno no es más que una comunidad o corporación de servicios públicos cuyos agentes son los gobernantes. Por lo tanto, es de entender que las funciones del Estado son todas aquellas actividades que los gobernantes ejercen para crear, organizar y asegurar el funcionamiento ininterrumpido de los servicios públicos. En consecuencia, cabe concluir que para esta doctrina administración y servicios públicos son la misma cosa.

En el preámbulo de la Constitución, entre los valores que debe consolidar el Estado, se consagra el bien común el cual se logra en parte, mediante una adecuada creación y prestación ininterrumpida de los servicios públicos. A partir de allí, se desprende que los "servicios públicos" son las actividades asumidas por órganos o entidades públicas o privadas, creados por la Constitución o por Ley, para dar satisfacción en forma regular y continua a cierta categoría de necesidades de interés general, bien sea en forma directa, mediante concesionario o, a través de cualquier otro medio legal, con sujeción a un régimen de derecho Público o Privado, según corresponda.

Es por ello, que cuando nos referimos a que toda tarea llevada a cabo por una entidad pública, bien se trate de un órgano del Estado (Nacional, Estatal o Municipal) como persona jurídica de derecho Público de carácter territorial, o, de un ente descentralizado (Instituto Autónomo, Empresa del Estado), decimos que «son actividades asumidas por órganos o entidades públicas o Privadas».

²⁶ DIGUIT, León: Conceptualización mejora de servicio público, www.economicoonline.com, extraído el 10 mayo del 2013.

No obstante, la prestación de un servicio público no puede ser irregular ni discontinua, ni debe atender a un fin particular.

Si bien existen características que se desprenden del servicio público, encontramos que el mismo debe ser prestado para cubrir necesidades de interés general, y no particular. Por lo tanto, la prestación de un servicio público no debe perseguir fines de lucro.

Generalmente, los servicios públicos son ejercidos por un organismo, pero también pueden hacerlo los particulares, bajo la autorización, control, vigilancia y fiscalización del Estado, con sujeción al ordenamiento jurídico permanente. En sentido general, están sometidos al régimen legal de derecho público, pero, también pueden estar sometidos a un régimen de derecho privado, siempre y cuando así lo disponga expresamente la Ley.²⁷

2.2.1.1.5. Las tarifas preferenciales de transporte público

Se les denomina así, debido a que el Gobierno subsidia a los transportistas para que presten servicios con tarifa diferencial a las personas de atención prioritarias como son con capacidades especiales, adultos mayores, mujeres embarazadas, niños, niñas, adolescentes y estudiantes del nivel inicial hasta el bachillerato.

2.2.1.1.6. El transporte escolar.

Según la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República del Ecuador, el servicio de transporte escolar es un tipo de transporte comercial debido a que es un servicio que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica. Para operar un servicio comercial de transporte se requiere

²⁷ DIGUIT, León: Conceptualización mejora de servicio público, www.economicoonline.com, Ob. Cit.

de un permiso de operación en los términos establecidos en dicha Ley y su Reglamento.

2.2.1.1.7. Descuento del 50% en la tarifa de transporte

Todas las operadoras de transporte público en sus distintos ámbitos tienen la obligatoriedad de otorgar el descuento del 50% en la tarifa de transporte a las personas de atención prioritaria.

Actualmente, el descuento es aplicado al momento del pago de la tarifa que ocurre al inicio del uso del servicio de transporte. Dadas las condiciones del mismo, este pago se realiza a bordo de la unidad (bus) en efectivo.

El descuento en la tarifa para los grupos vulnerables ha sido asumido por las operadoras de transporte que son parte del sector privado, para lo cual el gobierno realiza asignaciones de \$ 350²⁸ mensuales a los transportistas para así cubrir los gastos asumidos por las tarifas preferenciales de los discapacitados, adultos mayores, niños, niñas adolescentes y estudiantes. Lo realiza en base al Decreto Ejecutivo No. 544, del 11 de noviembre del 2010, publicado en el Registro Oficial No 329 del 26 de noviembre del 2010,²⁹ en el artículo 1 dice:

“Los ministerios, secretarías nacionales y demás instituciones del sector público podrán realizar transferencias directas de recursos públicos a favor de personas naturales o jurídicas de derecho privado,

²⁸ Diario la Hora del 02 de agosto del 2013. Disponible en la pág. Web, http://www.lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101543373/-1/Transporte_urbano_pide_pago_de_subsidio_atrasado.html#.UjG_KX9BNKo

²⁹ Correa Legal, disponible en la página web. <http://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=Registro+Oficial+No+329+del+26+de+noviembre+del+2010&source=web&cd=9&ved=0CFwQFjAI&url=http%3A%2F%2Fpudeleco.com%2Fweblegal%2F2010%2Fnoviembre%2F329-20101126.doc&ei=5DMeUujwA62-sASA7YHwBQ&usg=AFQjCNE7mmDy577DuEJfkuBaecB7InWThA.>

exclusivamente para la ejecución de programas o proyectos de inversión en beneficio directo de la colectividad. Los consejos sectoriales de política, en el caso de la función ejecutiva, los consejos regionales y provinciales, y los consejos municipales y metropolitanos en los casos de gobiernos autónomos descentralizados, mediante resolución, establecerán los criterios y orientaciones generales que deberán observar dichas entidades para la realización de las indicadas transferencias”.

En consecuencia a lo expuesto y con el fin de mejorar el sistema de transporte terrestre público a nivel nacional y a su vez el servicio que se presta a la ciudadanía, el Estado será el encargado de asumir este descuento y deberá reembolsar los valores asumidos por las operadoras de transporte.

Por tanto, tiene la finalidad de recompensar por los servicios prestados con tarifa preferencial del 50% de descuento; y adicionalmente incentivar a las operadoras de transporte a implementar un sistema de recaudaciones y de gestión de flota que permita monitorear el número de pasajeros beneficiados y mejorar la calidad y seguridad del servicio a la ciudadanía, en especial a los de grupos de atención prioritaria garantizando así el acceso al transporte Público.

2.2.1.1.8. Transporte terrestre público de pasajeros

Consiste en el traslado de personas o bienes de un lugar a otro dentro del territorio nacional, cuya prestación estará a cargo del Estado. En el ejercicio de esta facultad, el Estado decidirá si en vista de las necesidades del usuario, la prestación de dichos servicios podrá delegarse, mediante contrato, permiso o autorización de operación, a las compañías o cooperativas legalmente constituidas para este fin. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. Como en todo el mundo, el

transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.

2.2.1.1.9. Transporte y Vialidad.

Una de las programaciones más importante que han emprendido las municipalidades de la República del Ecuador, es la creación de un plan estratégico que ayudará a todos los involucrados en la transportación y la movilidad de las ciudades a largo plazo que con enfoque de visión integral prioriza la participación ciudadana y el respeto por el medio ambiente.

El Plan Maestro de movilidad es una guía de referencia dinámica para la gestión del desarrollo sustentable para la movilidad urbana y es también un instrumento de comunicación ciudadana a través de la aplicación de políticas, estratégicas y directrices para la gestión integral de la movilidad.

El Plan Maestro considera el tratamiento de varios componentes referentes a la movilidad como:

Transporte: abarca los campos del transporte colectivo de personas, el transporte escolar y turístico, el servicio de taxis, el transporte de bienes y servicios y los modos no motorizados.³⁰

Gestión de tráfico: comprende la organización y manejo de los flujos de tráfico sobre la red vial

Vialidad: contempla la provisión y mantenimiento de la infraestructura y equipamientos necesarios para atender las demandas de transporte y de la gestión de tráfico.

³⁰ Plan Estratégico Ministerio De Transporte Y Obras Públicas, 2012, pág. 15

Los objetivos que pretende alcanzar este plan de movilidad son los siguientes:

- Lograr que todos los actores se movilicen dentro del distrito municipal en condiciones de calidad, eficiencia y seguridad según estándares internacionales generales aceptados.
- Procurar que el tiempo promedio de desplazamiento no se incremente.³¹

2.2.1.1.10. Distribución del transporte público en el país

A nivel nacional existen cerca de 1.171.924 vehículos matriculados de todo tipo, siendo las ciudades de Guayaquil y Quito las que mayor porcentaje de vehículos posee. En cuanto a los vehículos de transporte el número de vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga tuvo un crecimiento sostenido en los últimos cuarenta y tres años.³²

2.2.1.1.11. Número de vehículos destinados al transporte público por provincias³³

Provincias	Total De Vehículos	% Por Provincia	Provincias	Total De Vehículos	% Por Provincia
TOTAL PAÍS	797.543,00		MORONA	2.097,0	0,2
AZUAY	55.484,00	6,96	NAPO	1.599,0	0
BOLÍVAR	4.575,00	0,57	PASTAZA	2.820,0	0,3
CAÑAR	15.640,00	1,96	PICHINCHA	200.750,00	25,17
CARCHI	8.580,00	1,08	TUNGURAHUA	32.555,00	4,0
COTOPAXI	20.985,00	2,63	ZAMORA	1.555,0	0,1
CHIMBORAZO	18.939,00	2,37	GALÁPAGOS	556	0,0
EL ORO	26.547,00	3,33	SUCUMBÍOS	7.105,0	0,8
ESMERALDAS	12.563,00	1,58	ORELLANA	3.639,0	0,4
GUAYAS	226.822,00	28,44	STO. DOMINGO	18.067,00	2,2
IMBABURA	23.395,00	2,93	SANTA ELENA	6.029,0	0,7
LOJA	16.792,00	2,11	LOS RÍOS	38.581,00	4,8
MANABÍ	51.868,00	6,5			

³¹ Municipio Metropolitano de Quito, Plan de desarrollo 2012-2022, Año 2011, pág. 82

³² ROMERO, Fernando, El Transporte Terrestre de Pasajeros en Ecuador y Quito: Perspectiva Histórica y situación Actual, 2008. Pág. 17

³³ Extraído de la página web: www.inec.com

2.2.1.2. Antecedentes históricos de la Ley de Tránsito en el Ecuador.

Fue creada durante el gobierno del señor Presidente de la República, Clemente Yerovi Indaburo, quien formó una comisión para reformarla, aplicarla o sustituirla, a la cual concurrió por su nombramiento el Asesor Jurídico de la Federación de choferes con su directiva, en la cual se inicia una gran clase fuerte con elevados principios, desinteresada y respaldada por los choferes profesionales de todo el país, a quienes les unía el amor a la patria y un gran afán de remontar en la mejor escala en los valores humanos en su profesión.

Fue publicada el 25 de agosto de 1966 y tuvo el entusiasta auspicio del señor Juan Emilio, Ministro de Gobierno y del Dr. Armando Pareja, Secretario General de la administración. Las comisiones para la redacción de la nueva Ley de Tránsito, provenían de la Comandancia General de la Policía, la Escuela de Conducción Aneta, las Asociaciones Libres de Conductores, la Comisión de Tránsito del Guayas y de los transportadores de todo el país, que pusieron el mejor empeño para obtener un verdadero código sustantivo y adjetivo, dedicado al tránsito y transporte.

El objetivo principal de este cuerpo legal fue la regulación de un derecho fundamental, como el libre tránsito, existiendo la necesidad de determinar que el ámbito de aplicación va más allá de las reglamentaciones de los vehículos del transporte automotor. En ese sentido, el título denominado Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es limitativo, ya que su alcance no se extiende a los vehículos no automotores, a las opciones de movilidad alternativa y a la necesidad de que estas se

desarrollen dentro del marco del respeto a las demás personas y al ambiente.³⁴

La referida ley y sus regulaciones quedaban sujetas al tránsito de personas y de vehículos y al transporte de individuos y de cargas, dentro del sistema público de circulación terrestre de las provincias, verificando:

- a) Aplicación y el cumplimiento de esta ley;
- b) Realización de las acciones tendientes preservar la seguridad vial;
- c) Ejecutar los controles técnicos y mecánicos de los automotores, destinados a mejorar la seguridad pública y disminuir los efectos contaminantes del medio ambiente;
- d) Prevenir las infracciones a las normas de tránsito y adoptar disposiciones transitorias referidas al mismo.

Por medio de esta ley no solo pretende controlar el tránsito también establece las obligaciones que tienen todos los sujetos involucrados con el tránsito y la prestación del servicio a la colectividad para así disminuir los sucesos de tránsito.

2.2.1.2.1. La Ley Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socioeconómico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

³⁴ <http://repositorio.utc.edu.ec/bitstream/27000/178/1/T-UTC-0206.pdf>

La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: 3

1. Derecho a la vida.
2. Libre tránsito y la movilidad.
3. Lucha contra la corrupción.
4. Mejorar la calidad de vida del ciudadano.
5. Preservación del ambiente.
6. Desconcentración y descentralización.

El derecho a la vida.- Es el que tiene cualquier ser humano por el simple hecho de existir y estar vivo; se considera un derecho fundamental de la persona. La vida tiene varios factores; la vida humana en sus formas corporales y psíquicas, la vida social de las personas por medio de la cual estos realizan obras en común y la vida de la naturaleza que relaciona a los seres humanos con las demás especies vivientes.

El libre tránsito y la movilidad.- Al ser el objetivo principal de este cuerpo legal la regulación de un derecho fundamental como lo es el del libre tránsito, es necesario determinar que el ámbito de aplicación va más allá de la regulación de los vehículos del transporte automotor, puesto que constituye un elemento fundamental para el desarrollo económico del país. El estado debe dar las garantías necesarias para el libre tránsito y la movilidad de vehículos en cuanto esta se refiere a correcto mantenimiento de carreteras y señalizaciones adecuadas para proteger la integridad física de los peatones como conductores.³⁵

Lucha contra la corrupción.- Hace referencia a la mala aplicabilidad de la ley, por cuanto esta da lugar al soborno o al cohecho a las autoridades

³⁵ ROMO María Paola, Sobre la Ley de Tránsito...o la Movilidad Sustentable, disponible en la página web: <http://paularomo.blogspot.com/2008/02/sobre-la-ley-de-trnsito-o-movilidad.html>

por parte de los conductores que la infringieron, para que no impongan las sanciones o no las hagan cumplir.³⁶

Mejorar la calidad de vida del ciudadano.- Esta comienza a difundirse como alternativa a la sociedad de abundancia y se convierte en objetivo importante de carácter multidimensional en las políticas sociales, haciendo referencia no solamente al bienestar individual material o inmaterial sino además, a aquellos valores colectivos de la libertad, la justicia y la equidad, etc.³⁷

Preservación del ambiente.- Es el documento que describe pormenorizadamente las características de un proyecto o actividad que se pretenda llevar a cabo o su modificación. Debe proporcionar antecedentes fundados para la predicción, identificación e interpretación de su impacto ambiental y describir la o las acciones que ejecutará para impedir o minimizar sus efectos significativamente adversos.

Desconcentración y descentralización.- En la primera hay transferencia de competencia que se lleva a cabo mediante un simple desplazamiento territorial de funciones, que siguen siendo ejercidas por la administración central, por medio de funcionarios suyos dentro de una entidad territorial.

Por el contrario, en la descentralización opera un traslado de facultades de una entidad territorial a otra en forma tal que la administración central se desprende de esa facultad para otorgársela orgánica y funcionalmente a otra entidad territorial que la ejercerá autónomamente por medio de autoridades elegidas por ésta.

³⁶ Cabanellas de Torres, G. Diccionario jurídico elemental. editorial Heliasta SRL, 2005, pág. 99

³⁷ RAMOS Guzmán Aldo, La calidad de vida desde la perspectiva latinoamericana, Argentina, 2000. Parte II.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en los siguientes elementos:³⁸

1. La equidad y solidaridad social,
2. El derecho a la movilidad de personas y bienes,
3. El respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación,
4. La atención al colectivo de personas vulnerables,

La recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados

El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

Por lo manifestado, la Ley de Tránsito y Transporte terrestre, tiene el entorno de carácter social, porque el ambiente en el que se desenvuelve, la meta que persigue, la dirección que apunta y su causa material nace del conglomerado social que exige un orden, plasmado en una ley que influye en la colectividad o sociedad humana, con la intención de protegerla de los embates de los automotores guiados por conductores irresponsables.

No se dan cambios entre los que se considere educar vialmente a los ciudadanos desde edades tempranas, incluyendo principios básicos en los programas de enseñanza-aprendizaje, manejo de la Ley de Tránsito, comportamiento ciudadano en calles, avenidas y carreteras como conductor o como peatón y que estas se adecuen a las necesidades del desarrollo del país.

³⁸ Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art. 2 inc. 2

Consideramos trascendente que los medios masivos de comunicación no tengan espacios para la educación y divulgación vial. Es necesario cambiar el esquema vigente y reconocer que el derecho es el de movilizarse y el Estado debe garantizar los medios más seguros y eficientes para hacerlo, privilegiando la transportación masiva, los medios de transporte menos contaminantes; etc. En ese sentido, el conducir un vehículo automotor es una de las formas de ejercer ese derecho y el Estado debe regularlo y puede establecer límites.

Pensamos que todos los ecuatorianos tenemos la obligación moral y patriótica de contribuir al estado, y junto a este hacer una sociedad más justa, plena, segura, y libre, lo que corresponde en mayor medida a los conductores profesionales y no profesionales, que tienen el deber de dominar a la perfección la ley de tránsito y seguridad vial.³⁹

Existen deficiencias en la determinación de funciones y el establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que intervienen en la actividad del transporte terrestre, lo que ha ocasionado que la ley no pueda aplicarse adecuadamente.

2.2.1.3. Entidades encargadas del control

Son organismos encargados de controlar que el transporte terrestre se desarrolle dentro de los parámetros permitidos por la Ley en la materia; donde cada una juega su rol importante, en el cual el único beneficiado es el pueblo Ecuatoriano; las entidades o instituciones responsables de hacer cumplir las disposiciones en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial son organismos de derecho público; entre ellas tenemos las que a continuación detallamos.

³⁹ 3 <http://paularomo.blogspot.com/2008/02/sobre-la-ley-de-trnsito-o-movilidad.html>

2.2.1.3.1. La Agencia Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

La Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es el ente encargado de planificar, regular y controlar la gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional, a fin de garantizar la libre y segura movilidad terrestre, prestando servicios de calidad que satisfagan la demanda ciudadana; coadyuvando a la preservación del medio ambiente y contribuyendo al desarrollo del País, en el ámbito de su competencia.

Su visión es ser la entidad líder que regule y controle el ejercicio de las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, basados en la transparencia y calidad de servicio que garanticen a la sociedad ecuatoriana una regulación eficaz mediante la planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.⁴⁰

Su objetivo es incrementar la calidad y cobertura del servicio de transporte terrestre, la calidad del Tránsito en la Red Vial Estatal, la eficiencia operacional, el desarrollo del talento humano, el uso eficiente del presupuesto, el nivel de seguridad vial.

2.2.1.3.2. Comisión Nacional de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial

La Comisión Nacional de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial es el ente encargado de dirigir y controlar la actividad operativa de los servicios de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en la red vial estatal y sus troncales nacionales y demás circunscripciones territoriales que le fueren delegadas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados,

⁴⁰ Tomado del portal web, de la Agencia nacional de Tránsito, disponible en <http://www.ant.gob.ec/>

con sujeción a las regulaciones emanadas por la ANT, la investigación de accidentes de tránsito y la formación del Cuerpo de Vigilantes y de Agentes Civiles de Tránsito.

Su visión es ser líder del control operativo técnico del tránsito en la red vial estatal, la formación de agentes y la investigación eficaz de los accidentes, procurando la disminución de la accidentabilidad, la fluidez y la seguridad del tránsito en las vías de la red estatal y sus troncales nacionales, con la activa participación de personal especializado.

2.2.1.3.3. Dirección Nacional del Control de Tránsito y Seguridad Vial

La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial DNCTSV es un organismo especializado de la Policía Nacional, encargada de la planificación y ejecución de las actividades de control del tránsito y seguridad vial a nivel nacional.

La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, mediante campañas "Corazones Azules, Conductor Elegido, Maneja con la Cabeza, No más peatones imprudentes en las Vías, Paquito el Ecuador" y Capacitaciones permanentes de Educación Vial a los establecimientos Educativos, Gremios de transportistas, conductores y peatones; permite a las personas modificar de manera estable sus estructuras mentales para aumentar su capacidad cognoscitiva, psicomotriz y actitudinal; con el fin de concienciar en cada niño, joven y adulto la prevención en el campo del Tránsito.⁴¹

La misión es un grupo especializado de la Policía Nacional, encargado de la planificación y ejecución de las actividades de control del tránsito y

⁴¹ Tomado del portal web, Dirección Nacional del Control de Tránsito y Seguridad Vial.

seguridad vial a nivel nacional, satisfaciendo los requerimientos de la ciudadanía con un servicio oportuno y eficiente.

Tiene como visión, en los próximos años la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial - DNCTSV, será una Institución sólida, confiable, efectiva y eficiente de servicio a la ciudadanía, sustentada en un modelo de planificación del control del tránsito y la seguridad vial, a través de un sistema de gestión moderno, que se adapte permanentemente a los cambios de su entorno.

Entre los objetivos que tiene esta institución es alcanzar el más alto grado de eficiencia y eficacia en el control del tránsito y seguridad vial; mediante la prevención y reducción sistemática de los accidentes de tránsito, establecer y ejecutar políticas con la finalidad de administrar eficientemente los procesos de control de tránsito y seguridad vial; así como, la prevención del medio ambiente, a través de la modernización constante de los sistemas operativos de control; fomentar una cultura de concientización vial y responsable, dirigida a los conductores, peatones y pasajeros mediante la planificación y ejecución de programas de capacitación e Institucionalizar un sistema de supervisión, monitoreo, control y evolución de la gestión para eliminar la corrupción en el servicio de Tránsito.

2.2.1.3.4. Jefatura Provincial de Tránsito

Las Jefatura Provincial de Tránsito es un organismo de ejecución del control y vigilancia del tránsito y seguridad vial, dentro de sus límites jurisdiccionales, con sujeción a las resoluciones de la Comisión Nacional y a la planificación establecida por la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial.

Existen otras entidades concernientes al transporte escolar tales como: el Ministerio de Educación y Cultura, El Ministerio del Sector del Tránsito y Transporte Terrestre, y el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN); las cuales establecen se para el efecto de garantizar el derecho de las personas a ser capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como de las disposiciones fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, de conformidad con los programas de estudios.

2.2.1.4. El derecho a la educación

La educación ha sido consagrada constitucionalmente con un doble carácter: como un derecho de la persona, y como un servicio público que tiene una función social. En tanto derecho, su titularidad surge de la calidad de persona, y no de la ciudadanía ni de la nacionalidad: todas las personas naturales son titulares del derecho, y son responsables del mismo tanto el Estado, como la comunidad y la familia. Por tratarse además de un derecho-deber, se reconoce a todo ser humano el interés jurídicamente protegido de recibir una formación acorde con sus habilidades, cultura, tradiciones, etc., pero así mismo, se le impone el deber de cumplir con las obligaciones académicas y disciplinarias correspondientes. Como servicio público, se destacan las obligaciones estatales de garantizar la continuidad, aumentar la cobertura, y mejorar la calidad del servicio educativo.

La educación constituye un factor de desarrollo humano crucial para adquirir las herramientas necesarias para el desenvolvimiento en el medio cultural en que se habita; se concreta en un proceso de formación

personal, social, y cultural de carácter permanente, que busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica y a los demás bienes y valores de la cultura; y su realización efectiva dignifica a la persona.

La Constitución no se limita simplemente a afirmar la existencia de un derecho a la educación y de un servicio público educativo. La Carta dota a la educación de un contenido específico, y le otorga un papel preponderante en nuestro proyecto nacional, fundamental para el desarrollo integral de los seres humanos, la solidez democrática de la República, el desarrollo económico y la riqueza cultural de la nación.

Para facilitar la lectura y comprensión del presente documento, especialmente por parte de quienes no son expertos en derecho constitucional o derecho internacional de los derechos humanos, se ha considerado relevante hacer una breve descripción de los conceptos generales que ordenan y dan estructura a la investigación. Se explicará el concepto de educación como derecho fundamental y como servicio público, las clasificaciones de las obligaciones del Estado en materia educativa que se emplearán en este texto y la razón por la cual es necesario crear indicadores en perspectiva del contenido del derecho.⁴²

2.2.1.4.1. La Educación como Derecho Fundamental

En la teoría constitucional colombiana, un derecho se define como fundamental si cuenta con mecanismos reforzados de protección, es decir, si ante su vulneración por la acción u omisión del Estado o de los particulares es procedente la acción de tutela.

Esta definición admite no sólo la posibilidad de reconocer como derechos

⁴² GÓNGORA MERA Manuel Eduardo, Derecho a la educación en la Constitución, La Jurisprudencia y los instrumentos internacionales, 2003, Pág. 31,32,

fundamentales aquellos positivamente sancionados como tales por la Constitución, sino también los derechos que la jurisprudencia de la Corte Constitucional pueda considerar como fundamentales, a partir de una interpretación armónica de la Carta.

De esta forma, la jurisprudencia ha reconocido el carácter de fundamental del derecho a la educación, pese a que no se encuentra consagrado en el capítulo de los derechos fundamentales de la Constitución. Al respecto, la Corte desde sus primeras sentencias, sostuvo:

El hecho de limitar los derechos fundamentales a aquellos que se encuentran en la Constitución Política bajo el título de los derechos fundamentales y excluir cualquier otro que ocupe un lugar distinto, no debe ser considerado como criterio determinante sino auxiliar, pues él desvirtúa el sentido garantizador que a los mecanismos de protección y aplicación de los derechos humanos otorgó el constituyente de 1991. El juez de tutela debe acudir a la interpretación sistemática, finalística o axiológica para desentrañar, del caso particular, si se trata o no de un derecho fundamental, lo que podría denominarse una “especial labor de búsqueda” científica y razonada por parte del juez.⁴³

La Corte Constitucional ha calificado el derecho a la educación como un derecho de carácter fundamental, y por tanto, de aplicación inmediata, en dos eventos:

Cuando quien exige la prestación del servicio es un menor de edad (lo que le otorga prevalencia sobre los derechos de los demás ciudadanos), conforme a lo establecido en el artículo 44 de la Constitución.

⁴³ Sentencia T-002 de 1992. Citado por GÓNGORA MERA Manuel Eduardo, en su obra Derecho a la educación en la Constitución, La Jurisprudencia y los instrumentos internacionales, 2003, Pág. 32

Cuando la amenaza o vulneración del derecho a la educación apareja la amenaza o vulneración de otro derecho de carácter fundamental, como la igualdad, el libre desarrollo de la personalidad o el debido proceso.

El derecho a la educación adquiere carácter fundamental cuando su titular es un menor de edad debido a que los niños y niñas fueron elevados constitucionalmente a sujetos merecedores de un tratamiento prioritario y especial por parte de la familia, la sociedad y el Estado. La condición física y mental del niño convoca la protección especial del Estado y le concede validez de acciones y medidas para mitigar su situación de debilidad, propulsando el principio de igualdad.

Respecto del carácter fundamental del derecho a la educación por su conexidad con otros derechos fundamentales, pueden citarse los casos más frecuentes en que la afectación del derecho a la educación se deriva de la amenaza o vulneración de otros derechos:

Cuando se vulnera el derecho a la igualdad de acceso o de permanencia en el sistema educativo, o cuando el estudiante es discriminado por una institución educativa.

Cuando se reprime el derecho al libre desarrollo de la personalidad al fijar, sin justificación razonable, restricciones a la apariencia personal o a decisiones de tipo personal (como vivir en unión libre o contraer matrimonio).

Cuando se impide ejercer el derecho de participación de los estudiantes en las decisiones que los afectan y en la comunidad educativa.

Cuando se imponen sanciones a un estudiante sin brindarle la oportunidad para presentar pruebas y ejercer su derecho de defensa.

Cuando a un estudiante se aplican castigos degradantes, humillantes o crueles, vulnerando su derecho a la integridad personal.

2.2.1.4.2. El Núcleo Esencial del Derecho a la Educación

El derecho a la educación no es absoluto y puede estar sujeto a regulación. Pero toda regulación tiene que respetar unos contenidos mínimos que establece la Constitución y que no son negociables. Los instrumentos internacionales imponen al Estado colombiano la obligación de limitar el derecho a la educación únicamente a través de leyes, y sólo en la medida “compatible con la naturaleza del derecho” y con el objeto exclusivo de promover el bienestar general. En dirección semejante, la jurisprudencia de la Corte Constitucional ha sostenido que el derecho a la educación puede ser limitado a través de leyes o reglamentos de las instituciones educativas, siempre que no se desconozca su “núcleo esencial”.

Prohibición de afectación del núcleo esencial del derecho a la Educación en los instrumentos internacionales

Sobre el tema, los instrumentos internacionales de mayor relevancia son el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales y el Protocolo de San Salvador:

Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. *Artículo 4.* Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen que, en ejercicio de los derechos garantizados conforme al presente Pacto por el Estado, éste podrá someter tales derechos únicamente a limitaciones determinadas por ley, sólo en la medida compatible con la naturaleza de esos derechos y con el exclusivo objeto de promover el bienestar general en una sociedad democrática.

Esta disposición debe interpretarse en concordancia con el numeral 1 del artículo 5 del Pacto, que, aplicado al derecho a la educación, prohíbe la interpretación del instrumento internacional en el sentido de reconocer al

Estado, grupo o individuo la facultad para emprender actividades o realizar actos encaminados a la destrucción del derecho, o a su limitación en medida mayor que la prevista en el Pacto.

El Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales considera que el artículo 4 del Pacto, relativo a las limitaciones legalmente permisibles, tiene por objeto fundamental proteger los derechos individuales, no la indulgencia ante la imposición de limitaciones por parte del Estado. Y cita como ejemplo de violación del artículo 4 en materia educativa el cierre de instituciones de enseñanza en épocas de tensión política sin ajustarse a lo dispuesto por el artículo 4.

El Protocolo de San Salvador incorpora una normatividad semejante:

Artículo 5. Alcance de las Restricciones y Limitaciones. Los Estados partes sólo podrán establecer restricciones y limitaciones al goce y ejercicio de los derechos establecidos en el presente Protocolo mediante leyes promulgadas con el objeto de preservar el bienestar general dentro de una sociedad democrática, en la medida que no contradigan el propósito y razón de los mismos.

Prohibición de afectación del núcleo esencial del derecho a la Educación en la jurisprudencia de la Corte Constitucional

En materia del derecho a la educación, la Corte ha considerado que el legislador es la única autoridad con capacidad para limitar el derecho, siempre que respete el contenido no negociable del mismo, es decir su “núcleo esencial”. La Corte, siguiendo a PETER HÄBERLE, ha propuesto una definición del núcleo esencial del derecho a la educación en estos términos:

Se denomina contenido esencial o núcleo esencial al ámbito necesario e irreductible de conducta que el derecho protege, con independencia de

las modalidades que asuma el derecho o las formas en que se manifieste. El núcleo esencial de un derecho fundamental, entonces, no está sometido a la dinámica de coyunturas políticas. En el caso del derecho a la educación, no es posible negar injustificadamente el acceso y la permanencia en el sistema educativo a una persona.⁴⁴

Esto se aplica también frente a las normas consagradas en los manuales de convivencia de las instituciones educativas. Estas regulaciones deben propender por la realización de los principios constitucionales dentro de la comunidad educativa.

Por lo tanto, si un estudiante incurre en actos de indisciplina o no responde por sus obligaciones académicas, las sanciones que establezca el reglamento, siempre que sean proporcionales a la falta, son procedentes. Pero si los manuales de convivencia consagran requisitos no razonables que afectan el núcleo o contenido esencial del derecho a la educación, imponen cargas desproporcionadas o afectan derechos conexos, tales normas resultan contrarias a la Constitución y, en consecuencia, el juez de tutela deberá ordenar su inaplicación.

La identificación del núcleo esencial del derecho a la educación exige, a su turno, identificar el contenido de los derechos que lo conforman. Estos derechos son la disponibilidad, el acceso, la permanencia y la calidad. De igual forma, es preciso señalar la estrecha relación del derecho a la educación con algunos derechos de libertad (entre otros, la libertad de enseñanza, la autonomía universitaria, el derecho de escogencia de los padres de la educación que ha de brindarse a sus hijos, el derecho de participación de los estudiantes en las decisiones que los afectan y en la comunidad educativa, la libertad religiosa y la libertad sexual). A este

⁴⁴ Sentencia T-944 de 2000, Citado por GÓNGORA MERA Manuel Eduardo, 2003, en su obra Derecho a la educación en la Constitución, La Jurisprudencia y los instrumentos internacionales, Pág. 35

respecto, vale la pena identificar los elementos centrales de los anteriores derechos, como componentes del derecho fundamental a la educación de los niños y las niñas:⁴⁵

Derecho de Disponibilidad: Todo menor de edad tiene el derecho fundamental a la existencia de un sistema educativo público que garantice la planta de docentes mínima para atender las necesidades del servicio y las escuelas suficientes en el ámbito nacional para los niveles de enseñanza básica (hasta el noveno grado). El derecho de disponibilidad implica también el derecho de los particulares para fundar establecimientos educativos, siempre que tales instituciones estén provistas de personal docente suficiente y que sus programas coincidan con los fines constitucionales y legales de la educación. La realización de la disponibilidad es necesaria para asegurar los demás derechos, particularmente el acceso y permanencia en el sistema educativo.

Derecho de Acceso: Todo menor de edad tiene el derecho fundamental de acceder a la educación pública básica obligatoria gratuita. A pesar de que la educación es obligatoria sólo hasta los 15 años, se ha hecho extensivo el derecho hasta la finalización de la minoría de edad. Por lo tanto, si un menor de 18 y mayor de 15 años demandara el acceso a la educación pública básica gratuita, pervive el amparo constitucional por tratarse de un derecho fundamental, y el Estado estaría en la obligación de concederle un cupo en una institución pública por tratarse de un derecho de aplicación inmediata.

Derecho a la Permanencia: Todo menor de edad tiene el derecho fundamental a permanecer en la educación básica pública gratuita, y en ningún caso puede ser excluido. Si el niño se encuentra en un

⁴⁵ GÓNGORA MERA Manuel Eduardo, Derecho a la educación en la Constitución, La Jurisprudencia y los instrumentos internacionales, 2003, Pág. 36.

establecimiento educativo privado, el derecho a la permanencia lo protege de la exclusión durante el año escolar, a pesar de la morosidad de los padres en el pago de matrículas y pensiones. El derecho a la permanencia de los mayores de edad está sujeto a la aprobación académica y disciplinaria del año; por ello, puede ser privado del beneficio de permanecer en una institución educativa determinada cuando existan elementos razonables - incumplimiento académico o graves faltas disciplinarias.

Derecho de Calidad: El contenido mínimo no negociable del derecho fundamental a la educación no se agota en los derechos de disponibilidad, acceso y permanencia en el sistema educativo. La Corte Constitucional también ha incluido el derecho a la calidad de la educación, que consiste en el derecho del estudiante a alcanzar los objetivos y fines consagrados constitucional y legalmente, independientemente de sus condiciones socioeconómicas o culturales, y a desarrollar las capacidades necesarias para producir conocimiento.

Derechos de libertad: Es necesario reconocer el ámbito de derecho civil y político que posee el derecho a la educación²⁶ y sus relaciones con derechos de libertad.

Pueden destacarse, entre otras, la autonomía universitaria, la libertad de enseñanza, la libertad de investigación, la libertad de cátedra, la libertad de expresión y opinión, la libertad de elección de los padres acerca de la educación que ha de impartirse a sus hijos, el derecho de participación de los estudiantes en las decisiones que los afectan y en la comunidad educativa, la libertad religiosa en los establecimientos educativos y la libertad sexual.

Los anteriores derechos son de tal magnitud para el orden constitucional que su vigencia no puede depender de decisiones políticas de los

representantes de las mayorías. Ahora bien, como se trata de la obligación constitucional de satisfacer bienes no negociables, el Estado sólo podría liberarse de su cumplimiento si demuestra que, en cualquier caso, la satisfacción de las necesidades básicas de que se trata, implicaría necesariamente la desprotección de otros bienes de idéntica entidad. En otras palabras, la aplicación directa del núcleo esencial de los derechos fundamentales de carácter prestacional sólo puede limitarse si el Estado demuestra que, pese a todos los esfuerzos razonables, le resulta imposible atenderlos sin descuidar la protección básica de otros derechos de igual categoría. No obstante, esta situación extrema debe quedar debidamente comprobada en el respectivo proceso.⁴⁶

2.2.1.5. Los derechos constitucionales

Los derechos constitucionales son aquellos incluidos en la norma constitutiva y organizativa de un estado generalmente denominada constitución que se consideran como esenciales en el sistema político están especialmente vinculados a la dignidad humana. Es decir, son aquellos derechos que dentro del ordenamiento jurídico disfrutan de un estatus especial en cuanto a garantías.

Los derechos fundamentales como normas-principios expresan contenidos de valor determinado que exigen ser realizados, no son derechos que persiguen la abstención sino que pretenden la actuación y la actuación de los contenidos.

El deber de protección es general, no sólo prohíbe intervenciones estatales directas en los derechos, sino que obliga también al Estado a situarse frente a los ataques antijurídicos por parte de otros.

⁴⁶ GÓNGORA MERA Manuel Eduardo, Derecho a la educación en la Constitución, La Jurisprudencia y los instrumentos internacionales, 2003, Pág. 35, 36

El efecto vinculatorio se encuentra con respecto, al legislador y a todo poder normativo, incluyendo el constituyente; unido al mismo resto de los poderes públicos, determinan una identidad propia de los derechos constitucionales.⁴⁷ Esto es el valor esencial y sobre esta el poder público, la voluntad privada, incluida la soberanía Estatal no puede decidir imponiendo restricciones.

2.2.1.5.1. El Estado constitucional de derechos

El Estado Constitucional de derechos constituye un modelo garantista que tiene el Estado de derecho, que es protector de los derechos Constitucionales como fuente primordial de los derechos y obligaciones.⁴⁸ Es decir se revaloriza la dignidad de las personas, se reconoce la supremacía de la Constitución, asignado un rol activo a los jueces en el despliegue de las potencialidades humanísticas de la Constitución.

El Estado Constitucional de Derechos se fundamenta en la subordinación de legalidad a la Constitución rígida, con rango jerárquico superior a las leyes, como normas de reconocimiento de su validez.⁴⁹ Donde los derechos de las personas están garantizados, así como prevalece en especial del niño, niña y adolescente a la educación en todos sus niveles y modalidades y en forma obligatoria hasta el nivel secundario.

2.2.1.5.2. Características del Estado constitucional de derecho

Las características según la doctrina jurídica constitucional Contemporánea son:

La Fuerza vinculante de la constitución

⁴⁷ ZAVALA EGAS Jorge, Derecho Constitucional, Neoconstitucionalismo y Argumentación Jurídica, 2010, Pág. 67.

⁴⁸ BUSTAMANTES FUENTES, Colon, 2012 Nuevo Estado Constitucional de Derecho y Justicia, Ob. Cit. Pág. 35.

⁴⁹ DURAN PONCE, Gustavo, Ecuador: Estado Constitucional De Derechos Y Justicia,

La Supremacía de la Constitución en el sistema de fuentes.
Eficacia y aplicación directa e inmediata de la Constitución
La Garantía Jurisdiccional o Judicial de la Constitución.
Extenso Contenido Normativo de la Constitución. y,
Rigidez Constitucional.⁵⁰

2.2.1.5.3. Los Valores Constitucionales

Las Constituciones modernas contienen en su normativa la expansión de los valores a los que un Estado constitucional de derechos y garantías desea efectuar. La incorporación de los valores en normas jurídicas constitucionales que son normas supremas del ordenamiento jurídico tiene eficacia directa e inmediata de las reglas jurídicas.⁵¹ Es decir son una serie de principios en los cuales se fundamenta nuestra Constitución y considera vitales para el sustento del ordenamiento jurídico, son valores supremos por estar contemplados en la Constitución y son la libertad, la justicia, la igualdad, el pluralismo político y la seguridad.

2.2.1.5.4. Los Principios Constitucionales

Los principios constitucionales son instituciones jurídicas (normativas) vinculantes para los poderes públicos y privados; ciertos principios están incorporados en la Constitución y otros que no están determinados expresamente, sino que han de establecerse en una interpretación operativa a partir de las reglas constitucionales.⁵² Por lo que se puede definir como principios constitucionales aquellos principios generales del Derecho, que derivan de los valores superiores, en cuanto que

⁵⁰ BUSTAMANTES FUENTES, Colon, 2012, Nuevo Estado Constitucional de Derecho y Justicia, Ob. Cit.. Pág. 36.

⁵¹ BUETAMANTE FUENTES, Colon, 2012 Nueva Justicia Constitucional, teoría y práctica tomo 1, Ob. Cit. pág. 69.

⁵² BUETAMANTE FUENTES, Colon, 2012 Nueva Justicia Constitucional, teoría y práctica tomo 1, Ob. Cit., pág. 14.

especificación de los mismos, que vienen reconocidos en el ámbito de las normas constitucionales.

2.2.1.5.5. Las personas usuarias y consumidoras

Es evidente que cuando se habla de los “usuarios” del transporte público nos estamos refiriendo a las personas que utilizan el servicio ya sea de forma regular u ocasional. Sin embargo, la observación del comportamiento del actor bajo esta definición resulta difícil. Pasa que, a diferencia de los otros actores estudiados, los usuarios no constituyen en estricto sentido un “grupo social”, en la medida en la que las interacciones entre si no son sistemáticas y no hay una conciencia claramente compartida de su identidad común (Giddens 2002: 863). Quizás como consecuencia de esto carecen de organizaciones que los vinculen o representen legítimamente lo que ha hecho que, a pesar de que se trata del sector mayoritario entre los involucrados en los conflictos del transporte público, no haya llegado a constituirse en un grupo de presión política efectiva. Así, los usuarios son un actor -o un tipo de actor- bastante difuso. Por un lado, algunos usuarios se involucran de forma aislada en conflictos relacionados con el servicio del transporte.

Por otro, algunas organizaciones a las que pertenecen grupos específicos de usuarios asumen ocasionalmente la vocería de todo el sector para entrar en confrontación con aquellos que consideran que atentan contra sus intereses. Entre estos últimos, los que más han destacado en Quito son los estudiantes, los sindicatos y movimientos sociales, y más recientemente las organizaciones barriales. Aquí se ha sistematizado el comportamiento de estos 3 grupos en los conflictos del transporte público entre 1990 y 2004, lo que se muestra resumido en la tabla 3.C.

El ámbito en el que los grupos que han asumido la representación de los usuarios del transporte público han sido más activos ha sido el nacional

(10 de los 14 conflictos en los que intervinieron fueron nacionales). Y en todos estos casos estuvieron presentes los estudiantes secundarios y/o universitarios. La participación de sindicatos y movimientos sociales se dio ocasionalmente, por lo general en los conflictos relacionados con el incremento del precio de los combustibles y solo en una ocasión -en el año 2000- en un conflicto relacionado con el incremento de las tarifas del transporte. Curiosamente, a pesar de ser los más activos entre los grupos de usuarios en los conflictos nacionales, los estudiantes no han participado activamente en ninguno de los conflictos locales estudiados. En estos últimos, además de la participación de sindicatos y movimientos sociales, ha surgido con fuerza en los últimos años un nuevo tipo de actor: las organizaciones barriales²⁴. Estas han empezado a exigir activamente a la municipalidad acciones concretas, en especial relacionadas con la regulación de las actividades de las empresas del transporte público.

En una ocasión en el 2001, organizaciones barriales llegaron incluso a confrontar directamente a los transportistas para rechazar la intención de cobrar una tarifa superior debido a la mayor distancia que tienen esos barrios del centro económico de Quito.⁵³

Los *intereses* de los usuarios del transporte público son bastante claros: tener acceso al servicio de transporte urbano, al menor precio posible, y con una calidad razonable (lo que incluye la comodidad dentro de las unidades, el buen trato personal, los tiempos que duran los recorridos y la frecuencia con la que están disponibles, la seguridad en la espera y el traslado, y los niveles de emisiones contaminantes de los vehículos). A partir de esto, cabría esperar que las aspiraciones de los usuarios se vertieran sobre los transportistas, como empresas proveedoras del

⁵³ CHAUVIN Juan Pablo, Conflicto y Gobierno Local El Caso Del Transporte Urbano En Quito, 2007, pág. 137

servicio. Sin embargo como se discutió en el capítulo I, los usuarios del transporte urbano ven a éste como un servicio público, por lo que consideran un deber del Estado el garantizarlo en las condiciones antes descritas. En consecuencia, las *aspiraciones* están más bien en la línea de que las instancias gubernamentales pertinentes tomen las medidas necesarias para garantizar la provisión del servicio, a los niveles de precios y calidad esperados. No importa mucho, desde el punto de vista de los usuarios, la forma en la que las autoridades lleguen a este fin: ya sea brindando el servicio de manera directa, poniendo en marcha subsidios u otras compensaciones para las empresas proveedoras, y/o ejerciendo las regulaciones y controles necesarios para la operación de las unidades de transporte.

Con lo dicho en el párrafo anterior se cuenta con los elementos necesarios para, haciendo un breve paréntesis, sustentar la afirmación hecha anteriormente en el sentido de que el conflicto estructural subyacente a todos los conflictos aquí estudiados es entre los usuarios del servicio y los transportistas. Son los *intereses* de estos dos actores los que están estructuralmente contrapuestos: mientras unos quieren maximizar la utilidad de su negocio en el largo plazo, los otros quieren contar con el servicio al menor precio y con la mayor calidad posible.

Este tipo de contradicciones, muy comunes en nuestro sistema económico, están típicamente llamadas a ser resueltas por mecanismos de mercado, por la forma en la que la demanda y la oferta del producto o servicio se adaptan mutuamente en un marco de reglas claras y comúnmente aceptadas. Sin embargo, ya hemos visto que la estructura económica de la industria del transporte hace que estos mecanismos no sean los más eficientes, y se requiera de la intervención estatal. En consecuencia, los actores no dirigen sus *aspiraciones* el uno al otro sino que ambos las orientan, cada uno por su cuenta, hacia el Estado. Es por

eso que, efectivamente, las confrontaciones visibles en su gran mayoría no se dan entre estos los transportistas y los usuarios del servicio, sino entre cada uno de ellos y las autoridades estatales (nacionales o locales).⁵⁴

Consumidor.- Toda persona natural o jurídica que como destinatario final, adquiera, utilice o disfrute bienes o servicios, o bien reciba oferta para ello. Cuando la presente Ley mencione al consumidor, dicha denominación incluirá al usuario,⁵⁵ quien se sirve del servicio prestado.

2.2.1.5.6. El Régimen del Buen Vivir

Para alcanzar el Régimen del Buen Vivir, la Constitución de la República establece en su Artículo 340 que el sistema nacional de inclusión y equidad social es el conjunto articulado y coordinado de sistemas, instituciones, políticas, normas, programas y servicios que aseguran el ejercicio, garantía y exigibilidad de los derechos reconocidos en la Constitución y el cumplimiento de los objetivos del régimen de desarrollo.

El sistema se articulará al Plan Nacional de Desarrollo y al sistema nacional descentralizado de planificación participativa; se guiará por los principios de universalidad, igualdad, equidad, progresividad, interculturalidad, solidaridad y no discriminación; y funcionará bajo los criterios de calidad, eficiencia, eficacia, transparencia, responsabilidad y participación.

El sistema se compone de los ámbitos de la educación, salud, seguridad social, gestión de riesgos, cultura física y deporte, hábitat y vivienda, cultura, comunicación e información, disfrute del tiempo libre, ciencia y

⁵⁴ CHAUVIN Juan Pablo, 2007, Conflicto y Gobierno Local El Caso Del Transporte Urbano En Quito, pág. 139

⁵⁵ Ley del Consumidor, 2010, Art. 2 inc. 3.

tecnología, población, seguridad humana y transporte.⁵⁶ Formando una sola fuerza que vaya encaminado al desarrollo de los pueblos de nuestra madre patria y el mundo en general.

El respeto al pasaje estudiantil es una conquista lograda por los estudiantes hace muchos años y no una dadiva o buena voluntad de los gobiernos; donde inclusive se ofrendaron vidas estudiantiles, para que ahora no se respete o así de simple no se cumpla el derecho de igualdad establecido en nuestra carta Magna ; por lo que es una obligación recuperar el pasaje estudiantil durante las 24 horas del día durante el periodo escolar.

2.2.2. Jurisprudencia⁵⁷

República bolivariana de Venezuela en su nombre poder judicial corte superior segunda del circuito judicial de protección del niño y del adolescente de la circunscripción judicial del área metropolitana de caracas y nacional de adopción internacional 197º y 148º.

Asunto: ap51-v-2006-006440

Recurso: ap51-r-2006-018473

Jueza Ponente: Rosa Isabel Reyes Rebolledo

MOTIVO: Regulación de Competencia (Acción de Protección).

Sentencia Recurrida: De fecha 03 de Octubre de 2006, dictada por el Juez Unipersonal Nro. VIII de la Sala de Juicio del Circuito Judicial de Protección del Niño y del Adolescente de la Circunscripción Judicial del Área Metropolitana de Caracas.

⁵⁶ <http://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/08/LOEI.pdf>

⁵⁷ Extraído de la pagina web. <http://caracas.tsj.gov.ve/DECISIONES/2007/MAYO/2094-10-AP51R2006018473-AZ522007000049.HTML>.

PARTE ACTORA: Consejo Metropolitano de Derechos de los Niños, las Niñas y los Adolescentes.

Apoderados Judiciales De La Parte Actora: Felix Omar Hernandez Ramirez Y Oswaldo Emilio Nuñez, abogados en ejercicio, de este domicilio, e inscritos en el Inpreabogado bajo los Nros. 58.416, 80.322 respectivamente.

Parte demandada: fundación fondo nacional de transporte urbano (fontur) apoderados judiciales de la parte demandada: Thamara torres de martinez, luis rafael mederico rodriguez, heitel alvarado rotundo, leoncia silveira, eduardo valenzuela y carmen cecilia aranguren, abogados en ejercicio, de este domicilio e inscritos en el Inpreabogado bajo los Nros. 14.295, 73.349, 11.092, 8.445, 36.080 y 17.903 respectivamente.

Tercero Adherido: Auristela Reveron Gonzalez, Maria Esther Mendoza Y Luis Felipe Duran, abogados en ejercicio, de este domicilio e inscritos en el Inpreabogado bajo los Nros. 75.583, 59.513 y 86.842.

I

Conoce esta Corte Superior Segunda del presente recurso, con ocasión de la apelación interpuesta por el abogado Eduardo Valenzuela, antes identificado, en su carácter de apoderado judicial de la Fundación Fondo Nacional De Transporte Urbano, contra la sentencia dictada en fecha 03 de Octubre de 2006 por la Juez Unipersonal N° VIII, de este Circuito Judicial, mediante la cual declaró sin lugar las cuestiones previas de Falta de Jurisdicción del Juez y Falta de Competencia opuestas por el ciudadano Eduardo Valenzuela, y como consecuencia de ello el a quo se declaró competente para conocer de la acción de protección incoada por los abogados Felix Omar Hernandez Y Oswaldo Emilio Nuñez. Recibido el asunto de la Unidad de Recepción y Distribución de

Documentos (URDD), contentivo del presente recurso se le asignó la ponencia a la Dra. ROSA ISABEL REYES REBOLLEDO, quien con ese carácter suscribe el presente fallo.

II

DE LAS ACTUACIONES

En cumplimiento del ordinal 3° del artículo 243 del Código de Procedimiento Civil, pasa esta Alzada a referir la síntesis en los términos en que ha quedado planteada la controversia, y en tal virtud observa:

Alegaron los apoderados actores que según Decreto Presidencial N° 2757 del 14-01-93 publicado en Gaceta Oficial N° 35.134 y reformado parcialmente a través del decreto Presidencial N° 520, Gaceta Oficial N° 35.626 del 06-01-95, se modificó el beneficio del Pasaje Preferencial estudiantil, concedido a los estudiantes que utilizan el transporte público urbano y suburbano, en las modalidades de colectivos, por puesto y periférico, que actualmente dicho beneficio se encuentra bajo la responsabilidad de la Fundación Nacional de Transporte Urbano (FONTUR) adscrita al Ministerio de Infraestructura, utilizando los precitados transportes, el 70% los niños, niñas y adolescentes; (...) alegan los accionantes que actuando en defensa de los intereses difusos y colectivos de la población infanto juvenil del Distrito Metropolitano de Caracas, se avocan a la problemática existente con relación a la implementación por parte de FONTUR de la modalidad de SUBSIDIO DIRECTO, específicamente con el BOLETO DIRECTO PERSONALIZADO, el cual según Fontur fue creado, orientado y socialmente ideado por el Estado Venezolano para garantizar el acceso de los estudiantes al sistema de transporte público, a través de las tarifas preferenciales, las 24 horas del día de los 365 días del año; que no obstante, se ha podido evidenciar al transcurrir del tiempo que, FONTUR

condiciona y en consecuencia viola lo regulado, preceptuado y establecido en el Decreto Presidencial N° 520, específicamente el artículo 2° que de manera expresa señala: “El pasaje estudiantil mediante este decreto beneficia a todos los estudiantes que cursan estudios en Venezuela, en los planteles de todos los niveles y modalidades, de acuerdo con lo establecido en el artículo 16 de la Ley Orgánica de Educación y Que Posean El Respectivo Carnet Estudiantil Vigente, Expedido Por El Plantel Donde Cursan Estudios”.

Del mismo modo manifestaron los accionantes, que en ese sentido FONTUR ha pretendido establecer el (BDP) Bono Directo Personalizado como si dicha modalidad resultara ser el pasaje preferencial estudiantil en su esencia y no distingue que el boleto directo personalizado representa una de las tantas modalidades que se le pudieran ofrecer al beneficiario en aras de brindar facilidades, comodidades y seguridad. Por el contrario FONTUR ha demostrado incapacidad operativa de venta, solo cuenta con 16 centros de ventas distribuidas en 10 parroquias de las 32 existentes en el Distrito Metropolitano de Caracas, lo cual se traduce en la violación de los derechos fundamentales de la población estudiantil, que sufre los tratos inhumanos al tolerar interminables colas en horas de la madrugada, significando una pérdida de tiempo e inseguridad para los niños, niñas y adolescentes beneficiarios del pasaje estudiantil; que por otra parte, en aquellas Parroquias en las que se expende y se utiliza la modalidad del BDP, los transportistas se niegan a prestar el servicio a los niños, niñas y adolescentes que no posean el referido boleto, bajándolos de las unidades a través de violencia psíquica y en algunos casos empleando violencia física conducta que no se justifica, pero que asume el profesional del volante lo que va contra el mandato originario del Decreto Presidencial de no ser aceptado el carnet estudiantil como único requisito para tener derecho a acceder al pasaje preferencial estudiantil.

Ahora bien, en fecha 03 de julio de 2006, compareció el ciudadano Eduardo Valenzuela, en representación de la (FONTUR), quien opuso cuestiones previas conforme al artículo 346, ordinal 1° esto es, “falta de jurisdicción del juez” para conocer del asunto por parte de esta Sala. Asimismo, opuso la cuestión previa establecida en el artículo 346 del Código de Procedimiento Civil en su ordinal 1° concerniente a la “falta de competencia”, fundamentado en que, el Consejo Metropolitano de los derechos de los niños, las niñas y los adolescentes expuso en su petitorio contenido en el capítulo V.... sigue expresando el apoderado judicial de FONTUR , que tanto en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, en su artículo 259, como la corriente jurisprudencial, establece que en aquellos casos, donde se pudiesen ver afectados intereses que involucren actuaciones de la Administración Pública, éstos debe ser dirimidos ante la Jurisdicción Contencioso Administrativa, debido a que la pretensión del accionante y del tercero adhesivo no es más que la supresión, eliminación y anulación del beneficio del pasaje preferencial estudiantil, en su modalidad de subsidio directo o boleto directo personalizado, modalidad ésta cuyo origen está sostenido en la actuación de FONTUR por extensión de la aplicación del Decreto 520 dictado por el Ejecutivo Nacional, de fecha 06 de Enero de 1995.

III

Cuestión de Previo Pronunciamiento

Es importante ilustrar en relación al ejercicio de la Jurisdicción Contencioso Administrativa de los Tribunales de Protección del Niño y del Adolescente, y en ese sentido señala el artículo 259 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, lo siguiente:

El artículo 259 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, dispone: “La jurisdicción contencioso administrativa

corresponde al Tribunal Supremo de Justicia y a los demás tribunales que determine la ley. Los órganos de la jurisdicción contencioso administrativa son competentes para anular los actos administrativos generales o individuales contrarios a derecho, incluso por desviación de poder; condenar al pago de sumas de dinero y a la reparación de daños y perjuicios originados en responsabilidad de la Administración; conocer de reclamos por la prestación de servicios públicos y disponer lo necesario para el restablecimiento de las situaciones jurídicas subjetivas lesionadas por la actividad administrativa. ”

De allí que este fuero especial se encuentra investido para fungir de Tribunal Contencioso Administrativo si ello fuere el caso por cuanto fue dispuesto por la Ley, al establecer un procedimiento Contencioso-Administrativo ante los Tribunales de Protección para revisar, modificar y/o revocar las decisiones tomadas por los Consejos de Protección de Niños y Adolescentes como órganos integrantes del Sistema de Protección, de conformidad con el artículo 119 de la Ley Orgánica para la Protección del Niño y del Adolescente.

Sobre el particular hay que destacar, que la Ley Especial rompe el paradigma de atender y resolver los problemas sociales a través de tratamientos jurídicos y crea los órganos administrativos del Sistema de Protección antes referidos, con lo cual se persigue la desjudicialización de este Sistema, otorgándole a la población una atención directa, inmediata y mayor acceso a la solución de sus asuntos a través del gobierno local, sin que requieran la asistencia de un abogado y con la preparación suficiente para resolver de acuerdo a la Doctrina de la Protección Integral.

En la Ley vigente, se previó un diseño estructural del Sistema Integral de Protección de los Derechos e Intereses de los niños y de los adolescentes

conformado por dos grandes dimensiones o componentes a saber; la estructura administrativa y la estructura jurisdiccional.

La estructura administrativa, envuelve a los distintos órganos de la Administración Pública y al Estado como tal; está integrada principalmente por los Consejos de Derechos, ya sea de nivel municipal, regional y nacional, y los Consejos de Protección, estos únicamente de nivel local; al igual que también la conforman otros entes nacionales, estatales y municipales que tienen funciones dirigidas siempre a los derechos e intereses del niño y del adolescente, tales como las Defensorías, Entidades de atención, Centros de abrigo, el Ministerio Público, y los programas municipales, regionales o nacionales, entre otros.

La estructura judicial, está constituida por los tribunales que ejercen la función jurisdiccional en esta materia, tanto los de competencia en el área de protección, distribuidos en Salas de Juicio en primera instancia y las Cortes de Apelación que revisan las decisiones en segunda instancia, al igual que los jueces adscritos al Circuito especial con competencia en materia de responsabilidad penal del adolescente.

De acuerdo a esta distribución del sistema, y de la delimitación de cada una de las actividades que son asumidas directamente por los órganos administrativos de las funciones que son adjudicadas a los órganos judiciales, ubicamos específicamente en este rubro, a la acción de protección, ya que ésta sólo procede en el ámbito jurisdiccional para la tutela de derechos e intereses colectivos y difusos de niños y adolescentes, cuya resolución se encuentra dentro de las otorgadas a los jueces de protección para administrar justicia en esta materia especialísima.

IV

DE LA DECISION RECURRIDA

Cumplidos los trámites de ley en fecha 07 de Mayo de 2006, la Sala de Juicio Nro. VIII dictó decisión que legitima para interponer la Acción de Protección por auto de fecha 07 de Febrero de 2006, cuyo contenido es el siguiente:

“omissis... se declara competente para conocer la presente Acción de Protección incoada por los abogados Felix Omar Hernandez Y Oswaldo Emilio Nuñez (...) como resultado de lo anterior SIN LUGAR las Cuestiones Previas conforme al artículo 346, ordinal 1°, esto es, “falta de jurisdicción del juez” y la “falta de competencia”, opuestas por el ciudadano Eduardo Valenzuela (...)”

En este sentido, el apoderado judicial de la parte demandada, mediante diligencia suscrita en fecha 10 de Octubre de 2006, expuso lo siguiente:

“ (...)Vista la sentencia de fecha 3 de Octubre 2006 (...) que declaró Sin Lugar las cuestiones Previas. Esta representación (...) Anuncio Que Impugno la Referida Sentencia del 3 de Octubre 2006 mediante la presente solicitud de regulación de la jurisdicción; Igualmente (sic) (...) Impugno la referida sentencia (...) mediante el anuncio de la correspondiente solicitud de regulación de competencia (...)”

V

MOTIVACIONES PARA DECIDIR

Ahora bien, hechas tales consideraciones, esta Corte Superior Segunda observa lo siguiente: vemos que la presente trata de una acción de protección interpuesta por los abogados Felix Omar Hernandez y Oswaldo Emilio Nuñez, donde el ciudadano Eduardo Valenzuela, quien es apoderado judicial de (FONTUR), en su oportunidad legal opuso la

Cuestión Previa contenida en el ordinal 1° del artículo 346, es decir, la Falta de Jurisdicción del Juez y la Falta de Competencia.

Al respecto, señala el artículo 346 lo siguiente:

Artículo 346: Dentro el lapso fijado para la contestación de la demanda, podrá el demandado en vez de contestarla promover las siguientes cuestiones previas:

1° La falta de jurisdicción del Juez, o la incompetencia de éste, o la litispendencia, o que el asunto deba acumularse a otro proceso por razones de accesoriedad, de conexión o de continencia”. Sobre el particular, existen profundas diferencias las cuales han sido estudiadas por doctrinarios cuyas opiniones se encuentran sentadas en las Memorias del Congreso Latinoamericano de Derecho Procesal, editado en Mérida en el año 2002, cuya doctrina en cuestión establecida por el Dr. Paolo Longo dice lo siguiente:

Relaciones Conceptuales Entre Jurisdicción y Competencia: Una primera afirmación, producto de un lógico razonamiento, permite expresar que la jurisdicción precede a la competencia. Claramente puede afirmarse que primero debe estar dotado el órgano estatal del poder jurisdiccional, para luego considerarse competente a fin de decidir las peticiones y defensas que las partes han sometido a su conocimiento. No se concibe que una autoridad, sin ser depositaria de la delegación del poder jurisdiccional del Estado, pueda ejercerla a través de las competencias, ya que éstas, las competencias, suponen que el órgano éste investido de jurisdicción. Por tanto puede señalarse que la jurisdicción es un presupuesto indispensable de la competencia, mientras que ésta última, respecto de la jurisdicción, no es sino un atributo esencial para que esta última pueda expresarse en su vocación decisoria, dentro del proceso, con eficacia y validez. No pocos autores han señalado que la competencia es la medida de la

jurisdicción, esto significa que determinada competencia posibilita el ejercicio de la jurisdicción hasta cierto límite, de la misma forma que otro tipo de competencia pudiera extender el ejercicio de la jurisdicción hasta otro punto, y así según cada particular tipo de competencia. La competencia puede ser entendida como aquella facultad que tiene legalmente conferida un determinado órgano jurisdiccional, y no otro, de decidir, para luego ejecutar, un asunto concreto que por razones de materia, territorio, cuantía o por asignación expresa de la ley, le ha sido sometido a su autoridad. Esta noción es útil para observar el doble componente que esencialmente distingue al concepto “competencia”; en efecto así como ésta permite asignar la decisión de mérito de determinado asunto a un juez que por mandato expreso de la Ley tiene asignada la facultad decisoria, esa atribución positiva de someter a la autoridad de un juez en particular la controversia postulada, al mismo tiempo genera la obligatoria aptitud negativa, en todos los demás órganos judiciales de no conocer (y por su puesto decidir) el mismo asunto.

En efecto, la consecuencia que se produce con la solución de un conflicto de competencia, solo puede dar lugar a la siguiente alternativa: si se afirma la competencia del juez que venía conociendo de la causa, éste permanece ejerciendo su atribución cognitiva sobre el asunto; mientras que si se niega su competencia, la causa se traslada al conocimiento del juez que resulte ser el competente; como se denota, el proceso no sufre alteración, ni menoscabo, por la disputa sobre la competencia y los actos cumplidos ante el juez incompetente, salvo el caso de la sentencia definitiva, son válidos.

Dejando sentada la posición acerca de la impropiedad del término “falta de jurisdicción” y de lo inadecuado de considerarla un problema referido al órgano judicial, convéngase que, en lo sucesivo, cuando se mencione el término “falta de jurisdicción” se está utilizando el mismo referente de la

mayoría doctrinaria, pero para indicar un referido distinto, el de la incompetencia universal de todos los órganos dotados del poder jurisdiccional. Ahora bien, volviendo a las relaciones entre jurisdicción y competencia, entendidas como presupuestos del proceso, debe precisarse que la consecuencia que se produce con la solución de un conflicto de jurisdicción, solo puede dar lugar a la siguiente alternativa; si se la afirma en el juez que venía conociendo de la causa, éste permanece frente al juicio y el proceso sigue su curso; mientras que, si se niega la jurisdicción, la causa se extingue y sus actos son radicalmente nulos. Nótese que en el evento de declararse la “falta de jurisdicción” no se traslada al conocimiento de la causa a juez extranjero, o al órgano administrativo no jurisdiccional al que le correspondería conocer; simplemente se extingue el proceso, se hacen nulos los actos cumplidos y el interesado deberá reiniciar el juicio ante quien competa, sea el juez de otra nación, sea el órgano de la administración pública no jurisdiccional del mismo Estado. Tamaña diferencia con la solución de un problema de competencia, cuyo efecto es remisivo o afirmativo sobre la aptitud de decidir; efectivamente así se confirma la aptitud cognitiva del juez, éste, sigue conociendo de la causa; pero por el contrario, si se declara la incompetencia del juez de la causa el proceso será remitido al tribunal que resulte ser competente, con la particularidad de que sus actos son válidos, firmes e inquebrantables, siempre que sean anteriores a la sentencia definitiva. Como se denota, de las diferencias acotadas se desprende que puede haber defecto de competencia con que exista falta de jurisdicción, pero con carencia de jurisdicción nunca existirá competencia”.

Asimismo, señala el Diccionario Jurídico Venelex, en su pag., 258 lo que a continuación se transcribe, cuyo contenido esta Superioridad considera necesario traer al presente fallo:

“Por otra parte la competencia, específicamente en el campo del derecho procesal civil, se encuentra íntimamente vinculada al estudio de la jurisdicción, institución ésta que con la acción y el proceso constituyen la trilogía estructural básica de la ciencia del proceso civil, conceptos todos que en la experiencia jurídica están estrechamente unidos de forma inescindible, dice el profesor Podett, citado por Ameba. Conviene no confundir la Jurisdicción con la competencia. Aquella comprende el género y ésta la especie. Se han dado múltiples definiciones de la competencia. Anotamos algunas:

Es la capacidad del órgano del estado para ejercer la función jurisdiccional “. Lescano. Es la aptitud del juez para ejercer su jurisdicción en un caso determinado. Alsina. Nosotros preferimos seguir el criterio de sistematización que considera la competencia como una medida de la jurisdicción y no como la capacidad del juez para ejercer dicha función, porque la facultad de este funcionario de ejercer válidamente en concreto la función jurisdiccional, depende no de su aptitud personal sino de la esfera de poderes y atribuciones que objetivamente asigna la Ley al Tribunal, y este sentido parece más propio hablar de límites de la función y no de capacidad del Juez para ejercerla”.

En este mismo contexto sigue exponiendo la doctrina, con ponencia del Dr. Ricardo Henríquez La Roche. Código de Procedimiento Civil, Tomo I, 2da. edición, pág. 279 lo siguiente:

"(...) la Jurisdicción es la función pública, realizada por los órganos competentes del Estado, en virtud de la cual se administra justicia con el objeto de dirimir conflictos y controversias de relevancia jurídica mediante decisiones con autoridad de cosa juzgada; la competencia es la medida de esa jurisdicción asignada a los órganos jurisdiccionales del Estado de manera específica atendiendo a criterios de materia, cuantía y territorio.

Por tanto, al tratarse de figuras distintas el legislador otorgó a cada una de ellas diferente tramitación en caso de ser cuestionadas durante el proceso. La regulación de jurisdicción suspende la causa y requiere la remisión de las actas originales a esta Sala Político-Administrativa; la regulación de la competencia, por su parte, somete el conocimiento de la solicitud al Tribunal Superior de la circunscripción del Juez cuya competencia se cuestiona, pero no suspende el curso del proceso sino hasta el momento de decidir sobre el fondo de la causa mientras se emita el fallo que regule la competencia...”.

En este sentido, en la presente causa surge manifiestamente de lo supra transcrito, que el problema planteado ha sido incorrectamente calificado como de jurisdicción cuando en realidad se ha discutido y dilucidado la competencia por la materia del Tribunal de la causa para conocer del asunto de autos. En esta vertiente, la Sala Político-Administrativa, según sentencia de fecha 13 de abril de 2000, con ponencia del Magistrado Carlos Escarrá Malave, sentencia Nº 00798, cuyo criterio dejó claramente establecido, que no pueden plantearse en forma simultánea y concurrente una denuncia de falta de jurisdicción con una falta de competencia, por cuanto el planteamiento de incompetencia conlleva necesariamente a una afirmación de la jurisdicción de los Tribunales Venezolanos, cuyo criterio es acogido íntegramente por esta Alzada, por lo que al señalar el apoderado de la parte demandada que “estos deben ser dirimidos por ante la Jurisdicción Contenciosa Administrativa”, tal como se desprende del folio nueve (09) del presente asunto, observamos pues que efectivamente existe la errónea calificación de la solicitud, ya que en este caso corresponde es la solicitud de la regulación de competencia; y así se establece.-

Ahora bien, en el presente asunto en cuanto a la competencia en materia de Protección hay que destacar que el artículo 279 de la Ley Orgánica para la Protección del Niño y del Adolescente prevé lo siguiente:

Artículo 279. Competencia. Es competente para conocer de la acción de protección el Tribunal de Protección del Niño y del Adolescente del territorio donde tenga o haya tenido lugar el acto o la omisión, constitutivos de la amenaza o violación. Contra la decisión del juez se admite recurso de apelación que será conocido por la respectiva Corte Superior.”. (Resaltado de esta Alzada)

La acción de Protección, según el legislador es “un recurso judicial contra hechos, actos u omisiones de particulares, órganos o instituciones públicas o privadas que amenacen o violen derechos colectivos o difusos del niño y del adolescente”; se trata de una figura jurídico procesal con un régimen especial y de naturaleza fundamentalmente garantista; su definición legal está contenida en la disposición normativa del artículo 276 de la Ley Orgánica para la Protección del Niño y del Adolescente y la normativa subsiguiente de la misma que la desarrollan. Sin embargo, de la práctica se derivan algunas situaciones que invitan a establecer una revisión de este aspecto, lo cual es imposible de realizar si no se visualiza tal institución en su contexto.

Es ineludible señalar, que la acción de protección es un recurso que puede ser ejercido bien sea por el Ministerio Público, por el Consejo de Derechos, o por las organizaciones legalmente constituidas, que puede ser ejercida contra hechos, actos u omisiones de particulares, órganos o instituciones públicas o privadas que amenacen o violen derechos colectivos o difusos del niño y del adolescente, tal como lo dispone el artículo 276 de la Ley Orgánica para la Protección del Niño y del Adolescente. Asimismo, el artículo 173 de la Ley especial que rige la

materia establece, que corresponde a los Tribunales de Protección el ejercicio de la Jurisdicción, para la resolución de los asuntos sometidos a su decisión, lo que nos conduce indefectiblemente a declarar la competencia del Tribunal de Protección del Niño y del Adolescente para conocer la acción de protección incoada por los ciudadanos Felix Omar Hernández Ramírez y Oswaldo Emilio Nuñez, en su carácter de apoderados judiciales del Consejo Metropolitano de Derecho de los Niños, Niñas y Adolescentes, y como consecuencia de ello, encontrándose presentes y así haberse analizado elementos atributivos de competencia a la Sala de Juicio N° VIII para conocer de la Acción de Protección interpuesta por el Consejo Metropolitano de Derechos de los Niños, las Niñas y los Adolescentes., y así se decide.-

VI

DISPOSITIVA

En mérito de las anteriores consideraciones esta Corte Superior Segunda del Circuito Judicial de Protección del Niño y del Adolescente de la Circunscripción Judicial del Área Metropolitana de Caracas y Nacional de Adopción Internacional, administrando justicia en nombre de la República Bolivariana de Venezuela y por Autoridad de la Ley, declara:

PRIMERO: COMPETENTE a la Sala de Juicio N° VIII de este Circuito Judicial de Protección del Niño y del Adolescente para conocer de la acción de protección interpuesta por el Consejo Metropolitano de Derechos de los Niños las Niñas y los Adolescentes.

SEGUNDO: Como consecuencia de la anterior declaratoria se CONFIRMA, la decisión dictada por el a quo en fecha 03 de Octubre de 2006 en cuanto a la afirmación de su competencia para conocer del presente asunto, pero se revoca lo atinente a su declaratoria sin lugar de

la cuestión previa de falta de jurisdicción, en consecuencia, queda modificado el fallo apelado en los términos anteriores.⁵⁸

En el presente caso se puede observar que la corte superior modifica la sentencia de que la acción de protección presentado el Consejo Metropolitano de Derechos de los Niños, las Niñas y los Adolescentes en lo atinente a su declaratoria de sin lugar, que dando modificados el fallo apelado; donde seguridad jurídica a los niñas, niños y adolescentes haciendo prevalecer el interés superior del particular donde FONTUR respete el decreto presidencial donde manifiesta que para ser beneficiado del pasaje estudiantil debe ser estudiante del Estado de Venezuela y poseer el carnet estudiantil expedido por el Ministerio de Educación el cual se presentará a la hora de pagar el pasaje.

2.2.3. Legislación

Conjunto de normas de un país, el mismo que están acorde a la realidad nacional de cada nación, son emitidos por autoridad competente (en Ecuador la Asamblea Nacional Es el Organismo encargado de aprobar las Leyes), En un Estado Constitucional de Derecho y Justicia como es el de nuestro país los cuerpos legales deben estar en armonía de la Constitución, de no ser así corren el riesgo de que las declaren inconstitucional por lo que no tendrían ningún valor jurídico y por ende no podrían ser aplicados en ningún caso.

2.2.3.1. Constitución de la República del Ecuador.⁵⁹

Es el marco Legal por el cual esta normado el funcionamiento del Estado, en este cuerpo legal se detallara los derechos de las personas y la

⁵⁸ Obtenida en la página web: <http://caracas.tsj.gov.ve/decisiones/2007/mayo/2094-10-AP51R2006018473-AZ522007000049.html>

⁵⁹ Constitución de la Republica del Ecuador 2008.

responsabilidad que tiene el Estado con cada uno de ellas y en especial los grupos prioritarios.

En el Art. 3.- establece que son deberes primordiales del Estado: “1. Garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales, en particular la educación, la salud, la alimentación, la seguridad social y el agua para sus habitantes”.⁶⁰

Los poderes públicos tienen un deber especial de protección de los derechos fundamentales de las personas; realizando actuaciones positivas que la constitución o las leyes le atribuyen para la protección de los derechos fundamentales.

Mientras el Art. 11 manifiesta el ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios:

(...) 2. Todas las personas son iguales y gozaran de los mismos derechos, deberes y oportunidades.

Nadie podrá ser discriminado por razones de etnia, lugar de nacimiento, edad, sexo, identidad de género, identidad cultural, estado civil, idioma, religión, ideología, filiación política, pasado judicial, condición socio-económica, condición migratoria, orientación sexual, estado de salud, portar VIH, discapacidad, diferencia física; ni por cualquier otra distinción, personal o colectiva, temporal o permanente, que tenga por objeto o resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos. La ley sancionará toda forma de discriminación.

⁶⁰ Constitución de la Republica del Ecuador 2008 Art. 3

El Estado adoptará medidas de acción afirmativa que promuevan la igualdad real en favor de los titulares de derechos que se encuentren en situación de desigualdad.⁶¹

Nos encontramos frente a un derecho exacto que no consiste en la facultad de las personas para exigir un trato igual a los demás, si no hacer tratados de igual modo a quienes se encuentran en una idéntica situación⁶²; es decir que la ley debe ser aplicado por igual a todos los que se encuentran en situación descrita en el supuesto de la norma.

El ámbito educativo esta normado en el “Art. 28.- La educación responderá al interés público y no estará al servicio de intereses individuales y corporativos. Se garantizará el acceso universal, permanencia, movilidad y egreso sin discriminación alguna y la obligatoriedad en el nivel inicial, básico y bachillerato o su equivalente.”⁶³

La educación es un derecho inherente a las personas consiste en la facultad de adquirirlo o transmitir información, conocimientos y valores a efecto de habilitar a las personas para sus acciones y relaciones existenciales y coexistenciales; con la finalidad de ser una guía, dirección u orientación para el desarrollo integral de la persona.

El Art. 66.-Se reconoce y garantizará a las personas:

“2. El derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, descanso y ocio, cultura física, vestido, seguridad social y otros servicios sociales necesarios.”⁶⁴

⁶¹ Constitución de la Republica del Ecuador 2008 Art. 11 núm. 2

⁶² CHANAME ORBE Raúl, 2010, Diccionario de Derecho Constitucional, pg., 200

⁶³ Constitución de la República del Ecuador Art. 28.

⁶⁴ Constitución de la República del Ecuador Art. 66

El derecho a la vida hoy en día no puede entenderse tan solo como un límite de ejercicio del poder, sino fundamentalmente como un objetivo que guía las actuaciones positivas del Estado; pues el mismo está comprometido a invertir los recursos indispensables para desarrollar las tareas necesarias que le permitan cumplir con el encargo social de garantizar el derecho a la vida.

El Art. 347⁶⁵ menciona que será responsabilidad del Estado:

(...) “3. Garantizar modalidades formales y no formales de educación.”

El Estado al estar cumpliendo con esta garantía constitucional, pues en nuestro país la cumple a cabalidad es por ello que existen estudiantes de modalidades; presencial, semi-presencial y a distancia lo que implica que todos los días (lunes a domingo) haya estudiantes asistiendo a centros educativos

El transporte público en la Constitución de la República del Ecuador, en el Art. 394, (...) El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.

El Estado al momento de normar los diferentes actos para su normal desenvolvimiento debe tener en cuenta que las acciones a realizarse deben estar acorde al marco Constitucional.

2.2.3.2. Tratados y Convenios Internacionales

Los Tratado y Convenio internacionales son actos diferentes, pero persiguen el mismo fin, debido a que el tratado es un instrumento privilegiado e inherente de las relaciones internacionales. Se ponen frente a la costumbre un factor de seguridad. Las obligaciones se expresan por las partes de una forma muy precisa; y Acuerdo o Convenio

⁶⁵ Constitución de la República del Ecuador, 2008, Art. 394.

internacional: Cuando se unen las opiniones o puntos de vista de sujetos de orden jurídico internacional, sobre cuestiones o problemas que surgen en sus relaciones internacionales se crean los acuerdos internacionales.

“En Declaración Universal de Derechos Humanos en el Art. 7 manifiesta, todos son iguales ante la ley y tienen, sin distinción, derecho a igual protección de la ley. Todos tienen derecho a igual protección contra toda discriminación que infrinja esta Declaración y contra toda provocación a tal discriminación.”⁶⁶ La Ley debe proteger y ayudar a todas las personas de la misma forma a todos por igual, respetando todos sus derechos reconocidos por los instrumentos internacionales y leyes de cada uno de los Estados.

La Convenio Americano de Derechos Humanos de San José, Costa Rica de 1969,⁶⁷

El Artículo 1 en los numerales 1 y dos establecen; “1. Los Estados Partes en esta Convención se comprometen a respetar los derechos y libertades reconocidos en ella y a garantizar su libre y pleno ejercicio a toda persona que esté sujeta a su jurisdicción, sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social., y 2. Para los efectos de esta Convención, persona es todo ser humano.” Los países que forman parte están obligación de respetar los derechos de las personas con equidad y sin discriminar.

El Artículo 2 del mismo cuerpo legal se refiere a que el estado deber de adoptar disposiciones de derecho interno para garantizar el pleno gozo de

⁶⁶ Declaración Universal de Derechos Humanos, Adoptada y proclamada por la Asamblea General en su resolución 217 A (III), de 10 de diciembre de 1948, Art. 7.

⁶⁷ La Convenio Americano de Derechos Humanos, San José de Costa Rica, 1969, Arts. 1, 2.

derechos reconocidos. “Si el ejercicio de los derechos y libertades mencionados en el artículo 1 no estuviere ya garantizado por disposiciones legislativas o de otro carácter, los Estados Partes se comprometen a adoptar, con arreglo a sus procedimientos constitucionales y a las disposiciones de esta Convención, las medidas legislativas o de otro carácter que fueren necesarias para hacer efectivos tales derechos y libertades.”

En cuanto el artículo 24 refuerza e insiste que todos somos iguales ante la Ley al señalar que “Todas las personas son iguales ante la ley. En consecuencia, tienen derecho, sin discriminación, a igual protección de la ley.”⁶⁸

En la Declaración y Programa de Acción de Viena, Adoptada en la Conferencia Mundial de Derechos Humanos en Viena, Austria, 25 de junio de 1993,⁶⁹ en el numeral 19.- manifiesta “Considerando la importancia de las actividades de promoción y protección de los derechos de las personas pertenecientes a minorías y la contribución de esas actividades a la estabilidad política y social de los Estados en que viven esas personas.

La Conferencia Mundial de Derechos Humanos reafirma la obligación de los Estados de velar por que las personas pertenecientes a minorías puedan ejercer plena y eficazmente todos los derechos humanos y las libertades fundamentales sin discriminación alguna y en condiciones de total igualdad ante la ley, de conformidad con la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas Pertenecientes a Minorías Nacionales o Étnicas, Religiosas y Lingüísticas.

⁶⁸ La Convenio Americano de Derechos Humanos, San José de Costa Rica, 1969, Art. 24

⁶⁹ En la Declaración y Programa de Acción de Viena, Adoptada en la Conferencia Mundial de Derechos Humanos en Viena, Austria, 25 de junio de 1993, Numeral 19.

Las personas pertenecientes a minorías tienen derecho a su propia cultura, a profesar y practicar su religión y a emplear su propio idioma en público y en privado, con toda libertad y sin injerencia ni discriminación alguna.” Resaltando que es importante que los Estados promuevan y protejan los derechos humanos sobre todo a las personas que representan a las minorías, en igualdad de condiciones.

El Pacto Internacional De Derechos Civiles Y Políticos establece que artículo 24.- 1. “Todo niño tiene derecho, sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, origen nacional o social, posición económica o nacimiento, a las medidas de protección que su condición de menor requiere, tanto por parte de su familia como de la sociedad y del Estado.” Y en el Artículo 26 se ratifica cuando dice “Todas las personas son iguales ante la ley y tienen derecho sin discriminación a igual protección de la ley. A este respecto, la ley prohibirá toda discriminación y garantizará a todas las personas protección igual y efectiva contra cualquier discriminación por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social.”⁷⁰ Protegiendo así a todos por igual en el caso de los niños es responsabilidad compartida Estado, sociedad y familia.

La Convención Sobre Los Derechos del Niño establece que Artículo 1.- Para los efectos de la presente Convención, se entiende por niño todo ser humano menor de dieciocho años de edad, salvo que, en virtud de la ley que le sea aplicable, haya alcanzado antes la mayoría de edad. Mientras que el del mismo convenio comprometen a los Estados a proteger cuando señalan que “artículo 2.- 1. Los Estados Partes respetarán los derechos enunciados en la presente Convención y asegurarán su

⁷⁰ Pacto Internacional De Derechos Civiles Y Políticos, Art. 24 y 26.

aplicación a cada niño sujeto a su jurisdicción, sin distinción alguna, independientemente de la raza, el color, el sexo, el idioma, la religión, la opinión política o de otra índole, el origen nacional, étnico o social, la posición económica, los impedimentos físicos, el nacimiento o cualquier otra condición del niño, de sus padres o de sus representantes legales”.⁷¹

2. “Los Estados Partes tomarán todas las medidas apropiadas para garantizar que el niño se vea protegido contra toda forma de discriminación o castigo por causa de la condición, las actividades, las opiniones expresadas o las creencias de sus padres, o sus tutores o de sus familiares.”⁷²

Aclaración que para el presente convenio se entiendo como niño a la persona que aún no ha cumplido los 18 años, que los Estados protejan contra toda forma de discriminación a todas las personas pero en especial a las niñas, niños y adolescentes por pertenecer a un sector de atención prioritaria por parte del Estado y la sociedad en general debe ser actores principales en precautelar los derechos fundamentales que te asisten a estas personas.

2.2.3.3. Ley Orgánica de Educación Intercultural del Ecuador.

De este cuerpo legal nos centraremos en lo que establece lo referente a la obligación que tiene el Estado, en proporcionar todas las facilidades para que la educación sea de primer nivel en comparación con el resto de países del mundo garantizando la equidad entre las modalidades de estudio de aprendizaje que existe en nuestro país; y, tomando en cuenta que todas y todos los estudiantes sin importa la modalidad de estudia tienen los mismos derechos reconocidos en nuestra constitución.

⁷¹ La Convención Sobre Los Derechos del Niño, Art. 2, núm. 1

⁷² Convención Sobre los Derechos del Niño, Arts. 1 y 2.

En el Art. 5 dice “El Estado tiene la obligación ineludible e inexcusable de garantizar el derecho a la educación, a los habitantes del territorio ecuatoriano y su acceso universal a lo largo de la vida, para lo cual generará las condiciones que garanticen la igualdad de oportunidades para acceder, permanecer, movilizarse y egresar de los servicios educativos. El Estado ejerce la rectoría sobre el Sistema Educativo a través de la Autoridad Nacional de Educación de conformidad con la Constitución de la República y la Ley.”⁷³

La educación es un derecho humano y un deber social fundamental, democrático y obligatorio; El Estado lo asume como función indeclinable y está obligado a invertir en todos sus niveles y modalidades. La educación se sustenta en el respeto a todas las corrientes del pensamiento, con la finalidad de desarrollar el potencial creativo de cada ser humano y el pleno ejercicio de su personalidad ante la sociedad.

El art. 6.- Obligaciones.- “La principal obligación del Estado es el cumplimiento pleno, permanente y progresivo de los derechos y garantías constitucionales en materia educativa, y de los principios y fines establecidos en esta Ley. El Estado tiene las siguientes obligaciones adicionales:

a.- Garantizar, bajo los principios de equidad, igualdad, no discriminación y libertad, que todas las personas tengan acceso a la educación pública de calidad y cercanía;

El Estado está obligado a cumplir con las garantías constitucionales en materia educativas bajo los principios de equidad igualdad, no discriminación y libertan, con los diversos tipos de modalidades.

⁷³ Ley Orgánica de Educación Intercultural, Art. 5

u.- Garantizar a las ciudadanas y los ciudadanos una educación para la vida mediante modalidades formales y no formales de educación.”⁷⁴

Las modalidades de estudios permiten que todas las personas tengamos acceso a la educación de acuerdo a nuestras posibilidades debido que no todos estamos en capacidad de estudiar en el régimen presencial.

Art. 46.- de detallan las Modalidades del Sistema Nacional de Educación.- El Sistema Nacional de Educación tiene tres modalidades:

Modalidad de educación presencial.- La educación presencial se rige por el cumplimiento de normas de asistencia regular al establecimiento educativo durante el año lectivo, cuya duración es de doscientos días laborables de régimen escolar; en jornada matutina, vespertina y/o nocturna;

Modalidad de educación semipresencial.- Es la que no exige asistencia regular al establecimiento educativo y requiere de un trabajo estudiantil independiente con un requisito de acompañamiento presencial periódico. La modalidad semipresencial puede realizarse a través de internet o de otros medios de comunicación; y,

Modalidad a distancia.- Es la que propone un proceso autónomo de las y los estudiantes, con acompañamiento no presencial de una o un tutor o guía y de instrumentos pedagógicos de apoyo. La modalidad a distancia puede realizarse a través de internet o de otros medios de comunicación. La Autoridad Nacional de Educación incorporará una oferta educativa que garantice la implementación de esta modalidad a través de un programa de Educación para adultos de ejecución en los países de acogida de ecuatorianos y ecuatorianas en el exterior. Se considerarán las mayores

⁷⁴ Ley orgánica de Educación Intercultural, 2011, Arts. 6.

facilidades posibles para la inclusión de personas en movilidad y mecanismos ágiles de acreditación de estudios.⁷⁵

Las modalidades establecidas por esta ley son tres la una formal y las dos restantes no formales, siguiendo lineamientos generales del sistema de educación mundial, ofreciendo la posibilidad de personalizar los procesos de enseñanza aprendizaje; al tiempo de promover la formación de habilidades para el trabajo independiente y auto responsable dando protagonismo a su formación; La eficiencia del modelo de educación a distancia se sustenta en la exigencia académica y su sistema de evaluación presencial.

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

La presente Ley tiene por las reglas la prestación del servicio de transporte público por lo que en el Art 1 manifiesta, esta “Ley tiene por objeto la organización, planificación, regulación y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para dar seguridad 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”.⁷⁶

En el Art 2.- “La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: derecho a la vida, lucha contra la corrupción, mejora de la calidad de vida del ciudadano y preservación del medio ambiente...”⁷⁷

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,

⁷⁵ Ley Orgánica de Educación Intercultural. 2011, Art. 24.

⁷⁶ La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2011,art. 1

⁷⁷ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2011, Art. 2.

atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

De igual manera, en el Art 3, “El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, controlando que sus tarifas sean socialmente justas.”⁷⁸

El servicio de transporte público representa una de las mayores necesidades de la economía, además de ser uno de los motores que impulsa su desarrollo comunica y moviliza a las personas, cargas y en general a todos los recursos.

Art. 47.- “El transporte terrestre de personas o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas.”⁷⁹

El transporte público su principal importancia radica en relacionar las personas entre sí, permitiendo acceder a sus respectivos lugares como es a los trabajadores en su trabajo, consumidores en los centros de comercio, estudiantes a los centros educativos, etc.; dinamizando así la economía y el desarrollo de un pueblo.

Art. 48.- “(Sustituido por el Art. 20 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- En el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley. Se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en la transportación pública en beneficio de niñas,

⁷⁸ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2011, Art. 3.

⁷⁹ Ídem, Art. 47.

niños y adolescentes, personas con discapacidad, adultas y adultos mayores de 65 años de edad. El reglamento a la presente Ley determinará el procedimiento para la aplicación de tarifas.”⁸⁰

Todas las operadoras de transporte público en sus distintos ámbitos tienen la obligatoriedad de otorgar el descuento del 50% en todo el transporte.

El Art. 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, 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.”⁸¹ En todo servicio público prevalece el interés superior del niño sobre el particular.

El Art. 55.- “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.”⁸²

Al ser considerado un sector estratégico el transporte público el Estado debe prestar todas las facilidades para su infraestructura y equipamiento, para al momentos de otorgar los permisos de operaciones lo realicen con la certeza de que los usuarios tengan todas la seguridad del caso.

⁸⁰ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2011, 48

⁸¹ Ídem, Art, 54

⁸² Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2011, Art. 55

El Art. 56.- “El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas.”⁸³

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.”

2.2.3.4. Reglamento General a la Ley Orgánica de educación Intercultural del Ecuador.

En el presente Reglamento analizaremos lo concerniente a las modalidades de cómo deben cumplirse y bajo que parámetros funcionan.

El Art. 24.- “Modalidad presencial. La educación presencial se rige por el cumplimiento de normas de asistencia regular al establecimiento educativo. Se somete a la normativa educativa sobre parámetros de edad, secuencia y continuidad de niveles, grados y cursos. También es aplicada en procesos de alfabetización, pos alfabetización y en programas de educación no escolarizada.”⁸⁴

Esta modalidad su principal característica es la de asistencia a los establecimientos educativos todos los días laborable es decir de lunes a viernes. Recibiendo clases de manera continua y directa de forma directa con su maestro, teniendo todas las facilidades para poder asimilar de manera exitosa los conocimientos.

⁸³ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2011, Art. 56

⁸⁴ Reglamento General a la Ley Orgánica de educación Intercultural. 2012. Art. 24

Art. 25.- “Modalidad semipresencial. Es la que no exige a los estudiantes asistir diariamente al establecimiento educativo. Requiere de un trabajo estudiantil independiente, a través de uno o más medios de comunicación, además de asistencia periódica a clases. La modalidad semipresencial se ofrece solamente a personas de quince años de edad o más.”⁸⁵

La modalidad de educación semipresencial debe cumplir con los mismos estándares y exigencia académica de la educación presencial. Con la desventaja que los estudiantes tienen poca asistencia a clases con un docente; lo que le obliga a esforzarse un poco más que los estudiantes regulares para poder alcanzar el mismo nivel de estudio debido a que eso lo exige la ley.

Art. 26.- “Modalidad a distancia. Es la que propone un proceso autónomo de aprendizaje de los estudiantes para el cumplimiento del currículo nacional, sin la asistencia presencial a clases y con el apoyo de un tutor o guía, y con instrumentos pedagógicos de apoyo, a través de cualquier medio de comunicación.”

La modalidad a distancia se oferta para personas mayores de edad y, únicamente en aquellos Circuitos donde no existiere cobertura pública presencial o semipresencial, para estudiantes de quince años de edad en adelante.

La modalidad de educación a distancia debe cumplir con los mismos estándares y exigencia académica de la educación presencial. Para la promoción de un grado o curso al siguiente, y para la obtención de certificados y títulos, los estudiantes que se educan mediante esta modalidad deben certificar haber adquirido los aprendizajes mínimos

⁸⁵ Reglamento General a la Ley Orgánica de educación Intercultural. 2012. Art. 25

requeridos del grado o curso en un examen nacional estandarizado, según la normativa que para el efecto emita el Nivel Central de la Autoridad Educativa Nacional.⁸⁶

Se caracteriza por seguir las líneas generales de los sistemas de educación, ofreciendo la posibilidad de personalizar los procesos de enseñanza-aprendizaje; donde el alumno es el protagonista de su formación. La eficacia del modelo de educación a distancia se sustenta en la exigencia académica y su sistema de evaluación presencial.

2.2.3.4.1. Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial del Ecuador.⁸⁷

En el presente reglamento establecen las condiciones para que las y los estudiantes puedan acceder a las tarifas diferenciales al establecer en el artículo 46.- “Tendrán derecho a las tarifas preferenciales:

1. Las personas con discapacidad que cuenten con el carné o registro del Consejo Nacional de Discapacidades, según el artículo 20 de la Ley sobre Discapacidades, pagarán una tarifa preferencial del 50% en el transporte terrestre, y el servicio prestado será en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa.

2. Los estudiantes de los niveles básicos y bachillerato que acrediten su condición mediante presentación del carné estudiantil otorgado por el Ministerio de Educación, pagarán una tarifa preferencial del 50% bajo las siguientes condiciones:

a) Que el servicio lo utilicen durante el periodo o duración del año escolar.

⁸⁶ Reglamento General de aplicación a la Ley Orgánica de Educación Intercultural 2011, Art. 26.

⁸⁷ Reglamento General para la Aplicación de la LOTTTSV, 2012.

b) Que lo utilicen de lunes a viernes.

c) Los días sábados, por situaciones especiales como desfiles cívicos, participaciones comunitarias, eventos académicos, culturales y deportivos estudiantiles, pagarán una tarifa preferencial del 50% en el transporte terrestre.”⁸⁸ El presente reglamento al establecer tarifas preferenciales al sector estudiantil con la condición de que pueden ser utilizadas de lunes a viernes, dejan de manera discriminatoria sin poder acceder a este beneficio a los estudiantes de las modalidades semi-presencial y a distancia, contra todos los principios constitucionales que les asiste y protege a estos estudiantes, como son el de la no discriminación, de la generalidad, igualdad, accesibilidad.

2.3. Derecho Comparado.

El derecho comparado lo utilizaremos para el estudio del ordenamiento jurídico del Ecuador, con otros países en cuanto al descuento o subsidio que otorgan a los estudiantes, estableciendo diferencias y semejanzas, para poder determinar las condiciones en las que le otorgan y requisito exigidos previo a la prestación de este servicio; como se clasifica a estudiantes de diferentes modalidades de estudio, jornada de estudio hasta que nivel de estudio puede hacer uso del mismo y hasta que limite.

2.3.1. Ecuador

Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.⁸⁹

Artículo 46.- “Tendrán derecho a las tarifas preferenciales:

2. Los estudiantes de los niveles básicos y bachillerato que acrediten su condición mediante presentación del carné estudiantil otorgado por el

⁸⁸ Reglamento General para la Aplicación de la LOTTSV, 2012, art. 46

⁸⁹ Ídem.

Ministerio de Educación, pagarán una tarifa preferencial del 50% bajo las siguientes condiciones:

- a) Que el servicio lo utilicen durante el periodo o duración del año escolar.
- b) Que lo utilicen de lunes a viernes.
- c) Los días sábados, por situaciones especiales como desfiles cívicos, participaciones comunitarias, eventos académicos, culturales y deportivos estudiantiles, pagarán una tarifa preferencial del 50% en el transporte terrestre.”⁹⁰ El presente reglamento al establecer tarifas preferenciales al sector estudiantil con la condición de que pueden ser utilizadas de lunes a viernes, dejan de manera discriminatoria sin poder acceder a este beneficio a los estudiantes de las modalidades semi-presencial y a distancia, contra todos los principios constitucionales que les asiste y protege a estos estudiantes, como son el de la no discriminación, de la generalidad, igualdad, accesibilidad.

En nuestro país lo llamamos tarifas preferenciales, las cuales el Estado asume el costo del subsidio mediante bonos destinados a los transportistas; este subsidio son destinados para estudiantes de preprimaria, primaria y secundaria, mediante la presentación del carnet estudiantil, solo los días comprendidos entre lunes a viernes.

2.3.2. Argentina

Ley N° 23.673,⁹¹ Sancionada: Junio 7 de 1989 y Promulgada: Junio 23 de 1989.

Artículo 1.- Créase en la Capital Federal, Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e islas del Atlántico Sur, y todo otro ámbito de jurisdicción nacional, el boleto para estudiantes de enseñanza media

⁹⁰ Reglamento General para la Aplicación de la LOTTSV, 2012, art. 46

⁹¹Extraído de la página web. <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/75/texact.htm>

terciaria no universitaria, que asisten a instituciones y/o colegios públicos y/o instituciones privadas que perciban aporte estatal.

(Artículo sustituido por art. 1 de la Ley N°23.805 B.O.18/09/1990)

Art. 2.- El valor de dicho boleto será de hasta el cincuenta por ciento (50 %), del valor del boleto mínimo vigente para los servicios de transporte público de pasajeros por automotor en el ámbito de la Capital Federal.

Art. 3.- Deberán ajustarse a lo dispuesto en la presente las empresas de transporte automotor o ferroviario de Jurisdicción nacional, en sus modalidades urbanas y suburbanas.

El boleto estudiantil en Argentina es para todos los estudiantes de enseñanza media que asistan a instituciones públicas y privadas, el costo es de 50% del valor mínimo vigente, en el transporte automotor o ferrocarril sea esta urbana o sub-urbana. Para ser beneficiado se requiere un certificado del establecimiento de estudio con los horarios de asistencia a clases y una foto tamaño carnet, este lo podrá utilizar cada vez que viaje a clases.⁹²

En comparación con la de nuestro país todos los estudiantes tiene acceso a este beneficio porque consta en el certificados del establecimiento educativo el horario de asistencia a clases con lo que garantizan el acceso a todos sin discriminación alguna.

2.3.3. Venezuela

El Decreto N° 520, de 04 de enero de 1995⁹³ establece que:

⁹² Extraído de la pagina web de la Ciudad de Buenos Aires, <http://www.buenosaires.gob.ar/tramites/boleto-estudiantil>.

⁹³ Gaceta Oficial N° 35.626, del 06 de enero 1995, pág. 3

Art. 1.- El beneficio del Pasaje Preferencial Estudiantil, concebido a los estudiantes que utilizan el transporte público urbano y suburbano, en las modalidades de colectivos, por puestos y periféricos.

Art. 2.- El Pasaje Estudiantil, establecido mediante éste Decreto beneficia a todos los estudiantes que cursen estudios en Venezuela, en los planteles de todos los niveles y modalidades, de acuerdo a lo establecido en el artículo N° 16 de la Ley Orgánica de Educación y que posean el respectivo carnet estudiantil vigente, expedido por el plantel donde cursan estudios.

Art. 3.- Se faculta al Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), para que fije por Resolución el monto del Pasaje Preferencial Estudiantil, en las rutas urbanas y determine la forma de hacer efectivo el beneficio. La tarifa para el Pasaje Preferencial Estudiantil en las rutas suburbanas será la que establezcan las autoridades competentes, oídos a los estudiantes y los transportistas.

Resolución del Ministerio de Transporte y Comunicación N° 112, del 11 de septiembre de 1997 resuelve:⁹⁴

Art. 1.- Se fija para el pasaje preferencial estudiantil, un monto equivalente al 30 %, del valor de la tarifa vigentes en el en las rutas urbanas.

Art. 2.- Se fija para el pasaje preferencial estudiantil, un monto mínimo al 40% de la tarifa vigente en las rutas sub-urbanas.

El pasaje preferencial estudiantil en este país es para los estudiantes todos los niveles y modalidades que utilicen el transporte público urbano en un30% y sub-urbano 40%. Para garantizar la asistencia a clase debido a que es una obligación del estado.

⁹⁴ Gaceta Oficial N° 36287, del 09 de septiembre 1997, pág. 14.

2.3.4. Bolivia

Ley 13098 (jueves 22 de julio de 2010), establece;

Artículo 1.- Modificase el Artículo 1 de la Ley N° 10.328, que quedará redactado de la siguiente manera:

"Artículo 1.- Establece una reducción del cincuenta por ciento (50%) en la tarifa ordinaria del autotransporte de pasajeros, para los alumnos regulares del nivel secundario, terciario de grado y universitario, en el período correspondiente a los ciclos lectivos o desde el 1º de febrero hasta el 20 de diciembre de cada año, si aquellos no estuvieran determinados, exclusivamente para su traslado directo a los establecimientos educacionales desde su lugar de residencia y viceversa, en los servicios de transporte de pasajeros de jurisdicción provincial sujetos al régimen de las leyes Nos. 2.449 y 2.499."

Los Requisitos para ser beneficiado son;

Revestir carácter de alumno regular en un establecimiento educativo en la Provincia de Santa Fe, residir en una localidad distinta a la de dicho establecimiento, el lugar de residencia del alumno y el establecimiento educativo se encuentren dentro de los límites provinciales y encontrarse dentro del ciclo lectivo. Si no estuviese determinado se computará el plazo comprendido entre el 1º de febrero y el 20 de diciembre de cada año.⁹⁵

Este boleto es accesible para todos los estudiantes de los niveles secundario, terciario de grado y universitario, con lo que garantiza a los estudiantes acceder a los centros educativos.

⁹⁵ Medio Boleto Estudiantil, Instructivo, 2012, pág. 2

2.3.5. Chile

Decreto 20 de 01 de marzo 1982, actualizado 08 noviembre del 2007 establece;

Artículo 1.- Otorgase liberación o rebaja de tarifa en los pasajes de los servicios públicos de locomoción colectiva a los siguientes estudiantes de la enseñanza regular:

- a) Los que cursen estudios en los establecimientos educacionales subvencionados por el Estado regidos por el DFL 2 de Educación de 1998
- b) Los que cursen estudios en establecimientos educacionales regidos por el Decreto Ley 3166 de 1980.
- c) Los que cursen estudios en establecimientos educacionales no subvencionados por el Estado, en los términos del artículo 3° bis del presente decreto.

Artículo 2°.- El Ministerio de Educación es el único organismo autorizado para acreditar la calidad de estudiante regular de los niveles básico y medio a que se refiere el artículo 1° de este decreto, tanto en jornada diurna, vespertina como nocturna.

Artículo 3°. Para los efectos de este Decreto, se denomina Pase Escolar al documento que acredita la calidad de estudiante regular de enseñanza básica y media y permite el traslado de los alumnos en sus viajes realizados con motivo de estudio, en cualquiera de los medios de transporte público de pasajeros de la región, incluidos microbuses, taxi buses, trolebuses, y ferrocarriles de servicio metropolitano (Metro, Merval); tratándose de los ferrocarriles de servicio metropolitano, el pase escolar deberá llevar un sello especial, cuyas características establecerá por resolución el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, así

como la fecha a partir de la cual dicho sello será exigible. El Pase será exigible a los estudiantes de quinto año de enseñanza básica a cuarto año de enseñanza media.

Artículo 4°.- El Pase Escolar podrá ser de enseñanza básica o enseñanza media e indicará la jornada en la que se imparte la enseñanza, esto es, si ella es diurna, vespertina o nocturna y la modalidad de enseñanza.

El Pase Escolar regirá de lunes a domingo las 24 horas del día durante todo el año escolar. Los alumnos de la educación técnico profesional que deban realizar prácticas profesionales, según certifique el establecimiento al que pertenecen, podrán también hacer uso del beneficio durante los meses de verano, debiendo portar el certificado correspondiente.

Los pases que expiren en determinado año escolar podrán ser utilizados hasta el 31 de mayo del año siguiente a su expedición.⁹⁶

En Chile se le conoce como tarjeta nacional estudiantil y es administrado por la Junta Nacional de Auxilio Escolar y Becas, pueden ser utilizados por estudiantes de primaria, secundaria y universitarios todo el año lectivo las 24 horas del día asegurando que todos los estudiantes puedan acceder a este beneficio en igualdad de condiciones.

El transporte en general es un servicio que tiene características económicas singulares que hacen de la planificación y administración del mismo una tarea harto compleja y proclive a generar ineficiencias económicas y conflictos sociales y políticos. En el caso específico del transporte público estudiantil en los diversos países investigados sus leyes establecen que este beneficio es para todos los estudiantes no solo

⁹⁶ BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL DE CHILE, disponible en Pág. Web. <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=7640>.

del nivel secundario en la mayoría este alcance van también para los estudiantes universitario a diferencia de nuestro país que solo va hasta el nivel secundario con una excepción más que solo pueden ser utilizados por los estudiantes del lunes a viernes, con esto se comprueba una vez más que la reforma planteada en el presente trabajo de investigación es un acierto en beneficio lo los estudiantes de las modalidades no formales.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Determinación de los Métodos a utilizar

3.1.1. Método Científico

Se empleó en el proceso sistemático y organizado, con las diferentes técnicas de investigación y el procedimiento. Para el desarrollo del presente estudio se requirió de procedimientos para descubrir las condiciones en que se presenten hechos o sucesos específicos, caracterizados y generalmente por ser tentativo y verificable, de razonamiento riguroso y observación empírica.

Este método permitió diferenciar la investigación de la especulación, y el conocimiento científico (universal, necesario, sistemático y metódico), del vulgar (particular, contingente, asistemático y a metódico) para la realización del presente trabajo.

3.1.2. Analítico

Se empleó para analizar, interpretar y descomponer los datos recopilados en esta investigación objeto de estudio, de acuerdo a lo que indican las diferentes leyes del país.

Consistió en la comprobación de la realidad para observar las causas, la naturaleza y los efectos del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. En este caso se pudo conocer más del objeto de estudio respecto a la tarifa impuesta para el transporte de los estudiantes y sus consecuencias, con lo cual se consiguió explicar, comprender mejor su comportamiento y establecer nuevas teorías.

3.1.3. Estadístico

El método permitió obtener una secuencia de procedimientos para el manejo de los datos cualitativos y cuantitativos de la investigación de Campo. Dicho manejo de datos tuvo por propósito la comprobación de la hipótesis.

3.2. Diseño de la Investigación.

El estudio a realizarse es de tipo descriptivo, bibliográfico documental y de campo, tipos de investigación adecuados para el caso, con los cuales se procedió a la sistematización de la información.

3.2.1. Descriptiva

Llegue a conocer la situación, las costumbres y actitudes de los estudiantes de las modalidades semipresencial y a distancia que no acceden a las tarifas preferencial estudiantil identificando la problemática existente.

3.2.2. Bibliográfico documental

Se fundamentó en los libros relacionados a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial y su Reglamento General para la Aplicación, centrándose en el punto principal que es la tarifa preferencial en la transportación pública estudiantil.

3.2.3. De Campo

Se trató el problema por medio del contacto directo con la realidad social, a fin de obtener información verídica, de acuerdo con los objetivos planteados.

3.3. Población y Muestra.

Para obtener la información relacionada con lo que ocurre en torno a las tarifas preferenciales en la transportación pública estudiantil del nivel secundario en las modalidades semi-presencial y a distancia, los derechos constitucionales y lo que especifica el artículo 46 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el universo estuvo compuesto por una población de 420 personas que el sector estudiantes del nivel medio del cantón La Maná, del nivel secundario de las modalidades semi-presencial y a distancia, de igual manera, se consideró 30 profesionales del Derecho en libre ejercicio en el cantón La Maná y la entrevista se realizó a la Ing. Maritza Álava, Jefa del de la Agencia Nacional Transito del cantó La Mana y a un dirigente de la Transportación Publica del Cantón.

N= Tamaño necesario de la muestra.

Datos.

z = Nivel de confianza (95%)

N = Población (420)

P= Probabilidad que el evento ocurra (50%)

Q = Probabilidad que el evento no ocurra (50%)

E = Error máximo admisible± (5%)

n= Tamaño de muestra ...?

$$n = \frac{Z^2 \cdot P \cdot Q \cdot N}{e^2 (N - 1) + Z^2 \cdot P \cdot Q}$$

$$n = \frac{1,96^2 \cdot 0.25 \cdot 420}{0.05^2 (420 - 1) + 2^2 \cdot 0.25}$$

$$n = \frac{3,84 \cdot 0.25 \cdot 420}{0.0025(419) + 4 \cdot 0.25}$$

$$n = \frac{420}{1,0475 + 1}$$

$$n = 205,12$$

n = 205 Es el tamaño de la muestra.

Composición de la muestra

Encuestados	Cantidad
Personas para la encuesta	205
Abogados en ejercicio profesional	30
Dirigente de la Transportación Urbana	2
Total	237

El total de la muestra para nuestra investigación, fue de 237 personas.

3.4. Técnicas e Instrumentos de la Investigación

3.4.1. La Encuesta

La encuesta se realizó a estudiantes del nivel medio del cantón La Maná, de las modalidades semi-presencial y a distancia, como a profesionales de la rama del Derecho, como instrumento se utilizó el cuestionario.

3.4.2. La Entrevista.

Fue dirigida a autoridades de la Agencia Nacional de Tránsito del Cantón La Mana, al igual que al presidente de la Cooperativa de transporte Río San Pablo. Como instrumento se empleó una guía de entrevista.

3.5. Validez y Confiabilidad de los Instrumentos

Para obtener datos confiables, los instrumentos fueron sometidos a la revisión del Director de la tesis, luego se aplicó una prueba piloto aleatoria a la población seleccionada en la investigación a fin de conseguir posibles novedades que pudieran presentar. De esta forma se garantizó la validación y confiabilidad de los instrumentos.

3.6. Técnicas del Procedimiento y Análisis de Datos.

Para el procedimiento y análisis de los datos, se emplearon cuadros en Word donde se realizó una representación estadística, y grafica en Excel para demostrar los porcentajes.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS EN RELACIÓN CON LA HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

4.1. Análisis e Interpretación de Gráficos y Resultados.

4.1.1. Encuesta dirigida a estudiantes del nivel secundario de las modalidades semi-presencial y a distancia.

Cuadro N° 1 Tarifas adecuadas para su economía

N° Pregunta	Cuestionario	Si	%	no	%	Total	%
1	¿Cree usted que la tarifa de transporte que se le cobra para acudir a sus estudios es una suma adecuada para su economía?	87	42	118	58	205	100

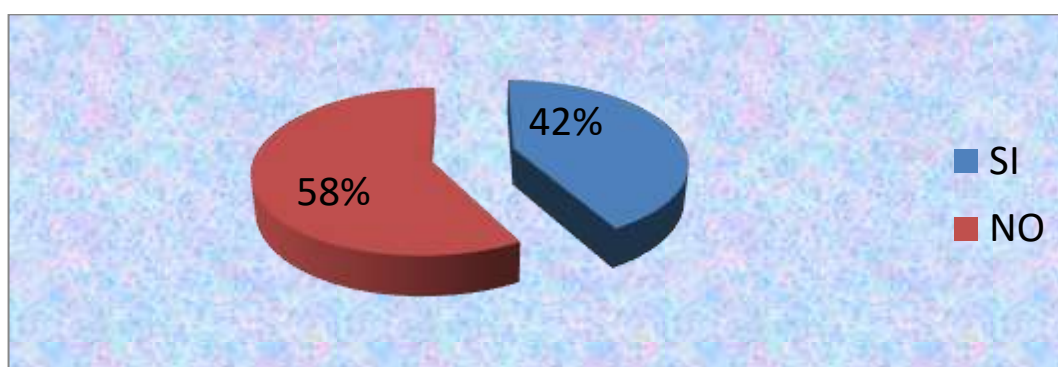


Gráfico 1 Tarifas adecuadas para su economía

Análisis e interpretación

Conforme los resultados del cuadro 2, el 58% dicen que la tarifa de transporte que se le cobra para acudir a sus estudios no es una suma adecuada para su economía, mientras que el 42% restante indica que si lo es. Se demuestra la necesidad de contar con una norma jurídica que garantice igualdad.

Cuadro N° 2 Cobro de tarifas respetando derechos constitucionales del buen vivir.

N° Pregunta	Cuestionario	Si	%	no	%	Total	%
2	¿Cree usted que la tarifa que se cobra a los estudiantes del nivel secundario de las modalidades semi presencial y a distancia respeta los derechos constitucionales y al buen vivir de los estudiantes?	67	33	138	67	205	100

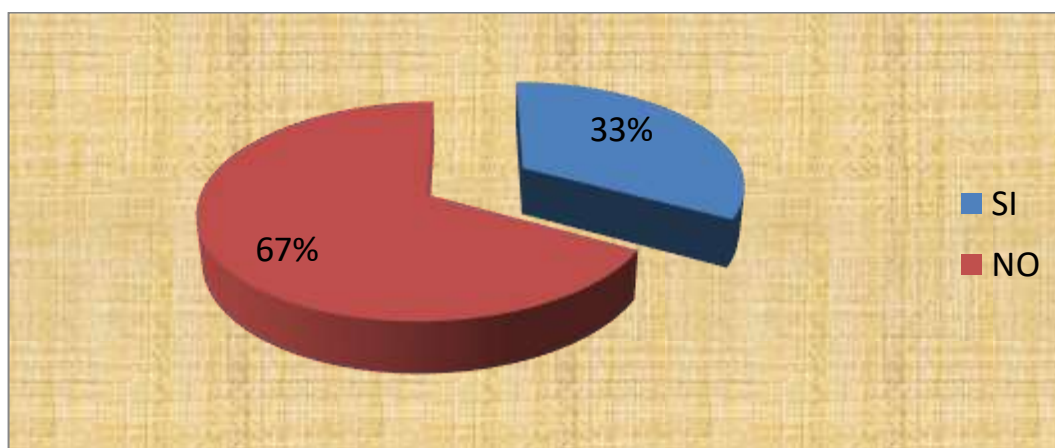


Gráfico 2 Cobro de tarifas respetando derechos constitucionales del buen vivir.

Análisis e Interpretación

Conforme los resultados del cuadro 3, el 67% cree que la tarifa que se cobra no respeta los derechos constitucionales y al buen vivir de los estudiantes, mientras que el 33% restante indican que sí. Son datos que no garantizan el derecho constitucional y al buen vivir de los estudiantes, por lo que es necesario realizar una reforma al Reglamento General para la Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Cuadro N° 3 Reforma al reglamento sobre tarifas estudiantiles

N° Pregunta	Cuestionario	Si	%	no	%	Total	%
3	¿Cree usted que es necesario reformar el Reglamento General para la aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, respecto a las tarifas estudiantiles del nivel medio?	170	83	35	17	205	100

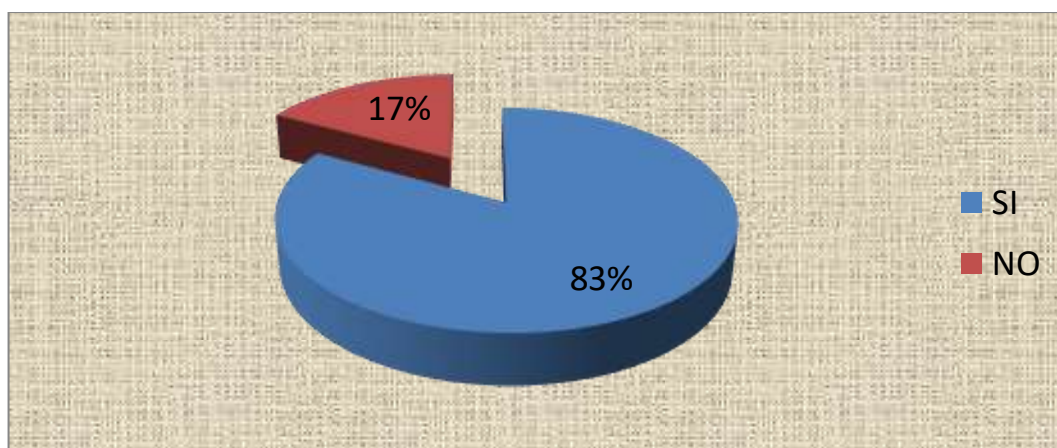


Gráfico 3 Reforma al reglamento sobre tarifas estudiantiles

Análisis e Interpretación

En esta encuesta, del cuadro 4, el 83% cree que es necesario reformar el Reglamento General para la Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, respecto a las tarifas estudiantiles del nivel medio, mientras que el 17% restante indican que no. Se debe reformar el Reglamento General para la Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, respecto a las tarifas estudiantiles del nivel medio, para salvaguardar los derechos constitucionales.

Cuadro N° 4 Aceptación de la reforma por transportistas

N° Pregunta	Cuestionario	Si	%	no	%	Total	%
4	¿Considera usted que esta reforma sería aceptada por la clase transportista?	97	47	108	53	205	100

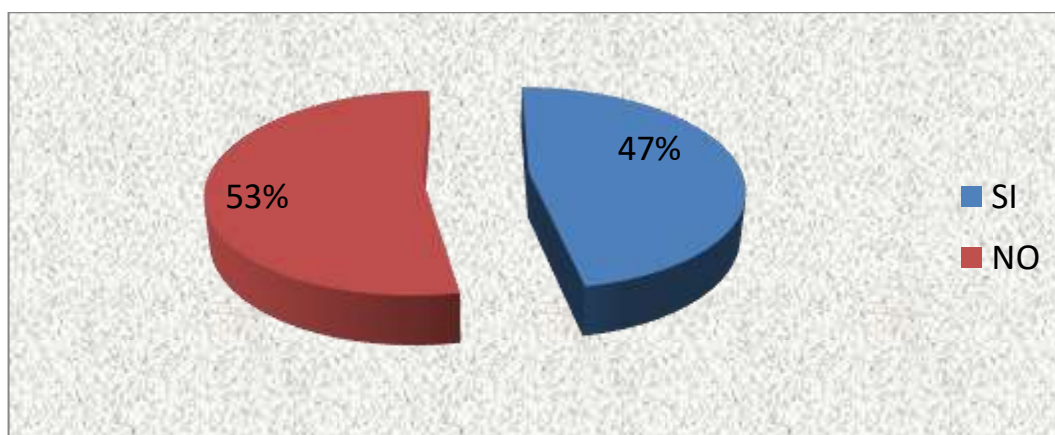


Gráfico 4 Aceptación de la reforma por transportistas

Análisis e Interpretación

En esta pregunta tenemos que un 53% considera que esta reforma no sería aceptada por la clase transportadora urbana, mientras que el 47% restante indican que debe hacerlo. Con el porcentaje afirmativo de un poco más de la mayoría de los encuestados, se demuestra que la dirigencia de la clase transportadora urbana no aceptarían la reforma de ser aprobada, esta situación se ha dado en otras ocasiones, muchas de las veces perjudicando a los usuarios, por lo que las autoridades de tránsito son las responsables de que se cumpla la ley.

Cuadro N° 5 Reforma por parte del Gobierno.

N° Pregunta	Cuestionario	Si	%	no	%	Total	%
5	¿Cree usted que el Gobierno debería reformar la ley en beneficio de la clase estudiantil afectada?	205	100	0	0	205	100

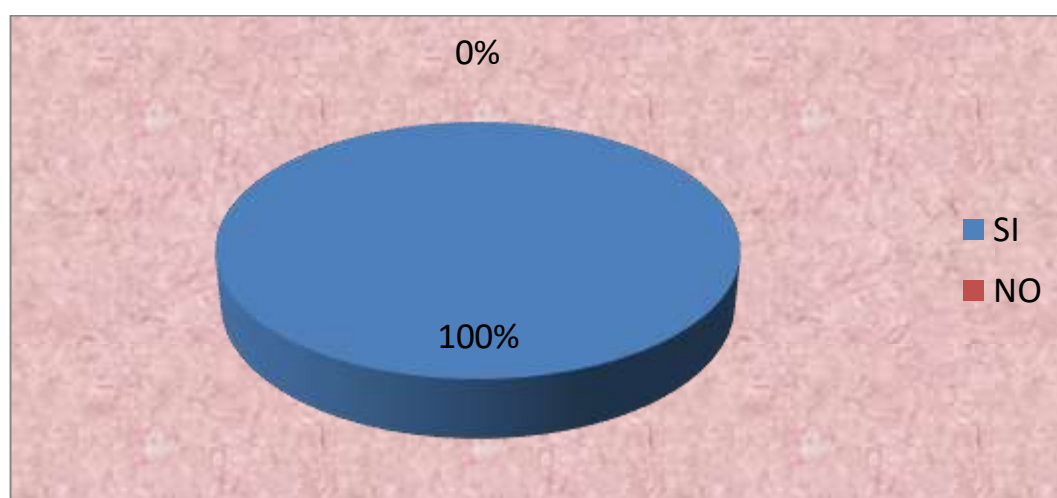


Gráfico 5 Reforma por parte del Gobierno.

Análisis e Interpretación

En esta pregunta, la totalidad de los encuestados están de acuerdo en que el Gobierno debería reformar la ley en beneficio de la clase estudiantil afectada. Esto es debido a que la Constitución apoya el estudio y la preparación de la juventud.

4.1.1.1. Encuesta dirigida a profesionales de Derecho de la ciudad de La Mana.

Cuadro N° 6 Tarifa adecuada para estudiantes semi presencial y a distancia.

N° Pregunta	Cuestionario	Si	%	no	%	Total	%
1	¿Cree usted que es justa la tarifa establecida para estudiantes del nivel medio de las modalidades semi-presencial y a distancia?	9	30	21	70	30	100

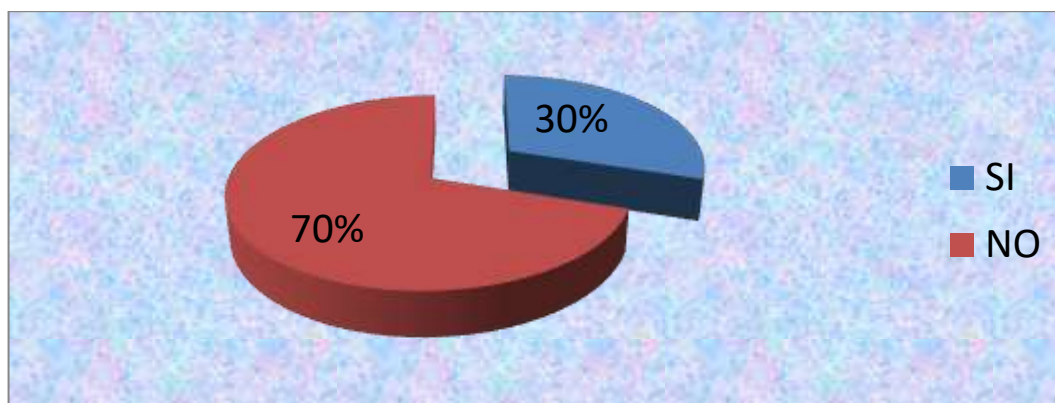


Gráfico 6 Tarifa adecuada para estudiantes semi presencial y a distancia.

Análisis e Interpretación

Los resultados del cuadro 7 de muestran que un 70% cree que no es justa la tarifa establecida para estudiantes del nivel secundario de las modalidades semi-presencial y a distancia, mientras que el 30% restante cree que sí. Se demuestra que las tarifa establecida para estudiantes del nivel secundario de las modalidades semi-presencial y a distancia, vulnera los principios del buen vivir.

Cuadro N° 7 Tarifas Justas

N° Pregunta	Cuestionario	Si	%	no	%	Total	%
2	¿Considera que las tarifas estudiantiles se encuentran correctamente reguladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial?	8	27	22	73	30	100

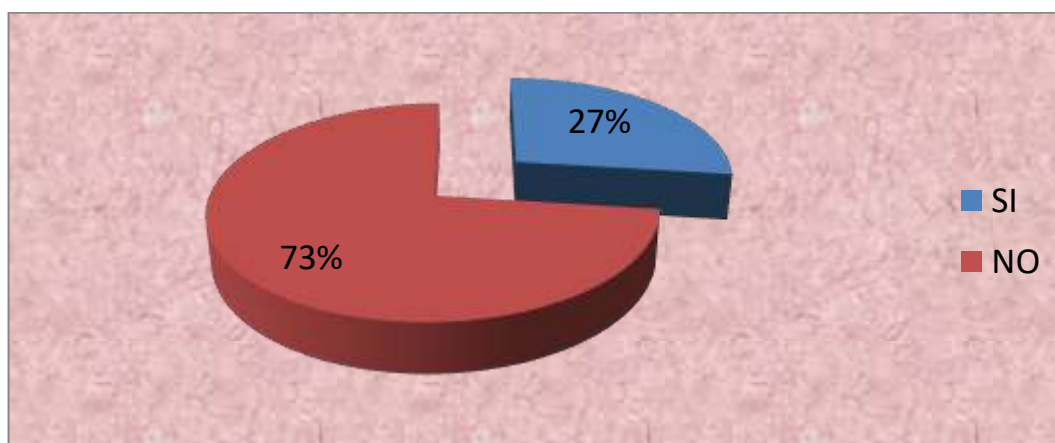


Gráfico 7 Tarifas Justas

Análisis e Interpretación

Los resultados del cuadro 8 de muestran que un un 73% considera que las tarifas estudiantiles no se encuentran correctamente reguladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, mientras que el 27% restante cree que si lo está. Ante la inseguridad jurídica que en la actualidad viven los usuarios del transporte urbano, se considera que las tarifas estudiantiles no se encuentran correctamente reguladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial y su Reglamento General para la Aplicación.

Cuadro N° 8 Reforma del art. 46 del Reglamento

N° pregunta	Cuestionario	Si	%	no	%	Total	%
3	¿Cree usted que se deba Reformar el artículo 46 del Reglamento General para la Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial?	22	73	8	27	30	100

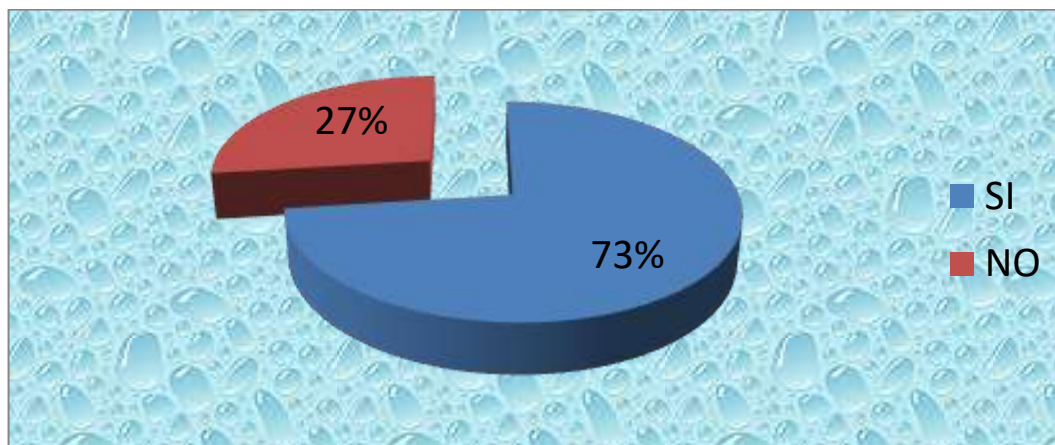


Gráfico 8 Reforma del art. 46 del Reglamento

Análisis e Interpretación

Según los resultados de la pregunta 9 el 73% considera que se deba Reformar el artículo 46 del Reglamento General para la aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, mientras que el 27% restante cree que no. Por los diversos cambios que se han presentado en cuanto a reformas Constitucionales, de igual manera es necesario que sea reformado Reglamento General para la Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, en beneficio de los estudiantes del nivel medio.

Cuadro N° 9 Prestación del servicio de transporte

N° Pregunta	Cuestionario	Si	%	no	%	Total	%
4	¿Cree usted que con la reforma propuesta, la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, controlando que sus tarifas sean socialmente justas?	18	60	12	40	30	100

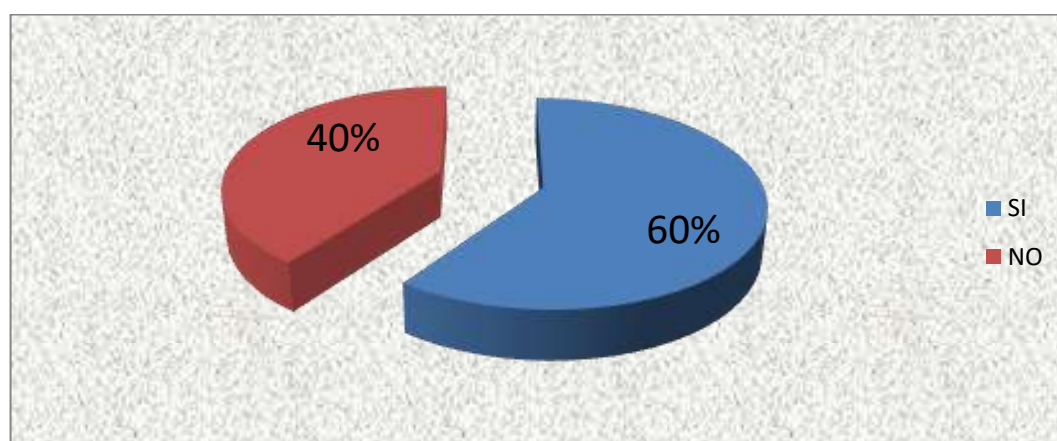


Gráfico 9 Prestación del servicio de transporte

Análisis e Interpretación

En los resultados obtenidos en la pregunta 10 un 60% considera que con la reforma propuesta, la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, controlando que sus tarifas sean socialmente justas, mientras que el 40% restante cree que no. Se cree, según la encuesta que el servicio va a mejorar, siempre y cuando las autoridades vigilen lo establecido.

Cuadro N° 10 Respeto de los derechos constitucionales

N° pregunta	Cuestionario	Si	%	no	%	Total	%
5	¿Cree usted que con esto? se respeten los derechos humanos y constitucionales de los afectados	27	90	3	10	30	100

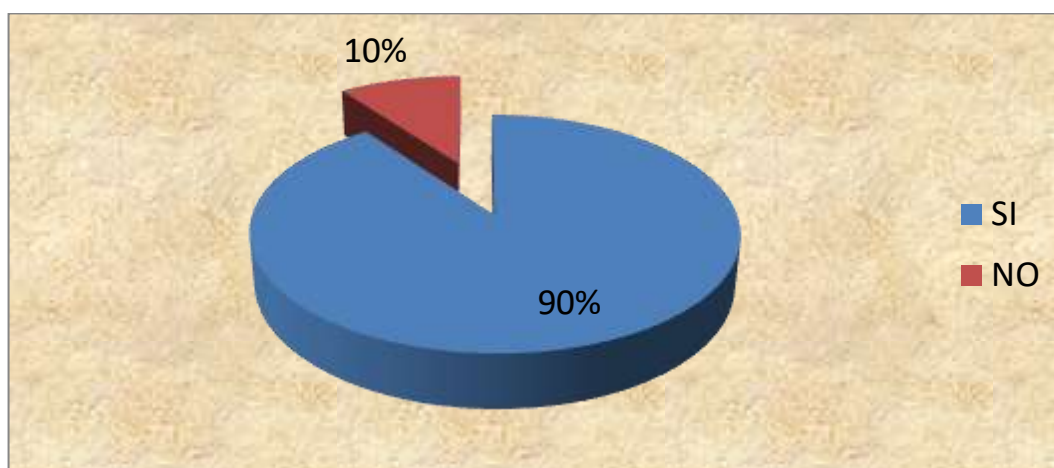


Gráfico 10 Respeto de los derechos constitucionales

Análisis e Interpretación

En esta pregunta, tenemos que un 90% considera que con ¿esto sí? se respetaran los derechos humanos y constitucionales de los afectados, mientras que el 10% restante cree que no. Es evidente que al existir pocas normas sobre tarifas de pasajes urbanos para estudiantes del nivel medio, haya mucha inseguridad, pues existen ejemplos de personas que aunque hayan mostrado su documentación, no han logrado que se les cobre medio pasaje, razón por la que es necesario realizar reformas legales para que esto no ocurra en un futuro.

4.1.2. Entrevista.

Entrevista a la Ing. Maritza Álava, Jefa de la Agencia Nacional de Tránsito de La Maná.

1.- ¿Desde que usted asumió la dirección de la Institución, ha tenido inconveniente en lo referente a las tarifas estudiantiles?

No, todo se ha desenvuelto con normalidad. No hemos tenido ningún inconveniente. Es más, tenemos buenas relaciones con la dirigencia de transporte urbano y esperamos que siga manteniéndose así por el bien de la comunidad.

2.- Qué opina sobre las tarifas estudiantiles, ¿se cumple a cabalidad lo que indica la ley?

Somos muy celosos con respecto a la ley, no permitimos ni permitiremos que se violen los derechos de la ciudadanía en el plano de la transportación urbana, todos los días nuestro personal trabaja incansablemente vigilando y protegiendo de acuerdo a la Ley de Tránsito.

3.- Ing. ¿El artículo 46 del Reglamento General para la Aplicación a la Ley de Tránsito, detalla sobre las tarifas preferenciales, pero considera usted necesario que se revisen las tarifas estudiantiles referente a las personas que estudian en el nivel secundario los fines de semana?

No hemos tocado ese tema por considerarlo aún no necesario, pues no hemos recibido ninguna denuncia sobre eso. Pero creo que como Jefa de la Agencia Nacional de Tránsito de la Maná, es mi obligación prestar atención a toda inquietud de la comunidad y precisamente a aquella que afecte de manera negativa. En este caso, el tema es muy interesante y creo necesario y obligatorio que se lo lleve a discusión en la próxima junta, para buscar una solución en beneficio de la clase estudiantil de nuestro cantón.

4.- ¿Consideraría usted que se deba presentar una reforma al artículo 46 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en pro de los derechos de la clase estudiantil?

Estoy de acuerdo, si esa reforma beneficia al sector estudiantil, debe ser apoyada y ánimo a que se presente dicha reforma, reiterando de nuevo, que todo debe ser en beneficio de la comunidad estudiosa de nuestro cantón y país.

5.- ¿Al presentarse dicha reforma ¿cree usted que la clase transportista la acepte?

Los señores transportistas están sujetos a lo que indican las leyes ecuatorianas, si éstas ordenan hay que obedecerlas y nosotros estamos aquí para proteger y vigilar que se cumplan sin que se lesionen ningún derecho de los mismos transportistas como de la comunidad en general.

Comentario.- De la entrevista realizada a la Ing. Maritza Álava, Jefa de la Agencia Nacional de Tránsito de La Maná se demuestra que el presente trabajo de investigación es posible desarrollarse ya que esto estará garantizando el derecho de igualdad y los más beneficiados serán clase estudiantil del nivel secundario de las modalidades semipresencial y a distancia, con lo que se logrará armonizar al Reglamento General con el marco Constitucional de la República respetando la supremacía.

Entrevista al Sr. Manuel Zhunio Gerente de la Cooperativa de Transportes Río San Pablo quienes se encargan de la transportación de pasajeros Urbanos y Rural del Cantón La Maná.

1.- ¿Considera usted que las tarifas establecidas a los estudiantes son respetadas por los señores conductores?

Nosotros llevamos un control muy estricto sobre el cobro de las tarifas, nuestros socios conocen las leyes y las disposiciones establecidas, por lo que es demás decir que todos cumplimos con ellas, si de pronto se suscita alguna denuncia sobre cobros indebidos, serán hechos aislados, pero que igualmente deben ser sancionados por nuestra dirigencia.

2.- El artículo 46 del Reglamento General para la Aplicación a la Ley de Tránsito, detalla sobre las tarifas preferenciales, ¿considera usted necesario que se revisen las tarifas estudiantiles referentes a las pertenecientes a personas que estudian el nivel secundario los fines de semana?

La Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial extendió las tarifas estudiantiles que nosotros, muy apegados a la ley, cobramos sin discriminación, sin embargo, cuando existe algún inconveniente, este es presentado a las autoridades competentes para llegar a una solución.

3.- ¿Cree usted entonces, que no se violan los derechos de las personas que estudian el nivel secundario los fines de semana?

Como le decía anteriormente trabajamos apegados a la ley, si la Ley dispone alguna reforma sobre las tarifas de transporte urbano estudiantil, estaremos dispuestos a aceptarla.

4.- ¿Si se reforma el artículo 46 de la ley antes mencionada, los transportistas a quién usted representa, tendrá que aceptar el pago de una nueva tarifa de estudiantes del nivel medio en los fines de semana?

Así es, mientras no se indique lo contrario, continuaremos respetando y acogiéndonos en lo establecido de la cantidad fijada y ordenada por la Ley vigente, todo en beneficio de la clase trabajadora y de la comunidad en general.

5.- ¿Apoyaría usted la propuesta de esta reforma en beneficio de la clase estudiantil de nuestro cantón y del país?

La Cooperativa de Transporte a quien represento, se ha caracterizado por su adhesión a la lucha popular, si de darse el caso de presentarse esta propuesta, téngalo por seguro que nosotros aceptaremos lo que disponga la ley en el presente y futuro, en beneficio del pueblo luchador y de la clase trabajadora y estudiantil.

Comentario.- Según la entrevista realizada al gerente de la cooperativa encargada del Transportes Urbanos y rural del Cantón La Maná, los transportistas están conscientes que los estudiantes de las modalidades semipresencial y a distancia tienen igual derecho que los estudiantes presenciales por lo que de realizarse esta reforma al Reglamento ellos darán cumplimiento de inmediato y sin ninguna obsesión, debido a que el servicio de transporte público es para todos en iguales condiciones por así estar determinado en la Ley, con esto se demuestra que el presente trabajo es viable.

4.1.3. Comprobación de la Hipótesis

De acuerdo a los resultados de la investigación de campo que se recabaron mediante encuestas y entrevistas, la hipótesis planteada “La

Reforma al artículo 46 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, permitirá el acceso a las tarifas preferenciales a todos (as) los (as) estudiantes del nivel secundario, es positiva por tanto se acepta; es decir que urge reformar el Art. A fin de garantizar el derecho constitucional de la igualdad ante la Ley.

4.1.4. Reporte de la Investigación

El desarrollo del presente trabajo investigativo se realiza en vista de que los derechos constitucionales de los estudiantes están siendo vulnerados, al no recibir el subsidio de las tarifas preferencial del transporte público estudiantil de las modalidades semi presencial y a distancia.

La determinación de esta problemática se dio mediante el empleo de diversos métodos, donde se determinó que los estudiantes de las modalidades no formales tienen el mismo derecho que el resto de estudiantes, y hacer beneficiados en igualdad de condiciones,

Para establecer una solución “reforma”, se empleó como técnicas de investigación la encuesta y la entrevista; y como instrumentos el cuestionario y la guía de entrevista, con lo que se obtuvo un resultado aceptable de la población que se tomó como muestra para el presente trabajo.

Se trató sobre el vacío legal que contempla el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en cuanto a la tarifa preferenciales en el transporte público estudiantes del nivel secundario.

Se procura evitar que los estudiantes del nivel secundario de las modalidades semi-presencial y a distancia, queden en indefensión de sus

derechos sobre el cobro de las tarifa preferenciales del transporte público. Por lo que se formuló una propuesta de reforma al artículo 46 del Reglamento en mención, el cual será presentado a la Presidencia de la República para su respectivo trámite de ley, debido a que ella es la autoridad competente para realizar esta clase de reforma.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

1. El no acceder a las tarifas preferenciales, es uno de los factores de la deserción estudiantil de las modalidades semi presencial y a distancia.
2. Todos los estudiantes tienen los mismos derechos sin importa cuál sea su situación económica, cultural, social o de cualquier otra índole.
3. La tarifa del pasaje estudiantil de las modalidades semi-presencial y a distancia son igual al de un pasaje normal, quebrantando así sus derechos Constitucionales de Igualdad y no discriminación.
4. El Art. 46 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial al regular las tarifas de transporte estudiantil lo hacen de forma injusta al no respetar el principio de igualdad establecida en la norma Constitucional.
5. Mediante la propuesta de reforma, la prestación del servicio de transporte público se ajustará a los principios de eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, controlando que sus tarifas sean socialmente justas

5.2. Recomendaciones

1. El beneficio de tarifas preferenciales estudiantil sean para todo los estudiantes del nivel secundario, así se evitará la discriminación y deserción estudiantil.
2. La Ley que regula las tarifas preferenciales estudiantiles amparen a todos los estudiantes cualquiera que sea su modalidad de estudio.
3. Que a los estudiantes de las modalidades semipresencial y a distancia se les dé el mismo trato que a los que estudian de lunes a viernes.
4. Se necesario reformar el artículo 46 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
5. Presentar la propuesta de reforma a la Presidencia de la República para el trámite pertinente.

CAPÍTULO VI

6. LA PROPUESTA

a. Título

Propuesta de reforma al artículo 46 del Reglamento General para la Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial

b. Antecedentes

Las disposiciones del Reglamento General para la Aplicación a la Ley Orgánica de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial en el Art. 46, en lo referente a las tarifas preferenciales estudiantil, son insuficientes e incompletas, lo que hace que al momento de presentarse una situación determinada, no pueden ser confrontada jurídicamente por la autoridad competente, por lo que se corre el riesgo que se actúe de manera inadecuada e incluso injusta, tal y como se ve en el diario vivir, con incontables casos que muchos conocemos, de estudiantes que tienen que acudir a establecimientos educativos de los días sábado y domingos; y, cuya economía se ve afectada por el pago completo de los pasajes.

Un aspecto elemental para entender los conflictos intergrupales es el análisis del discurso y la actitud de los representantes de las partes en conflicto. Sin embargo, en el caso de los usuarios no han existido representantes que efectivamente hablen en nombre de todo el sector, sino grupos diversos que actúan autónomamente.

Lo que podemos hacer entonces es tratar de identificar algunos rasgos comunes en el discurso de estos grupos.

Lo más recurrente es sin duda las quejas emitidas por usuarios particulares, gremios, movimientos sociales, organizaciones barriales u otros, sobre la calidad del servicio. Sin embargo, esto no siempre va de la mano con acciones concretas que busquen revertir la situación.

La normativa establecida en el Reglamento General para la Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, es incompleta y ambigua, que aun cuando esta resolución sea reconocida, la misma “no es acatada por los conductores de los transportes urbanos de pasajeros”, lo que evita que se reconozcan y protejan las garantías y seguridades de la parte afectada en la transportación, como son los estudiantes del nivel medio.

c. Justificación

La Constitución de la República del Ecuador reconoce Los derechos de los estudiantes como el de acceder a todos los beneficios establecidos en la Constitución y la Ley sin discriminación de ninguna índole.

Si bien en el Art 201, se indica que los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a que se respeten las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, de la tercera edad y personas con discapacidad, en el caso de los estudiantes de lunes a viernes no se toma en cuenta el gran número de los mismos que cursan sus estudios los días sábados y domingos, en las modalidades semi-presencial y a distancia, por lo que tienen que pagar pasaje completo, mermando su escasa economía.

Por tal motivo, en el presente trabajo se justifica por su importancia en beneficio de este sector estudiantil, que se aplique una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a fin de que

se reconozca el cobro de medio pasaje a los estudiantes que se preparan en las universidades, los sábados y domingos.

Es así, como se explica en la presente propuesta es necesario y casi urgente realizar esta reforma legal a fin de que evite la vulneración de derechos.

d. Síntesis del Diagnóstico

La protección jurídica que se debe dar al derecho de los estudiantes del nivel medio, es salvaguardar sus garantías constitucionales a favor de una educación integral y profesional, tal como lo establece la Constitución de la República del Ecuador, por lo que debe ser integrada una reforma en al Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

e. Objetivos

i. General

Diseñar la propuesta de reforma al artículo 46 del Reglamento General para la Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

ii. Específicos

Redactar la propuesta de reforma al artículo 46 del Reglamento General para la aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

Socializar la reforma al artículo 46 del Reglamento General para la Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

Enviar la propuesta a la Presidencia de la Republica para el trámite respectivo.

f. Descripción de la Propuesta

i. Desarrollo.

Eco. Rafael Correa Delgado.

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR

CONSIDERANDO:

Que, el Art. 35 de la Constitución establece los grupos que deben recibir atención prioritaria y especializada tanto en el ámbito público como privado.

Que, el Art. 44 de la Constitución, establece el principio de interés superior de niñas, niños y adolescentes y la prevalencia de sus derechos sobre los de las demás personas.

Que, la Constitución de la República, en su Art. 394, garantiza la promoción del transporte público masivo y la adopción prioritaria de una política de tarifas diferenciadas.

Que el Art. 3.- de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

Que el Art. 20. Numeral 11., de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial manifiesta, establecer y fijar las tarifas en cada uno de los servicios de transporte terrestre en el ámbito de su

competencia, según los análisis técnicos de los costos reales de operación;

Que el Art. 47.-de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dice el transporte terrestre de personas o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas.

Que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece Art. 48.- (Sustituido por el Art. 20 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- En el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley. Se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en la transportación pública en beneficio de niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, adultas y adultos mayores de 65 años de edad. El reglamento a la presente Ley determinará el procedimiento para la aplicación de tarifas.

Que el Art. 147 numeral 13 Establece son atribuciones y deberes del Presidente de la República Expedir los reglamentos necesarios para la aplicación de las leyes, sin contravenirlas ni alterarlas, así como los que convengan a la buena marcha de la administración.

Reforman el:

El Art. 46 vigente del Reglamento General para la Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dice:

Tendrán derecho a las tarifas preferenciales:

1. Las personas con capacidades especiales que cuenten con el carnet o registro del Consejo Nacional de Discapacidades, según el Art. 20 de la Ley sobre Discapacidades, pagarán una tarifa preferencial del 50% en el transporte terrestre, y el servicio prestado será en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa.

2. Los estudiantes de los niveles pre-primario, primario y secundario, que acrediten su condición mediante presentación del carné estudiantil otorgado por el Ministerio de Educación, pagarán una tarifa preferencial del 50% y estarán sujetos a las siguientes condiciones:

- a) Que el servicio lo utilicen durante el periodo o duración del año escolar.
- b) Que lo utilicen de lunes a viernes.
- c) Los días sábados, por situaciones especiales como desfiles cívicos, participaciones comunitarias, eventos académicos, culturales y deportivos estudiantiles, pagarán una tarifa preferencial del 50% en el transporte terrestre.

3. Las niñas, niños y adolescentes, pagarán una tarifa del 50%. Los niños, niñas y adolescentes hasta los 16 años de edad, no estarán en la obligación de presentar ningún documento que acredite su edad. Los adolescentes estudiantes desde los 16 años de edad en adelante, accederán a la tarifa preferencial mediante la presentación de su cédula de identidad

4. Las personas mayores de 65 años que acrediten su condición mediante la presentación de la cédula de ciudadanía o documento que lo habilite como tal, pagarán una tarifa preferencial del 50% en todo el transporte terrestre.

En todos los casos, el servicio prestado será en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa.

Propuesta de reforma:

Art. 46 del Reglamento General para la Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial quedará de la siguiente manera:

Tendrán derecho a las tarifas preferenciales:

1. Las personas con capacidades especiales que cuenten con el carnet o registro del Consejo Nacional de Discapacidades, según el Art. 20 de la Ley sobre Discapacidades, pagarán una tarifa preferencial del 50% en el transporte terrestre, y el servicio prestado será en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa.
2. Los estudiantes de los niveles pre-primario, primario, secundario que acrediten su condición mediante presentación del carnet estudiantil otorgado por el Ministerio de Educación, pagarán una tarifa preferencial del 50% y estarán sujetos a las siguientes condiciones:
 - a) El servicio lo utilicen durante el periodo o duración del año escolar.
 - b) Que lo utilicen de lunes a domingo.
3. Las niñas, niños y adolescentes, pagarán una tarifa del 50%. Los niños, niñas y adolescentes hasta los 16 años de edad no estarán en la obligación de presentar ningún documento que acredite su edad. Los adolescentes estudiantes desde los 16 años de edad en adelante accederán a la tarifa preferencial mediante la presentación de su cédula de identidad

4. Las personas mayores de 65 años que acrediten su condición mediante la presentación de la cédula de ciudadanía o documento que lo habilite como tal, pagarán una tarifa preferencial del 50% en todo el transporte terrestre.

En todos los casos, el servicio prestado será en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa.

g. Beneficiarios

Los beneficiarios serán quienes forman la clase estudiantil, especialmente, quienes conforman el nivel secundario de las modalidades semi-presencial y a distancia al permitírsele acceder a las tarifas preferenciales de la transportación pública establecidos para el sector estudiantil y así se salvaguardarán sus derechos y garantías constitucionales.

h. Impacto Social

Al reconocerse la tarifa de transporte estudiantil como un derecho legal para los estudiantes que formen parte del nivel secundario de las modalidades semi-presencial y a distancia y con las mismas atribuciones de un estudiante presencial, al ser reconocidos a través de esta propuesta de reforma, influirá en la sociedad de manera total, pues ya no se vulnerarán ningún derecho a los que tienen relación los estudiantes de todos los niveles.

Por tal motivo, esta propuesta es beneficiosa y su impacto social repercutirá mientras exista esta normativa jurídica en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

BIBLIOGRAFÍA

- 1.- BRIGUES. JUAN. K., 2000, Historia de las comunicaciones, transporte terrestre. Quito.
- 2.- BUSTAMANTE FUENTES Colon, 2012, nueva justicia constitucional, Edición: editorial jurídica del ecuador, Quito.
- 3.- BUSTAMANTE FUENTES Colon, 2012, nuevo estado constitucional de derecho y justicia, Quito.
- 4.- BUSTAMANTE FUENTES Colon, 2012 CHALEN ESCALANTE Enrique y Otros. Revista Jurídica FORO Nº 1, Quevedo.
- 5.- BUSTELLO GRAFFIGNA Eduardo, 2009. Infancia en Indefensión, Quito
- 6.- CAMPOS Javier y Otros, 2003, Economía del Transporte, Barcelona.
- 7.- CARBONE Miguel, 2009, Globalización y Derecho, Quito.
- 8.- Chagnay, J. 2007 Historia del Transporte Urbano de Quito. Tesis. Quito.
- 9.- CHAUVIN Juan Pablo, 2007, Conflicto y Gobierno local, tesis FACSON.
- 10.- CHANAMÉ ORBE Raúl, 2010, Diccionario de Derecho Constitucional, Lima.
- 11.- GARCÍA MÉNDEZ Emilio, 2010 Infancia, Ley y Democracia: una cuestión de justicia, Quito.
- 12.- GÓNGORA MERA Manuel Eduardo. 2003. El Derecho a la Educación en la Constitución, la Jurisprudencia y los Instrumentos Internacionales, Bogotá.
- 13.- KYMLICKA Will. 2009, Los Derechos Colectivos, Quito

- 14.- MARTÍNEZ SANZ Fernando, 2007, Aspectos Jurídicos y Económicos del Transporte Hacia un Transporte más Seguro, sostenible y Eficiente. Sales Pallares.
- 15.-MOLINERO, Ángel, 2005 Transporte público: planeación, diseño, operación y administración, Toluca
- 16.- PISARELLO Gerardo, 2009 La Protección Judicial de los Derechos Sociales, Quito
- 17.- PRIETO SANCHÍS Luis, 2010, Igualdad y No Discriminación, Quito
- 18.- RODRIGUEZ Maritza, 2011 Actores del Transporte Urbano en Quito
- 19.- TORRES CHAVES, EFRAÍN, 2002, Breves comentarios de la ley de tránsito y transporte terrestre, corporación de estudios y publicaciones Quito
- 20.- SÁNCHEZ ARELLANO Luis, 2005, Transporte Público: Planificación, Diseño, Operación Y Administración, México
- 21.- VALLE FRANCO Alex, 2009, Los Derechos en la Movilidad Humana, Quito
- 22.- ZAVALA EGAS Jorge, 2010, Derecho Constitucional, Neoconstitucionalismo y Argumentación Jurídica, Guayaquil.

ANEXOS

Nº 1



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO

FACULTAD DE DERECHO

Quevedo – Ecuador



Cuestionario de encuesta dirigida a estudiantes del nivel secundario de las modalidades semi-presencial y a distancia

1.- ¿Cree usted que la tarifa de transporte que se le cobra para acudir a sus estudios es una suma adecuada para su economía?

SI

☐

NO

☐

2.- ¿Cree usted que la tarifa que se cobra a los estudiantes del nivel secundario de las modalidades semi presencial y a distancia respeta los derechos constitucionales y al buen vivir de los estudiantes?

SI

☐

NO

☐

3.- ¿Cree usted que es necesario reformar el Reglamento General para la aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, respecto a las tarifas estudiantiles del nivel medio?

SI

☐

NO

☐

4.- ¿Considera usted que esta reforma sería aprobada por la clase transportista de pasajeros?

SI

☐

NO

☐

5.- ¿Cree usted que el Gobierno entonces, debería reformar la ley en beneficio de la clase estudiantil afectada?

SI

☐

NO

☐



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO

FACULTAD DE DERECHO

Quevedo – Ecuador



Cuestionario de encuesta dirigida a profesionales de derecho de la ciudad de La Mana.

1.- ¿Cree usted que es justa la tarifa establecida para estudiantes del nivel medio de las modalidades semi-presencial y a distancia?

SI

☐

NO

☐

2.- ¿Considera que las tarifas estudiantiles se encuentran correctamente reguladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial?

SI

☐

NO

☐

3.- ¿Cree usted que se deba Reformar el artículo 46 del Reglamento General para la Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial?

SI

☐

NO

☐

4.- ¿Cree usted que con la reforma propuesta, la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, controlando que sus tarifas sean socialmente justas?

SI

☐

NO

☐

5.- ¿Cree usted que con esto se respeten los derechos humanos y constitucionales de los afectados?

SI

☐

NO

☐

ANEXOS

Nº 2

Resultados de encuesta dirigida a estudiantes del nivel secundario de las modalidades semi-presencial y a distancia

N°	Cuestionario	Si	%	no	%	Total	%
1	¿Cree usted que la tarifa de transporte que se le cobra para acudir a sus estudios es una suma adecuada para su economía?	87	42	118	58	205	100
2	¿Cree usted que la tarifa que se cobra respeta los derechos constitucionales y al buen vivir de los estudiantes?	67	33	138	67	205	100
3	¿Cree usted que es necesario reformar el Reglamento General de aplicación a la Ley Orgánica de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, respecto a las tarifas estudiantiles del nivel medio?	170	83	35	17	205	100
4	¿Considera usted que esta reforma sería aceptada por la clase transportadora?	97	47	108	53	205	100
5	¿Cree usted que el Gobierno, debería reformar la ley en beneficio de la clase estudiantil afectada?	205	100	0	0	205	100

Resultados de encuesta dirigida a profesionales de derecho de la ciudad de La Maná.

N°	Cuestionario	Si	%	no	%	Total	%
6	¿Cree usted que es correcta la tarifa establecida para estudiantes del nivel secundario de las modalidades semi-presencial y a distancia?	9	30	21	70	30	100
7	¿Considera que las tarifas estudiantiles se encuentran correctamente reguladas en la Ley Orgánica de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial?	8	27	22	73	30	100
8	¿Cree usted que se deba Reformar el literal b) y suprimir el c) del numeral 2 del artículo 42 del Reglamento General de aplicación a la Ley Orgánica de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial?	22	73	8	27	30	100
9	¿Cree usted que con la reforma propuesta, la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, controlando que sus tarifas sean socialmente justas?	18	60	12	40	30	100
10	¿Cree usted que con esto? se respeten los derechos humanos y constitucionales de los afectados.	27	90	3	10	30	100

ANEXOS

Nº 3

GUÍA DE ENTREVISTA

ENTREVISTA A LA ING. MARITZA ÁLAVA, JEFA DE LA AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO DE LA MANÁ.

Objetivo.- Es la obtención de datos concretos y específicos sobre las tarifas preferenciales estudiantiles del nivel secundario.

1.- ¿Desde que usted asumió la dirección de la Institución, no ha tenido inconveniente en lo referente a las tarifas estudiantiles?

2.- Qué opina sobre las tarifas estudiantiles, ¿se cumple a cabalidad lo que indica la ley?

3.- Ing. ¿El artículo 46 del Reglamento General para la Aplicación a la Ley de Tránsito, detalla sobre las tarifas preferenciales, pero considera usted necesario que se revisen las tarifas estudiantiles referente a las pertenecientes a personas que estudian el nivel secundario los fines de semana?

4.-¿Consideraría usted que se deba presentar una reforma al artículo 46 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en pro de los derechos de la clase estudiantil?

5.- ¿Al presentarse dicha reforma ¿cree usted que la clase transportista la acepte?

ENTREVISTA AL SR. MANUEL ZHUNIO GERENTE DE LA COOP. DE TRANSPORTES RÍO SAN PABLO QUIENES SE ENCARGAN DE LA TRANSPORTACIÓN DE PASAJEROS URBANOS Y RURAL DEL CANTÓN LA MANÁ.

1.- ¿Considera usted que las tarifas establecidas a los estudiantes son respetadas por los señores conductores?

2.- El artículo 46 del Reglamento General para la Aplicación a la Ley de Transito, detalla sobre las tarifas preferenciales, ¿considera usted necesario que se revisen las tarifas estudiantiles referentes a las pertenecientes a personas que estudian el nivel secundario los fines de semana?

3.- ¿Cree usted entonces, que no se violan los derechos de las personas que estudian el nivel secundario los fines de semana?

4.- ¿Si se reforma el artículo 46 de la ley antes mencionada, los transportistas a quién usted representa, tendrá que aceptar el pago de una nueva tarifa para estudiantes del nivel medio en los fines de semana?

5.- ¿Apoyaría usted la propuesta de esta reforma en beneficio de la clase estudiantil de nuestro cantón y país?

ANEXOS

Nº 4

Fotos de entrevista.



Fotos de Encuesta.



