



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

TÍTULO

“NORMAR CON CLARIDAD Y AMPLITUD LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL Y SU REGLAMENTO, EN LO REFERENTE A LOS VEHÍCULOS DE TRACCIÓN HUMANA”.

Tesis de Grado previo a optar el Título de Abogado.

AUTOR:

KLÉVER FRANCISCO TENEDA ZAPATA

DIRECTOR:

Dr. Mg. IGOR EDUARDO VIVANCO MULLER

**LOJA - ECUADOR
2014**

CERTIFICACIÓN

Dr. Mg.

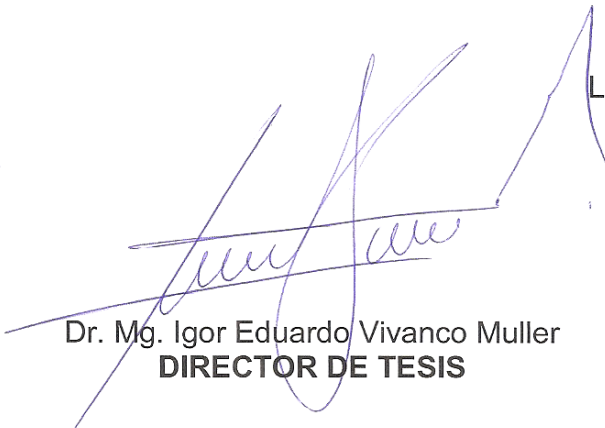
Igor Eduardo Vivanco Muller

**DOCENTE DE LA MED EN LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA, Y
DIRECTOR DE LA PRESENTE TESIS**

CERTIFICO:

Que el trabajo de investigación intitulado “NORMAR CON CLARIDAD Y AMPLITUD LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL Y SU REGLAMENTO, EN LO REFERENTE A LOS VEHÍCULOS DE TRACCIÓN HUMANA.” Presentado por el Estudiante Kléver Francisco Teneda Zapata; he dirigido y revisado prolijamente, y, en tal razón de considerar que el mencionado trabajo cumple con los requisitos de fondo y forma establecidos en los reglamentos correspondientes, autorizo su sustentación.

Loja, junio del 2014



Dr. Mg. Igor Eduardo Vivanco Muller
DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

Yo, KLÉVER FRANCISCO TENEDA ZAPATA, declaro ser autor del presente trabajo de tesis y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales por el contenido de la misma.

Adicionalmente declaro y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi tesis en el Repositorio institucional-Biblioteca Virtual

Autor: Kléver Francisco Teneda Zapata

Firma:



Cédula: 0501786701

Fecha: Junio del 2014.

CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS POR PARTE DEL AUTOR, PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO COMPLETO

Yo, **Kléver Francisco Teneda Zapata**, declaro ser autor del presente trabajo de tesis titulada: **“NORMAR CON CLARIDAD Y AMPLITUD LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL Y SU REGLAMENTO, EN LO REFERENTE A LOS VEHÍCULOS DE TRACCIÓN HUMANA”**, como requisito para optar al grado de Abogado; autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la reproducción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional:

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el RDI, en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad.

La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio o copia de la tesis que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los 13 días del mes de junio del dos mil catorce, firma el autor.

Firma: 

Autor: Kléver Francisco Teneda Zapata

Cédula: 0501786701

Dirección: (Sucre y Abdón Calderón) Salcedo - Cotopaxi

Correo Electrónico: fteneda@yahoo.com

Teléfono: (03) 2-726-404 **Celular:** 0983190212

DATOS COMPLEMENTARIOS.

Director de Tesis: Dr. Mg. Igor Eduardo Vivanco Muller

Tribunal de Grado:

Dr. Mg. Sc. Mario Alfonso Guerrero González

Presidente

Dr. Marcelo Armando Costa Cevallos

Vocal

Dr. Mg. Felipe Neptalì Solano Gutiérrez

Vocal

DEDICATORIA

Dedico la presente tesis en primer lugar a Dios por guiarme con inteligencia y paciencia, a mis queridos Padres, y a mi familia; la razón de mi superación, quienes siempre han estado apoyándome a lo largo de mi carrera.

EL AUTOR

AGRADECIMIENTO

Quiero dejar constancia de mi profundo agradecimiento a todos quienes de una u otra manera coadyuvaron para alcanzar con éxito mis metas propuestas.

Quiero agradecer de manera particular a la Universidad Nacional de Loja en las personas de sus Directivos, Profesores y Personal que labora en tan prestigiosa institución quienes mantienen viva la misión y visión para la que fue creada, al permitir que tantas personas accedan a una educación de calidad.

Quiero dejar constancia de un especial agradecimiento al señor Doctor Magister Igor Eduardo Vivanco Muller, Director de la presente Tesis, quien con mucha paciencia ha sabido guiar sabiamente la realización de la misma.

EL AUTOR

1. TÍTULO

“NORMAR CON CLARIDAD Y AMPLITUD LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL Y SU REGLAMENTO, EN LO REFERENTE A LOS VEHÍCULOS DE TRACCIÓN HUMANA.”

2. RESUMEN

Los vehículos de tracción humana son cualquier vehículo impulsado exclusivamente por la fuerza muscular del ser humano. Según la función y el objetivo que se pretendan. Los más comunes son las bicicletas; las patinetas, monopatines, los triciclos de carga, aunque muchos otros tipos de vehículos pueden moverse con fuerza humana.

El vehículo de tracción humana es aquel que emplea la fuerza bruta humana como su nombre lo indica, para el desplazamiento continuo o constante según la actividad realizada, el ejemplo más claro de estos vehículos es la bicicleta, el triciclo, ya que aprovecha la fuerza humana aplicada en los pedales para generar un movimiento constante o repetitivo según la actividad que se quiera realizar como: un paseo por el parque, competencias, el transporte de diferentes productos entre otras.

Algunos ejemplos de vehículos de tracción humana son: triciclos compuestos, pequeños remolques, pequeños coches individuales, coches familiares.

Las bicicletas de tres ruedas tienen mayor estabilidad que las de dos ruedas y pueden soportar una carga más grande o pesada. Muchas personas que no pueden utilizar un tradicional, estrecho asiento de bicicleta, incluyendo tricicleros y pasajeros con discapacidades, se sienten más cómodas en el asiento vertical o reclinado de una bicicleta de tres ruedas, ya que estos asientos suelen ser significativamente más amplios y más acolchados. Las

bicicletas de tres ruedas, así como algunos modelos verticales, también tienen un respaldo acolchado para mayor comodidad y soporte. Al igual que otros tipos de bicicletas, las de tres ruedas les permiten a las personas ejercitarse y no necesitan combustible a más de ser ecológicos.

Un triciclo se define como un vehículo de tracción humana que tiene tres ruedas. Los triciclos, a diferencia de las bicicletas, son capaces de mantenerse a sí mismos, requiriendo menos equilibrio del que la monta. Esto hace que los triciclos una opción popular para los pobres, las personas con discapacidad y cualquier otra persona que no quiera equilibrar su bicicleta cuando se detenga en un semáforo. Las ruedas pueden ser distribuidas dos en la parte delantera y una en la parte posterior, o al revés.

Los triciclos son un método ideal de transporte, libre de combustible en carreteras resbaladizas o dañadas. No requieren el equilibrio de la bicicleta y los conductores no tienen que quitar sus pies de los pedales cuando se detienen. Los triciclos adaptables permiten a las personas como una fuente de trabajo para poder subsistir y generalmente se utiliza para carga. Los triciclos son elegantes. Andar en triciclo es una forma de promover un estilo de vida libre de contaminación ambiental.

ABSTRACT

The human-powered vehicles are any vehicle powered by human muscle strength. According to the function and purpose intended to be. The most common are bicycles, scooters, skateboards, tricycles load, although many other types of vehicles can move with human strength.

The human-powered vehicle is one that uses the human brute force as the name implies, for continuous or constant displacement depending on the activity, the clearest example of these vehicles is the bicycle, tricycle, and human power fail applied on the pedals to generate a constant or repetitive movement according to the activity to be performed as a walk in the park, skills, transport of different products among others.

Examples of human-powered vehicles are compounds tricycles, small trailers, small individual cars, family cars.

Three wheel bikes have greater stability than two wheels and can support a larger or heavy load. Many people who cannot use a traditional, narrow bicycle seat, including tricycle and passengers with disabilities are more comfortable in the upright or reclining bicycle tricycle seat, as these seats are usually significantly larger and more padded. The three-wheeled bikes and some upright models also have a padded back for comfort and support. Like other types of bicycles, tricycles allow them to exercise and people do not need more fuel to be organic.

A tricycle is defined as a human-powered vehicle having three wheels. Tricycles, unlike bicycles, are able to support themselves, requiring less balance the ride. This makes it a popular choice tricycle for the poor, the disabled and anyone else who does not want to balance your bike when stopped at a stoplight. The wheels can be distributed two in the front and one in the back, or vice versa. Tricycles are an ideal method of transportation, free fuel slick or damaged roads.

Not require the balance of the bike and the drivers do not have to remove your feet from the pedals when stopped. Adaptive Tricycles allow people as a source of labor for subsistence and generally used for cargo. Tricycles are elegant. Riding a tricycle is a way to promote a lifestyle free of environmental pollution.

3. INTRODUCCIÓN

La primera bicicleta que utilizó un manubrio mecánico, en vez de empujarse con los pies en el suelo, apareció en la década de 1860. Uno de los modelos más comunes, el velocípedo, tenía una rueda frontal muy grande y una pequeña detrás que dificultaban el andar y el balance. Para resolver este problema, en algunas bicicletas se comenzó a incorporar una rueda trasera adicional para la estabilidad, transformándolas así en triciclos. Para la década de 1870, los triciclos de madera para niños se habían vuelto extremadamente populares y, para 1880, las bicicletas de tres ruedas que permitían que dos ciclistas se sienten lado a lado se volvieron populares entre los adultos. Los carros culí, o bici taxis, aparecieron en Estados Unidos en 1962 y se volvieron muy populares en el sudeste de Asia, así como en Londres, Roma y otras grandes ciudades de Europa. Un original triciclo muy útil para transportar mercancías, es perfecto para desarrollar una logística urbana sin contaminar. Ofrece una alta capacidad de carga. Además, es muy versátil, pues puede circular por todo tipo de vías, desde zonas peatonales hasta carreteras urbanas.

Con el triciclo, no sólo se pueden llevar mercancías o documentos de un lugar a otro sin contaminar, sino que, además, se ayuda a descongestionar el tráfico urbano. Se usa para el transporte de personas, bien de forma individual o en grupos, por ejemplo, para turistas que quieran recorrer cómodamente una ciudad. Las ventajas son varias: ahorrar el dinero que supondría usar medios de transporte que funcionan con combustibles y, en algunas ciudades, poder acceder a zonas donde los vehículos no pueden entrar, ya sea por el tráfico.

Esta obligatoriedad no es sino una clara exigencia ya que podemos decir que en esta investigación se busca dar soluciones a diferentes problemas y aportar con claridad el aspecto legal que regule y norme para de esta manera favorecer y exigir a quienes se encuentran en este tipo de trabajo y de sustento familiar como lo determino en el tema “NORMAR CON CLARIDAD Y AMPLITUD LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL Y SU REGLAMENTO, EN LO REFERENTE A LOS VEHÍCULOS DE TRACCIÓN HUMANA.”

En la presente investigación se ha realizado un estudio global de los medios de transporte mediante la fuerza del hombre o tracción humana, se busca las soluciones a los problemas presentados por el uso de estos triciclos en las diferentes plazas, mercados y calles, analizando como aportar y regular su uso en lo concerniente a la ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial y su Reglamento, como proponer la creación de una Ordenanza Municipal de esta manera lograr encontrar una ayuda para que se reduzca ciertas contravenciones o infracciones como también accidentes que se puedan ocasionar con el uso de estos triciclos.

Me voy a referir a los factores que regulan el uso adecuado de estos vehículos de tracción humana, incursionando en el impacto social, económico y ambiental, como este medio de transporte que aporta cada uno de estos factores, concluyendo con la regulación del uso de este tipo de vehículos. Se realiza la investigación con diferentes aportes para la sociedad, retomando de las diferentes participaciones factores que puedan ayudarnos a sobre llevar

una situación económica incómoda para sus ciudadanos, se determina el resultado de la investigación de campo, su aporte es importante porque los mismos tricicleros participaron en esta investigación, con sus observaciones, sugerencias, además se contó con el aporte de los sectores encargados de regular el tránsito, es decir se pudo contar con la observación de la Agencia Nacional de Tránsito, Policía Nacional y el G.A.D Municipal del Cantón Latacunga.

Con los antecedentes investigados y desarrollados se propone la creación reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento. Con estas breves reseñas de los Capítulos desarrollados dejo en sus manos mi investigación que trata de contribuir en buscar soluciones futuras a nuestra sociedad.

ASPECTO SOCIAL.- La utilización de un medio de transporte distinto a los tradicionales siempre va a hacer novedoso, y a la vez, arriesgado atreverse a incursionar en un mercado competitivo donde las exigencias de servicio y seguridad hacia las personas se convierten en un eje de publicidad y marketing. El paradigma social en el uso de los triciclos como medios de transporte y carga es justamente esa, el de no contar con toda una estructura publicitaria y de marketing que haga de este medio un gran instrumento de movilización; con ello no se justifica su falta de seguridad, pero si se admira su atrevimiento por entrar en el mercado y el comercio informal, constituyéndose en la manutención de las familias pobres que optan por trabajar con este medio.

¿Quiénes trabajan con este medio? Son los de la clase social pobre que ven en este medio de transporte un aliciente a la situación agobiante de una sociedad donde el empleo y el trabajo son escasos; con esta nueva forma de transporte se logra llegar a lugares y sitios de difícil acceso para camionetas, camiones y taxis. Este nuevo y novedoso medio de transportación inició en el sector Costa, donde por el calor se convierte hasta en un medio más fresco de transportación; pero ahora se encuentran en casi todos los mercados del sector sierra, convirtiéndose en un medio efectivo de transporte de carga, personas y cosas que los demás vehículos rehúsan realizarlo.

Los tricicleros, a pesar de haberse convertido en una población económicamente activa están considerados en la clase social de comercio informal donde sus ingresos no son fijos, y esto les convierte a la vez en un grupo vulnerable, porque no llegan a cubrir la canasta básica; muchas familias que se dedican a este trabajo dejan a la fuerza del hombre desarrollar el servicio; las mujeres en ocasiones acompañan y velan porque se realice la jornada de trabajo. En el ámbito educacional, los hijos de estas familias apenas logran cursar o terminar la escuela, luego son exigidos a cumplir las mismas funciones de sus padres, es decir, son los nuevos tricicleros.

En el aspecto de salud, estas personas gozan de un buen estado físico, pero no es compensado con una buena alimentación nutricional que reponga lo gastado en la jornada, este mismo dilema lo comparten sus hijos que trabajan en la jornada de la tarde, son adolescente que pedalean y lo ven como un juego; y por dedicarse a este trabajo no dedican tiempo a un buen chequeo médico.

Este grupo de personas, en su mayoría son los campesinos que han emigrado del campo a la ciudad, se reúnen en grupos para distribuirse en los mercados del cantón, no tiene un patrono común, a excepción de los jóvenes que buscan trabajo y son empleados por los mismos parientes, o compadres que no tienen un lazo familiar directo pero si de compadrazgo. Por esta situación informal, son un grupo de trabajadores que no gozan de una afiliación al Seguro Social Ecuatoriano, y no acceden a un seguro de vida, ni tiene asegurado su medio de trabajo que son los triciclos; y es justamente en esta parte donde el trabajo divide a los ricos y a los pobres.

Socialmente representan a una población económicamente activa que no ha legalizado su presentación y funcionamiento en los mercados, apenas se ha logrado acuerdos con el municipio y se les ha pedido conformarse en asociación, esto les ayudará a realizar trámites y garantizar su presencia en los mercados.

ASPECTO ECONÓMICO.- Económicamente, los triciclos aunque no son un medio de generar ganancias mayores; si ayuda a quienes se apegan a esta clase de trabajo a sobresalir; la producción promedio diario es de tres a cinco dólares americanos, lo que quiere decir que el ingreso semanal será de quince a veinticinco dólares americanos, y su promedio mensual será de sesenta a cien dólares americanos. Estos ingresos son los mínimos ya que se han aumentado las unidades de transportación, triciclos, y que para redondear la situación familiar se tiene trabajando a dos o tres personas con triciclos de la misma familia, así ellos logran reunir un poco más de dinero para solventar la

economía del hogar, llegando a un promedio de ciento veinte a doscientos dólares americanos.

De lo analizado en el párrafo anterior, se deduce que el ingreso económico de una familia, a pesar de tener dos familiares en el mismo sitio de trabajo, no llega a cubrir la canasta familiar. Sumándose a ello la falta de ahorro para problemas de salud, accidentes u otros menesteres que se presentaren.

Aportan al Municipio el pago del puesto donde están ubicados, es una cuota que se cobra a cada socio, integrante o trabajador que tiene su triciclo en el puesto destinado como parqueadero.

Económicamente representa un negocio no muy solvente, como lo habíamos dicho anteriormente, se debe a que sus clientes frecuentes son gente de escaso recursos, son ocupados por las mismas vivanderas del mercado o sector donde les toca ubicarse.

La adquisición de un triciclo no supera los \$ 150,00 dólares americanos, en el caso que desee comprar la unidad, sino entre ellos se alquilan las unidades; en otros casos existen fundaciones caritativas que donan esta clase de vehículos, y que de alguna manera ayuda a la persona y su familia.

ASPECTO AMBIENTAL.- En el aspecto ambiental, los triciclos, son vehículos que no carburan combustible y por lo tanto la contaminación por parte de estos vehículos es nula. La libre competencia entre los tricicleros ha

hecho que alguno opten por adaptar pequeños motores para la movilización del artefacto, lo que quita su categoría de vehículo de tracción humana, aunque los tricicleros piden se considere como tal.

Ambientalmente es un sistema ecológico que ayuda a mantener el medio ambiente, el desgaste físico de la persona que conduce este vehículo es a la vez un índice del buen estado físico que debe guardar un triciclero.

La falta de una ruta específica de circulación, en lo que respecta al sector sierra hace que el triciclero comparta la misma ruta de un vehículo motorizado, y por consiguiente respire el smok que emiten, perjudicando a la salud de los tricicleros. El trato dado a los triciclos es muy distinto en el sector Costa, donde están ubicados más en la zona playera que es la turística y rara vez circulan por la ciudad, así la contaminación en la costa es en menor escala porque no se tiene controlado el movimiento del parque automotor.

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. DERECHOS CONSTITUCIONALES

Derecho Constitucional.- Es un conjunto Porque esas normas no están aisladas, por ejemplo los derechos fundamentales individuales, solo se las entiende a través de la prohibición de ser cambiados por leyes reglamentarias. Aquí se compatibiliza el Principio de Relatividad de los Derechos con el Principio de Supremacía Constitucional.

Concepto.- "El Derecho Constitucional es el conjunto de normas jurídicas que regulan la estructura fundamental del Estado, la organización y funcionamiento de los poderes públicos."¹

Es un conjunto de normas que regulan y rigen para organizar de mejor manera el estado, es algo fundamental ya que son un nexo entre el poder legislativo y el pueblo para organizarse de mejor manera con reglamentos propuestos.

4.1.2. Que son vías públicas.- "Vía pública es todo camino o vía, público o privado de uso público, abierto al tráfico en general que puede ser utilizado para marchar por él, observando siempre las normas establecidas en la Ley de Tráfico y Reglamento General de Circulación."²

¹ Pacheco Gómez, El Derecho Constitucional.

² Salvat, Enciclopedia – Historia de los vehículos, Ed. Salvat,

Todos somos usuarios de la vía pública. Como tales, somos activos protagonistas del tránsito que en ella se desarrolla. La responsabilidad de un adecuado ordenamiento de nuestro "espacio común" comprende a todos: peatones, conductores y autoridades competentes, que comparten el compromiso de transformar el tránsito en una situación social saludable.

4.1.3. Que es transporte.- "la acción de trasladar a una persona o cosa de un lugar a otro"³. Constituye un servicio, una prestación, una asistencia; de ahí, que tenga características netamente comerciales y por ende, un propósito de lucro.

Es la acción encaminada a el traslado de personas o cosas desde el lugar de origen hacia un destino trazado por la necesidad de transportado transportarse de un lugar a otro, proponiéndose como un servicio a cambio de algún aporte sea económico o de algún agrado.

4.1.4. Que es transito.- es un concepto más amplio y se entiende por tal, "la acción de desplazarse o trasladarse de un lugar a otro"⁴; implica el uso de la vía pública y es sinónimo de circulación. Transitar no siempre significa transportar "cosas", ya que un peatón, un ciclista, un conductor, no necesariamente transportan, pero si transitan.

Se entiende como el desplazamiento de personas o cosas de un lugar a otro, sin ser necesario el transportarse en algo o alguien sino concretamente el circular por la vía publica con normalidad y a cualquier lugar posible.

³ La vía pública, escuelas.edu.ar

⁴ La vía pública, escuelas.edu.ar

4.1.5. El concepto movilidad humana.- “es relativamente nuevo y existe para referirse a los procesos concretos que cualquier persona”⁵, familia o grupo humano realiza o experimenta para establecerse temporal o permanentemente en un sitio diferente a aquel en donde ha nacido o residido hasta el momento.

La movilidad humana no es solo un derecho, sino también un mecanismo de integración con indudables y múltiples beneficios en términos de progreso, desarrollo humano y generación de Riqueza. Entonces la situación de movilidad humana hace referencia al hecho o conjunto de factores circunstanciales que posicionan fuera de su lugar de origen a alguien durante un espacio de tiempo, en un determinado momento.

4.1.6. Que son vías de comunicación.- Las vías de comunicación son terrestres y acuáticas, consistiendo las primeras en caminos ordinarios o carreteras y ferrocarriles; y las segundas, en el mar, los ríos y los canales de navegación. “Cada una de estas clases de vías tiene aplicaciones y ventajas especiales”⁶: en el camino ordinario no es indispensable el vehículo para que las personas se trasladen de uno a otro lugar; los ferrocarriles hacen el transporte rápido y muy barato: el mar y los ríos navegables son caminos abiertos por la Naturaleza misma, y sólo requieren algunas construcciones complementarias, como los puertos, muelles, etc.; y los canales, por último, además de que ocasionan muy pocos gastos de tracción, se utilizan para el riego y prestan un gran servicio a la agricultura.

⁵ Comité pro movilidad humana, julio 14 2013

⁶ José Manuel Piernas Hurtado, vías de comunicación, (1843-1911)

Al mismo tiempo que al transporte de cosas y personas, las vías de comunicación se aplican a transmitir el pensamiento y establecer continuas relaciones entre los productores más lejanos. Los correos, así como los telégrafos dedicados particularmente a ese fin, son uno de los progresos más estimables y uno de los agentes más eficaces de la vida económica moderna.

Vías de comunicación se denominan a las vías que unen destinos, podríamos decir que son los ríos y mares (coches marinos y submarinos), las carreteras y rutas (automóvil terrestre), y el espacio aéreo (en el caso de los aviones y transportes de vuelo).

4.1.7. Que son vías de Comunicación Vehicular.- Los caminos se construyen para ayudar a la gente a llegar adonde quieren ir. “Estas vías o caminos transitables son las que nos comunican o nos conducen de un lugar a otro a través de un vehículo, ya sea un automóvil, motocicleta, bicicleta, etc.”⁷, también existen los elementos de enlace que por lo regular y general son transitables solo por vehículos, como los puentes, túneles, elevados o subterráneos, que nos permiten un mejor y más rápido traslado.

Los medios de comunicación, en tanto que sirven para los fines de la industria, han de ser procurados por ella misma. Empresas particulares y asociaciones constituidas al efecto deben construir libremente los caminos.

4.1.8. Que es factor vehicular.- El hombre, desde los inicios de la civilización, tuvo la necesidad de crear un artefacto mecánico que lo trasladara,

⁷ José Manuel Piernas Hurtado, vías de comunicación, (1843-1911)

ya que su propia capacidad de movilización le resultó siempre insuficiente. “Desde que se inventó la rueda, la evolución del vehículo ha sido permanente”⁸. Incorporado el concepto de "transporte mecánico", surge la búsqueda de mayor fuerza, velocidad y autonomía de desplazamiento.

Como reflexión inicial, podemos asegurar que los accidentes tránsito se han incrementado sensiblemente, con la aparición de los vehículos modernos y la complejidad de las nuevas relaciones sociales, que el fenómeno trae aparejadas. Su proliferación, popularización y el avance de la tecnología, además del deterioro de las vías de comunicación - cada vez más ineficientes e inapropiadas para las grandes masas de vehículos que circulan por ellas.

4.1.9. Que es evolución vehicular.- Hasta aquí, la fuerza que movilizaba al vehículo (la tracción), era la del animal que tiraba del carruaje. “Estos vehículos fueron perfeccionándose con el paso del tiempo”⁹. Se incorporaron técnicas de suspensión y aparecieron, alrededor del siglo XVI, los primeros rodados de suspensión con elásticos. Los importantes carruajes de la nobleza europea, desde el siglo XVII en adelante, nos indican el grado de lujo y sofisticación, que alcanzó este medio de movilidad.

Con una red caminera básica, la evolución de los vehículos en el mundo, fue una consecuencia que sólo requirió el paso del tiempo. El carruaje de cuatro ruedas tuvo uso religioso, guerrero, de carga y deportivo.

⁸ Factor vehicular, escuelas.edu.ar

⁹ La vía pública, escuelas.edu.ar

4.1.10. Que es un vehículo de tracción a sangre.- Son los vehículos no motorizados, propulsados por la fuerza humana o animal. Debemos distinguir claramente entre uno y otro. Los propulsados por la fuerza animal son los carros, carruajes, sulkys, jardineras, etc., aún usados en nuestro campo.

Los vehículos propulsados por la fuerza humana son las bicicletas y triciclos; generalmente, no tienen prohibiciones para circular en las ciudades, siempre que respeten las normas establecidas a tales fines.

4.1.11. Que son vehículos con propulsión motriz.- Son los vehículos motorizados, propulsados por un motor con fuente de energía independiente. “Los propulsados por la fuerza de un motor son los moto vehículos, los automóviles, los trenes, camiones, etc.”¹⁰

Estos tipos de vehículos son los de mayor utilización en la sociedad actual, pero también los de mayor consecuencia en los "accidentes de tránsito".

4.1.12. Que en el transporte con tracción animal.- “Es el empleo de diferentes arreos, medios y vehículos para el transporte de personas, productos agrícolas y otros materiales con tracción animal”.¹¹ Entre los procedimientos utilizados se encuentran la “carga a lomo”, la “carga por arrastre” y diferentes vehículos remolcados como “carretas”, “carretones”, “coches”, y “rastras”. Por extensión se analizan dentro de esta denominación los medios de transporte con tracción humana.

¹⁰ Transporte con tracción animal, ECURED

¹¹ Transporte con tracción animal, ECURED

El hombre siempre ha cargado sobre sus hombros o con sus manos cargas diversas, pero su capacidad de carga es muy limitada. Sus condiciones de vida se aliviaron grandemente cuando hace milenios comenzó a domesticar animales para utilizarlos como fuente de alimentación (vacunos, cerdos, aves, etc.) o como medios de trabajo (bueyes, caballos, mulos, y otros). La domesticación de vacunos es de hace 8500 años, y de caballos de hace 6000 años. Los animales de labor se emplean para la monta directa, la carga a lomo de productos, o como fuente energética para hallar vehículos de transporte o máquinas agrícolas.

4.1.13. Concepto de ley.- Del latín *lex*, una ley es una regla o norma. Se trata de un factor constante e invariable de las cosas, que nace de una causa primera. Las leyes son, por otra parte, las relaciones existentes entre los elementos que intervienen en un fenómeno. En el ámbito del derecho, la ley es un precepto dictado por una autoridad competente. Este texto exige o prohíbe algo en consonancia con la justicia y para el bien de la sociedad en su conjunto. Por ejemplo: “La venta de cocaína está penada por la ley”, “La ley prohíbe que una misma persona vote dos veces en la misma elección”, “Un hombre de bien nunca actúa de manera contraria a la ley”. Bajo un régimen constitucional, la ley es una disposición aprobada por las Cortes y sancionadas por el jefe del Estado.

Puede decirse que las leyes limitan el libre albedrío de los seres humanos que conviven en sociedad; funcionan como un control externo al cual se somete la conducta de las personas para asegurar que se cumplan una

serie de normas que respondan a las necesidades de la comunidad. Si una persona considera que está bien realizar una acción que esté penada por la ley, lo normal es que se abstenga de hacerlo, dejando a un lado su creencia individual. “La ley (como norma jurídica) debe cumplir con diversos principios, como la generalidad (comprende a todos los individuos), la obligatoriedad (es imperativa) y la permanencia (es dictada con carácter indefinido), entre otros.”¹²

Pero el ser humano no se caracteriza por respetar a los demás seres vivos, sean o no de su especie, y ciertas leyes (o la ausencia de las mismas) suelen evidenciar esta triste realidad. Tal es el caso, por ejemplo, de la lucha que llevan adelante quienes desean que las personas homosexuales tengan los mismos derechos que las heterosexuales.

4.1.14. Concepto de Ordenanza.- es una disposición o mandato. “El término se utiliza para nombrar al tipo de norma jurídica que forma parte de un reglamento y que está subordinada a una ley.”¹³ La ordenanza es emitida por la autoridad que tiene el poder o la facultad para exigir su cumplimiento.

De acuerdo al ordenamiento jurídico en cuestión, la ordenanza recibe distintos nombres. La ordenanza municipal es aquella dictada por la máxima autoridad de una municipalidad o un ayuntamiento y con validez dentro del municipio o comuna. La ordenanza provincial, en cambio, extiende su alcance a toda una provincia.

¹² Copyright © 2008-2014

¹³ Copyright © 2008-2014

Además de todo lo expuesto, no podemos pasar por alto tampoco el hecho de que el término ordenanza también se emplea con otro significado fuera de lo que sería el ámbito político o legislativo.

4.1.15. Infracción de tránsito.- Falta Infracción de acuerdo al Diccionario de la Lengua Española nos indica que “es una transgresión, quebrantamiento de una norma o de un pacto”¹⁴. La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el Art. 106 se refiere a la definición de infracción de tránsito definiendo así: son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no requeridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito.

Las infracción se pueden evitar si se maneja a la defensiva y conscientemente sin dejar de observar las Leyes de Transito.

4.1.16. Sanción.- “En Derecho es un término que tiene varias acepciones. La sanción presupone la violación de una norma. Es así como se denomina sanción a la consecuencia o efecto de una conducta que constituye infracción de una norma jurídica (ley o reglamento) dependiendo del tipo de norma incumplida o violada, puede haber sanciones penales o penas, sanciones civiles y sanciones administrativas.”¹⁵

¹⁴ Cabanellas, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental”, Argentina edición 1.998.

¹⁵ Guía Laboral 2014, gerencie.com, internet

El caos que se vive en nuestras vías es por lo general porque los conductores hacen caso omiso a las normas de tránsito, y no se cumple como indica la Ley, peor aún se considera en ciertos casos a la ley como un juego.

4.1.17. Accidente De Tránsito.- “El accidente de tránsito lo conceptualizaremos con un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño. En materia de tránsito, accidente es el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasionen daños materiales o lesiones a personas o hasta la muerte de las mismas.”¹⁶

Es necesario resaltar que, por el mismo hecho de ser accidente y por lo tanto en acontecimiento eventual, se produce en circunstancias no deseadas, es decir involuntariamente; aquí por tanto, no cabe la intención de causar daño, el dolo no existe como presupuesto para este tipo de delitos, pues en tanto esto sucediera ya no estaríamos hablando de accidentes de tránsito sino de delitos penales.

4.1.18. Imprudencia.- “Es actuar sin cautela, sin criterio ni sentido común e los eventos corrientes del día a día. La prudencia es su sentido original, más bien religioso, se refería a la capacidad de juzgar entre acciones virtuosas y las que no lo son, para responder a una determinada situación se consideraba por este motivo a la prudencia como la causa de todas las demás virtudes, así de importante, la prudencia como virtud permite

¹⁶ Ilustrados, una comunidad educativa mundial, diccionario jurídico

distinguir un acto de valor y coraje frente a uno irresponsable que vendría a ser la imprudencia.”¹⁷

Defecto de advertencia o previsión, sin la observancia de la Leyes o reglamentos para el efecto a desarrollarse, por olvido de las precauciones que la prudencia vulgar aconseja, la cual conduce a ejecutar hechos.

4.1.19. Vehículo.- “Es un medio de locomoción que permite el traslado de un lugar a otro, cuando se traslada personas u objetos esto se llama vehículo de transporte.”¹⁸

Por otro lado vehículo es el objeto que sirva para poder trasladar personas, cosas, bienes de un lugar a otro, haciendo más fácil y rápida la vida del ser humano.

¹⁷ Ilustrados, una comunidad educativa mundial, diccionario jurídico

¹⁸ Ilustrados, una comunidad educativa mundial, diccionario jurídico

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. La culpabilidad según Eugenio Raúl Zaffaroni. En su obra **Teoría del Delito.-** hace relación a la cualidad o condición de culpable. “Así como la antijuricidad es un juicio que atañe al lado externo del hecho perpetrado, la culpabilidad se refiere al lado o aspecto interno o psicológico de él”.¹⁹

La culpabilidad en sentido amplio puede ser definida como el conjunto de presupuestos que fundamentan la irreprochabilidad personal de la conducta antijurídica. Por culpabilidad ha de entenderse la actitud consciente de la voluntad que da lugar a un juicio de reproche, en cuanto el agente actúa en forma antijurídica pudiendo y debiendo actuar diversamente.

Las especies de culpabilidad son el dolo y la culpa. Naturaleza de la culpa. Los delitos culposos han adquirido una extraordinaria importancia que se acrecienta con el tiempo. Sin embargo, la naturaleza de la culpa es aún discutida. Las principales teorías que pretenden encontrar una solución, son:

a) Teorías intelectuales. Para algunos juristas, entre los que se destaca Almendigen, la culpa representa un defecto de la inteligencia. Sus adeptos, siguiendo esta idea, postulan la impunidad del delito culposo o lo justifican por razones utilitarias.

¹⁹ Eugenio Raúl Zaffaroni. En su obra *Teoría del Delito*, Óp. Cit. Pág. 170

b) Teorías de la personalidad.- “Otros penalistas piensan que la culpa revela un desprecio por el sistema de valores de la comunidad jurídica. La acción culposa es síntoma de un defecto de la personalidad.”²⁰

c) Teorías de la acusación ilícita.- “Un sector de la doctrina, afirma que el castigo de la acción culposa constituye una imposición del Derecho que ordena sancionar a quien causa un resultado típico, sin necesidad de exigir una actitud subjetiva. Estas teorías resucitan la responsabilidad objetiva, desconociendo el progreso jurídico, que requiere de un vínculo anímico entre el autor y su acción.”²¹

4.2.2. Evolución Tecnológica del triciclo.- En los comienzos de la era primitiva, los hombres se desplazaban a pies y descalzos por largas distancias. Las cargas que llevaban consigo eran transportadas en ancas o grupas, esto hacia que su traslado de un lugar a otro le fuera lento y arriesgado. “Luego la necesidad de aumentar la carga hace que surja una especie de auxiliar que permitía arrastrar las cargas con mayor facilidad, lo que eran llamados La Narria”.²²

En los países fríos se fabricó el primer vehículo de tracción humana para desarrollar luego el conocido por el hombre llamado trineo quien se impulsó por perritos de la zona, que surge de la misma Narria, este en un principio era arrastrado por los hombres, aunque más tarde, se fueron domesticando animales para realizar dicho esfuerzo.

²⁰ Sonlein.com, publicación teoría sobre personalidad

²¹ Panorama Cajamarquino Análisis de la teoría del sistema procesal penal, 2009- 23 - sep.

²² Salvat, Enciclopedia – Historia de los vehículos, 2002, Ed. Salvat, México, Tomo V, p. 320

4.2.3. El triciclo y su apogeo según Pérez Colomè Jordi, un viaje en triciclo.- “El Journal De Paris acuñó los términos bicicleta y triciclo para diferenciar entre los dos vehículos después de que empezaron a aparecer variedades de triciclos en Francia en el siglo XVIII. En Inglaterra, el triciclo fue patentado por Denis Johnson en 1818. Sin embargo los triciclos para adultos, así como los vehículos de tres ruedas de madera para niños, que comenzaron a aparecer en la década de 1860, se mantuvieron en gran parte como un artículo novedoso hasta el último cuarto del siglo XIX, cuando la moda del triciclo barrió con Inglaterra”.²³

En Norteamérica suelen pensar en los triciclos como juguetes para niños pequeños los cuales únicamente pueden ser usados como para jugar, demasiado pequeños como para ser usados como bicicletas. Sin embargo los triciclos, mucho más grandes que los modelos para niños, fueron creados originalmente para los adultos y disfrutaron de gran popularidad como vehículos de recreo durante el siglo XIX. El primero fue construido en 1680 por un alemán parapléjico y tenía engranajes y manivelas manuales.

4.2.4. Primeros Triciclos, según Pérez Colomè Jordi.- “El Journal De Paris acuñó los términos bicicleta y triciclo para diferenciar entre los dos vehículos después de que empezaron a aparecer variedades de triciclos en Francia en el siglo XVIII. En Inglaterra, el triciclo fue patentado por Denis Johnson en 1818. Sin embargo los triciclos para adultos, así como los vehículos de tres ruedas de madera para niños, que comenzaron a aparecer en la década de 1860, se mantuvieron en gran parte como un artículo novedoso

²³ Pérez Colomè Jordi, un viaje en triciclo, editorial NIVERTA - 2008

hasta el último cuarto del siglo XIX, cuando la moda del triciclo barrió con Inglaterra.”²⁴

Con la popularidad y la aceptación general de las bicicletas, ¿Por qué no destacarse entre la multitud y montar un vehículo de tres ruedas? Los triciclos ofrecen muchas características especiales que no se encuentran en las bicicletas. Y no son sólo para niños. Muchos estilos de triciclos para adultos están disponibles, y si deseas transportar cargas o hacer frente a una discapacidad, puedes encontrar el adecuado.

4.2.5. La Moda Del Triciclo por Javier Domínguez Reguero.- “En 1876, un triciclo accionado con una palanca ajustable lateral, el triciclo Coventry con palanca, se introdujo en Inglaterra y luego en 1877 se introdujeron las primeras cadenas de triciclos impulsados. En 1879 había más de 20 tipos de ciclos de múltiples ruedas que se produjeron en Coventry y en 1884 había más de 120 y de 20 fabricantes diferentes.”²⁵

Estos fueron especialmente populares entre las mujeres que tenían problemas con las bicicletas por los vestidos largos que eran populares en ese momento. Entre 1881 y 1886 se vendieron más triciclos que bicicletas.

4.2.6. Triciclos Modernos por Javier Domínguez Reguero.- “Los primeros triciclos modernos, con todas las ruedas más o menos del mismo tamaño, aparecieron por primera vez en 1892. En 1900, como los modelos más

²⁴ Pérez Colomè Jordi, un viaje en triciclo, editorial NIVERTA - 2008

²⁵ Javier Domínguez Reguero, la historia del triciclo, dos profesores y un triciclo

seguros de bicicletas comenzaron a hacer que las bicicletas fueran más populares de nuevo, la cultura del triciclo comenzó a declinar, aunque nunca desapareció completamente.”²⁶

Los triciclos de metal modernos volvieron aparecer como un juguete para niños, luego se utilizó para llevar a los niños como un carro adecuado para el efecto.

4.2.7. Uso Moderno por Javier Domínguez Reguero.- “En la actualidad, aunque no hay tantos fabricantes, como los que había antes, los triciclos son utilizados en los Estados Unidos, sobre todo por las personas mayores para la recreación y el transporte.”²⁷

También se usan tipos de triciclos en África y Asia como una forma de transporte comercial, similar a las taxis o los rickshaws con el conductor en el frente y un asiento en la parte trasera para los pasajeros. Como montar en bicicleta ha experimentado un crecimiento en popularidad, los triciclos parecen haber experimentado algo de un resurgimiento también. El Campeonato Mundial del Triciclo 2010 tuvo lugar el 3 de octubre en Blenheim, Inglaterra, y contó con 46 participantes de todo el mundo.

Hay historias en este país que el gobierno español no debería olvidar. Este triciclo, bautizado como Montseny y que se fabrica de forma artesanal en nuestro país, ha debido sortear todos los engorrosos trámites para su homologación.

²⁶ Javier Domínguez Reguero, la historia del triciclo, dos profesores y un triciclo

²⁷ Justin Beach, Historia del pedal (3 noviembre del 2010)

4.2.8. Historia del automóvil Virgilio H. Rivadulla.- “Es arduo sintetizar en una página la historia del automóvil. El primer paso fueron los vehículos propulsados a vapor. Se cree que los intentos iniciales de producirlos se llevaron a cabo en china, a fines del siglo XVII, pero los registros documentales más antiguos sobre el uso de esta fuerza motriz datan de 1769, cuando el escritor e inventor francés Nicholas-Joseph Carnot presentó el primer vehículo propulsado a vapor. Era un triciclo de unas 4,5 toneladas, con ruedas de madera y llantas de hierro, cuyo motor estaba montado sobre los cigüeñales de las ruedas de un carro para transportar cañones. Su prototipo se estrelló y una segunda máquina quedó destruida en 1771”²⁸

El primer paso fueron los vehículos propulsados a vapor. Se cree que los intentos iniciales de producirlos se llevaron a cabo en China, a fines del siglo XVII, pero los registros documentales más antiguos sobre el uso de esta fuerza motriz datan de 1769, cuando el escritor e inventor francés Nicholas-Joseph Cugnot presentó el primer vehículo propulsado a vapor. Era un triciclo de unas 4,5 toneladas, con ruedas de madera y llantas de hierro, cuyo motor estaba montado sobre los cigüeñales de las ruedas de un carro para transportar cañones.

“La bicicleta ha sido la base para las primeras motocicletas y ayudó a darle forma a la historia de estas máquinas motorizadas. Los historiadores se disputan todavía cuál es el padre de esta primera máquina. Corría el año 1868. Por aquel entonces, un visionario americano llamado Silvestre Howard Roper

²⁸ Terra ecológica práctica, Triciclo Montseny, 2008, España, periódico

se hizo una pregunta: ¿Qué pasaría si a una bicicleta le adapto un motor a vapor? Dicho y hecho. Este fabricó un motor de dos cilindros utilizando el carbón como combustible, lo incrustó en el cuadro de una bicicleta y creó lo que hoy podríamos denominar como la primera motocicleta.”²⁹

En inicio se realizó la prueba con el carbón para ver si tenía combustión y se movía dando impulso a la bicicleta de ahí que resulto la motocicleta.

4.2.9. Los Vehículos De Tracción Humana En La Economía Popular

Miguel Ángel Condori.- Los vehículos de tracción humana aparecen como una respuesta a la necesidad de transportar cosas de un lugar a otro facilitando al hombre su trabajo, luego de analizar las ventajas brindadas por los medios de transporte de tracción humana, se da paso al transporte de las personas con el uso exclusivo de su misma fuerza, por ello su nombre de tracción humana, así se presenta en la historia del desarrollo humano las bicicletas con modelos no muy convencionales, ya que se necesitaba de la pericia del hombre para poder conducir las, pero poco a poco la misma inventiva del hombre evoluciona en los modelos de bicicletas y de las cuales hacemos uso en la actualidad.

“La economía en el transporte siempre ha sido una necesidad prioritaria del hombre, por ello que se usó animales para hallar carretas, luego la bicicleta será vista como un medio de transporte económico, tanto en su mantenimiento

²⁹ Miguel Ángel Condori, Historia del Automóvil, Instituto Superior Pedro P. Díaz, Arequipa - Perú

como en su uso industrial; era y es un vehículo que permite al hombre llegar a lugares donde vehículos con tracción motora no pueden acceder.”³⁰

Para los países de economía subdesarrolladas los vehículos de tracción humana son un herramienta eficaz para el comercio informal, como lo hacen los carteros, los empleados de entrega de periódicos, vendedores de pescado, etc. Para los países del primer mundo la bicicleta es solo un medio de transporte deportivo, para lo cual se destinan sitios y lugares determinados para su circulación.

En nuestro país es común ver, como en el sector costa, la bicicleta es el vehículo más usado y explotado, no deportivamente sino comercialmente; esta necesidad hace que el hombre desarrolle su inventiva para diseñar complementos o aditivos que le ayudan en el comercio, un ejemplo: “Claro es el uso de los triciclos para el transporte de cosas y personas en lugares turísticos como las playas, pero últimamente se está usando bicicletas de tres ruedas, conocidas comúnmente como triciclos, su ingreso al mercado de la sierra ha creado una sana competencia con los vehículos a motor, como son las camionetas y taxis; la gente más sencilla usa este medio por ser económico en el pago a pesar de la poca seguridad que estos brindan en su servicio.”³¹

Se deduce que la falta de recursos económicos ha obligado a la población que se interesen en utilizar este tipo de servicios ya que son ágiles livianos y se introducen por cualquier camino de difícil acceso a automotores.

³⁰ M.Chevalier, cap. 6, la motocicleta.

³¹ Miguel Ángel Condori, Historia del Automóvil, Instituto Superior Pedro P. Díaz, Arequipa - Perú

4.2.10. Ley De Tránsito Y Transporte Terrestre por Torres Chávez

Efraín.- En todo estado o país se regula el funcionamiento y movilización de vehículos dentro de una circunscripción territorial, bajo un marco jurídico legal, en este sentido Ecuador no puede ser la excepción y por ello se codifica la primera Ley de Tránsito el 6 de agosto de 1965, la cual aparece en 1966. “Los grupos en redactar la Ley de Tránsito, venían, la Comandancia General de Policía, ANETA, las Asociaciones de Conductores, la Comisión de Tránsito del Guayas y los Transportadores del país, quienes se esmeraron de la mejor manera para construir un verdadero Código, sustantivo y adjetivo y dedicado al tránsito y transporte que no al tráfico.”³²

Dentro de este contexto haciendo una breve historia de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, en el aparecimiento de la primera Ley vemos que se incorporó a los gremios de ese entonces a que participen y sean analizadas sus ideas para que se formalice una verdadera ley que rija para todos los ecuatorianos sin embargo que han tenido el asesoramiento oportuno de las Autoridades de turno para que sea discutido de mejor manera.

El transporte, es un fenómeno complejo, para un servicio social, público y masivo, y está regulado por esta Ley y por las disposiciones del Consejo Nacional de Tránsito, es una cuestión de reglamentación policial.

4.2.11. El Triciclo y Su Etapa de Miguel Ángel Condori.- “El Ecuador es un Estado constitucional de Derechos y Justicia”, siendo la única en la

³² Torres Chávez Efraín, Breves- Comentarios a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

región que tiene el carácter de “Constitucional” y de “Derechos”, la cualidad de “Justicia” también la tiene la constitución Venezolana.”³³

Mediante este derecho las personas tienen libre circulación por el país sea en cualquiera de las formas, mediante el derecho la justicia se hará respetar en igualdad de condiciones a todas las personas. “El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado.”³⁴

El derecho que tenemos los ecuatorianos es irrenunciable ya que la Constitución garantiza el respeto al libre trabajo siempre que este sea lícito.

En los comienzos de la era primitiva, los hombres se desplazaban a pies y descalzos por largas distancias. Las cargas que llevaban consigo eran transportadas en ancas o grupas, esto hacía que su traslado de un lugar a otro le fuera lento y arriesgado. “Luego la necesidad de aumentar la carga hace que surja una especie de auxiliar que permitía arrastrar las cargas con mayor facilidad, lo que eran llamados La Narria”.³⁵

En los países fríos se fabricó el primer vehículo conocido por el hombre llamado trineo, que surge de la misma Narria, este en un principio era

³³ Miguel Ángel Condori, Historia del Automóvil, Instituto Superior Pedro P. Díaz, Arequipa - Perú

³⁴ Miguel Ángel Condori, Historia del Automóvil, Instituto Superior Pedro P. Díaz, Arequipa - Perú

³⁵ Justin Beach, Historia del pedal (3 noviembre del 2010)

arrastrado por los hombres, aunque más tarde, se fueron domesticando animales para realizar dicho esfuerzo, sin embargo se necesitaba de una cantidad de animales significativa para que puedan arrastrar la carga necesaria y las personas que iban encima de la misma.

4.3. MARCO JURÍDICO

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

4.3.1. Constitución de la República del Ecuador Art. 394 Sección duodécima sobre el Transporte.- Responde a su facultad legislativa tipificada en el Art. 394 de la Constitución de la República del Ecuador, que en su parte pertinente dice: “El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.”³⁶

La Constitución del Ecuador establece las competencias para los Gobiernos Autónomos Descentralizados, tal es así, una ordenanza municipal tiene fuerza obligatoria dentro del cantón en donde el G.A.D Municipal ejerce el radio de acción de su competencia administrativa. Para el caso de las ordenanzas provinciales, tendrá fuerza obligatoria en cada provincia.

4.3.2. Constitución de la República del Ecuador Art. 415 De la biosfera, ecología urbana y energías alternativas.- “Art. 415 El Estado central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo,

³⁶ Constitución de la República del Ecuador.

que permitan regular el crecimiento urbano, el manejo de la fauna urbana e incentiven el establecimiento de zonas verdes. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados desarrollaran programas de uso nacional del agua y de reducción reciclaje y tratamiento adecuado de desechos sólidos y líquidos. Se incentivara y facilitara el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vías”.³⁷

Dentro de este aspecto se puede notar que se incentivara el transporte terrestre no contaminante es decir no motorizado para una mejor calidad del ambiente y aire sin contaminación, por eso es el caso de que se recomienda la utilización de los triciclos para aportar al medio ambiente y la forma de trabajo y sustento para cada familia de escasos recursos económicos.

4.3.3. Constitución de la República del Ecuador Art. 33 Trabajo y seguridad social.- “El trabajo es un derecho y un deber social. Gozará de la protección del Estado, el que asegurará al trabajador el respeto a su dignidad, una existencia decorosa y una remuneración justa que cubra sus necesidades y las de su familia. Se regirá por las siguientes normas fundamentales.”³⁸

El Estado garantiza el derecho al trabajo lícito de las personas que necesiten de él, sin embargo el respeto y una vida digna para el ser humano no se cumple en su totalidad ya que las personas de escasos recursos tienen que libremente escoger su fuente de ingresos para su familia ya que de ello depende su existencia.

³⁷ Constitución de la República del Ecuador.

³⁸ Constitución de la República del Ecuador, 2013, art. 33

“Art. 326 Constitución de la Republica del Ecuador.- El derecho al trabajo se sustenta en los siguientes principios:”³⁹

Este derecho es muy importante ya que nos ampara en todo sentido siempre y cuando sea trabajo lícito, asegurando nuestra estabilidad laboral.

1. El Estado impulsará el pleno empleo y la eliminación del subempleo y del desempleo.
2. Los derechos laborales son irrenunciables e intangibles. Será nula toda estipulación en contrario.
3. En caso de duda sobre el alcance de las disposiciones legales, reglamentarias o contractuales en materia laboral, estas se aplicarán en el sentido más favorable a las personas trabajadoras.
4. A trabajo de igual valor corresponderá igual remuneración.
5. Toda persona tendrá derecho a desarrollar sus labores en un ambiente adecuado y propicio, que garantice su salud, integridad, seguridad, higiene y bienestar.
6. Toda persona rehabilitada después de un accidente de trabajo o enfermedad, tendrá derecho a ser reintegrada al trabajo y a mantener la relación laboral, de acuerdo con la ley.

³⁹ Constitución de la República del Ecuador, 2013, art. 33

7. “Se garantizará el derecho y la libertad de organización de las personas trabajadoras, sin autorización previa. Este derecho comprende el de formar sindicatos, gremios, asociaciones y otras formas de organización, afiliarse a las de su elección y desafiliarse libremente. De igual forma, se garantizará la organización de los empleadores.”⁴⁰

8. El Estado estimulará la creación de organizaciones de las trabajadoras y trabajadores, y empleadoras y empleadores, de acuerdo con la ley; y promoverá su funcionamiento democrático, participativo y transparente con alternabilidad en la dirección.

9. Para todos los efectos de la relación laboral en las instituciones del Estado, el sector laboral estará representado por una sola organización.

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

11. Será válida la transacción en materia laboral siempre que no implique renuncia de derechos y se celebre ante autoridad administrativa o juez competente.

12. Los conflictos colectivos de trabajo, en todas sus instancias, serán sometidos a tribunales de conciliación y arbitraje.

13. Se garantizará la contratación colectiva entre personas trabajadoras y empleadoras, con las excepciones que establezca la ley.

⁴⁰ Constitución de la República del Ecuador, 2013, art. 33

14. Se reconocerá el derecho de las personas trabajadoras y sus organizaciones sindicales a la huelga. Los representantes gremiales gozarán de las garantías necesarias en estos casos. Las personas empleadoras tendrán derecho al paro de acuerdo con la ley.

15. Se prohíbe la paralización de los servicios públicos de salud y saneamiento ambiental, educación, justicia, bomberos, seguridad social, energía eléctrica, agua potable y alcantarillado, producción hidrocarburífera, procesamiento, transporte y distribución de combustibles, transportación pública, correos y telecomunicaciones. La ley establecerá límites que aseguren el funcionamiento de dichos servicios.

16. En las instituciones del Estado y en las entidades de derecho privado en las que haya participación mayoritaria de recursos públicos, quienes cumplan actividades de representación, directivas, administrativas o profesionales, se sujetarán a las leyes que regulan la administración pública. Aquellos que no se incluyen en esta categorización estarán amparados por el Código del Trabajo.

4.3.4. Constitución de la República del Ecuador Art. 14 Ambiente sano.- “Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*. Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.”⁴¹

⁴¹ Constitución de la República del Ecuador, 2013, art. 86

El Estado tiene la obligación de proteger a la población del ambiente para que las generaciones se desarrollen en un ambiente libre de contaminación y de igual forma los animales, naturaleza que la rodea sin perjuicio de diferentes acciones que se sugiera para hacer respetar este derecho.

Dentro del tema de investigación se sugiere un cambio del sistema de vida y mejoramiento a través de la no utilización del combustible que afecta tanto a la salud como al medio ambiente.

1. La preservación del medio ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país.

2. La prevención de la contaminación ambiental, la recuperación de los espacios naturales degradados, el manejo sustentable de los recursos naturales y los requisitos que para estos fines deberán cumplir las actividades públicas y privadas.

3. El establecimiento de un sistema nacional de áreas naturales protegidas, que garantice la conservación de la biodiversidad y el mantenimiento de los servicios ecológicos, de conformidad con los convenios y tratados internacionales.

4.3.5. Constitución de la República del Ecuador Art. 264 De los Gobiernos Autónomos Descentralizados.- “Los gobiernos municipales

tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:⁴²

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados tienen toda la potestad de reformar, crear, añadir, etc. y organizar sus Ordenanzas para que se dé un mejor estilo de vida para sus habitantes, siempre y cuando no se afecte sus intereses como pueblo.

1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.
2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.
3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.
4. Prestar los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental y aquellos que establezca la ley.
5. Crear, modificar o suprimir mediante ordenanzas, tasas y contribuciones especiales de mejoras.
6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

⁴² Constitución de la República del Ecuador, 2013, art. 264

7. Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, así como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley.
8. Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y construir los espacios públicos para estos fines.
9. Formar y administrar los catastros inmobiliarios urbanos y rurales.
10. Delimitar, regular, autorizar y controlar el uso de las playas de mar, riberas y lechos de ríos, lagos y lagunas, sin perjuicio de las limitaciones que establezca la ley.
11. Preservar y garantizar el acceso efectivo de las personas al uso de las playas de mar, riberas de ríos, lagos y lagunas.
12. Regular, autorizar y controlar la explotación de materiales áridos y pétreos, que se encuentren en los lechos de los ríos, lagos, playas de mar y canteras.
13. Gestionar los servicios de prevención, protección, socorro y extinción de incendios.
14. Gestionar la cooperación internacional para el cumplimiento de sus competencias. En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas cantonales.

4.3.6. Constitución de la República del Ecuador Art. 394 Del sistema Transporte.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna

naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.”⁴³

El Estado será quien regule las actividades económicas en referente al Transporte ya que no se puede hacer Leyes y Reglamentos para una Provincia o Cantón, sino que en forma general que rija para todo el país, sin embargo el estado es quien esta encargado de regular el transporte a nivel nacional con leyes y reglamentos que sirvan para el fiel cumplimiento de los ecuatorianos, de tal manera que se cumpla a cabalidad para evitar las irregularidades y los accidentes de tránsito.

Por ello es muy importante tener siempre claro los propósitos de las Leyes de Transito así como su reglamento, llevando de esta forma de mejor manera la vida para los peatones y conductores, respetando las señales de transito así como su Ley y reglamento.

⁴³ Constitución de la República del Ecuador, 2013, art. 394

LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

4.3.7. Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad

Vial Art. 1.-

“La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.”⁴⁴

Específicamente para la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, es quien regula el diferente modo y manera de circular por las zonas urbanas y rurales, son el propósito de brindar protección a las personas y ejercer el control de todo tipo de tránsito en el país.

4.3.8. Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad

Vial Art. 2.-

“La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la

⁴⁴ ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, actualizada 2010, art. 1

formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización. En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.”⁴⁵

El libre tránsito de personas así como el de vehículos de todo tipo son el objetivo que indica este articulado siempre que este sea sin contaminación en el ambiente, brindando de esta manera el beneficio para los peatones y la circulación vehicular.

4.3.9. Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial Art. 3.-

“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.”⁴⁶

El Estado Ecuatoriano garantiza el transporte público con las seguridades y la calidad que necesitan los habitantes para su movilidad y traslado de carga de un lugar a otro.

⁴⁵ Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, actualizada 2010, art. 2

⁴⁶ ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, actualizada 2010, art. 3

4.3.10. Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad

Vial Art. 7.-

“Las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilidad de personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial.”⁴⁷

Las vías del país son de uso público por lo tanto son para nacionales y extranjeros que circulen por el país sean peatones y vehículos con motor así como los vehículos de tracción humana que son considerados en la Constitución como no motorizados.

4.3.11. Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad

Vial Art. 9 Preceptos Fundamentales.- “Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.”⁴⁸

En lo referente al mencionado artículo, contiene orden y seguridad, para los automotores y vehículos de toda clase, incluido en ello el de tracción

⁴⁷ Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, actualizada 2010, art. 7

⁴⁸ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

humana, para su circulación en las carreteras y vías públicas del país; y es justamente en base de este argumento que se busca argüir el uso de un vehículo de tracción humana denominado el triciclo y que se está usando de forma comercial y de pasajeros, en vías públicas de los cantones que permiten su uso dentro de la ciudad, y no su salida a vías más transitadas como la panamericana.

Por ello la necesidad de determinar su reglamentación y denominación dentro de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

4.3.12. Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial Art. 15.-

“El Ministro del Sector será el responsable de la rectoría general del sistema nacional de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en coordinación con los GAD's, expedirá el Plan Nacional de Movilidad y Logística del transporte y supervisará y evaluará su implementación y ejecución.”⁴⁹

Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial Art. 12.- “La presente Ley establece los lineamientos generales, económicos y organizacionales de la movilidad a través del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y sus disposiciones son aplicables en todo el territorio nacional para: el transporte terrestre, acoplados, teleféricos, funiculares, vehículos de

⁴⁹ Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, actualizada 2010, art. 15

actividades recreativas o turísticas, tranvías, metros y otros similares; la conducción y desplazamiento de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal; la movilidad peatonal; la conducción o traslado de semovientes y la seguridad vial”.⁵⁰

La movilización de personas por medio de vehículos apropiados y con su infraestructura y seguridad, bajo el reglamento respectivo, exige intrínsecamente que el uso de los triciclos estén bajo estas normas, y que de alguna manera se vaya creando un reglamento apropiado para su uso, dentro de las ciudades que permiten su circulación, y se señale su acceso y calidad de servicio para el usuario.

Control y vigilancia de transporte terrestre.- “Esta Ley establece los lineamientos generales, económicos y organizacionales de la actividad del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y sus disposiciones son aplicables en todo el territorio nacional para: el transporte terrestre, acoplados, teleféricos, funiculares, vehículos de actividades recreativas o turísticas, tranvías, metros y otros similares; la conducción y desplazamiento de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal; la movilidad peatonal; la conducción o traslado de semovientes y la seguridad vial.”⁵¹

Como todos los demás servicios de transporte, el de los tricicleros exige del Estado su protección, pero al no existir normas y reglamentos que regulen su uso, se crea un conflicto legal en el sentido de que no se tiene la base

⁵⁰ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

⁵¹ Conduce Ecuador, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial 20 de Octubre del 2008

necesaria para sancionar la violación de normas, porque un vehículo de esta naturaleza puede transportar cosas y bienes sin mayor seguridad y a la vez a personas, se busca sancionar como si fuera una bicicleta, pero ésta no tiene la misma capacidad que tiene el triciclo, y una bicicleta a lo sumo puede transportar hasta dos personas, mientras que el triciclo transporta de cuatro a seis personas, sin contar a niños menores o de brazos.

Esta parte expositiva de los artículos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, son una base clara de que falta regular o normar el uso de los triciclos, y como no se puede regular para cada provincia, se deberá hacerlo a nivel nacional; y, de esta forma cada provincia puede aplicar a su jurisdicción, como sucede en la actualidad, por ejemplo solo en la provincia de Cotopaxi existe en cuatro cantones, de los siete, el uso de los triciclos, en Latacunga su uso está limitado a la carga y transporte de personas en los mercados de la ciudad, provocando congestión vehicular, e invasiones de vías.

En el cantón Salcedo, Saquisilí y La Maná están siendo usados de la misma manera, con una distinción en el cantón La Maná, sector subtropical de la provincia, donde se han adaptado motores pequeños, desclasificándolos como vehículos de tracción humana.

4.3.13. Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial Art. 88.- En materia de tránsito y seguridad vial, la presente Ley tiene por objetivo, entre otros, los siguientes: “a) La organización, planificación y regulación de la movilidad peatonal, circulación, seguridad

vial, uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, y la conducción de semovientes.”⁵²

El Art. 88, literal (a) observa en el control de la movilidad para peatones como para vehículos de todo tipo así como de los vehículos de tracción humana, con el fin de garantizar la seguridad y la libre movilidad de todo tránsito.

4.3.14. Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad

Vial Art. 88.- literal “(h) La reducción de la contaminación ambiental, producida por ruidos y emisiones de gases emanados de los vehículos a motor; así como la visual ocasionada por la ocupación indiscriminada y masiva de los espacios de la vía pública.”⁵³

El Art. 88, literal (h), dispone la no contaminación con gases emanados de los vehículos a motor, por ello se dice ser muy importante la circulación y utilidad de los vehículos de tracción humana ya que son netamente ecológicos al no utilizar ningún tipo de combustible pues no tienen motor alguno.

⁵² Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, actualizada, art. 88, literal (a)

⁵³ Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, actualizada, art. 88, literal (h)

REGLAMENTO A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

4.3.15. Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Art. 1.- “El presente Reglamento establece las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país”⁵⁴

En el mencionado artículo se denota que toda actividad de movilidad se disfruta a la libre circulación tanto peatones como vehículos del índole que estos fueren, sin embargo para optimizar este propósito es necesario tener la normativa quien exija la prohibición de realizar maniobras que pongan en riesgo a peatones como conductores.

Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Art. 2.- “Finalidad de las regulaciones de tránsito.- El sistema de tránsito y transporte terrestre tiene como finalidad ordenar, transformar y orientar el sector hacia su pleno desarrollo. Asimismo, la ejecución de la infraestructura que se requiere para operarlo eficientemente, y finalmente la coordinación de los órganos competentes del Poder Público, en la rectoría, planificación y control del tránsito y del transporte.”⁵⁵

⁵⁴ Reglamento, Gaceta Oficial Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

⁵⁵ Reglamento, Gaceta Oficial Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

El reglamento, hace alusión a los vehículos de tracción humana, pero no se puede asegurar que dentro de esta clasificación se encuentre definido el uso de los triciclos, ya que su definición, característica y uso no está especificado aún en la Ley de Tránsito. Si bien es cierto que los mencionados vehículos hacen uso de las vías públicas, estos no están regulados en su uso, seguridad y capacidad de transportación de cosas, bienes y personas. La propuesta de definir el uso de estos vehículos será el de permitir una nueva clase de trabajo y de servicio a la comunidad, bajo normas claras de su uso y seguridad, tanto para los peatones, y de quienes hacen uso de las vías públicas; a la vez, ir definiendo si se consideran choferes a las personas que conducen estos vehículos, ya que en algunos casos se observa conducir dichos vehículos a niños, adolescentes y adultos. Un aspecto positivo del uso de esta clase de vehículos es el aporte a la no contaminación del ambiente, son considerados ecológicos, por no expulsar de su uso gases nefastos al aire, es decir, protegen el medio ambiente y no provocan ruidos que afecten a los transeúntes.

4.3.16. Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Señalización vehicular.- “Reducir de forma sistemática los accidentes de tránsito. Proteger la integridad de las personas y sus bienes. Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular. Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre. Procurar la disminución de las infracciones de tránsito. Capacitar a los docentes de educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales.”⁵⁶

⁵⁶ Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

La señalización vehicular es de mucho aporte y servicio para la comunidad y en este caso para los conductores, ya que permite evitar en su mayoría los accidentes tránsito aún mas en la noche, el orden en la zona urbana donde circulan gran cantidad de vehículos.

Para todo tipo de señales de tránsito se deben contemplar las normas para el control del tránsito en calles y carreteras que rijan en cada país.

4.3.17. Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Art. 265 de los Peatones.- “Los peatones y las personas con movilidad reducida que transitan en artefactos especiales manejados por ellos mismos o por terceros como: andadores, sillas de ruedas, sillas motorizadas, y otros, tendrán derecho a.”⁵⁷

Todas las personas que circulamos por la guía pública tenemos la obligación de guiarnos y respetar las señales de tránsito, puesto que por el señalamiento es que nos permite reducir los accidentes de tránsito.

Es necesario destacar que para ello no es suficiente tener conocimiento de las señales de tránsito, ya sea por la prensa o informaciones sino que practicarlo e instruirnos sobre ellas y decir que con ese autocontrol podemos ser parte del aporte a un estilo de vida mejor y ordenado, necesariamente tenemos que ser ordenados para poder transitar por los lugares indicados y respetando las señales de tránsito para no causar accidentes de tránsito.

⁵⁷ Sistema Vial Del Ecuador, Educación Vial, 2012, slide share

Las vías vehiculares se pueden describir como:

- Urbanas: Son las vías que se desplazan el entorno urbano y/o sub-urbano.
- Enlace: Las vías que nos unen con una ciudad a otra ciudad.
- Interurbanas: Las carreteras. Lo que en el ámbito rural sirve al tráfico de larga distancia, enlazando a ciudades, municipios o distritos municipales entre sí o conduciendo a lugares sin alcanzar esas categorías:

Aceras: Es la parte lateral de la vía pública o calle reservada para la circulación de los peatones.

Cruces Peatonales: Es el lugar en que se cruzan dos a mas calles para dar paso a los peatones. Están ubicados al ras o al nivel de las calles, están también los elevados y subterráneos.

Calles Peatonales y Bulevares: Calles anchas adornadas casi siempre con árboles en los bordes, exclusivas para los peatones.

4.3.18. La Regulación Misma Del Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial en estos vehículos.- “Al conocer las ventajas que brinda un triciclo en el trasporte de cosas, bultos y personas, es una necesidad imperiosa contar con reglamentos, leyes u otro medio jurídico que vele por la seguridad de quienes conducen estos vehículos y de quienes lo usan; por ello, después del estudio realizado y bajo observaciones realizadas en el trabajo de campo

se llegan a proponer normas de seguridad y servicio, tanto en el medio de transporte, pasajeros y el conductor.”⁵⁸

Da origen para se proponga la propuesta de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre tránsito y seguridad Vial, en donde se incluya el articulado correspondiente para su cumplimiento y especifique sobre los vehículos de tracción humana.

En lo que respecta al Vehículo

1. Debe ser de una estructura fuerte y a la vez no muy complicada para la carga.
2. Debe utilizar placas que identifiquen al vehículo
3. Deberá utilizar láminas fluorescentes o algo parecido, para que ilumine por la noche cuando haya autos que estén en su ruta.
4. Mantenimiento del vehículo exigiendo que para el mismo siempre este con llantas no lizas.

En lo que respecta al conductor

1. Se exigirá el uso de chalecos con láminas fluorescentes para identificarlo cuando exista vehículos en su ruta.
2. El uso de un casco, por seguridad del conductor.
3. Elaborar algún documento o licencia que permita su libre circulación.

⁵⁸ Sistema Vial Del Ecuador, Educación Vial, 2012, slider share

4. Establecer una edad máxima y mínima para que puedan conducir estos vehículos.

En lo que respecta a los pasajeros

1. Brindar la seguridad necesaria, como el alquiler de un casco y chaleco para el transporte.
2. Adaptar en el vehículo alguna seguridad cuando se trata de llevar a niños.
3. Exigir que el conductor no esté en estado de embriaguez.

En lo que respecta al transporte de carga

1. Se establecerá un mínimo y máximo de carga, que no exista el problema de sobrecarga o sobrepeso.
2. Que no sean cosas explosivas o de emiten peligro para las personas que transportan y de las que están transportándose.

“Por las razones expuestas y para seguridad de quienes usan y hacen comercio de los triciclos, se proponen estas normas de seguridad y la exigencia de que consten como un vehículo informal de transporte guiado y movido por la tracción humana, regular su uso y especificar las exigencias de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para este sector.”⁵⁹

⁵⁹ Sistema Vial Del Ecuador, Educación Vial, 2012, slider share

Bajo esta propuesta personal se afianza el proyecto presentado para que se regule de forma eficaz y ordenada el uso de estos vehículos de transporte, tanto de carga como de personas, que de alguna manera están inmersos en el mercado informal y que circulan bajo permisos municipales y auspiciados por asociaciones; pero cuando se presentan accidentes de tránsito se los quiere sancionar como vehículos de tracción humana, más conocidos como bicicletas, pero el mismo hecho de realizar comercio y llevar carga y personas sale de la clasificación de simples bicicletas.

CODIGO ORGANICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL AUTONOMIA Y DESENTRALIZACIÓN (COOTAD)

4.3.19. Código Orgánico De Ordenamiento Territorial Autonomía Y Recentralización Funciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales.- “Art. 54 del COOTAD literal k; Regular, prevenir y controlar, la contaminación ambiental en el territorio cantonal de manera articulada con las políticas ambientales nacionales.”⁶⁰

El Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Descentralizado, está en la atribución de regular, prevenir, etc. Sobre la contaminación con políticas a nivel nacional para su cumplimiento.

4.3.20. Código Orgánico De Ordenamiento Territorial Autonomía Y descentralización De las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales.- “Art. 55, literal f, planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal.”⁶¹

El COOTAD es la Ley encargada del ordenamiento del transporte dentro de la zona municipal y sus competencias.

4.3.21. Código Orgánico De Ordenamiento Territorial Autonomía Y descentralización Ordenanzas Municipales.- En el afán de buscar una solución al uso de los triciclos dentro de una jurisdicción, apelamos al uso de

⁶⁰ Ley del COOTAD, 2014, art. 54, literal k, Asamblea Nacional

⁶¹ Ley del COOTAD, 2014, art. 55, literal f, Asamblea Nacional

una ordenanza municipal que en conjunto con el Consejo de Tránsito existente en la provincia se puede regular el uso de los mismos. En esta parte de la investigación acogemos lo que nos dice el COOTAD en su Art. 55 “Competencias exclusivas del gobierno Autónomo Descentralizado Municipal.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas referentes al tránsito sin perjuicio de otras que determine la Ley. a) Planificar, junto con otras Instituciones del sector público y actores de la Sociedad, el desarrollo Cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial, y parroquial, con el fin de regular el uso y ocupación del suelo urbano y rural, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad. b) Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el Cantón. c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal g) Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, así como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley; h) Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y construir los espacios públicos para estos fines; i) Elaborar y administrar los catastros inmobiliarios urbanos y rurales; j) Delimitar, regular, autorizar y controlar el uso de las playas de mar, riberas y lechos de ríos, lagos y lagunas, sin perjuicio de las limitaciones que establezca la ley; k) Preservar y garantizar el acceso efectivo de las personas al uso de las playas de mar, riberas de ríos, lagos y lagunas; l) Regular, autorizar y controlar la explotación de materiales áridos y pétreos, que se

encuentren en los lechos de los ríos, lagos, playas de mar y canteras; m) Gestionar los servicios de prevención, protección, socorro y extinción de incendios; y, n) Gestionar la cooperación internacional para el cumplimiento de sus competencias.”⁶²

Visto la forma de tramitar una ordenanza municipal, y todo el trámite que ella envuelve, se propone un modelo de Ordenanza Municipal aplicable a la necesidad de regular el uso de los triciclos en el Cantón Latacunga, con el modelo de ordenanza no solamente que se rija para Latacunga sino que también puede ser el ejemplo de las otras Municipalidades. Con la Ordenanza Municipal, se busca dar una respuesta a la necesidad de trabajo y libre acceso de circulación en las calles de la ciudad, y que para empezar serán las que están cerca de los mercados. Utilizaremos la Ordenanza como un instrumento para entablar una configuración futura con la Agencia Nacional de Tránsito de la Provincia de Cotopaxi y poder establecer parámetros que ayuden a reglamentar y legalizar el uso de los triciclos a nivel nacional, como un medio de transporte no convencional o informal que ayude al comercio y sustento de las personas.

4.3.22. Código Orgánico De Ordenamiento Territorial Autonomía Y descentralización De las Atribuciones del concejo municipal Artículo 57.-

Al concejo municipal le corresponde: “a) El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones.”⁶³

⁶² Ley del COOTAD, 2014, art. 55, Asamblea Nacional

⁶³ Ley del COOTAD, 2014, art. 57, literal (a), Asamblea Nacional

Las atribuciones del Consejo municipal son claras, estos tienen la facultad de expedir las Ordenanzas que estén de acorde a las necesidades del Cantón no obstante sin afectar a las demás personas que viven en el sector.

4.4. DERECHO COMPARADO

4.4.1. Legislación Latinoamericana Código Aduanero Uruguayo

Sección IV Tránsito Terrestre Art.33.- “Los países que conforman el continente latinoamericano, son considerados países en vías de desarrollo, pocos han salido y viven de las ventajas del desarrollo económico; pero en este caso es importante ver como los países se acomodan y buscan dar respuesta a la situación socioeconómica que atraviesa un pueblo, por ello se cita y se expone un proyecto interesante y que está dentro de las líneas de la presente investigación, a continuación el siguiente proyecto.”⁶⁴

Se ha acogido del proyecto lo pertinente al uso del triciclo, por ser la parte medular de nuestra investigación, la experiencia compartida del Perú por parte de este proyecto es innovadora y económica, ayuda a atender zonas donde el recolector no puede tener acceso, se suma a este esfuerzo la unidad y el trabajo de la comunidad.

Es una alternativa que bien puede ser empleada en algunos sitios de la ciudad de Latacunga y que se lo puede presentar como una solución a la falta de empleo, y sobre todo para regular y dar sentido al triciclo que poco a poco está ingresando al movimiento comercial de los pueblos.

“Representa una respuesta a las molestias económicas de los municipios que no cuentan con mucho presupuesto para la recolección de

⁶⁴ Derecho Político Comparado. Código Aduanero Uruguayo. Fuentes de producción.

basura y su tratamiento, ya que los sueldos de los conductores varían y representan un ahorro significativo, según lo presentado y analizado en el proyecto estudiado.⁶⁵

Nuestro país debería acoger proyectos de esta naturaleza para adaptarlos en ciudades donde la basura es un problema ecológico y ambiental, además representa un ahorro en la adquisición de maquinaria, se pueden adquirir varios triciclos con lo que se designa a la adquisición de maquinaria pesada.

4.4.2. Legislación Convencional De Perú Constitución Política del Perú (1998); Capítulo II Del Ambiente y los Recursos Naturales Art. 2º inc.22º, 66º, 67º, 68º, 69º.- Abril 1988, en esta "Hoja de Divulgación Técnica", el CEPIS presenta una tecnología alternativa para la recolección de los residuos sólidos utilizando triciclos y motocicletas de tres ruedas. La tecnología fue aplicada en zonas urbanas marginales de Lima, Perú, según un método desarrollado y adaptado por el Instituto de Desarrollo y Medio Ambiente (IDMA)*, con la asesoría del Ing. Francisco Zepeda Porras, Asesor en residuos Sólidos del CEPIS.

En este distrito cada día se regeneran aproximadamente 60 TM de residuos domésticos, las que sumadas a lo producido en mercados, jardines y vías públicas, hacen un total diario de 100 TM. De esta cantidad, sólo se recoge el 60% con el sistema actual que aplica técnicas convencionales (camiones compactadores). El proyecto desarrollado experimenta y aplica

⁶⁵ Derecho Político Comparado. Constitución Política del Perú. Fuentes de producción.

tecnologías apropiadas que demandan uso masivo de mano de obra, generan empleos, ahorro de divisas, y reducen la tecnología cara.

“El Instituto de Desarrollo y Medio Ambiente (IDMA) plantea, en este proyecto, el uso de unidades recolectoras no convencionales que están al alcance de los presupuestos municipales, proporcionando una alternativa real para recolección de residuos sólidos en zonas de difícil acceso para los camiones. Con ello, se desea contribuir a mejorar las condiciones ambientales y de calidad de vida de los pobladores de las zonas urbanas marginadas.”⁶⁶

En este distrito, la recolección de los residuos sólidos domésticos se realiza en unidades convencionales, camiones compactadores, camiones de baranda y volquetes. Estas unidades no siempre se adecuan a las diversas condiciones que suelen presentarse en su utilización.

En términos generales, se ha observado que los gobiernos locales (municipios) no poseen la capacidad económica, ni cuentan con un plan estructurado para enfrentar sistemáticamente y racionalmente este problema. Por ello se considera que la aplicación de tecnologías no convencionales, articuladas con estructuras ya establecidas (capacidad instalada municipal), es una alternativa viable para enfrentar el problema y mejorar la eficiencia en el servicio de aseo urbano.

Sistema Convencional.- La recolección de los residuos sólidos en el área piloto (labor municipal) se realiza con camiones compactadores; la

⁶⁶ Derecho Político Comparado. Constitución Política del Perú. Fuentes de producción.

cobertura es del 50%, siendo la frecuencia de recolección irregular, además de presentarse sectores de difícil acceso para los camiones recolectores, por existir calles angostas o de mucha pendiente.

“Un triciclo es una carreta no motorizada de tres ruedas, cuyo desplazamiento se realiza a través de la acción de una persona llamada conductor-recolector, quien sigue una microrrutaz trazada con anterioridad. El triciclo es de muelle bajo para facilitar el llenado de los cilindros por las personas.”⁶⁷

La Participación de la comunidad es importante para el desarrollo eficiente de un sistema de recolección no convencional, ya que es el poblador quien arroja los residuos al cilindro colocado en la unidad de recolección no convencional a diferencia de lo que sucede en el sistema tradicional con camión, en que la costumbre consiste en esperar que los residuos sean recogidos en la puerta de la casa. Esto conlleva a un cambio de actitud del poblador, convirtiéndolo en un elemento activo en la solución al problema de aseo. En términos de costos unitarios, recoger los residuos con el sistema no convencional resulta ligeramente más costoso que emplear el camión compactador tradicional. Sin embargo, existe una diferencia notable en la inversión inicial, lo cual justifica la elección del sistema no convencional.

Las principales ventajas ofrecidas por el sistema no convencional son

- a. Fácil implementación

⁶⁷ Cepis, Derecho político Comparado, Lima – Perú, Hoja de divulgación técnica.

- b. Recolección en las calles angostas o con pendientes
- c. Generación de empleos
- d. Menor dependencia tecnológica
- e. Ahorro de divisas

Como desventajas se tiene que: Los pobladores cercanos al centro de acopio generalmente están en desacuerdo con la ubicación del mismo; sin embargo, la experiencia demuestra que el manejo correcto del centro de acopio no ocasiona molestias al vecindario.

Las microrrutas se ajustan por ensayo y error.

- a. Muchos empleados del servicio de limpieza pública se muestran reacios al cambio de camión por el triciclo.

Conclusiones.- Se considera que el uso de esta tecnología, es aplicable sobre todo en zonas urbanas marginadas sin servicio o con servicio irregular, así como para contratación de mano de obra, es escaso. Así mismo, resulta deseable en aquellos lugares donde las organizaciones vecinales garanticen la participación comunitaria.

Como en el proyecto los vehículos tipo triciclos se movilizaron más por empuje que haciendo uso de los pedales, para condiciones similares se recomienda probar el uso de carretas sin bicicletas, más ligeras y menos costosas.

Los motocarros tienen como límite de carga la capacidad de la suspensión; se recomienda probar con remolques. En el diseño de rutas para otros lugares del Perú, se pueden emplear en forma preliminar.

4.4.3. Legislación De Cuba Constitución de la República de Cuba Asamblea Nacional del Poder Popular Art. 45.- “La tracción animal para el transporte en Cuba data del descubrimiento y conquista de la Isla por los españoles en el año 1.492. Los caballos fueron importados y fueron utilizados para el transporte de carga, para el transporte de tropas. Luego fueron ampliamente utilizados por personas ricas y por el público. En el año 1.662 se introdujo el primer carruaje de lujo (carroza), a la cual siguieron la calesa, la volanta, el quitrín, la carreta, los carretones y otros coches y carruajes destinados al transporte de pasajeros.”⁶⁸

El transporte por tracción animal fue el único medio de transporte en las calles, carreteras y caminos en Cuba hasta el año 1.898, en el cual hizo su aparición en La Habana el primer automóvil, fabricado en La Parisiense.

La tracción animal para la transportación de pasajeros operó durante los primeros veinte años del siglo XX. Al final de los años 1.920 la urgencia de un transporte rápido se hizo sentir, también fue reconocido que el transporte motorizado causaba contaminación.

Afectando de esta manera el ecosistema con la contaminación ambiental de tal manera que en los lugares por donde circulan los vehículos se evidenciaba el smog producto de este tipo de servicio.

⁶⁸ Transporte con tracción animal, ECURED, La Habana - Cuba

“En La Habana, los carretones de carga con tracción animal persistieron por muchos años después del fin de los ómnibus es de tracción animal. Por doquier en Cuba, los carruajes tirados por caballos persistieron y nunca dejaron de ser usados en ciudades como Bayamo, Cárdenas y Ciego de Ávila.”⁶⁹

Es un vehículo de transporte construido por lo regular de madera, de un eje con dos ruedas grandes recubiertas en su periferia con una planchuela gruesa de acero para evitar el rápido desgaste. Fueron muy utilizadas las carretas cañeras haladas por dos o más yuntas de bueyes, con capacidad de carga hasta 4 toneladas. El uso de carruajes de tracción animal para transporte de personas constituye aún un importante medio de locomoción en determinadas regiones del mundo. Generalmente se utilizan para ellos caballos solos o en pares. Hay muchas versiones de coches de dos o de cuatro ruedas, cerrados o abiertos, todos con su nombre que lo identifica, pero muchos de los modelos que en siglos pasados eran ampliamente utilizados han desaparecido o solo se emplean con fines recreativos y turísticos.

En las áreas rurales, los animales de trabajo nunca han dejado de ser utilizados en menor escala en el transporte rural. Los campesinos cubanos han utilizado siempre los caballos para trasladarse en las áreas rurales, así como para el trabajo de cuidado de los rebaños. En las montañas, tradicionalmente se han empleado arrias de asnos y mulos para transportar las cosechas, fundamentalmente la de café, madera y otros productos de la agricultura y del bosque.

⁶⁹ Transporte con tracción animal, ECURED, La Habana - Cuba

Esto inició el progresivo resurgimiento de la tracción animal en Cuba, tanto en áreas urbanas como en zonas rurales, para el transporte de carga y de pasajeros. Carretones y coches comenzaron a reaparecer en pueblos y ciudades, para el transporte de carga y de pasajeros. Estos fueron generalmente el resultado de iniciativas individuales, con los vehículos y animales operados por propietarios privados.

Bueyes y en menor medida caballos, mulos y asnos, hicieron posible continuar las tareas agrícolas. La tracción animal fue ampliamente usada para el transporte de materias primas y productos y para acarrear bienes hacia y desde los mercados.

4.4.4. Derecho Anglosajón Republica Dominicana.- La legislación Anglosajona es una de las primeras legislaciones en ser expansible a otro lugar, y aplicar su jurisdicción este fenómeno o aplicación surge a raíz de la conquista y la expansión mundial a lo largo del planeta con el deseo imperial de extender sus dominios, así en las colonias y regiones en las que llegan a estar situados exigen se aplique la interpretación de la legislación, así sucedió en los casos de la conquista española, en nuestro caso; de la conquista inglesa a la parte norte del nuevo continente americano, las incursiones realizadas por Francia en la parte norte y del caribe; la llegada de portugueses al nororiente del continente sudamericano, todas estas incursiones y procesos de conquista han llevado a que todas las constituciones latinoamericanas y las del norte, tengan la influencia rígida de la constitución o normativa legal de la legislación anglosajona.

“Es un aporte que no causa efectos negativos, así sucedió con los acontecimientos de la Revolución Francesa, cuestionaron hasta qué punto el pueblo es esclavo de la ley y de quienes la ejercen y se favorecen de ella; lo que provocó un cambio de mentalidad y fue el inicio de conquistas independentistas en toda Latinoamérica, ocasionando un nuevo orden estructural y de poder político, y por ende de nuevas leyes que buscan favorecer a los pueblos y sus habitantes.”⁷⁰

En la actualidad las leyes han sido normadas y han evolucionado acorde a las necesidades primarias y secundarias de los habitantes y de los pueblos. Manteniéndose siempre la diferencia de interpretación y servicio, así por ejemplo mientras en Europa una bicicleta es utilizada para el paseo de sus habitantes o distracción de la familia; en Ecuador y Latinoamérica se busca darle un servicio rentable a la bicicleta, y de la cual desciende el triciclo, y se ha puesto a la orden de encomiendas y servicios de transporte y carga.

Con este ejemplo podemos entender que la madurez política en Europa es un tema manejada en primer orden y saben que el beneficio es para todos. A continuación se expone una breve explicación del Parlamento Europeo.

Para facilitar los contactos con la Comisión y el Consejo, las comisiones parlamentarias se reúnen por regla general en Bruselas dos semanas al mes, mientras que la tercera semana se reserva para las reuniones de los grupos políticos, y la cuarta semana para la sesión plenaria de Estrasburgo. Asimismo, el Parlamento celebra sesiones plenarias adicionales en Bruselas. La

⁷⁰ Transporte con tracción animal, ECURED, La Habana - Cuba

Secretaría General del Parlamento está instalada en Luxemburgo, aunque algunos servicios están descentralizados en Bruselas y Estrasburgo.

Además de estas comisiones permanentes, el Parlamento puede crear subcomisiones, comisiones temporales, que tratan problemas específicos, o comisiones de investigación para examinar casos de mala administración en relación al Derecho comunitario. Las comisiones parlamentarias mixtas mantienen relaciones con los Parlamentos de los países candidatos a la adhesión y las delegaciones interparlamentarias realizan una función similar con un gran número de parlamentos de otros Estados y con organizaciones internacionales.

“Todos los debates del Parlamento y de sus comisiones se mantienen gracias a la interpretación simultánea en las veinte lenguas oficiales de la Unión: español, alemán, checo, danés, eslovaco, esloveno, estonio, finés, francés, griego, húngaro, inglés, italiano, letón, lituano, maltés, neerlandés, polaco, portugués y sueco. Asimismo, todos los documentos parlamentarios se traducen e imprimen en esas veinte lenguas.”⁷¹

Por lo general puede decirse que el derecho anglosajón tenía un carácter primitivo y hasta arcaico y se había mantenido ajeno a cualquier tipo de influencia por parte del Derecho Romano. La autoridad soberana estaba representada por el rey aconsejado por los sabios del reino, el cual tenía en sus manos todos los poderes, tanto en lo legislativo como en lo ejecutivo y lo judicial. De esta época se conoce cierto número de leyes reales, llamadas

⁷¹ Derecho Político Comparado. Fuentes de conocimiento. Fuentes de producción.

“Domos”, las cuales como veremos mejor más adelante, consisten fundamentalmente en aranceles o tarifas de las multas impuestas a los que a bienes o personas.

“Los ingleses o anglosajones estiman que su derecho, basado en el precedente, es claro, flexible y está constantemente actualizado. Flexible frente a los rígidos códigos articulados de la Europa continental, para cuya modificación se necesitan mayorías cualificadas en el Parlamento, y actualizado porque los jueces, al resolver un problema relativamente nuevo, están completando y adaptando, es decir, actualizando el precedente en cuestión.”⁷²

En la actualidad, la diferencia señalada entre ambos sistemas es cada vez menor, pues se verifica en el Derecho anglosajón una fuerte tendencia hacia la "codificación" de las reglas jurídicas, esto es, una creciente producción de normas escritas, que van desplazando paulatinamente los antiguos precedentes judiciales y los van reemplazando por normas escritas.

La mencionada flexibilidad del Derecho anglosajón puede comprobarse en la circunstancia de que el mismo comenzó siendo un sistema de derecho consuetudinario o costumbrista, en el que la principal fuente de derecho eran las costumbres, que se conocían como "derecho común" ("common law"). Posteriormente, y debido a la actuación de los tribunales judiciales, evolucionó hasta que los precedentes se encumbraron como la principal fuente de derecho, y el sistema pasó a convertirse en uno de "derecho jurisprudencial".

⁷² Derecho Político Comparado. Fuentes de conocimiento. Fuentes de producción.

Queda por ver, ahora, si la mencionada tendencia hacia la codificación que modernamente se verifica en los Estados enrolados en el sistema anglosajón, no termina por convertirlo, también, en un sistema "legalista", como es el continental.

Los informes provienen fundamentalmente de dos fuentes: las propuestas de la Comisión Europea sobre las que debe pronunciarse el Parlamento o las iniciativas de un diputado o de una comisión parlamentaria. Este procedimiento, para la adopción de la legislación puede variar en el caso de la codecisión, que necesita dos lecturas. Además de adoptar la legislación europea y el presupuesto de la Unión, los diputados europeos controlan la acción de la Comisión y del Consejo formulando a estas instituciones en las plenas preguntas sobre problemas de actualidad.

Los grupos políticos organizan su trabajo durante la semana que precede al pleno. Estas reuniones, que normalmente se celebran en Bruselas, intentan aproximar los puntos de vista de las delegaciones nacionales de cada grupo, para tratar de elaborar una posición común que será defendida en sesión plenaria durante los debates y en el momento del voto. Este objetivo no es siempre posible y a veces las distintas delegaciones nacionales de un mismo grupo político votan de forma distinta.

El Parlamento Europeo se reúne una semana al mes en sesión plenaria en Estrasburgo y celebra sesiones adicionales en Bruselas. De alguna manera, el pleno constituye la "punta del iceberg" de todo el trabajo parlamentario. El

orden del día de la sesión es fijado por la Conferencia de Presidentes, y es adoptado, al iniciarse los trabajos, por el conjunto del Parlamento. La mayor parte del debate está consagrado al examen y discusión de los informes preparados por las comisiones parlamentarias, que se presentan, a menudo, agrupados por temas: Europa de los ciudadanos, nuevas tecnologías, política agrícola, etc. Se prevén tiempos especialmente dedicados a las votaciones, ya que no está previsto el voto por delegación y, por tanto, los diputados deben estar presentes para ejercer su derecho.

“Los informes y resoluciones del Parlamento, una vez aprobados se transmiten al Consejo, a la Comisión, a los Gobiernos, a los Parlamentos Nacionales y a las Organizaciones Internacionales y se publican en el Diario Oficial de la Unión Europea.”⁷³

Por último, también hay un tiempo dedicado a los "debates sobre problemas de actualidad, urgencia y especial importancia" que pueden ser planteados por el Presidente, por una Comisión o por un grupo político o treinta y siete diputados. El contenido de estas discusiones es muy variado y abarca temas, tales como la lucha contra el hambre, las ayudas a zonas y regiones que han sufrido una catástrofe, la violación de los derechos humanos. Un tema permanente es el de la defensa de los derechos humanos en cualquier parte del mundo. Estos debates son de gran importancia ya que permiten que la voz del Parlamento Europeo sea escuchada con rapidez ante todo acontecimiento internacional. Los debates se cierran con la votación de una resolución sobre cada uno de los temas planteados.

⁷³ Derecho Político Comparado. Fuentes de conocimiento. Fuentes de producción.

Esta breve información de la actuación del Parlamento Europeo, nos ayuda a entender la unicidad de criterios y leyes que favorezcan a los pueblos y naciones en su desarrollo, de lo que se puede leer, la parte de transporte está ligado al turismo, por es un medio de distracción y servicio que bien administrado se conjuga en ingresos fiscales y que dan oportunidades de trabajo a todos; muy distinto al transporte en Ecuador, donde los tricicleros son dueños de sus unidades y están expuestos a la libre demanda de servicio, sin que su presencia signifique un aporte municipal o estatal en cuestiones de ingresos fiscales; por que no se da en ellos la tributación, y que sería injusto ante un comercio informal y que no está regulado por leyes que favorezcan a su desarrollo y crecimiento.

4.4.5. Ministerio de Relaciones Exteriores y de Cooperación De Países Orientales.- “Al hablar de los países Orientales, se toma en cuenta toda su cultura y que lo conforman China, Japón, Malasia, Singapur. Países que poco a poco se han logrado situar en el orden de países desarrollados en lo que es la tecnología, su desarrollo ha cuestionado el uso de los combustibles y su contaminación. Estos antecedentes han ayudado a mantener en estos países una cultura de no contaminación al ambiente, y es así que el uso de la bicicleta se está determinado por la Ley y se utiliza para transporte de todos sus habitantes.”⁷⁴

El transporte ancestral es una de los pilares turísticos de estos países, es así que hay vehículos o carritos que son halados por personas, similares a

⁷⁴ Wikipedia, la enciclopedia libre, política de la unión europea

las carretas donde se utilizan animales como caballos, aunque la comparación es grotesca, este valor ancestral de hallar a las personas ayuda a llegar a sitios donde no pueden ingresar vehículos u otros medios.

Los países orientales se han caracterizado por respetar a su medio ambiente y buscar en ella una respuesta a su estilo de vida, sus leyes han sido desarrolladas para responder a la demanda creciente de su población, el desarrollo industrial en estos países ha sido regulado con el único objetivo de mantener un medio ambiente y entorno natural sano, sin mucha contaminación.

Las leyes de tránsito en los países orientales establecen derechos y obligaciones del usuario, así como las obligaciones de servicio que tiene el oficial de policía.

El desarrollo obtenido por los países orientales es un ejemplo, la bicicleta son utilizados racionalmente, bajo estudios de primer orden, por eso no es de extrañarse que las bicicletas de oriente ofrezcan mejores estructuras y comodidades a sus usuarios, de ahí sus costos y marcas, por creen en lo que hacen ellos lo utilizan y lo exportan, no es raro ver a un empleado en una bicicleta de marca Kawasaki, Samurai, Hentai, etc., que en el mercado externo y en nuestro país superan los dos mil dólares; la diferencia demostrada cuestiona como nosotros exponemos la seguridad, comodidad y servicio en los triciclos de un ensamblaje nacional, de tubo, sin amortiguadores y sin señales de visualización de tránsito para ser visto cuando no llega la noche.

“Es importante cuestionar el mercado de la fabricación de los vehículos de tracción humana, esto determina la calidad de infraestructura y fabricación, y que de alguna manera debe ser una exigencia observada en las leyes de tránsito para esta clase de vehículos.”⁷⁵

El sistema de gobierno por el que se rige la Unión y que ordena y enmarca el ejercicio legal de sus poderes y competencias es indudablemente de tipo comunitario, pero sus particularidades y el avanzado grado de desarrollo que ha experimentado en la historia de esta especial organización política que es la Unión Europea lo hacen especialmente complejo y sofisticado. La Unión ha venido desarrollando desde sus orígenes un sistema político y jurídico, el comunitario europeo, que es único en el mundo. Este sistema se conduce por mecanismos y procedimiento de funcionamiento interno complejos que han sido objeto de una delicada evolución histórica hasta conformar en la actualidad un sistema inédito de gobierno transnacional difícilmente homologable. Conviviendo e integrando tensiones y elementos supranacionales con otros más próximos al método intergubernamental clásico de relaciones internacionales, la Unión los ha venido incorporando a un entramado jurídico-político fuertemente institucional y estructurado al servicio de una dinámica de integración regional muy acentuada. La dinámica hacia un federalismo multinacional es acusada en la Unión Europea, pero muy discutida e igualmente contrastada en la práctica por el intergubernamentalismo dominante en ciertas áreas de su política. Sólo la Unión puede legislar y adoptar actos vinculantes; los Estados únicamente podrán si son facultados por la Unión o para aplicar actos de la Unión.

⁷⁵ Wikipedia, la enciclopedia libre, política de la unión europea

4.4.6. Municipalidad de Concepción En Chile.- La Municipalidad de Concepción junto a un grupo de emprendedores celebraron la llegada de los primeros cuatro triciclos ecológicos con asistencia eléctrica al centro penopolitano. Esta iniciativa, pionera en el país, busca impulsar el uso de la bicicleta en el centro de la ciudad con el objetivo de descongestionar Concepción, tal como lo están realizando las ciudades más verdes de Europa.

“La idea es hacer de Concepción un lugar que acoja a las bicicletas y a la vez desincentive el uso del automóvil y por ello, además de este servicio que lanzamos hoy, hemos fundado la Oficina Comunal de la Bicicleta (Ocbi), creamos la denominada Zona 30, en calle Barros Arana entre Prat y Caupolicán, para la circulación de vehículos a esa velocidad y así dar facilidad de desplazamiento a las bicicletas, y tenemos en carpeta proyectos para aumentar la extensión de las ciclovías.”⁷⁶

Cabe destacar también el uso de los combustibles como la gasolina y el diésel, además de otras opciones como la electricidad, energía alternativa, entre otras, que han permitido hasta nuestros tiempos el gran desarrollo de los medios de comunicación en todos los países del mundo. 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.

⁷⁶ María Paz Concha, metropolitana de Chile

En los países desarrollados, o llamados del primer mundo, el sistema de transportación esta al orden de la ventajas tecnológicas de las que gozan estas sociedades, de ahí, que se los llame transporte inteligente, tecnologías que incluyen electrónica avanzada, comunicaciones y sistemas informáticos para aumentar la eficiencia y seguridad del transporte por carretera. Está cada vez más claro que construir más carreteras no es la solución al problema del transporte. Mediante el uso de equipos informáticos y dispositivos de comunicación, la infraestructura de transporte (sistemas de carretera y los vehículos que los usan) puede pasar a ser más inteligente, y por lo tanto, reducir los atascos, disminuir las emisiones de los vehículos en tráfico intermitente, reducir el tiempo de viaje, aumentar la capacidad de las carreteras existentes y hacer más seguros los desplazamientos por carretera.

En este punto se distingue entre validez y eficacia de las normas jurídicas, relacionándose, es decir respetando el procedimiento a seguir, no sólo tiene que ver con la coherencia entre regla y principio, sino también con la justicia.

El Derecho constitucional es una disciplina jurídica en constante evolución y perfeccionamiento que a lo largo de sus más de dos siglos de existencia ha acumulado una vasta porción de conocimientos que difícilmente pueden ser sistematizados y presentados, para su estudio.

Su importancia es fundamental, ya que la Constitución, objeto principal del Derecho Constitucional, es en países como el nuestro la regulación jurídica

suprema, pues además de fijar la estructura del Estado impone a las demás ramas del derecho amoldarse a sus normas y principios rectores. El panorama de transportación descrito en los párrafos anteriores está instalado para un servicio urbano y que de poco a poco se va incrementado al viaje entre ciudades; pero, ¿por qué tomar este ejemplo, si el tema que nos interesa es la transportación por medio de bicicletas o triciclos? Es para poder comparar los sistemas de transportación entre los países y aplicar uno que favorezca a los medios de transporte del cantón Latacunga sitio de la investigación y del uso de los triciclos, aclarando ideas se puede llegar a desarrollar un sistema más efectivo para el uso de este tipo de vehículo de tracción humana.

4.4.7. Código de Transito de Colombiana Capítulo V Ciclistas y Motociclistas Art. 94 Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos.- “Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visible cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa, Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.”⁷⁷

No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en

⁷⁷ Código de Transito de Colombia, título III normas de comportamiento

sentido contrario. No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles.

Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar. Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código. Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

“Considera que el coche de caballos empleado con fines turísticos forma parte del patrimonio cultural inmaterial del país y constituye la más noble expresión de los usos y costumbres, razón por la cual, antes que prohibir su uso, sería necesario regular su operación.”⁷⁸

La persona que se dedique a esta actividad debe demostrar su idoneidad para conducir el tipo de vehículo a su cargo; conocer las disposiciones y normativas de tráfico; haber estudiado algo de historia y

⁷⁸ Corte constitucional de Colombia, sentencia C-981/10

antecedentes de la ciudad, municipio o área que recorre y, a su vez, tener nociones para el adecuado manejo de relaciones interpersonales para que el turista o usuario del servicio realmente disfrute del paseo por el tiempo que dure su “viaje al pasado”. El carruaje o calesa debe estar en condiciones inmejorables y ser sujeto y objeto de revisiones técnicas y de mantenimiento preventivo, como cualquier otro vehículo para transporte de personas.

Frente al caballo o semoviente, Asegurar que se encuentre en el mejor estado de salud, alimentado y bien herrado y que, se disponga de los elementos materiales necesarios para recoger los desechos corporales sin que queden en la vía pública.

Concluye su intervención expresando que no se entienden las razones de una legislación que propicie la desaparición de esta modalidad transporte, que es emblemática de la identidad cultural, y que puede tenerse como una actividad lícita y remunerativa dentro de un Estado Social de Derecho, razón por la cual considera que la norma acusada vulnera los derechos al trabajo y a la libre escogencia de profesión o de actividades productivas. Conducir un coche de caballos con sus respectivos pasajeros a bordo, señala, no puede tenerse como un hecho delictivo o que dé lugar a contravenciones. Cosa distinta es, agrega, el uso indebido que se le dé a un vehículo, asunto que debería ser objeto de una regulación distinta.

4.4.8. Pacto de Andalucía Por La Bicicleta.- La bicicleta y los pies son los medios de transporte más usados en el Mundo. El vehículo de dos ruedas

sin motor es rentable desde el punto de vista ambiental y económico, además de ser eficiente y saludable. Sólo en un conjunto muy reducido de países ricos su uso ha ido disminuyendo con el tiempo, para dar paso a un modelo de movilidad basado en el derroche del petróleo.

“Sin embargo, poco a poco, vamos viendo que se trata de algo perverso que marcha “a contramano” de un desarrollo sostenible, basado en la conservación de los recursos naturales del Planeta Tierra para las generaciones venideras. Por ello, la bicicleta es, hoy en día, una de las alternativas más sólidas para desplazarse en el planeta, sobre todo en las áreas urbanas, incluidos los países del primer mundo.”⁷⁹

Por otro lado, la práctica moderada del ciclismo está reconocida como un magnífico remedio para la obesidad y la hipertensión y como una eficaz prevención contra las enfermedades coronarias, una de las principales causas de muerte en los países desarrollados.

Sin embargo, el uso de la bicicleta en Andalucía por otra parte dotada de una climatología ideal. Esta circunstancia, da lugar a un modelo de movilidad basado en el predominio de los medios motorizados de transporte de uso personal, que utilizan energías sucias y originan un sistema de tráfico, que hace arriesgado el uso de la bicicleta y disuade de la práctica del ciclismo (ya sea como deporte o como modo cotidiano de transporte).

⁷⁹ Pacto de Andalucía por la bicicleta, 2013

Por ello os proponemos un Pacto Andaluz por la Bicicleta, que permita superar esas y otras dificultades y sea el punto de partida para generalizar en nuestra comunidad el uso de este vehículo, beneficioso tanto para el medio ambiente global como para la salud personal.

El Parlamento de Andalucía acuerda:

- Adherirse formalmente al “Pacto Andaluz por la Bicicleta” e integrar en su acción de gobierno las recomendaciones recogidas en el mismo.
- Declarar la utilidad pública de la bicicleta como medio de transporte y ocio en Andalucía, por sus múltiples ventajas para el medio ambiente y la salud pública.
- Ratificarse en los contenidos de la Proposición no de Ley “Sobre la Bicicleta como Medio de Transporte” de Junio de 1998.
- Tomar en consideración la necesidad de elaborar y aprobar medidas legislativas que garanticen la adaptación de las vías públicas de Andalucía al tráfico ciclista, de modo que todos y todas podamos ejercer con comodidad y seguridad el derecho a circular en bicicleta por ellas. Estas medidas deberían incluir: señalización adecuada, normas de diseño de la vía pública que la hagan apropiada a su uso por los ciclistas y, cuando ello sea necesario, la reserva de un espacio exclusivo para los ciclistas (carriles-bici).

- Instar al Ejecutivo Andaluz para que inicie el diseño y puesta en uso de una “Red Básica de Vías Ciclista” de Andalucía, tomando como punto de partida para ello la recuperación de la red de caminos rurales y vías pecuarias, así como la adecuación al uso ciclista de la red de carreteras comarcales.
- Instar al Ejecutivo Andaluz a que contemple la inclusión de Planes Directores de la Bicicleta en los Planes Intermodales de Transporte y en los Planes de Ordenación del Territorio de las grandes Áreas Metropolitanas Andaluzas. Estos Planes Directores deberían considerar no sólo la creación de un viario adecuado para la bicicleta, sino también el desarrollo de campañas para su promoción como medio de transporte y la creación de infraestructuras para fomentar la intermodalidad bicicleta – transporte público.
- Instar al ejecutivo Andaluz a que considere la posibilidad de dotar a sus instalaciones y edificios públicos de una red de aparcamientos para bicicletas, así como de un fondo de bicicletas públicas para uso de sus funcionarios y ciudadanos en general. Pacto de Andalucía por la bicicleta, 2013
- Instar a las administraciones locales (ayuntamientos y diputaciones) a que desarrollen medidas de fomento del uso de la bicicleta tanto en sus planes de transporte como en el desarrollo de las Agendas 21 locales.
- Instar a la Red de Ferrocarriles RENFE en Andalucía para que facilite el transporte de bicicletas como equipaje en los trenes de cercanías e

interprovinciales, así como a que ofrezca facilidades de aparcamiento y consigna de bicicletas en sus terminales.

- Considerar la creación de una Comisión Especial de la Bicicleta, con presencia de parlamentarios de todos los Grupos, que se reúna habitualmente con representantes de las entidades ciudadanas del mundo de la bicicleta y grupos ecologistas con la finalidad de potenciar y promover su uso.

“El citar el Pacto de Andaluz es un aporte serio a lo que se puede o se debe hacer.

En el país, en procura de mantener un medio ambiente sano, el mismo que puede ser aplicado por los municipios del país.”⁸⁰

Es muy importante referirme a este tipo de ejemplos como es el pacto de Andalucía ya que me ayuda visionar con mayor amplitud sobre el tema que estoy tratando, sin embargo que este tipo de ejemplos serian de tomar muy en cuenta ya que son de gran importancia para implantar futuras Leyes en nuestro país, e implementar tipos de reforma a las Leyes ya existentes, pero dentro del ámbito de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y seguridad Vial y su Reglamento sería muy interesante.

⁸⁰ Pacto de Andalucía por la bicicleta, 2013

5. MATERIALES Y MÉTODOS

El presente trabajo de investigación jurídica, referente a la “NORMAR CON CLARIDAD Y AMPLITUD LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL Y SU REGLAMENTO, EN LO REFERENTE A LOS VEHÍCULOS DE TRACCIÓN HUMANA.” Utilicé el método científico y dentro de él y como métodos auxiliares se utiliza la inducción. De esta manera pude analizar el problema como parte principal del estudio, un análisis crítico de los aspectos que lo constituyen y lo rodean.

Fue indispensable partir de la observación, ordenación, clasificación y utilización de una metodología crítica participativa, que permitió interrelacionar a las personas involucradas con el objeto del estudio mediante la utilización de diferentes Métodos, Técnicas e instrumentos.

MÉTODO CIENTÍFICO.- Para ser llamado científico, un método de investigación debe basarse en la empírica y en la medición, sujeto a los principios específicos de las pruebas de razonamiento. Se aplicó para desarrollar la investigación formulada de manera lógica, y lograr la adquisición, organización y expresión de conocimientos en la parte teórica práctica, hasta la obtención de conclusiones y recomendaciones.

MÉTODO INDUCTIVO.- La inducción llega a conclusiones empíricas sacadas de la experiencia. Estuvo dirigido al estudio de casos particulares, de casos reales en la práctica del derecho, permitiéndonos arribar a las

conclusiones que explicaron los conceptos estudiados a lo largo de la investigación.

MÉTODO DEDUCTIVO.- La deducción va de lo general a lo particular. El método deductivo es aquél que parte los datos generales aceptados como valederos, para deducir por medio del razonamiento lógico, se utilizó para obtener conclusiones particulares de la realidad general, siendo aplicado principalmente en lo referente a la propuesta de la investigación al aplicar la encuesta y la entrevista.

MÉTODO ANALÍTICO.- Mediante el cual se efectuó el análisis y comparaciones de la información proporcionada y obtenida.

MÉTODO SINTÉTICO.- Con el pudimos sintetizar la información para llegar a la elaboración de las conclusiones y recomendaciones.

MATERIALES UTILIZADOS.- Me he servido de los distintos materiales, métodos, procedimientos y técnicas que la investigación científica proporciona, que permiten descubrir, sistematizar, enseñar y ampliar nuevos conocimientos.

TÉCNICA DE LA OBSERVACIÓN.- se establece una relación concreta entre el investigador y el hecho social o los actores sociales, de los que se obtienen datos que luego se sintetizan para desarrollar la investigación. Que permitió obtener información correcta del objeto a investigar, la lectura científica, análisis de contenidos que permitieron la información necesaria para la estructura de la investigación.

TÉCNICA DEL DIÁLOGO.- A través del cual, puedo interrelacionarme con los actores en derecho.

TÉCNICA DE LA ENTREVISTA.- A la cual se la desarrolló de una manera directa para obtener información sobre aspectos importantes del problema y la realidad local, como son los inconvenientes que se presentan.

TÉCNICA DE LA ENCUESTA.- se diseñó preguntas, para aplicarlas a las personas que estas inmersas en esta actividad, los que me proporcionaron información precisa de la problemática a investigar.

6. RESULTADOS

6.1. Presentación, interpretación y análisis de los resultados de la investigación de campo.- Para realizar esta investigación se realiza una encuesta centrada en el conocimiento y uso del vehículo de tracción humana, pidiendo a las personas su parecer sobre el uso que se debe dar a estos vehículos y si están de acuerdo en que sea utilizado como un medio de transporte de personas y de carga, no mayor a cinco quintales, y que en nuestro medio se lo conoce como triciclos. Para el desarrollo de la misma se ha buscado a personas con un nivel académico aceptable en el que su aporte se convierta en elementos serios de estudios y análisis, por ello el grupo al que se pidió responder las encuestas para el trabajo de campo, son las siguientes:

- Abogados en libre ejercicio de su profesión
- Estudiantes universitarios
- Comerciantes
- Concejales, encargados del orden vehicular en las plazas y mercados.
- Tricicleros

Este grupo de personas mostró disponibilidad y se cuestionó el porqué de esta investigación, explicándoles que es para la realización de una tesis previa la obtención del título de Abogado, fue importante este preámbulo para que se realice con seriedad dicha encuesta.

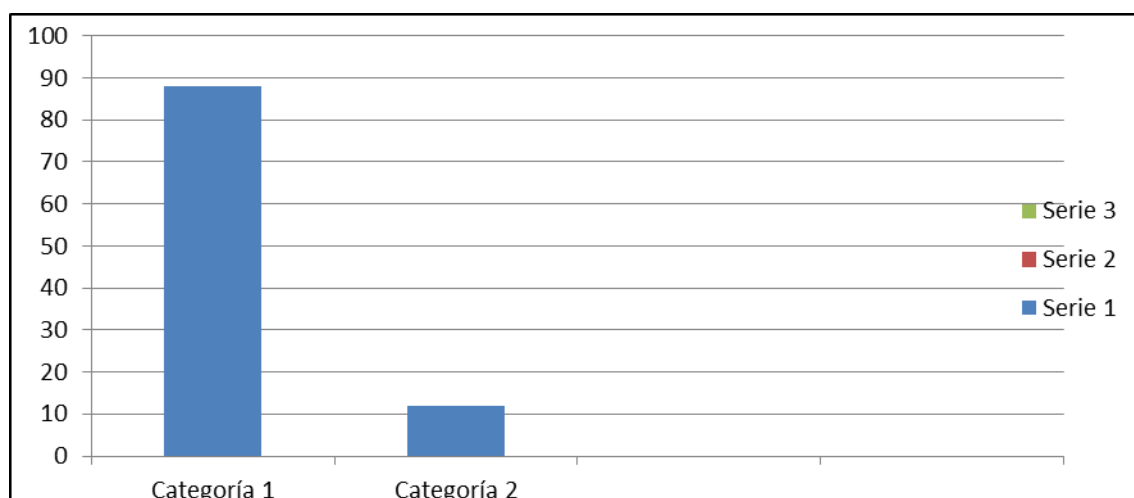
Su aporte ha significado el esclarecimiento de ideas y de concepciones, las mismas que iban cambiando de acuerdo al grupo, con ello se ha respondido a inquietudes y se ha llegado a conclusiones que son el aporte que más adelante en su análisis lo presentamos. Las encuestas estuvieron dirigidas a sesenta personas en forma general. No se realizó por grupos sino que todos contestaron la misma encuesta, conduciendo a no clasificar a las personas sino a ver la diferencia de pensamiento frente una realidad básica y propia que se vive en los mercados de la ciudad de Latacunga.

PRIMERA PREGUNTA.

¿EL VEHÍCULO DE TRACCIÓN HUMANA ES EL TRANSPORTE IMPULSADO POR EL HOMBRE, SI - NO?

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	53	88
NO	7	12
TOTAL	60	100

GRÁFICO No. 1



Fuente: Abogados en libre ejercicio.

Autor: Kléver Francisco Teneda Zapata

ANALISIS

Ante la pregunta ¿el vehículo de tracción humana es el transporte impulsado por el hombre? Del total de encuestados el 88% de responden que SI; y el 12% lo considera NO. Predomina la visión del uso de la fuerza humana para justificar su conceptualización de vehículo de tracción humana.

INTERPRETACION

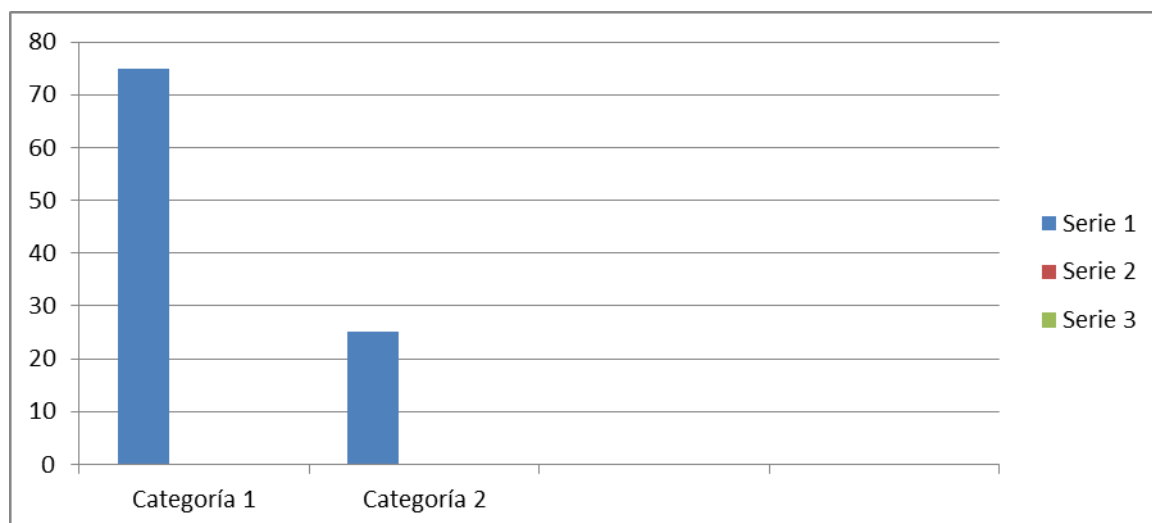
La investigación va dirigido a personas conocedoras del tema, lo que con mayor certeza me dará los resultados requeridos. La presente Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, está basada en los principios de corresponsabilidad, coordinación, todo con la finalidad de salvaguardar y detener los abusos de ciertos gremios del transporte y que no dan un debido trato a sus usuarios para evitar accidentes.

SEGUNDA PREGUNTA

¿EL TRICICLO ES UN VEHICULO DE TRACCIÓN HUMANA, SI - NO?

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	45	75
NO	15	25
TOTAL	60	100

GRAFICO No.2



Fuente: Abogados en libre ejercicio.

Autor: Kléver Francisco Teneda Zapata

ANALISIS

Del total de encuestados responden que el vehículo de tracción humana es la bicicleta en un 75%, y que no el 25%, caracterizándose que se identifica al vehículo y este debe estar impulsado por la fuerza natural de la persona, por ello su nombre de tracción humana.

INTERPRETACION

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, es una norma que ya es muy conocida y consultada por los Profesionales del derecho, es por ello que al responder a esta pregunta lo hacen con mucha objetividad y determinación, aduciendo la mayoría de conocer la Ley y por consiguiente la figura Jurídica indicada.

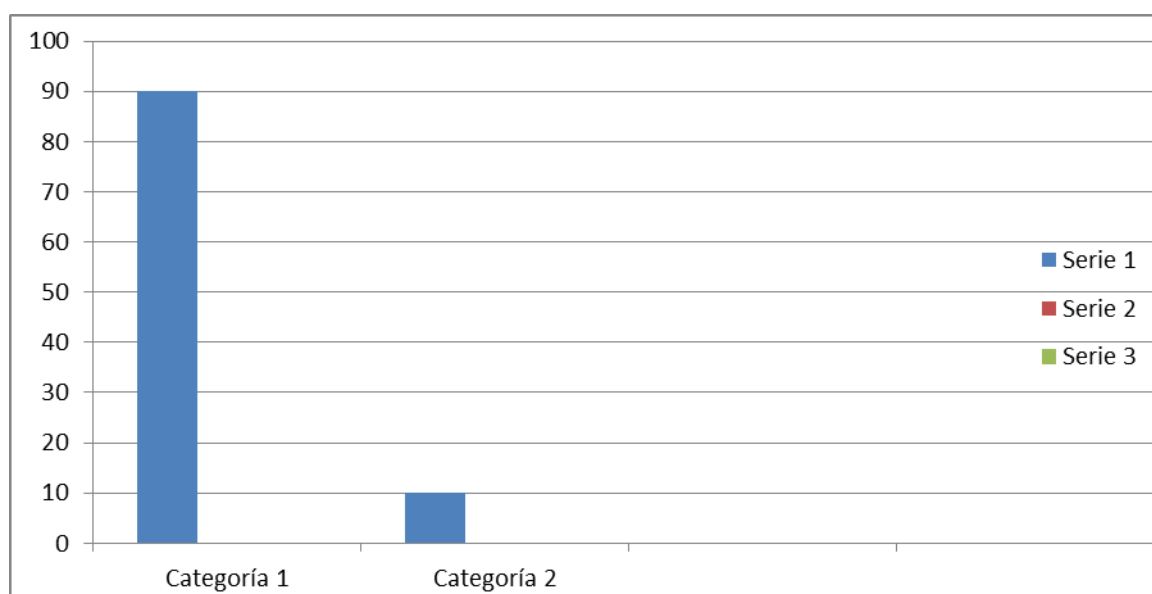
A más de aquello se emiten criterios con conocimiento de causa al nombrar al reglamento de Tránsito quien va de la mano al proponer alguna defensa requerida en los diferentes casos que se presentan en la vida diaria, es por ello que debemos tomar muy en cuenta al utilizar la Ley o su Reglamento como instrumento de defensa y de salvaguardar nuestros derechos.

TERCERA PREGUNTA

¿DEBERIA SER SANCIONADO EL ACCIDENTE PRODUCIDO POR UNA BICICLETA SI – NO?

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	54	90
NO	6	10
TOTAL	60	100

GRÁFICO No. 3



Fuente: Abogados en libre ejercicio.

Autor: Kléver Francisco Teneda Zapata

ANALISIS

Del 100% de encuestados, el 90% responde que SI se debe sancionar los accidentes provocados con Bicicleta; mientras que el 10% nos dice que NO.

INTERPRETACION

De alguna manera la gente está pendiente de que se sancione los accidentes, más aun si es en una bicicleta por el peligro latente que significaría para el conductor de la misma, en este aspecto el porcentaje de encuestados si es alto al decir que deberían ser sancionados a las personas quienes conducen los triciclos y ocasionan algún accidente, de igual forma la gente dice que para poder manejar un vehículo de tracción humana si es necesario sancionar ya que toma este vehículo cierta velocidad que al chocar con cualquier persona ocasiona serias lesiones ya que al estar construido de metal y tomar velocidades entre 30 y 40 km. como no ocasionaría daños a la persona.

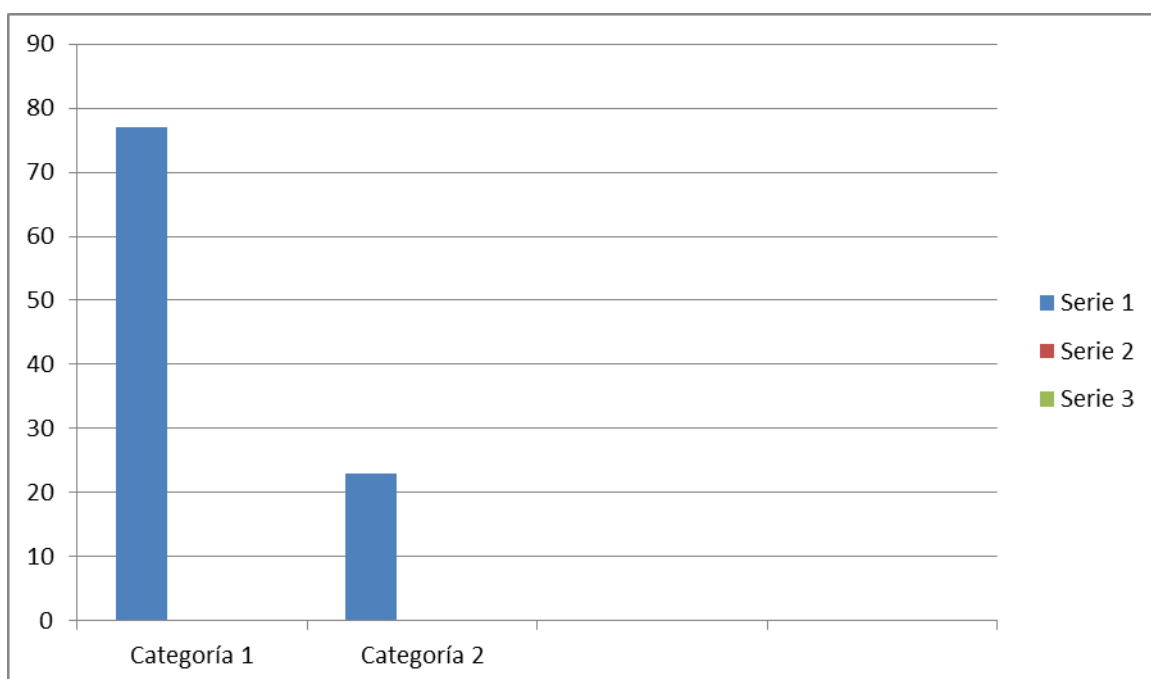
Este tema es uno de los analizados para poder determinar y sugerir un artículo enumerado que se adicione a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, ya que sigue siendo un vehículo que consta en la misma Constitución Política de la Republica del ecuador y no se puede dejar a un lado en la Ley de Tránsito correspondiente y su Reglamento.

CUARTA PREGUNTA

¿SE DEBE CREAR O PROPONER ALGUNA LEY QUE PERMITA EL USO DE TRICICLOS PARA TRANSPORTAR PERSONAS EN SENTIDO COMERCIAL, SI - NO?

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	44	73
NO	16	27
TOTAL	60	100

GRÁFICO No. 4



Fuente: Abogados en libre ejercicio.

Autor: Kléver Francisco Teneda Zapata

ANALISIS

De 60 personas equivalentes al 100% de la población investigada, 44 que reflejan el 73% contestaron que SI se debe crear o proponer alguna ley que permita el uso de bicicletas para transportar personas en sentido comercial; 16 que equivalen al 27% responden que NO.

INTERPRETACION

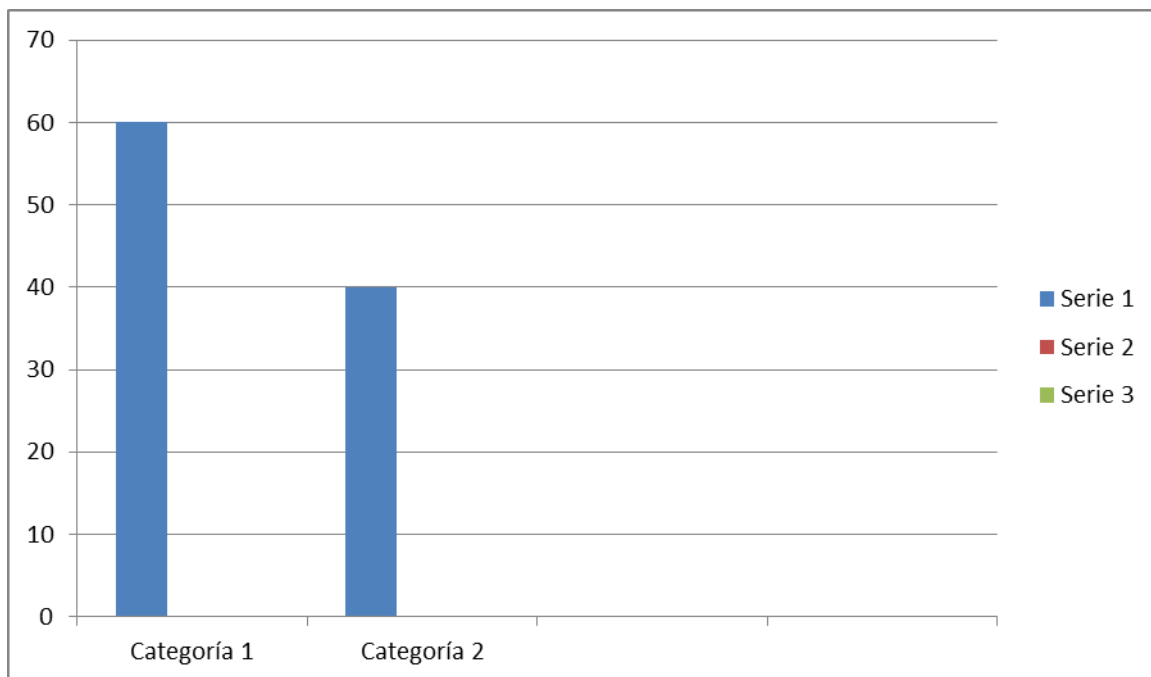
El resultado obtenido refleja la necesidad de proceder bajo derecho en las acciones comerciales que se proponen como un medio más de subsistencia para un sector de la sociedad, la mayor cantidad de encuestados dijeron que si ya que en la actualidad nuestro País no está obteniendo buena economía todavía no se reduce los índice del desempleo, más bien dicen los encuestados tener esta salida como una alternativa a la falta de empleo ya que tienen que subsistir y detrás de ellos también vienen sus hijos a quien tienen que mantener y como este tipo de vehículos son de inversión muy baja para adquirirlos optan por este tipo de trabajo y poder de esta forma mantener a s los suyos y cubrir sus necesidades, específicamente es para personas de muy escasos económicos ya que su utilidad es bastante mínima únicamente para sobrevivir al día.

QUINTA PREGUNTA

¿SE DEBEN DESTINAR CALLES ESTRICTAMENTE PARA EL USO DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN HUMANA CUANDO SON UTILIZADAS COMO MEDIOS COMERCIALES, SI - NO?

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	36	60
NO	24	40
TOTAL	60	100

GRÁFICO No. 5



Fuente: Abogados en libre ejercicio

Autor: Kléver Francisco Teneda Zapata

ANALISIS

De 60 personas equivalentes al 100% de la población investigada, 36 que reflejan el 60% contestaron que SI se debe destinar calles para el uso de vehículos de tracción humana; 24 que equivalen al 40% responden que NO.

INTERPRETACION

La señalización de calles deberán ser la futura ruta por la que transiten los vehículos de tracción humana destinados a la realización del comercio y transportación de personas y cargas; que en ningún instante se deben convertir en un obstáculo para el normal desarrollo de las actividades comerciales con otros vehículos, la mayoría de los encuestados dicen tener vías adecuadas ya

que este tipo de trabajo está considerado en la Ley como vehículos de tracción humana y necesariamente deberían tener vías para que no interrumpen el libre tráfico vehicular y se ocasione algún accidente por este tipo de circulación por donde más se acostumbran a transitar.

6.2. Resultados De La Aplicación De Las Entrevistas.- Considero importante decir que los profesionales del derecho entrevistados no se mostraron conformes con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial y su Reglamento ya que cada vez y cuando se nominan nuevos integrantes para la Asamblea nadie da por entendido a este grupo pequeño pero muy importante de la economía popular de nuestro país en cada una de sus versiones y por correspondencia denuncian ser alejados de la realidad que vive la economía actual del día a día. A continuación presento un resumen de las entrevistas.

PRIMERA PREGUNTA:

¿CONOCE USTED COMO PROFESIONAL DE DERECHO QUE SON LOS VEHÍCULOS DE TRACCIÓN HUMANA Y COMO ESTÁN CONSTRUIDOS?

Es un vehículo que consta en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial y su Reglamento, pero sin ningún instructivo específico para su control y sanción en caso de accidentes, sobre la construcción son de metal tubular con tres ruedas, similares a la bicicleta tradicional.

SEGUNDA PREGUNTA:

¿CONSIDERA USTED QUE ES UNA FUENTE DE TRABAJO PARA PERSONAS DE ESCASOS RECURSOS ECONOMICOS?

Lógicamente ya que en la actualidad todavía no se logra controlar la pobreza ni el desempleo sin embargo que los gobiernos de turno hacen lo posible por contrarrestar pero las condiciones de la población no permiten que se solucione este problema.

El derecho al libre tránsito de personas así como al trabajo libre siempre y cuando sea lícito no se podrá negar a ninguna persona que viva en nuestro país el Estado que se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas claras así lo manda nuestra Constitución.

TERCERA PREGUNTA:

¿SE NECESITARÍA CONTAR CON UNA NUEVA LEY PARTICULAR PARA ESTE TIPO DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN HUMANA?

No, ya que está contemplada en la actual Ley y su Reglamento inclusive existen algunos Cantones que ya cuentan con Ordenanzas muy estructuradas y constituidas eficazmente sobre este tema, simplemente es darles importancia y ejecutar las Leyes y Ordenanzas existentes para que crear más Ley sobre las mismas que ya existen.

CUARTA PREGUNTA:

¿DE QUÉ FORMA AFECTARÍAN A LA POBLACIÓN POPULAR ESTE TIPO DE SERVICIO?

De ninguna manera afecta a ninguna población ya que es una ayuda tanto a las personas que lo utilizan como para las familias que mantienen mediante este tipo de servicio popular, detrás de ese trabajador que conduce su triciclo existen personas y familias completas dependiendo de él para su subsistencia integral y su superación escolar, así que mejor diría que es un ejemplo y aporte tanto a la sociedad como al medio ambiente, ya que no contaminan al contrario son el éxito del calentamiento global y la contaminación mundial, así como en los países orientales por donde ya no existe espacio para vehículos de motor si no que utilizan bicicletas.

6.3. Análisis General De Las Entrevistas.- La aplicabilidad de la Ley orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y seguridad Vial y su reglamento responde a los principios de legalidad e interés general, frente al derecho al trabajo que es un derecho social que sustentado en el principio de solidaridad, que de acuerdo a lo previsto por la constitución que todos tienen derecho a la libertad de trabajo, no solo por cumplir con su obligación de llevar el sustento diario a su familia, si no por lo que implica un ordenamiento legal que esté controlado por la autoridad que le corresponde.

En consecuencia, debería establecerse en la Ley y su Reglamento la reforma a los Arts. 9 y 12 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial y el Art. 1 del Reglamento de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial; que permitan que se puedan producir en su aplicación, determinen la manera o si quiere los requisitos que permitan una mayor aplicabilidad por parte de la operadora al tener un mayor sustento normativo para su ejercicio.

7. DISCUSIÓN

7.1. VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS

7.1.1. OBJETIVO GENERAL

- Revisar la normativa actual sobre la circulación de vehículos de tracción humana, a fin de establecer si son suficientes, o tienen vacíos que deben cubrirse.

El objetivo general lo comprobé y verifique en el desarrollo de la investigación bibliográfica principalmente en el marco conceptual, doctrinario y jurídico, en especial lo que tiene que ver con el análisis de la ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial y su Reglamento, en relación con la problemática manifestada.

7.1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analizar si son medios de trabajo para la subsistencia, a fin de que se les pueda facilitar los permisos de circulación correspondiente.

El presente objetivo lo confirme en el desarrollo de la investigación, específicamente al momento de realizar la revisión de literatura en el Marco Jurídico.

- Analizar si es necesario que se obtenga algún tipo de licencia para conducir estos vehículos de tracción humana.

El presente objetivo lo confirme en el desarrollo de la investigación, concretamente en la revisión de literatura y en la de campo palpando al momento que conversaba con las personas involucradas en el tema, luego al momento de tabular los resultados de las encuestas.

- Analizar con amplitud y claridad la presencia e incidencia que tienen los vehículos de tracción humana en el Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, a fin de encontrar un camino para su integración a la producción económica del País, ya que este tipo de Transporte sigue causando inconvenientes en distintas ciudades del País, por no encontrarse sus Conductores capacitados en cuanto se refiere a Educación Vial, desconocido de igual manera sobre la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial vigente en el País ya que se trata de personas o familias de escaso nivel económico y cultural.

El presente objetivo específico fue comprobado en la investigación de campo, contactándome con los indicados que viven a diario los inconvenientes y las necesidades que genera este tipo de transporte tomando diferentes versiones sobre el tema y para luego confirmar al momento de tabular los datos obtenidos en las encuestas y entrevistas.

- Sustentar en Derecho una reforma a la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, para asegurar la vida de todos quienes utilizan este medio de Transporte.

El último objetivo específico lo verifique en el momento de proponer la propuesta de reforma jurídica.

7.2. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS.- La normatividad existente por cuanto se encuentra en los Arts. 9 y 12 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, contiene disposiciones que si bien abarcan a los vehículos de tracción humana, lo hacen de una manera por demás general y tan superficial que no permite a cabalidad su control, supervisión y vigilancia.

La hipótesis fue contrastada tanto en el desarrollo bibliográfico como en la investigación de campo, en especial cuando interactuar con las personas involucradas en el tema y recogí versiones sobre las posibles soluciones y las dificultades al tener en el tránsito a este tipo de vehículos de tracción humana, más aun al revisar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento en el cual concluyo que dicha ley no regula las sanciones respecto a las contravenciones y peor aún a los accidentes que fueren causados por este tipo de vehículos, vulnerando derechos constitucionales, afectando directamente al tránsito en general.

7.3. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA PARA EL PROYECTO DE REFORMA.-

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial vigente, incluye artículos destinados a la libre circulación los diferentes vehículos en general pero en una forma amplia sin especificar su actividad.

En los artículos 9, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, que trata sobre los diferentes tipos de transporte, explica: “Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.”⁸¹

Se dice de Leyes que sean de interés público para la colectividad que se inserte en el tema tránsito y la preservación del ambiente muy sano digno de vida para los seres humanos que habitamos en el mundo globalizado y cubierto de smog, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.

Como saber si el Estado protege estos principios ambientales si no se hace cumplir por parte de las Instituciones a su cargo para el control y regeneración del medio ambiente, con este tipo de vehículos de tracción humana que también aportan a la ecología y al aire que respiramos.

⁸¹ Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial

El Derecho es por excelencia un instrumento de seguridad jurídica, es el que asegura a los ciudadanos sus recíprocos derechos y deberes, haciendo viable la vida social.

En todo sistema democrático como el nuestro, es obligatoria la vigencia de la seguridad jurídica para garantizar la efectiva y eficaz aplicación de la justicia y mantener el control social y la paz ciudadana.

La seguridad jurídica en su doble manifestación: certidumbre del derecho y eliminación de la arbitrariedad, ha de considerarse ineludiblemente en función de la legalidad y de la justicia.

Esta última y la seguridad son valores que se fundamentan mutuamente y que, a su vez necesitan de la legalidad para articularse de modo eficaz.

Habrà seguridad jurídica donde haya una rigurosa delimitación de las esferas jurídicas y sobre todo cuando ello ocurra en el derecho público como sólido pilar de los derechos privados libertad y propiedad y que no dé lugar a lo contingente y arbitrario.

La seguridad jurídica es el estado de equilibrio que se desarrolla en un Estado de derecho a partir del cual todos los individuos conocen los derechos de que pueden valerse y las normas a que deben sujetar su conducta, todo lo cual garantiza la aplicación objetiva de las mismas

Al analizar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se evidencia que este cuerpo normativo no se ajusta a los principios rectores de la seguridad jurídica, pues ésta no produce certeza y confianza en el ciudadano ya existen muchos vacíos e incongruencias legales que están generando impunidad de las infracciones de tránsito, dejando a las víctimas de estos actos, en total indefensión

8. CONCLUSIONES

- La presente investigación se ha basado en datos existentes en bibliografía de primer orden y que han sido un aporte para determinar el grado de repercusión en la Ley Orgánica y Reglamento de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Ante la falta de un artículo que disponga o señale específicamente el desarrollo de los tricicleros dentro del conglomerado social y de uso, para poder aplicar sanciones, multas y exigir el cumplimiento de seguridades y permisos; se ha concluido en proponer la creación de un artículo que ayude a regular el uso de estos vehículos de tracción humana.
- El libre acceso a las vías de transporte no es regulado en nuestro país y peor aún sancionado con rigidez, por ello quienes usan bicicletas invaden vías y ocasionan accidentes; en la misma situación se encuentran los tricicleros quienes en busca de trabajo incurren en infracciones y contravenciones que no son tomados en cuenta. De ahí la necesidad de regular su uso.
- La carencia de una regulación para el uso de los triciclos hace que estos medios se conviertan en agentes móviles de contravenciones, accidentes e infracciones que pueden llegar a terminar en accidentes serios donde se atente contra la vida de los peatones.

- Hemos podido establecer que la falta de una regulación o normativa para el uso de estos vehículos hace que quienes usen los mismos estén atentos a cambios o exigencias para luego exigir que no sean leyes o normativas atentatorias a su uso, pero nada o poco se ha hecho al respecto, esto ha provocado la invasión de vías y como consecuencia de este acto el congestionamiento vehicular.
- Se debe establecer políticas claras sobre el uso y accesorios permitidos en los vehículos de tracción humana, inclinándose por los que sean visibles o ayuden a que los demás se percaten de la movilidad de los triciclos por las vías previamente calificadas.
- La propuesta de normatividad de un aporte a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento en lo referente a los vehículos de tracción humana, no es más que el principio de un nuevo orden con respecto a lo existente en los mercados de feria de la provincia de Cotopaxi.
- A lo largo del recorrido de esta investigación se puede encontrar aportes serios que deben ser tomados en cuenta para establecer normas claras en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial y su Reglamento; como respuesta a la necesidad de grupos minoritarios que buscan legalizar su accionar laboral dentro del tránsito terrestre en una determinada circunscripción territorial.

- La búsqueda de una respuesta al accionar de los tricicleros en la ciudad de Latacunga, a más de ser una simple normatividad se busca legalizarlo y por ello dentro de las propuestas planteadas está el de analizar y revisar ordenanzas municipales para que sea el principio de una ley que conduzca a la legalización a nivel nacional de los tricicleros.

9. RECOMENDACIONES

- Recomendamos a quienes se interesen en este tema “NORMAR CON CLARIDAD Y AMPLITUD LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL Y SU REGLAMENTO, EN LO REFERENTE A LOS VEHÍCULOS DE TRACCIÓN HUMANA.”, ver en esta investigación sólo un pequeño aporte para la solución de una problemática social, económica y judicial; para hacer de esta información una fuente más de consulta.
- El uso de esta información debe ser manejada con un criterio formado y buscando en ella un dato más de los ya existentes.
- Hacer de este estudio un preludio de investigación para desarrollar otras situaciones que pueden afectar al desarrollo de la sociedad.
- Establecer limitantes serios para aprovechar de mejor manera la investigación presentada, para que de esta manera se pueda crear conciencia en toda la sociedad ecuatoriana de los efectos negativos que conlleva el no contar con una normativa que regule el uso de los vehículos de tracción humana, que en este caso serán los triciclos.
- Ver en esta investigación un aporte al marco jurídico ecuatoriano, más que una simple consulta.

- La información recopilada y los aportes críticos que existen en la obra son una guía de orientación para las organizaciones, cooperativas y asociaciones existentes y que han legalizado el uso de los triciclos como un medio más de transportación.
- Encomendamos el uso de la presente obra para tomar conciencia de las opciones nuevas de servicio y transportación, y que a su vez se convierten en ingresos para la gente que lo propone.
- Confiamos que la obra presentada se convertirá en un preludio socio-económico-jurídico para el desarrollo de los grupos sociales que incursionan en el uso y servicio de los vehículos de tracción humana.
- Exponemos a la palestra pública la intencionalidad de formalizar jurídicamente la necesidad de normar con mayor amplitud y claridad la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, en lo referente a vehículos de tracción humana.

9.1. PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA

Proyecto de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial y su Reglamento

REPUBLICA DEL ECUADOR HONORABLE ASAMBLEA NACIONAL

CONSIDERANDO.

Que, es deber del Estado procurar el cumplimiento de sus normas constitucionales y por tanto garantizar la inviolabilidad de dichas garantías principalmente en lo que respecta a las libertades constitucionales;

Que, en la actualidad el País se encuentra en pleno proceso de desarrollo y cambio de la justicia, de acuerdo a este proceso es necesario implementar normas legales de fácil aplicación y acorde con las necesidades actuales de los administrados de los servicios públicos de los gobiernos seccionales.

Que, es imperativo proporcionar una eficaz y adecuada protección de los derechos de los ecuatorianos, a fin de que exista una verdadera equidad y justicia.

En uso de las facultades previstas en el Art. 120 numeral 6 de la Constitución Política de la República del Ecuador, expide el siguiente:

LA SIGUIENTE LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL Y SU REGLAMENTO:

- En el innumerado siguiente al Art. 89, incorpórese la siguiente frase: “los vehículos de tracción humana”:

Quedando de la siguiente manera.

Art.....- La circulación por las vías habilitadas al tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa previa, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor, los vehículos de tracción humana, incluida la maquinaria agrícola, y la idoneidad de los mismos para circular con el mínimo de riesgo posible.

- En el innumerado siguiente al Art. 102, incorpórese la siguiente frase: “y al propietario del vehículo de tracción humana se les otorgara un permiso”:

Quedando de la siguiente manera.

Art.....- Al propietario del vehículo se le otorgará una sola matrícula del automotor, y al propietario del vehículo de tracción humana se le otorgara un permiso, que será el documento habilitante para su circulación por las vías del país, y en ella constará el nombre del propietario, las características y especificaciones del mismo y el servicio para el cual está autorizado.

La matrícula del vehículo y el permiso registra el título de propiedad. La Comisión Nacional o sus órganos desconcentrados conferirán certificaciones sobre la propiedad del vehículo.

- En el innumerado siguiente al Art. 139, literal m, incorpórese la siguiente frase: “y triciclos”:

Quedando de la siguiente manera.

Art.....- CONTRAVENCIONES LEVES DE PRIMERA CLASE.- Los ciclistas y triciclos que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación;

- En el innumerado siguiente al Art. 139, literal q), incorpórese la siguiente palabra: “triciclos”:

Quedando de la siguiente manera.

Art.....- CONTRAVENCIONES LEVES DE PRIMERA CLASE.- Los ciclistas, triciclos y conductores de vehículos de tracción animal que no respeten las señalización reglamentaria respectiva.

- En el innumerado siguiente al Art. 140, literal u), incorpórese la siguiente frase: “y quien conduzca un vehículo de tracción humana sin portar su certificado de conducir”:

Quedando de la siguiente manera.

Art.....- CONTRAVENCIONES LEVES DE SEGUNDA CLASE.- Quien conduzca un vehículo a motor sin portar su licencia de conducir y quien conduzca un vehículo de tracción humana sin portar su certificado de conducir o que la misma se encuentre caducada.

- En el innumerado siguiente al Art. 141, literal c), incorpórese la siguiente frase: “a motor y de tracción humana”:

Quedando de la siguiente manera.

Art.....- CONTRAVENCIONES LEVES DE TERCERA CLASE.- El conductor que conduzca un vehículo a motor y de tracción humana, en sentido contrario a la vía normal de circulación, siempre que la respectiva señalización esté clara y visible.

- En el innumerado siguiente al Art. 143, literal i), incorpórese la siguiente palabra: “triciclos”:

Quedando de la siguiente manera.

Art.....- CONTRAVENCIONES GRAVES DE SEGUNDA CLASE.- En los casos señalados en las contravenciones b, e), f), g); y, h) a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas, triciclos, peatones y personas en general,

se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

REGLAMENTO DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL.-

- En el innumerado siguiente al Art. 63, literal c), sustitúyase la siguiente frase: (vehículos de tres ruedas), por la siguiente:

“vehículos de tracción humana”

Quedando de la siguiente manera:

Art.....- DE LOS VEHICULOS PERMITIDOS SEGUN LA CLASE Y AMBITO DEL TRANSPORTE TERRESTRE.- Servicio alternativo-excepcional: Tricimotos, mototaxis, triciclos motorizados, vehículos de tracción humana.

- En el innumerado siguiente al Art. 103, incorpórese la siguiente palabra: “triciclos”:

Quedando de la siguiente manera:

Art.....- Los GAD's, en su respectiva jurisdicción, deberán realizar estudios de factibilidad, previo a la incorporación de carriles exclusivos de bicicletas, triciclos o ciclo vías.

- En el innumerado siguiente al Art. 106, incorpórese la siguiente palabra:
“triciclos”:

Quedando de la siguiente manera:

Art.....- Los GAD's deberán exigir a las entidades públicas que cuenten con áreas de estacionamientos para bicicletas, triciclos y áreas de aseo para sus usuarios.

- En el innumerado siguiente al Art. 127, incorpórese la siguiente frase:
“incluido a los vehículos de tracción humana”:

Quedando de la siguiente manera:

Art.....- Únicamente la Agencia Nacional de Tránsito y sus Unidades Administrativas podrán emitir licencias y permisos de conducir incluido a los vehículos de tracción humana.

- En el innumerado siguiente al Art. 285, incorpórese la siguiente frase: “y de tracción humana”:

Quedando de la siguiente manera:

Art.....- Las motocicletas y demás similares deberán tener sistema de freno, uno que actúe sobre la rueda trasera y otro sobre la delantera, los triciclos motorizados y de tracción humana, además de lo dispuesto.

- En el innumerado siguiente al Art. 286, incorpórese la siguiente palabra:
“triciclos”:

Quedando de la siguiente manera:

Art.....- Las motocicletas, triciclos y demás similares deberán tener dos espejos retrovisores colocados a la izquierda y a la derecha del conductor, una bocina o claxon y guardapolvos o salpicaderas sobre las ruedas.

- En el innumerado siguiente al Art. 300, incorpórese la siguiente palabra:
“triciclos”:

Quedando de la siguiente manera:

Art.....- Los conductores, pasajeros y pasajeras de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricicar, triciclos y cuádrimotos están obligados a cumplir las siguientes normas de seguridad:

1. Llevar correctamente sujeto a su cabeza y en todo momento el casco de seguridad homologado;
2. Vestir chalecos o chaquetas con cintas retro-reflectivas de identificación que deben ser visibles;
3. Abstenerse de subir al vehículo cuando ya ha sido ocupado el espacio para el pasajero;

4. Ubicarse detrás del conductor, y en ningún momento entre el conductor y el manubrio.

En caso de no cumplir estas obligaciones el vehículo será retenido hasta que las mismas sean subsanadas.

- En el innumerado siguiente al Art. 302, incorporase la siguiente palabra: “tricicleros”:

Quedando de la siguiente manera:

Art.....- DE LOS CICLISTAS, TRICICLEROS Y SUS DERECHOS.- Sin perjuicio de los derechos establecidos en el artículo. 204 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, los ciclistas, tricicleros tendrán además los siguientes derechos:

1. A ser atendidos inmediatamente por los agentes de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los vehículos automotores y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública;
2. Tener preferencia de vía respecto a los vehículos a motor cuando habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con la luz;
3. Circular, en caso de que existan, por las sendas especiales destinadas al uso de bicicletas, como ciclo vías. En caso contrario, lo harán por las mismas vías por las que circula el resto de los vehículos, teniendo la

precaución de hacerlo en sentido de la vía, por la derecha, y acercándose lo más posible al borde de la vereda;

Art. Final.- La presente Ley, entrará en vigencia a partir de su promulgación en el registro oficial.

Es dado y firmado en el Distrito Metropolitano de Quito, la Sala de Sesiones de la Honorable Asamblea Nacional de la República del Ecuador, a las diez horas y a los 10 días del mes de Marzo del año 2014.

F. PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA.

F. LA SECRETARIA QUE CERTIFICA

10. BIBLIOGRAFÍA

- Pacheco Gómez, El Derecho Constitucional.
- Salvat, Enciclopedia – Historia de los vehículos, 2002, Ed. Salvat, México, Tomo V
- La vía pública, escuelas.edu.ar
- Comité pro movilidad humana, julio 14 2013
- José Manuel Piernas Hurtado, vías de comunicación, (1843-1911)
- Factor vehicular, escuelas.edu.ar
- Transporte con tracción animal, ECURED
- Copyright © 2008-2014
- Guía Laboral 2014, gerencie.com, internet
- Ilustrados, una comunidad educativa mundial, diccionario jurídico
- Javier Domínguez Reguero, la historia del triciclo, dos profesores y un triciclo
- Goldstgein, Raúl, Óp. Cit. Pág. 170
- Eugenio Raúl Zaffaroni. En su obra Teoría del Delito, Óp. Cit. Pág. 170
- Sonlein.com, publicación teoría sobre personalidad
- Panorama Cajamarquino Análisis de la teoría del sistema procesal penal, 2009- 23 - sep.
- Javier enrique rojahelis busto, la historia del triciclo
- Pérez Colomé Jordi, editorial NIVERTA - 2008
- Justin Beach - Traducido por Javier enrique rojahelis busto
- Terra ecológica práctica, Triciclo Montseny, 2008, España, periódico
- Miguel Ángel Condori, Historia del Automóvil, Instituto Superior Pedro P. Díaz,
 - o Arequipa – Perú
- M.Chevalier, cap. 6, la motocicleta.
- Torres Chávez Efraín, Breves Comentarios a la Ley Orgánica de Transporte
 - o Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

- Conduce Ecuador, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y
- Ley Del COOTAD, 2010, Asamblea Nacional
- Constitución de la República del Ecuador.
- Cabanellas, Guillermo, Diccionario de Derecho Usual, Editorial Holista 1995.
- Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial
- Reglamento, Gaceta Oficial Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
- Constitución Política de la República del Ecuador, 2013, art. 33
- Sistema Vial Del Ecuador, Educación Vial, 2012, slide share
- Derecho Político Comparado. Código Aduanero Uruguayo. Fuentes de producción
- Derecho Político Comparado. Constitución Política del Perú. Fuentes de producción
- Cepis, Derecho político Comparado, Lima – Perú, Hoja de divulgación técnica.
- Transporte con tracción animal, ECURED, La Habana - Cuba
- Derecho Político Comparado. Fuentes de conocimiento. Fuentes de producción.
- Wikipedia, la enciclopedia libre, política de la unión europea
- María Paz Concha, metropolitana de chile
- Código de Transito de Colombia, título III normas de comportamiento
- Pacto de Andalucía por la bicicleta, 2013

11. ANEXOS

ANEXO 1: Anexo del Proyecto

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA CARRERA DE DERECHO

TEMA:

NORMAR CON CLARIDAD Y AMPLITUD LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL Y SU REGLAMENTO, EN LO REFERENTE A LOS VEHÍCULOS DE TRACCIÓN HUMANA.

**PROYECTO DE TESIS PREVIO A
OPTAR EL GRADO DE ABOGADO.**

AUTOR:

Kléver Francisco Teneda Z.

LOJA-ECUADOR

2013

1. TEMA

NORMAR CON CLARIDAD Y AMPLITUD LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL Y SU REGLAMENTO, EN LO REFERENTE A LOS VEHÍCULOS DE TRACCIÓN HUMANA.

2. PROBLEMÁTICA

El parque de vehículos de tracción humana (bicicletas y triciclos) en la actualidad ha tenido un gran crecimiento en nuestro País, sirviendo en la mayoría de casos como medio de trabajo para el sustento de muchas familias.

La normatividad existente que se encuentra vigente en la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial y su reglamento, contiene disposiciones que si bien abarcan a los vehículos de tracción humana, lo hacen de una manera por demás general y tan superficial que no permite a cabalidad su control, supervisión y vigilancia.

El articulado de la Ley que se pretende estudiar, integra a los vehículos de tracción humana al ámbito de su competencia< determina la obligación de los conductores de estos vehículos a sujetarse a la dicha Ley.

En su articulado encontramos también disposiciones referentes a las contravenciones que implican a los conductores y vehículos de tracción

humana, en el sentido del respeto a las señales de tránsito y de los lugares prohibidos para su circulación, además de la expresa prohibición de sujetarse a los vehículos en marcha.

El reglamento por su parte como es natural enfrenta con algo más de explicación lo determinado en la Ley pero se lo encuentra insuficiente para las circunstancias actuales, en que la presencia de vehículos de tracción humana es muy importante.

Ni en la Ley menos aun en su reglamento, se encuentran disposiciones que hablen de alguna manera de los triciclos, ni siquiera en el glosario de términos se encuentra presente la palabra triciclo, que en la actualidad ha venido a constituirse en un elemento de trabajo de amplia utilización.

Para la transportación de carga y aun de pasajeros, en muchos lugares del País, se utilizan estos vehículos que no constan dentro de la Ley, mejor sería decir que se los incluyen dentro del concepto general de vehículos de tracción humana.

Muchas Asociaciones de Conductores de estos vehículos se han formado en el País, al amparo de disposiciones de carácter social, más su incidencia en el Tránsito y la Transportación hace notar que estos deben estar amparados por la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial y su Reglamento, pues de no ser así esto podría derivar en un problema que tiene facetas dentro de la Social, económico y ambiental.

La Ley y Reglamento respectivo deben ser reformados a fin de incluir para este tipo de vehículos reglas que permitan se normalice la situación de estos gremios, a la vez que se asegure más a todos aquellos conductores de estos vehículos de tracción humana.

3. JUSTIFICACIÓN

Todo lo que pueda hacer para la protección de la vida humana y de las fuentes de trabajo de los estratos sociales menos favorecidos, tiene justificación plena ante la Sociedad.

Con una reforma a la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial y su Reglamento se puede conseguir una mayor protección para estos conductores y sus pequeños patrimonios, además que se permitiría a través de las Agencias de Tránsito correspondientes regularizar las Asociaciones de estos pequeños Transportistas que en la actualidad no cuentan con el aval ni la protección de las Autoridades de Tránsito, estará plenamente justificado el estudio que se plantea en el presente trabajo.

La economía de muchas familias de escasos recursos depende en una gran parte en el uso como herramienta de trabajo de estos pequeños vehículos, además de que su fuente de energía, la tracción humana, es una de las fuerzas energéticas más libres de contaminación que existe.

4. OBJETIVOS.

4.1. General:

- Revisar la normativa actual sobre la circulación de vehículos de tracción humana, a fin de establecer si son suficientes, o tienen vacíos que deben cubrirse.

4.2. Específicos:

- Analizar si son medios de trabajo para la subsistencia, a fin de que se les pueda facilitar los permisos de circulación correspondiente.
- Analizar si es necesario que se obtenga algún tipo de licencia para conducir estos vehículos de tracción humana.
- Analizar con amplitud y claridad la presencia e incidencia que tienen los vehículos de tracción humana en el Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, a fin de encontrar un camino para su integración a la producción económica del País, ya que este tipo de Transporte sigue causando inconvenientes en distintas ciudades del País, por no encontrarse sus Conductores capacitados en cuanto se refiere a Educación Vial, desconocido de igual manera sobre la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial vigente en el País ya que se trata de personas o familias de escaso nivel económico y cultural.
- Sustentar en Derecho una reforma a la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, para asegurar la vida de todos quienes utilizan este medio de Transporte.

5. MARCO TEÓRICO:

No existen normas claras que regulen la circulación de vehículos de tracción humana, la cual causa dificultades en el accionar socio-económico de la sociedad.

6. METODOLOGÍA:

Metodología:

Siendo el estudio sobre casos particulares, se buscara la forma inductiva de estudio, a fin de lograr una idea analítica general, que nos permita deducir y lograr un criterio amplio y general, para sentar las bases de una idea para ejecutar las reformas requeridas.

Técnicas:

Muy importante en nuestro estudio va a ser la investigación de campo por lo cual la encuesta y la entrevista van a ser muy utilizadas en el desarrollo de la misma.

Como instrumentos contaremos fundamentalmente con los cuestionarios para tales trabajos, a la vez que se trabajaran fichas que nos permitan sistematizar la información.

7. CRONOGRAMA

FASES	AÑO 2013 - 2014				
	NOV.	DIC.	ENE.	FEB.	MAR.
Pre diseño	XX				
Diseño del Proyecto					
Aprobación del Proyecto					
Ejecución					
Corrección del informe					
Presentación					

8. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO:

Los gastos que se presenten en la investigación, serán financiados con recursos propios del investigador.

Bibliografía	700,00
Reproducción de ejemplares	400,00
Encuadernación	150,00
Gastos de investigación	1.000,00
Varios	700,00
Total.....	3.250, 00

i. BIBLIOGRAFÍA

- Cabanellas Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Editorial. Holista 1995.
- Ley de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial.
- Torres Chávez Efraín. Comentarios a la Ley de Transito Transporte Terrestre y seguridad Vial. UTPL. Loja 1998.
- Yábar Núñez Fernando. Preguntas y respuestas a los delitos y contravenciones de la Nueva Ley de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Tomo 2.
- García Falconi José. El juicio por accidentes de Tránsito, Editorial Jurídica del Ecuador. Primera Edición. 1990.
- García Falconi José. Manual de Derecho Procesal. El Juicio por accidentes de Tránsito. Segunda Edición. Quito Ecuador. Julio 1993.
- Cárdenas Ramírez Jorge. Practica Forense en materia de Transito. Tomo 2. Primera Edición. Ediciones Carpol.
- Duran Díaz Edmundo. Manual de Derecho procesal Penal. Volumen I. Editorial Edino. 1992. Guayaquil Ecuador.
- Guerrero Vivanco Walter. Derecho Procesal Penal. Editorial Pudeleco. 1996. Tomo I, II III, IV. Quito - Ecuador.
- Merino Pérez Gonzalo. Enciclopedia de Práctica Jurídica. Editorial Magnus. 1987. Guayaquil – Ecuador.

ANEXO 2

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA CARRERA DE DERECHO

ENCUESTA

Señale con una X donde corresponda y conteste en los espacios en blanco su respuesta, por ser una encuesta no consta la identificación de los encuestados.

1.- ¿El Vehículo de Tracción Humana es el transporte impulsado por el hombre, Si - No?

.....
.....

2.- ¿El Triciclo es un vehículo de tracción humana, si - no?

.....
.....

3.- ¿Debería ser sancionado el accidente producido por una bicicleta si – no?

.....
.....

4.- ¿Se debe crear o proponer alguna Ley que permita el uso de triciclos para transportar personas en sentido comercial, si - no?

.....
.....

5.- ¿Se deben destinar calles estrictamente para el uso de vehículos de tracción humana cuando son utilizadas como medios comerciales, si - no?

.....
.....

MUY AGRADECIDO POR SU COLABORACIÓN

ANEXO 3

ENTREVISTA

1.- ¿Conoce Usted como profesional de Derecho que son los vehículos de tracción humana y como están contruidos?

.....
.....

2.- ¿Considera Usted que es una fuente de trabajo para personas de escasos recursos económicos?

.....
.....

3.- ¿Se necesitaría contar con una nueva Ley particular para este tipo de vehículos de tracción humana?

.....
.....

4.- ¿De qué forma afectarían a la población popular este tipo de servicio?

.....
.....

ANEXO 4

GOBIERNO MUNICIPAL DEL CANTÓN LATACUNGA

SECRETARIA

ORDENANZA QUE REGULA LA NECESIDAD DE NORMAR CON MAYOR AMPLITUD Y CLARIDAD, EN LO REFERENTE AL USO DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN HUMANA (TRICICLOS).

EL GOBIERNO MUNICIPAL DEL CANTÓN LATACUNGA

CONSIDERANDO:

Que según el Artículo 63, numerales 1, 5,19 y 49; el Artículo 154, literal e; el Artículo 252, literal e, y el Artículo 252, de la Codificación de la Ley Orgánica de Régimen Municipal y los Artículos 4 y 6 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres que disponen y facultan a los gobiernos locales para que reglamente, controle y súper vigile el uso y administración del suelo de la jurisdicción del Cantón.

Que es obligación de la Municipalidad de Latacunga, mantener, proteger y proyectar la condición de ciudad turística a la ciudad de Latacunga.

Que en virtud de que las vías y espacios públicos están siendo utilizadas por vehículos de tracción humana, conocidos o clasificados como triciclos, su actividad es contraria a la Ley, atentado al libre tránsito y la buena imagen de la ciudad y fundamentalmente a la seguridad de quienes hacen uso de los mismos en el Cantón.

Que es obligación de todos los ciudadanos procurar una buena imagen y seguridad de la ciudad.

En uso de las atribuciones que la Ley le faculta,

EXPIDE

La siguiente:

ORDENANZA QUE REGULA LA NECESIDAD DE NORMAR CON MAYOR AMPLITUD Y CLARIDAD, EN LO REFERENTE AL USO DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN HUMANA (TRICICLOS).

CAPITULO I

DISPOSICIONES PRELIMINARES

Art. 1.- Prohíbese la ocupación de espacios y áreas de uso público con fines distintos a los de la naturaleza, salvo los servicio y actividades regulados por esta Ordenanza y más normas conexas.

Art. 2.- Para efectos de la aplicación de esta Ordenanza, se entenderá por vía y espacio público los establecidos en el Art. 252 de la Codificación de la Ley Orgánica de Régimen Municipal.

Art. 3.- Son autoridades competentes para la aplicación de esta Ordenanza, Consejo de Tránsito, Medio Ambiente, Comisaría Municipal, los Inspectores y la Policía Municipal para actuar en el marco de todo aquello que se relacione con la administración, control, juzgamiento y sanción.

Art. 4.- Determina la obligatoriedad de todos los ciudadanos de hacer buen uso de las vías y espacios públicos evitando el deterioro y cuidando su imagen; así como el mantenimiento y buena imagen de los frentes y fachadas de sus viviendas y propiedades.

Art. 5.- La Dirección de Medio Ambiente y el Consejo Provincial de tránsito en coordinación con Dirección de Planificación, expedirá los instructivos y determinaciones técnicas de carácter general sobre la

zonificación de la ciudad y señalarán los usos y formas de ocupación de espacios públicos en las condiciones generales o sectoriales de tal utilización.

Art. 6.- Todos los actos culturales y sociales a realizarse dentro de los espacios públicos de la Ciudad, por parte de los tricicleros, requerirán la autorización de la Dirección de Higiene, Salubridad y Medio Ambiente, que determinará las condiciones y lineamientos en que se desarrollarán tales eventos en coordinación de Planificación y el Departamento de Cultura.

Art. 7.- Sin perjuicio de las autorizaciones se respetarán las festividades tradicionales de Semana Santa, Navidad, Año Viejo, Finados y Cantonización.

Art. 8.- Prohíbese la exhibición y ventas de cualquier tipo de producto en las vías públicas bajo el uso de triciclos.

Art. 9.- La Comisaría Municipal, en coordinación con la Policía Municipal, en acción administrativa y cautelar, previo proceso de notificación de contravención a la Ley y en caso de incumplimiento de la disposición de retiro, procederá al decomiso de los bienes y productos que sean exhibidos o comercializados sin la autorización o permiso otorgados por el Municipio, de acuerdo a las normas y disposiciones pertinentes.

Art. 10.- Es facultad del Comisario Nacional, exigir a los propietarios de triciclos las reparaciones, mantenimiento y pintura que fueren necesarios para la buena imagen del transporte en uso en un plazo de treinta días calendario, a partir de la entrega de la notificación.

CAPÍTULO II

DE LAS ACTIVIDADES Y RESTRICCIONES

Art. 11.- Ninguna persona natural ni jurídica podrán hacer uso de las vía pública y aceras, para otra cosa que no sea el tránsito peatonal y vehicular, en éste último el de los triciclos.

Art. 12.- Es obligación de todos los ciudadanos mantener el orden, el aseo y la seguridad en todas las vías y espacios públicos, a los tricicleros se los responsabiliza por el área a ellos designados.

Art. 13.- Estará permitido el uso de las vías y espacio público por tiempo y lugar limitados a los tricicleros en los siguientes casos: días feriados y ordinarios en el sitio determinado para su estacionamiento, no se permitirá la venta de objetos, frutas u otros artefactos en el sitio de estacionamiento, no se usará el triciclo como medio rodante de venta de alimentos que no están bajo las normas de salubridad calificadas por la Dirección de Higiene y Salud del Cantón.

Art. 14.- Eventualmente y de manera planificada, se podrán realizar actividades de carácter cultural, social, político y religioso por parte de los tricicleros, inclusive interrumpirse o cerrarse el tránsito vehicular en determinados días y fechas, establecidos exclusivamente por la Dirección de Higiene, en coordinación con la Dirección de Planificación y otras dependencias municipales o entidades públicas o privadas según las circunstancias así lo ameriten. Al final de la actividad, el área deberá quedar totalmente limpia.

Art. 15.- Con fines de promoción turística, se podrán utilizar en ciertos horarios, las vías, aceras y espacios públicos que lo permitan para actividades comerciales, previo permiso de la Dirección de Higiene, que a su vez, coordinará con la Dirección de Planificación y el Departamento de Cultura. Al final de la actividad, las áreas deberán quedar totalmente limpias.

Art. 16.- Al exterior de los locales, en las unidades de salud y los atrios de las iglesias, no se permitirá la presencia de tricicleros. Si las condiciones lo permiten, se podrán conceder permisos provisionales, según la temporada especial que amerite, con un espacio y horario determinados y previos el pago del título de crédito. El permiso será otorgado por la Comisaría Municipal.

Art. 17.- Las áreas de estacionamiento serán utilizadas exclusivamente con tal propósito, sin que en ellas se permita el desarrollo de ninguna otra actividad.

Art. 18.- Se prohíbe el uso de bocinas, altoparlantes o cualquier otro mecanismo de amplificación que contamine el ambiente por el ruido, en la vía, espacios públicos o privados de todo tipo.

Art. 19.- Quienes transporten maderas, hierro, chatarra o cualquier otro material en condiciones que produzcan daños a las vías y aceras, serán sancionados con multa, sin perjuicio de la reparación de los daños ocasionados.

Art. 20.- Los tricicleros, deberán respetar las vías de circulación y los espacios de terminales y paradas, las mismas que serán determinadas por la Dirección de Planificación, controladas por la Comisaría Municipal y otorgadas previo el pago del permiso correspondiente.

Art. 21.- Queda terminantemente prohibido el tráfico por la panamericana, avenidas principales y centro de la ciudad; circularán por la calles aledañas al mercado y las que se señalan en el circuito de ruta, previamente elaborado por el departamento de planificación y mercados.

CAPITULO III DE LOS PERMISOS Y LOS PAGOS

Art. 22.- Para obtener el permiso ocasional y/ o temporal de circulación y uso de la vía pública por parte de los tricicleros, se deberá gestionar en la Dirección de Medio Ambiente; quien previo informe de la Dirección de Planificación, lo otorgará si fuere factible.

Art. 23.- Ninguna persona natural ni jurídica podrá hacer uso de la vía pública en forma temporal u ocasional sin el permiso correspondiente. En caso de haber sido negado, debe acatarse la negativa en forma estricta.

Art. 24.- La Dirección de Higiene, Salubridad y Medio Ambiente será la única autorizada a extender los permisos temporales de ocupación de la vía y espacios públicos, la misma que establecerá el tiempo de vigencia del permiso, el mismo que no excederá de 3 meses, pudiendo ser renovado, por el tiempo que estimare conveniente, nunca mayor a 3 meses, solamente en casos extremos y rescindido en cualquier tiempo, por causas debidamente justificadas.

Art. 25.- Los requisitos para la obtención de los permisos temporales son:

1.- Solicitud dirigida a la Dirección de Higiene, Salubridad y Medio Ambiente mediante formulario adquirido en la ventanilla de la Tesorería Municipal que contenga:

- a) Nombre o Razón Social.
- b) Ubicación y extensión del puesto o parqueadero que desea ocupar;
- c) Servicio que va a ofrecer
- d) Tiempo por el cual desea realizar la actividad.

2.- Certificado de salud otorgado por el Ministerio de Salud pública a través de sus unidades operativas, para certificar la salud de quienes van a hacer uso de los triciclos.

3.- Copia de la cédula y papeleta de votación.

Art. 26.- Sólo se otorgarán permisos provisionales, los mismos que caducarán en el plazo establecido e inmediatamente se suspenderán las actividades, caso contrario se procederá a la multa y al decomiso de las unidades, se extenderá esta requisa cuando se usen las unidades para otros servicios no especificados en el permiso extendido.

Art. 27.- Los permisos que se expiden serán aportados por los usuarios en forma permanente mientras le sea permitida la realización de la actividad y

será el único documento que garantice la ocupación de la vía o espacio público.

Art. 28.- Se procederá a la cancelación del permiso cuando se utilizare la vía o el espacio público para otra actividad que no fuera la concedida en el permiso.

Art. 29.- La Municipalidad no reconoce ningún derecho adquirido en la ocupación de la vía o espacio públicos a través de los permisos provisionales.

Art. 30.- Se permitirá a la Asociación de Tricicleros, y que según la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre permite, el estacionamiento de un vehículo con el espacio de 6 m, previa la presentación de la solicitud y autorización de la Dirección de Planificación y el pago anual de la tasa municipal de USD \$ 15, 00.

CAPITULO IV DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Art. 31.- Se procederá al cobro de una multa de 20 dólares americanos a quienes incurran en el incumplimiento de los artículos: 11, 12, 16, 18.

Art. 32.- Se procederá al cobro de una multa de 50 dólares americanos a quienes incurran en el incumplimiento del artículo: 17

Art. 33.- Se procederá al cobro de una multa de 100 dólares a quienes incurran en el incumplimiento de los artículos: 19, 20, 21.

Art. 34.- Se procederá al cobro de 100 dólares a quienes destruyan los bienes de ornamentación de la ciudad como plantas de los parques, parterres, avenidas y redondeles, luminarias, mobiliario urbano y monumentos.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 35.- El Director de Higiene, Salubridad y Medio Ambiente es el órgano de consulta para la determinación de actualizaciones no suficientemente reguladas en esta Ordenanza y para dictaminar sobre las solicitudes de ocupación de espacios públicos con nuevos usos o servicios no considerados por esta normativa.

Art. 36.- Anualmente y con la aprobación del Presupuesto Municipal, se determinarán los cánones que deben pagar a la Municipalidad por la utilización de espacios públicos.

Art. 37.- Queda derogada cualquier Ordenanza o disposición que se oponga a la presente, la misma que entrará en vigencia, a partir de la fecha de su aprobación, sin perjuicio de su promulgación y publicación en el Registro Oficial.

Dado y firmado en la Sala de Sesiones del I. Municipio de Latacunga a los treinta días del mes de septiembre del año dos mil seis.

Ing. Jessy Tovar

VICEPRESIDENTA

CERTIFICO: Que la presente Ordenanza fue discutida y aprobada en sesiones del I. Concejo Municipal de los días Jueves 15 de Agosto del año 2006 y Lunes 2 de octubre del 2006.

Lic. Patricio Amaya

SECRETARIO GENERAL DEL I. CONCEJO

ALCALDÍA DEL GOBIERNO MUNICIPAL DEL CANTÓN LATACUNGA,
San Vicente Mártir de Latacunga, martes 3 de octubre del 2006, a las 10H30

EJECÚTESE.-

Sr. Rafael Maya

ALCALDE DEL CANTÓN LATACUNGA.

Criterio sobre la presente Ordenanza.- ¿Por qué buscar este medio para legalizar el servicio de los tricicleros en la ciudad? Una ordenanza de este tipo es el principio de la legalidad en la actividad comercial que desempeñan los tricicleros en la ciudad de Latacunga; y para ello debemos empezar a capacitarles sobre las ventajas de contar con una ordenanza que ordenanza es un tipo de norma jurídica que se incluye dentro de los reglamentos, y que se caracteriza por estar subordinada a la ley.

Para este apartado se ha visto propicio contar con las fuentes de consultas obtenidas en el Ministerio de Inclusión económica y Social, sede Latacunga, en dicha institución se encuentran las inscripciones y autorizaciones para la conformación y legalidad de Asociaciones y Cooperativas de tricicleros, como un paso primero en la legalización del uso y libre circulación, aunque falta la regulación de la Agencia Nacional de Tránsito, por ello se transcribe la aprobación de una Cooperativa como ejemplo latente de su existencia.

SUBDIRECCIÓN REGIONAL DE COOPERATIVAS
DEPARTAMENTO JURÍDICO

Oficio N°. –AJ-SDR CC –2.002

Ambato, mayo 2 del 2003

Señor

Manuel Salazar

PRESIDENTE PROVISIONAL COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN
TRICICLOS “RUTA SAQUISILÍ”

Presente.-

Adjunto, remito copia del Acuerdo Ministerial N° 005-2003 de aprobación del Estatuto de la Cooperativa de Transporte en Triciclos “RUTA SAQUISILÍ” y de concesión de personería jurídica. De conformidad con lo establecido en el Art. 3 del referido Acuerdo Ministerial y, en armonía con lo dispuesto por el Art. 7 de la Ley y 13 del Reglamento General de la Ley de Cooperativas, deberá proceder a la inscripción respectiva en el Registro General de Cooperativas de la Dirección Nacional de Cooperativas para los efectos previstos en los Arts. 8 de la Ley y 14 del indicado Reglamento General.

En todo caso, la Cooperativa dentro de los treinta días posteriores a la emisión del adjunto Acuerdo Ministerial, deberá reunirse en Asamblea General y proceder a la designación de los miembros de los Consejos de Administración y de Vigilancia. Tales Consejos elegirán sus Presidentes; y el de Administración, además designará al Gerente, debiendo exigírsele a dicho administrador la rendición de Caución suficiente. Si en un mes posterior a su designación, el gerente no presente la indicada Caución, tal designación quedará sin ningún valor, debiendo procederse a la designación de un nuevo Gerente.

Elección y designación, que deberán ser puestos en conocimiento de la Subdirección Regional Central de Cooperativas en el término de quince días para efectos de registro, asimismo se deberá remitir copia de la Caución

rendida por el Gerente a efecto de que sus actuaciones se encuentren dotadas de plena legalidad.

Atentamente

DOS, PATRIA Y LIBERTAD

Lcda. Amada Villavicencio

SUBDIRECTORA REGIONAL DE COOPERATIVAS CENTRAL

c.c. Expedientes, Asesoría Jurídica.

ACUERDO N° 005- SDRCC
LCDA. AMADA VILLAVICENCIO
SUBDIRECTORA DE COOPERATIVAS CENTRAL

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con lo prescrito en el numeral 19 del Art. 23 de la Constitución Política de la República, el Estado reconoce y garantiza a los ciudadanos ecuatorianos el derecho a la libre asociación con fines pacíficos;

Que, según el Art. 584 del Código Civil, corresponde al Presidente de la República conceder personería jurídica a las organizaciones que se constituyen de conformidad con las normas del Título XXIX, Libro I, del citado cuerpo legal;

Que, mediante Decreto Ejecutivo 003, de enero 23 del 2000, el doctor Gustavo Noboa Bejarano, Presidente Constitucional de la República, reorganiza la Función Ejecutiva, SUBSISTIENDO EL Ministerio de Bienestar Social, conforme consta en el literal l) del Art. 1 del citado decreto;

Que, de conformidad con el Art. 19 del Estatuto del Régimen Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva, el número y atribuciones de los Subsecretarios Ministeriales que habrá en cada Ministerio será definido por el respectivo Ministro;

Que, el señor Ministro de Bienestar Social, mediante Acuerdo N°. 0428, de enero 11 del 2002, en su Art. 2, literal b) delegó a la Subdirección Regional de Cooperativas Central a la atribución de suscribir Acuerdos por los que se otorgue personería jurídica a las Organizaciones cooperativas mediante la aprobación de sus Estatutos y las pertinentes reformas de las Cooperativas y demás organizaciones del Sistema Cooperativo;

Que, la COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN TRICICLOS "RUTA SAQUISILÍ", con domicilio en la ciudad de Saquisilí, Provincia de Cotopaxi, ha presentado la pertinente documentación que cumple con los requisitos establecidos en la ley de Cooperativas y Reglamento General, vigentes según

INFORME FAVORABLE para que se continúe con el trámite de aprobación, emitido por el Técnico en Cooperativas, mediante Memorando N° 016-SDRCC-2.003, de 03 de Abril del 2003; y,

En ejercicio de las facultades legales de que se halla investido.

ACUERDA:

Art. 1.- Aprobar el estatuto y conceder personería jurídica a la COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN TRICICLOS “RUTA SAQUISILÍ”, con domicilio en la ciudad de Saquisilí, Provincia de Cotopaxi, con las siguientes modificaciones:

- En el Art. 1, dígase “Constituyese la COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN TRICICLOS “RUTA SAQUISILÍ” como persona jurídica de derecho privado, sin fines de lucro, de capital variable e ilimitado número de socios “a continuación agréguese la expresión “la misma.....hasta dictaren”.
- En el Art. 2, luego de una coma agréguese “República del Ecuador”
- En el Art. 4, después de Cooperativa dígase “bajo el procedimiento y reglas previstas en el Capítulo IX del Reglamento General de la Ley de Cooperativas”;
- En el Art. 7, literal a) después de derechos añádase “y obligaciones”
- En el Art. 8 y, en general, en todo cuanto en el Estatuto diga “Dirección Nacional de Cooperativas, en el lugar de la expresión “Dirección Nacional de Cooperativas”, dígase “Subdirección Regional de Cooperativas Central”;
- En el Art. 9 literal e) después de “clase”, suprimase de “esta”
- En el Art. 20, intercálase la expresión “y malversación de fondos de la Organización” a continuación “delitos” agréguese el literal h) “por operaciones ficticias o dolosas realizadas en perjuicio de la Cooperativa, y de los socios; siempre que sea establecido mediante sentencia judicial ejecutoriada”;
- En el Art. 26, suprimase el literal h)

- En el Art. 48, después de la expresión “Administrador” intercálese la expresión “responsable”
- En el Art. 48, en el lugar de la expresión “los deberes”, intercálese la expresión “las obligaciones”
- En cuanto tiene que ver con el ingreso de nuevos socios, se estará a lo dispuesto en el Reglamento Especial expedido, según Acuerdo Ministerial 01828, de septiembre 9 de 1.991, publicado en el Registro Oficial N° 771, del 17 de septiembre de 1.991;

Art. 2.- Registrar en calidad de socio fundadores de la COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN TRICICLOS “RUTA SAQUISILÍ”, a las siguientes personas:

APELLIDOS Y NOMBRES	CÉDULA
1.- Nace villa Camille Blanca Herlinda	050177546-4
2.- Guaraní Cala Paqui Luis Alfredo	050107764-8
3.- Rivera Arequipa Luis Enrique	050113367-2
4.- Gacho Ante Rafael	050113729-3
5.- Toapanta Nina unta Segundo Leónidas	050078012-7
6.- Jaco Cocha Luis Alberto	050276398-0
7.- Jachi Jamil Francisco	050106071-9
8.- Jachi Chilligua Juan Manuel	050260900-1
9.- Chili quiña Marca José Domingo	050009152-5
10.- Camille Vilca cundo Luis Gerardo	050184503-6
11.- Oña Oña Segundo Manuel	050156773-9
12.- Tocte Vargas José Manuel	050152142-1
13.- Salazar Vargas Manuel	060087828-5
14.- Logro Chilligua José Pedro	050253332-6
15.- Guano quizá Guano quizá José Feliciano	170335521-2
16.- Ante Guano quizá José Rafael	050161262-6
17.- Unaucho Unaucho Mario Fausto	050200549-9
18.- Masa panta Toaquiza José Pablo	050173606-0
19.- Cocha Guano quizá María Rosa	050113730-1
20.- Gacho Vega Manuel	050119495-5

Art. 3.- De conformidad a lo dispuesto en el Art. 7 de la Ley y 13 del Reglamento General de la Ley de Cooperativas, procédase a la inscripción respectiva en el registro General de Cooperativas de la Dirección Nacional de Cooperativas para los efectos previstos en los Arts. 8 de la Ley y 14 del indicado Reglamento General.

Art. 4.- Dispone que la COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN TRICICLOS "RUTA SQUISILÍ", dentro de los treinta días posteriores a la emisión del presente Acuerdo, registre la directiva en la Subdirección Regional de Cooperativas Central de la Dirección Provincial de Bienestar Social de esta Cartera de Estado y posteriormente en forma periódica, observando las disposiciones estatutarias, las directivas que se suceden.

Art. 5.- Reconocer a la Asamblea General de socios como la máxima autoridad y organismo competente, a la vez, para resolver los problemas internos de la COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN TRICICLOS "RUTA DE SAQUISILÍ"

Art. 6.- Prevenir a los personero de la COOPERATIVA DE TRANSPORTE EN TRICICLOS "RUTA DE SAQUISILÍ", que no pueden apartarse de las actividades específicas de la Cooperativa, ni operar en otra clase de actividades que no sean las de transporte en triciclos, pues, de no cumplir con las disposiciones legales previstas en la Ley y en el Reglamento General de Cooperativas se sujetarán a las sanciones allí contempladas pudiendo llegar inclusive a su disolución.

Art. 7.- La solución de los conflictos que se presentaren al interior de la organización, y de ésta con otras, se someterán a las disposiciones de la Ley de Arbitraje y Mediación, publicada en el Registro Oficial N° 145, de septiembre 4 de 1.997.

Dado en Ambato, a 02 de Mayo del 2.003

Lcda. Amada Villavicencio

SUBDIRECTORA REGIONAL DE COOPERATIVAS CENTRAL

Dr. Luis Gamboa

ASESORÍA JURÍDICA

SUBDIRECCIÓN REGIONAL DE COOPERATIVAS CENTRAL

C.c. Expediente;

Asesoría Jurídica;

Archivo.

Bajo este mismo trámite se han inscrito las siguientes Cooperativas:

- Cooperativa de Tricicleros Cotopaxi.- Acuerdo: 2084; fecha: 31-01-2001; Registro: 6636 del 29-01-2001.
- Cooperativa de transportes en Triciclos El Salto.- Acuerdo: 004; fecha: 30-05-2006. En trámite a la espera de la inscripción en el Registro Oficial.
- Cooperativa de transporte Ecológico El Terminal.- En trámite.

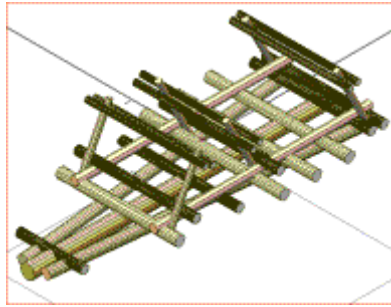
En la búsqueda de la legalización de circulación, otro medio de legalidad es la inscripción de Asociaciones que circulan en la Provincia de Cotopaxi, contando con las siguientes:

- Tricicleros La Dolorosa.- Cantón La Maná.
- Tricitaxis 19 de Mayo.- Cantón La Maná.
- Tricicleros Pujilí.- Cantón Pujilí.
- Tricicleros Vencedores de Cotopaxi.- Cantón Latacunga.
- Tricicleros Mushuyugai.- Cantón Salcedo.
- Tricicleros Puerta del Oriente.- Cantón Saquisilí.

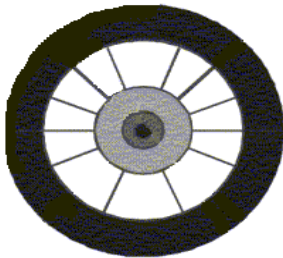
Datos que fueron recopilados del Ministerio de Inclusión Económica y Social con sede en el Cantón Latacunga.

El afán de legalizar un medio de transporte vehicular no tradicional como es el caso de los Tricicleros, hace necesario poder contar con un cuerpo jurídico que ayude a su libre circulación y se implanten políticas serias que ayuden a los propietarios y transeúntes a estar protegidos de accidentes, contravenciones o delitos en los que se pueden incurrir.

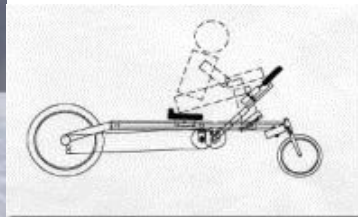
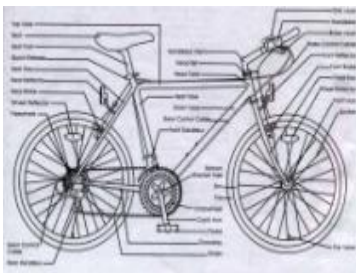
ANEXO 5

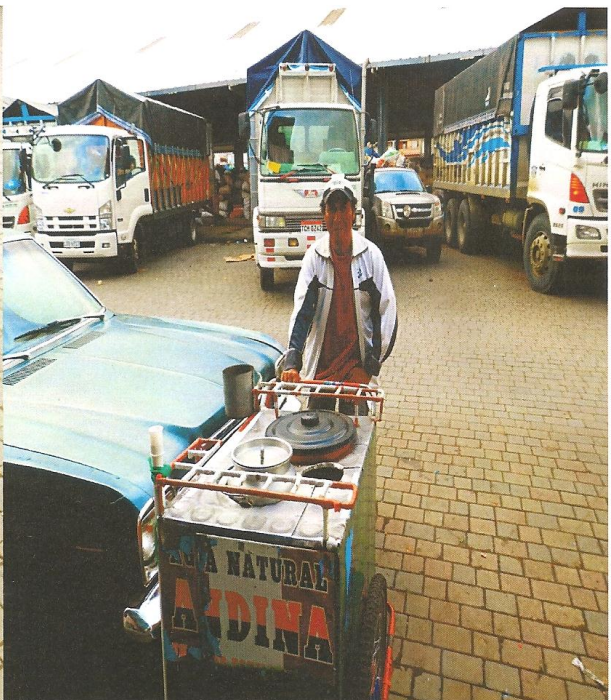


Ruedas

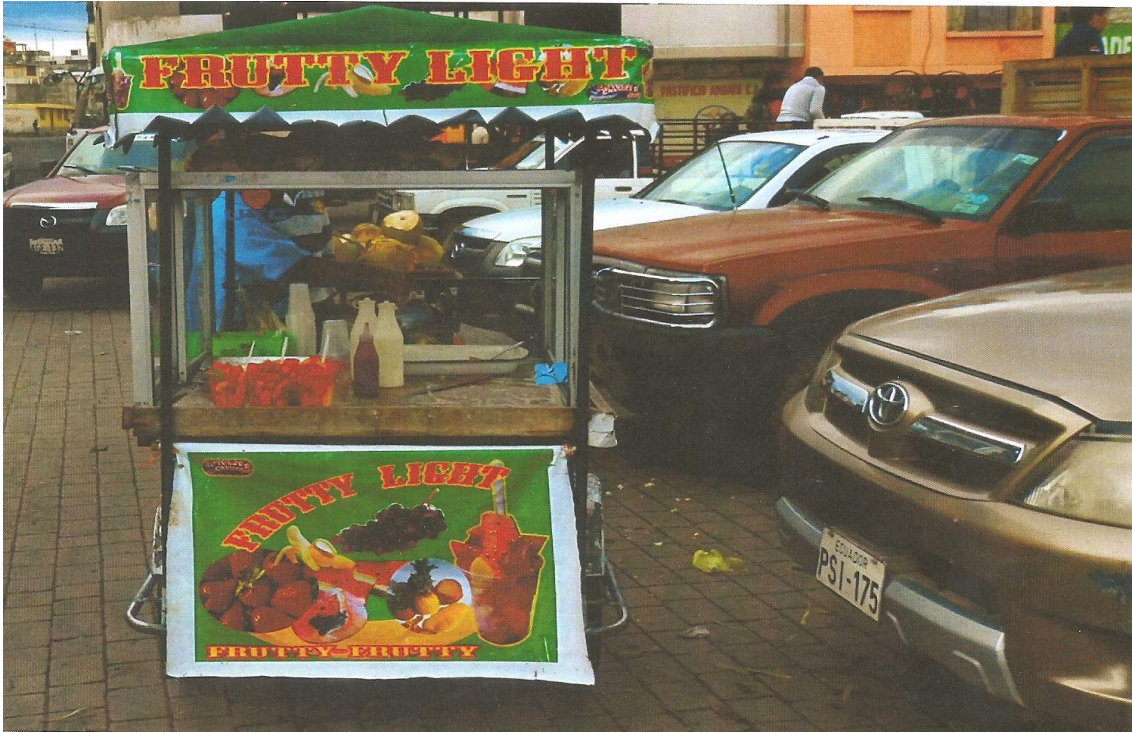


Bicicletas









ÍNDICE

– PORTADA	i
– CERTIFICACIÓN	ii
– AUTORÍA	iii
– CARTA DE AUTORIZACIÓN	iv
– DEDICATORIA	v
– AGRADECIMIENTO	vi
1. TÍTULO	1
2. RESUMEN	2
3. INTRODUCCIÓN	6
4. REVISIÓN DE LITERATURA	13
5. MATERIALES Y MÉTODOS	87
6. RESULTADOS	90
7. DISCUSIÓN	103
8. CONCLUSIONES	109
9. RECOMENDACIONES	112
10. BIBLIOGRAFÍA	123
11. ANEXOS	125