

DOI: <https://doi.org/10.23857/fipcaec.v6i3.409>

Vulneración del derecho a la vida, frente a la prestación del servicio de transporte público

Violation of the right to life, against the provision of public transportation Service

Violação do direito à vida, em comparação com a prestação do serviço de transporte público

Juan Pablo Naspud-González ¹

juan.naspud.83@est.ucacue.edu.ec
<https://orcid.org/0000-0003-2466-3995>

Fernando Esteban Ochoa-Rodríguez ²

fernando.ochoa@ucacue.edu.ec
<https://orcid.org/0000-0002-4768-3828>

Correspondencia: apintadop75@est.ucacue.edu.ec

* **Recepción:** 26/ 02/ 2021 * **Aceptación:** 20/03/ 2021 * **Publicación:** 09/04/ 2021

1. Abogado, Estudiante de la Maestría en Derecho Constitucional con Mención en Derecho Procesal Constitucional, Jefatura de Posgrados, Universidad Católica de Cuenca, Cuenca, Ecuador.
2. Magister en Derecho Laboral y Seguridad Social, Magister en Derecho Constitucional, Abogado de los Tribunales de Justicia de la Republica y Licenciado en Ciencias Políticas y Sociales, Docente de la Maestría en Derecho Constitucional con Mención en Derecho Procesal Constitucional, Jefatura de Posgrados, Universidad Católica de Cuenca, Cuenca, Ecuador.

Resumen

En el ordenamiento jurídico y legal ecuatoriano, existen normas que buscan el bienestar de la sociedad, siendo así un tema fundamental para el desarrollo de los derechos previstos en nuestra Constitución de la República del Ecuador, el observar el bienestar de los usuarios frente al transporte público, mismos que hasta la fecha se han visto afectados por la falta de normativa y regulación de la autoridad competente, al no existir un control eficaz y eficiente en la distribución de cupos y rutas que se deben seguir por parte de las operadoras de transporte público de pasajeros y con esto establecer una prestación de servicio público de calidad, y con ello no vulnerar el derecho a la vida de cada uno de los usuarios que adquieren este servicio, es por ello que este trabajo socio-jurídico intenta demostrar la falta de normativa en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Dentro de las etapas de análisis teórica, observacional, situacional y de propuesta, se utilizaron el método inductivo deductivo, esto se logró con investigación documental y el método analítico-sintético para la propuesta.

Palabras clave: Transporte público; seguridad vial; vías; siniestro; servicio público.

Abstract

In the Ecuadorian legal and legal system, there are rules that seek the welfare of society, thus being a fundamental issue for the development of the rights provided in our (Constitution of the Republic of Ecuador), observing the welfare of users against the public transport, which to date have been affected by the lack of regulations and regulation of the competent authority, this in the absence of an effective and efficient control in the distribution of lines and routes that must be followed by the cooperatives of public transport of passengers and with this establish a provision of quality public service, and thus not violate the right to life of each of the users who acquire this service, that is why this socio-legal work tries to demonstrate the lack of regulations in the (Organic Law of Land Transport, Traffic and Road Safety). Within the stages of theoretical, observational, situational and proposal analysis, the inductive deductive method was used, this was achieved with documentary research and the analytical-synthetic method for the proposal.

Keywords: Public Transport; Road Safety; Roads; Casualty; Public Service.



Resumo

No ordenamento jurídico equatoriano, existem normas que visam o bem-estar da sociedade, sendo, portanto, uma questão fundamental para o desenvolvimento dos direitos previstos em nossa Constituição da República do Equador, de respeitar o bem-estar dos usuários perante o transporte público. , que até à data têm sido afetados pela falta de regulamentação e regulamentação da autoridade competente, visto que não existe um controlo eficaz e eficiente na distribuição de quotas e percursos que devem ser percorridos pelos operadores de transporte público de passageiros e com isso estabelece um prestação de serviço público de qualidade, e assim não violar o direito à vida de cada um dos utentes que adquirem este serviço, razão pela qual este trabalho sócio-legal tenta demonstrar a falta de regulamentação na Lei Orgânica dos Transportes Terrestres, Trânsito e Rodoviários Segurança. Nas etapas teóricas, observacionais, situacionais e de análise da proposta, utilizou-se o método indutivo dedutivo, realizado com a pesquisa documental e o método analítico-sintético para a proposta.

Palavras-chave: Transporte público; segurança rodoviária; estradas; Sinistro; serviço público.

Introducción

Los estudios realizados en la actualidad y con mayor frecuencia, son aquellos que de una u otra forma vulneran los derechos fundamentales previstos en nuestra Constitución de la República del Ecuador más adelante CRE, entendiéndose como aquellos derechos de todo ser humano que permiten la protección y amparo en los diferentes ámbitos de sus vidas. Siendo así que, dentro de todos los derechos previstos en nuestra Carta Magna, se considera como fundamental el derecho a la vida, pues este derecho constituye para los ciudadanos una garantía donde el sistema jurídico y político se orientará hacia el respeto y protección de la persona en sociedad. Nuestra Carta Magna protege el derecho a la vida en el artículo 66 numeral 1, al expresar que se garantiza y reconoce a las personas el derecho a la inviolabilidad de la vida, y no habrá pena de muerte; por lo que no constituye duda que su afirmación constitucional, representa a su vez, la propia garantía que asegurará su ejercicio, así también en el numeral 2 reconoce el derecho a una vida digna entendido como el derecho que tiene el ser humano a gozar de salud, educación, alimentación, trabajo,

empleo, transporte entre otros, donde se relaciona con el derecho a acceder a servicios públicos de calidad como lo debería ser el transporte público de pasajeros.

Por lo que se puede mencionar que los vacíos legales o la falta de normas jurídicas que regulen y controlen el transporte público de pasajeros, como también el incremento de unidades vehiculares en las vías, rutas y frecuencias dentro del país e interferencias entre operadoras de transporte, entre otros, están ocasionando anualmente siniestros de tránsito mortales en el transporte público de pasajeros esto ya sea provinciales, interprovinciales o locales, provocando la muerte de un sinnúmero de usuarios y cayendo en un deficiente servicio que vulneran el derecho a la vida de los ciudadanos y a recibir un servicio público de calidad, siendo esto un tema fundamental se pretende como objetivo principal determinar la necesidad de contar con un cuerpo normativo que regule y controle el transporte público de pasajeros, incremento de unidades vehiculares en las vías del país, incremento de rutas y frecuencias, e interferencias entre operadoras de transporte, lo que se constituye en una problemática de interés nacional; siendo así que frente a este problema investigativo planteado hacemos la siguiente interrogante ¿Cuál sería el actuar de las autoridades competentes, frente a la creación de nuevas normas de regulación y control del transporte público de pasajeros?, por ello se procede con el estudio doctrinal y jurisprudencial necesario para determinar la vulneración de derechos constitucionales a falta de un reglamento que limite el incremento de unidades vehiculares del transporte público de pasajeros en las vías del Ecuador, creándose de esta manera una imperiosa necesidad de regular y controlar por medio de un cuerpo normativo, la creación de nuevas operadoras de transporte público de pasajeros, el incremento de unidades vehiculares en las vías y por ende el aumento de rutas, frecuencias y sus interferencias.

Marco referencial

Reseña histórica del tránsito y el transporte terrestre en el Ecuador

Para dar realce al presente trabajo investigativo podemos mencionar que la palabra transporte tiene sus orígenes en los vocablos latinos trans y portare que significan “al otro lado y llevar”; es decir, trasportar llevar de un lado a otro ya sea una cosa o una persona o grupo de personas, siendo así que, en general, se define al transporte como el traslado de personas, cosas o bienes de un lugar a otro.



Al referirnos a normas o leyes de tránsito, viene a la mente la existencia de los medios de transporte, es por tal motivo, oportuno dar a conocer brevemente como se originó la necesidad de crear transporte y como ha ido evolucionando con el paso del tiempo. El transporte nació en el siglo XVIII, y al pasar de los años se ha perfeccionado, hasta llegar a su auge en el siglo XXI, esto en especial en el campo del transporte terrestre, debiendo mencionar que ha surgido porque los seres humanos han buscado la forma de reducir de una u otra forma el tiempo necesario para realizar la movilidad, en forma eficiente y eficaz, como también la velocidad, contaminación y seguridad de cada individuo.

Debiéndose entender que la movilidad humana es indispensable en la historia del Ecuador, puesto que los primeros pobladores realizaron sus traslados en diferentes animales como son caballos, burros, etc., y en su mayoría a pie en distancias no mayores de 15 kilómetros, esto con el propósito de realizar una forma de comercio y poder interrelacionarse entre los pueblos más cercanos. Siendo así que en la década de los setenta y por la necesidad que se vivía a diario por la falta de transporte y la de cumplir mayores distancias de recorrido, nuestro país entra en una revolución industrial al igual que sucede a nivel mundial, siendo esta revolución la que da a conocer por primera vez los vehículos de combustión interna (Sánchez Angulo, 2012).

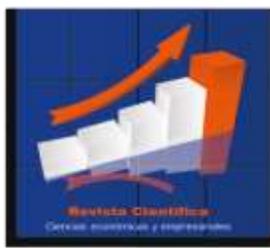
En la revolución industrial se pudo evidenciar que como fundamental aparece el ferrocarril y el automóvil, haciendo que se creen un sinnúmero de carreteras y líneas ferroviarias, estableciendo que toda la población se una por estos medios de transporte. Debiendo aclarar que la situación en la vivían los pueblos en las mencionadas épocas eran precarios en tema de transportes, ya que por pobreza o la situación geográfica no les permitía tener este gran apoyo industrial. El Ecuador es uno de los Estados más atrasados de Sur América en lo que respecta a transporte, ya que antes se contaba con una red pequeña de carreteras pavimentadas en mal estado, hoy por hoy se ha tratado de mejorar las vías para el servicio del transporte y tránsito en el país.

Se menciona que antes de emitirse la Ley de Tránsito las contravenciones de esta materia se juzgaban y eran conocidas por el Comisario de Tránsito, quien debía emitir sanción por la normativa expuesta en el Código Penal, aclarando que la misma era muy reducida y no contaba con los medios suficientes para su aplicación. Con la creación de las diferentes vías del país y el crecimiento de la población a nivel no simplemente local sino nacional, se vio la necesidad de

abandonar la normativa prevista en el Código Penal por falta de norma, y proceder a crear una ley que abarque todo el sistema de tránsito en el Ecuador, creando sanciones para contravenciones y delitos como puede ser la impericia, negligencia de un chofer al momento de la conducción, situaciones climáticas y atmosféricas, estado de las vías, estado de las llantas del vehículo, etc. (Transportes Texppres, 2018)

Para aclarar lo expuesto anteriormente se puede mencionar que en 1945 son creadas las primeras cooperativas de transporte interprovincial. En 1963 se crea la primera Ley de Tránsito en el Ecuador y la Junta General de Tránsito y la Dirección General de Tránsito, esto como apoyo a la Asociación de Transporte en el Ecuador, como también el propósito de juzgar todas las infracciones de tránsito cometidas por personas que no deseaban cumplir con las mismas, normativa que se dividía en delitos y contravenciones; en este cuerpo legal sustentaron la creación de los juzgados de tránsito, que administraban justicia en una sola audiencia oral de juzgamiento; luego en 1966 se crea el Consejo Nacional de Tránsito donde la Policía Nacional estaba encargada de vigilar la movilidad y seguridad vial, que fue la norma con primacía para el sector transportista. El 2 de agosto de 1996 se expide la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre que establecía la obligatoriedad de enseñar educación vial en las escuelas y colegios. Siendo así que para el año 2008 la Asamblea Constituyente emite la Ley Orgánica de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, con el fundamento que la anterior ley no precautelaba o prevenía el cometimiento de alguna de las infracciones de tránsito y con ello la seguridad de la población ecuatoriana se encontraba en riesgo, por lo que se caracterizó por ser más técnica y sistemática en su desarrollo; sin embargo, también fue reformada en el año 2011, donde se tocó las licencias de conducir, contravenciones y multas; además, de agregar nuevos sujetos infractores de esta Ley como son los peatones, los mismos que les sanciona en el caso de contravenciones de una manera pecuniaria o incluso si su acción encuadra en un delito de tránsito la sanción podría ser hasta la misma privación de libertad, así procede a cambiarse la normativa en contravenciones y delitos al actual Código Orgánico Integral Penal, emitido en el Registro Oficial número 180 del 10 de febrero del 2014, en el cual se establecen nuevas sanciones y delitos, con penas mayores a las conocidas en la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (El Comercio, 2018).

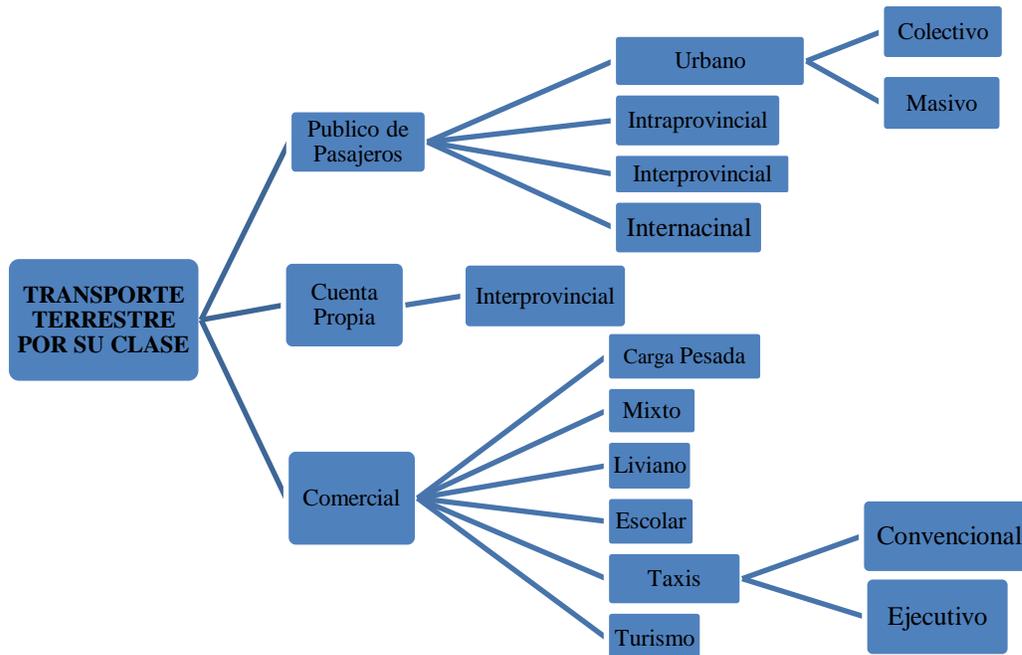
Las reformas a la ley establecen la competencia a los Gobiernos Autónomos Descentralizados de cada ciudad, para que estos mediante ordenanzas creen los entes reguladores, como también



sancionen a los infractores que de una u otra forma incumplen la normativa vigente en nuestro país, se debe entender que la ya mencionada norma vigente crea nuevas sanciones drásticas para los conductores que ingieran bebidas alcohólicas, también para quienes conduzcan en estado de embriaguez o de cualquier sustancia estupefaciente y produzcan la muerte de una o varias personas, reconociendo que los derechos a la vida y a la salud establecidos en la Constitución son fundamentales e irrenunciables. Asimismo, esta norma establece muy claramente la potestad que da a las autoridades, como competencias municipales en materia de tránsito y transporte terrestre, sanciones como pérdida, suspensión y recuperación de puntos en la licencia de conducir, pero lo que más llama la atención e indigna a la sociedad ecuatoriana es el énfasis en el cobro de las multas cuando las contravenciones se encuentran prescritas por la falta de Administración de Justicia, en otras palabras la impugnación que la norma en su artículo 644 del (Código Orgánico Integral Penal, 2014) vulnerando principios, garantías y derechos constitucionales reconocidos en la Carta Magna como la irretroactividad de la ley, debido proceso, derecho a la defensa, presunción de inocencia, proporcionalidad de la ley, entre otros; y, que en cuanto a la regulación del transporte público de pasajeros y transporte comercial no se ha dado una debida limitación y control a la creación de operadoras de transporte, incremento de unidades vehiculares, incremento de rutas y frecuencias e interferencias entre operadoras, que implica el exceso de velocidad de estos vehículos por alcanzar a recoger un pasajero o por cumplir una ruta dentro del tiempo determinado, que sin lugar a dudas se convierten en una de las causas más preocupantes de los siniestros mortales en las vías del país que vulneran un derecho fundamental y el más trascendental como es la vida de los usuarios y el derecho constitucional a recibir un servicio público de calidad.

En el Ecuador existen tres tipos de transporte en los que cada uno de los ciudadanos puede transportarse, los mismos que son el aéreo, el acuático y Terrestre, (ferroviario y carretero), siendo este último el más ocupado, aquel cuyas redes se extienden por la superficie de la tierra. Sus ejes son visibles, debido a que están formados por una infraestructura construida previamente por la que discurren las mercancías y las personas.

Gráfico 1: Transporte Terrestre por su clase



Fuente: El Transporte Terrestre en el Ecuador (Asamblea Nacional de Ecuador, 2014)

En nuestro país el Transporte Terrestre existe el transporte terrestre público de pasajeros, el mismo que consiste en la translación de seres vivos o bienes de un lugar a otro dentro de todo el territorio nacional, cuya prestación estará a cargo las autoridades competentes como lo son los Gobiernos Autónomos Descentralizados de cada ciudad y a falta de estos la autoridad competente establecida por el Estado. Este transporte es fundamental hoy en día, puesto que el setenta por ciento (70%) de la población ecuatoriana utiliza este tipo de transporte. Así también, otro tipo de transporte es el urbano colectivo mismo que es destinado al traslado de personas que operan sujetos a itinerarios, horarios y tarifa. Este tipo de transporte tiene sus inicios en el Ecuador por el año de 1945, tras la aparición de las primeras cooperativas de transporte de pasajeros que iniciaron sus operaciones con autobuses.

Existe también el transporte es el urbano masivo, mismo que está destinado al traslado pesado de personas en las diferentes vías del país, que operan sujetos a itinerarios, horarios y tarifa fija, preestablecidas por el ente regulador de esta materia, buscando siempre el beneficio colectivo y la no vulneración de derechos establecidos en nuestra CRE. En este tipo de transportes existen el intraprovincial mismo que se caracteriza por tener una tarifa fija, en rutas definidas por un origen



y un destino, siendo así una forma colectiva de transporte de pasajeros; también está el transporte interprovincial, el cual se caracteriza por existir solo dentro de los límites del territorio nacional, entre provincias de diferentes regiones, o entre provincias de una región y las provincias del resto del país o viceversa, o entre provincias que no se encuentren dentro de una región; y por último y no menos importante está el transporte internacional, el cual se destina al traslado de personas y bienes de este país de origen a cualquier otro país de destino, utilizando la infraestructura vial y pasos fronterizos acordados y aplicando los convenios y acuerdos internacionales suscritos por el Ecuador (Llamuca Gualoto, 2015)

Por lo expuesto en líneas anteriores, se puede mencionar que los elementos que establecen la calidad en un método de transporte terrestre son en primer lugar los factores comunes a la realidad de las vías y el servicio, tanto de viajeros como de mercancías, esto es el tiempo de viaje, seguridad, comodidad, información, regularidad, movilidad y eficacia en la gestión; y, por otro lado están los factores relacionados con la accesibilidad, medio ambiente y organización del transporte público de pasajeros, por lo que deberíamos preguntarnos si ¿realmente el transporte público de pasajeros permite realmente la consecución del bienestar ciudadano?, ¿el transporte público de pasajeros en el Ecuador tiene el grado de desarrollo que cada una de sus localidades necesita?, pues tanto la primera pregunta como la segunda tienen una respuesta negativa. No se ha dedicado en la actualidad la atención necesaria al transporte público de pasajeros, ya que han prevalecido más los intereses individuales que los colectivos, congestionando las vías y carreteras, disminuyendo su velocidad comercial y empeorando su gestión.

La vulneración del derecho a la vida y su legal aplicación

Dentro de los derechos fundamentales a nivel mundial, el derecho a la vida es uno de los más afectados, ya sea por accidentes o delitos cometidos por terceros, vulnerando el mencionado derecho y no precautelando su bienestar de los seres humanos; es por ello, que desde el año 2011-2020, el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, estableció que aproximadamente 1,3 millones de personas fallece por temas de accidente de tránsito, esto conlleva que un aproximado de trecientas personas fallecen por día a nivel mundial por esta causa, y es más frecuente esta realidad por la impericia de los conductores al momento de realizar el acto de

conducir un vehículo automotor sin tomar las medidas necesarias para el caso, y las autoridades conociendo sobre esta situación no hacen nada para controlar esta forma de masacre y la vulneración al derecho a la vida no simplemente de las personas que están dentro del automotor, sino también de peatones. Se debe mencionar que dentro de estos accidentes de tránsito no simplemente se vulnera el derecho a la salud como tal, sino también existen muchas personas que producto de estos percances resulta con heridas que los afecta toda la vida, siendo así que el Plan Mundial establece un aproximado de 20 a 50 mil personas con afectaciones por accidentes de tránsito. En los diferentes países en desarrollo, donde hay muy pocos vehículos matriculados y revisados, se presentan paradójicamente más proporciones de personas fallecidas y lesionadas por accidentes de tránsito con un noventa por ciento (90%); igualmente, en personas entre los 5 y 44 años el traumatismo por accidente de tránsito figura entre las tres causas más importantes de muerte (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2011).

Lo que determina al ser humano en general que es capaz de generar una actividad que surge del interior del propio sujeto y que tiende a su plena realización como tal, entonces nos referimos a un modo especial de manifestarse la vida, entendida como un derecho trascendental del que goza toda persona de la especie humana. El Diccionario Jurídico ESPASA (2005) define el derecho a la vida como: “Derecho Constitucionalmente reconocido a que la vida de todos los individuos sea respetada y protegida por el Estado”, pues la expresión “todos” se refiere incluso al nasciturus y la relación que existe con los casos excepcionales que despenaliza los llamados abortos terapéuticos y eugenésicos regulados en el Código Orgánico Integral Penal.

La Convención Americana de Derechos Humanos en adelante CADH, suscrita en la Conferencia Especializada Interamericana sobre Derechos Humanos en San José de Costa Rica y ratificada por Ecuador el 8 de diciembre de 1977 en su numeral 1 del artículo 4 reza: “Toda persona tiene derecho a que se respete su vida. Este derecho estará protegido por la ley y en general, a partir del momento de la concepción. Nadie puede ser privado de la vida arbitrariamente” (1978), al respecto de la materia en tratados internacionales el constitucionalista ecuatoriano Oyarte (2019), en su obra Derecho Constitucional expresa: “Una materia de relevancia constitucional la configuran los tratados internacionales en materia de derechos humanos, desde que nuestra Constitución los consagra y garantiza de la misma manera que lo hace con los derechos reconocidos en el mismo texto constitucional” (pág. 52).



Entonces, podemos decir que respetando los instrumentos internacionales a los que se encuentra sometido el Ecuador, debe primar el respeto a la vida de las personas en cualquier circunstancia y en toda acción que se desarrolle dentro del Estado; sin embargo, el derecho a la vida no está protegido en su totalidad cuando nos referimos al transporte terrestre público de pasajeros en el Ecuador, ya que si bien es cierto existe una ley que regula y controla las actividades del transporte, no es menos cierto que hay vacíos legales y normas deficientes que no permiten adecuar límites para restringir el incremento de unidades vehiculares, las rutas y frecuencias de los buses en las vías del país; por lo tanto, se da como consecuencia que el conductor de un autobús, por la necesidad, competencia entre operadoras y la premura de recoger a los pasajeros en las vías imprime un exceso de velocidad que es una de las principales causas de los siniestros de tránsito mortales en el transporte público de pasajeros, sumado a ello otras imprudencias en la conducción vehicular, terminan cobrando la vida de los usuarios del transporte público de pasajeros.

La interrogante que nos podemos plantear con respecto a si existe el derecho a la vida, es fundamental dentro del presente trabajo investigativo, por cuanto se reconoce o no la vulneración del mismo frente a los accidentes de tránsito en nuestro país, por ello que podemos citar a Zuñiga Fajuri (2011), quien en su artículo establece:

En primer lugar, como un derecho que supone una obligación tanto negativa como positiva, es decir, por una parte, el derecho a no ser privado de la vida “a que nadie me mate”, y, por otra parte, el derecho a recibir al menos lo mínimo indispensable para sobrevivir. En segundo lugar, algunos interpretan el derecho a la vida de modo más estricto y sostienen que este no incluye el derecho a recibir algo por parte del Estado, sino que supone únicamente el derecho a que nadie atente contra mi propia vida. Por último, se sostiene que esa obligación de abstención admite, en verdad, excepciones como la legítima defensa o la pena de muerte, de manera que tenemos derecho tan solo a que nadie nos prive arbitraria o injustamente de la vida”.

Así también debemos dar a conocer que el autor Tortora Aravena (2005), en su artículo “El Derecho a la Vida en la Jurisprudencia Constitucional” manifiesta:

Como señalamos en su oportunidad, cuando nos referimos al término “delimitación de un derecho”, estamos haciendo alusión a la fijación del contenido del derecho. O sea, la

fijación de las fronteras dentro de las cuales se puede operar y ejercer legítimamente el mismo, existiendo en consecuencia posibilidades reales de defensa y protección por medio de los mecanismos jurisdiccionales que nos otorga el ordenamiento jurídico. Desde ya, debemos adelantar que, respecto a la vida, ella debe ser aceptada por el sistema de fuentes desde una doble perspectiva: como un presupuesto para todos los demás derechos, y como un derecho en sí mismo. Efectivamente, la vida es el sustrato conceptual básico a partir del cual se comienza a construir toda la Dogmática de la Dignidad del Ser Humano y de sus Derechos Fundamentales. Sin Vida, no hay persona, y sin persona, no existen Derechos de la Persona. Pero a su vez, la vida es en sí misma un Derecho, consagrado y protegido por los Tratados Internacionales sobre Derechos Humanos y por nuestra Constitución Política. De esta manera, la correcta delimitación del derecho a la vida incluye, por supuesto, una determinación del concepto vida (pág. 218)

Para el autor Naranjo Mesa (2003), en su obra “Teoría Constitucional e Instituciones Políticas” manifiesta:

El derecho a la vida es considerado, por su naturaleza, como el primero de los derechos de la persona; es un derecho natural, básico en toda sociedad civilizada. Su protección debe ser absoluta en todo ordenamiento constitucional, sobre todo si ese ordenamiento responde a un régimen democrático. Es así como debe señalarse, entre las obligaciones fundamentales de los gobernantes, la de proteger la vida de los asociados. (pág. 503).

Se debe entender que la vida como tal es un derecho fundamental, mismo que se encuentra consagrado en la CRE, y así también de las Cartas Magnas de cada uno de los países a nivel mundial, pues se trata de un derecho que antecede a todos los demás, ya que es la condición y requisito de posibilidad para que puedan actuar otros. El derecho a la vida es inviolable, lo que significa que no se acepta excepción alguna, debe cumplirse y hacerse cumplir; la inviolabilidad se relaciona con la ley que ampara jurídicamente este derecho y lo protege frente a cualquier agresión.

En la presente investigación también se realiza una consideración especial a la normativa internacional implícita en los Tratados e Instrumentos Internacionales que visualizan el bienestar de las víctimas de abusos en contra de sus derechos humanos, como un deber estatal de velar por el cumplimiento de los mismos y la CADH, en su artículo 4 consagra el derecho a la vida de toda



persona, y la prohibición expresa de ser privado de la misma por cualquier contingencia, al respecto el autor ecuatoriano Albuja Varela (2015), en su obra *Ejecución de Sentencias Internacionales* manifiesta que:

De esta manera, la CADH, como uno de los varios instrumentos internacionales de derechos humanos de los cuales Ecuador es suscriptor, es parte del bloque de constitucionalidad y por ende, al Estado no le queda otra posibilidad que cumplir las normas y aplicar los principios que emanan de aquel instrumento internacional, pues no olvidemos que el segundo inciso del art. 424 de la Constitución de la República refuerza esta idea al señalar que «La Constitución y los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por el Estado que reconozcan derechos más favorables a los contenidos en la Constitución, prevalecerán sobre cualquier otra norma jurídica o acto del poder público» y, por su parte, el art. 417 expresa que «los tratados internacionales ratificados por Ecuador se sujetarán a lo establecido en la Constitución. En el caso de los tratados de derechos humanos se aplicarán los principios pro ser humano, de no restricción de derechos, de aplicabilidad directa y de cláusula abierta establecidos en la Constitución». (pág. 28).

El artículo 66, numeral 1 de la Carga Magna Ecuatoriana reza: “El derecho a la inviolabilidad de la vida. No habrá pena de muerte”, en comparación con la Constitución de la República de Colombia que consagra desde su artículo 2 el derecho fundamental de la protección a la vida de todas las personas que residen en Colombia como uno de los fines esenciales del Estado y a la vez, el artículo 11 establece que el derecho a la vida es inviolable y seguidamente el artículo 12 prescribe que nadie será sometido a tratos crueles, inhumanos o degradantes. La estrecha relación que existe entre la vida y la seguridad e integridad personal ha sido reconocida por la jurisprudencia colombiana, enfatizándose que en determinadas circunstancias las autoridades públicas tienen el deber de proveer una protección específica, de cara a situaciones en las que una persona se ve expuesta a riesgos en una proporción mayor a la de sus semejantes (Constitución Política de Colombia, 1991).

La jurisprudencia constitucional colombiana ha sostenido que la protección y el respeto del derecho fundamental a la vida guarda una relación intrínseca con la garantía del derecho fundamental a la

seguridad personal, pues bajo determinadas circunstancias, con base en él, los individuos pueden exigir medidas específicas de protección de parte de las autoridades, con el objetivo de prevenir la materialización de cierto tipo de riesgos extraordinarios contra su vida o integridad personal, que no tienen el deber jurídico de soportar, y que las autoridades pueden conjurar o mitigar.

El derecho a recibir un servicio público de transporte terrestre de calidad

La CRE, señala en el artículo 11 numeral 9, segundo inciso, la obligación de reparación a particulares: “El Estado, sus delegatarios, concesionarios y toda persona que actúe en ejercicio de potestad pública, estarán obligados a reparar las violaciones a los derechos de los particulares por la falta o deficiencia en la prestación de servicios públicos”; en el artículo 54 *ibidem*, refiere a la responsabilidad profesional y dispone:

Las personas o entidades que presten servicios públicos o que produzcan o comercialicen bienes de consumo, serán responsables civil y penalmente por la deficiente prestación del servicio, por la calidad defectuosa del producto, o cuando sus condiciones no estén de acuerdo con la publicidad efectuada o con la descripción que incorpore. Las personas serán responsables por la mala práctica en el ejercicio de su profesión, arte u oficio, en especial aquella que ponga en riesgo la integridad o la vida de las personas.

Ahora bien, se puede mencionar que el servidor público es aquella persona que presta un servicio a la comunidad y el mismo percibe un sueldo por la prestación del mencionado servicio, así también debemos entender que la palabra servicio público se ha venido utilizando con distintos significados y considerandos en la categorización legal que se lo localiza a cada instante, tanto en los libros o textos de materia constitucional, como en los apartados de las leyes y de los códigos, de donde ha pasado a tener tal jerarquía en la vida diaria a través de los caudales de comunicación masiva que se ven a diario, en los que todos los días mencionan de una u otra manera el acceso y el derecho que deben tener las personas a los servicios públicos.

En efecto, todas y cada una de las personas en el planeta satisfacen sus diferentes necesidades, ya sea de carácter ordinario o combinado, mediante el uso de los servicios públicos, como son la educación, la salud, suministro de energía eléctrica, de agua potable, de gas, de recolección de basura, de teléfono, de correo, de transporte en sus distintitas modalidades como el aéreo, marítimo,



ferroviario, terrestre y por supuesto el transporte público de pasajeros y demás, para no mencionar sino los más comunes.

Por otra parte, las instituciones jurídicas que constan en el ordenamiento legal y constitucional, se adentran en la conciencia popular identificadas con la protección de los intereses generales de la sociedad y de la satisfacción de las necesidades individuales. Estas son comprendidas por la mayoría de sus miembros y dominadas por quienes tienen a su cargo la elaboración de su marco jurídico o su instrumentación en la práctica.

El autor ecuatoriano Pérez (2009), en su obra de Derecho Administrativo Tomo III cita al tratadista argentino Marienhof (2011) quien define al Servicio Público como:

Toda actividad de la Administración Pública, o de los particulares o administrados, que tienda a satisfacer necesidades o intereses de carácter general cuya índole o gravitación, en el supuesto de actividades de los particulares o administrados, requiere el control de la autoridad estatal. (pág. 658)

El tratadista ecuatoriano Granja (2006), de igual forma cita al tratadista argentino Rafael Bielsa quien define al servicio público en los siguientes términos: “El servicio público consiste en toda actividad directa o indirecta de la Administración Pública, regulado por la ley, cuyo objetivo esencial es la satisfacción continua de las necesidades, a favor de la colectividad” (pág. 121)

Una tercera definición nos trae el mismo autor ecuatoriano Pérez (2009), al citar al tratadista Gaspar Ariño que define al servicio público como: “Aquella actividad propia del Estado o de otra Administración Pública, de prestación positiva, con la cual, mediante un procedimiento de derecho público, se asegura la prestación regular y continua, por organización pública o por delegación, de un servicio técnico indispensable para la vida social”.

Como se puede apreciar, existen varias definiciones en la doctrina de lo que es o debería ser un Servicio Público, sin embargo, conviene citar la definición que nos trae el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (2014), más adelante (RAE), para la cual el Servicio Público es: “La actividad llevada a cabo por la Administración, o bajo un cierto control y regulación de esta, por una organización, especializada o no, y destinada a satisfacer necesidades de la colectividad” (2014).

Dentro de los conceptos citados en cuanto al Servicio Público, es importante también referirnos a las características jurídicas esenciales que debe tener y los principios fundamentales que lo rigen, sin los cuales éste se desnaturaliza o se desvirtúa. Entre otras tenemos, que las características de un Servicio Público deben ser la Generalidad, Regularidad, Continuidad, Obligatoriedad, Permanencia e Igualdad; así como los principios más relevantes en los que se debe fundamentar son la Uniformidad, Eficacia, Responsabilidad, Universalidad, Accesibilidad y Calidad; destacando entre ellos el más importante el principio de Responsabilidad, ya que éste permite que en caso de que un servicio público no sea óptimo o de buena calidad y genere algún tipo de perjuicio para el usuario o consumidor; exista alguien que responda por este particular, con el objetivo de que no se vulneren derechos y garantías establecidas a favor de las personas. El artículo 52 de la CRE, establece:

Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido y características. La ley establecerá los mecanismos de control de calidad y los procedimientos de defensa de las consumidoras y consumidores; y las sanciones por vulneración de estos derechos, la reparación e indemnización por deficiencias, daños o mala calidad de bienes y servicios, y por la interrupción de los servicios públicos que no fuera ocasionada por caso fortuito o fuerza mayor.

La Corte Constitucional del Ecuador respecto del derecho a recibir un servicio público de calidad, en la sentencia No. 303-15 SEP-CC, estableció:

El derecho de los usuarios y consumidores se fundamenta en el derecho de toda persona a acceder a bienes y servicios de óptima calidad, así como de su elección con libertad, basada en una información real sobre su contenido y características. En este sentido, se configura además como una obligación de los prestadores de servicios, quienes a partir de la disposición constitucional deben incluir en los bienes y servicios que ofertan una información detallada respecto de su contenido, a efectos de que las personas puedan elegir con libertad y conocimiento previo si acceden o no a ellos. (2016)

Dentro de los deberes del Estado se encuentra el proporcionar a sus ciudadanos de los servicios públicos, uno de ellos y en especial el transporte público, según las reglas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, debe ajustarse a los principios de seguridad,



eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas, mismos que velan por el cuidado de la integridad del usuario. El artículo 76 de la mencionada norma jurídica LOTTTSV, reconoce que el servicio de transporte público será otorgado a las diferentes operadoras de transporte terrestre mediante un contrato de operación, pues al ser un servicio público donde se tiene que cuidar primordialmente la integridad de las personas, preguntamos: ¿qué acciones está tomando el Estado para reducir el número de fallecidos producto de los siniestros de tránsito en el transporte público de pasajeros y garantizar el derecho a la vida y a recibir un servicio público de calidad?.

Metodología

Con la falta de aplicación de las garantías en normativa vigente, como también la vulneración de derechos y la mala aplicación de los mismos por parte de los servidores públicos, afectan al desarrollo del transporte público en el Ecuador, es por ello que la presente investigación se realizó bajo un enfoque mixto: cuantitativo teniendo en cuenta la revisión exhaustiva de las estadísticas anuales de accidentes de tránsito publicado en la página web de la ANT, el número de resoluciones administrativas emitidas por el ente rector del transporte, así como la información generada por medios de comunicación del país que dan muestra del porcentaje de siniestros de tránsito a nivel nacional y el número de fallecidos en el transporte público de pasajeros. Así como también se realizó un análisis cualitativo interpretativo de las fuentes teóricas y normativas que regulan el tránsito y el transporte en el Ecuador, por lo tanto a partir de la estructura del análisis de la teoría de los derechos fundamentales y de los lineamientos doctrinales de los derechos sociales, se planteó la necesidad de establecer un reglamento de incremento de unidades vehiculares para el transporte público de pasajeros tomando en cuenta el ordenamiento jurídico como un sistema normativo que integra los postulados constitucionales.

El método abordado fue el Analítico – sintético, consistió en la desmembración o descomposición del todo, es un proceso que permite separar o dividir el objeto en los aspectos o cualidades que lo componen. (Rojas Soriano, 2010, pág. 151). La síntesis, por el contrario, es el proceso que permite la integración para obtener una comprensión general. (Villabella Armengol, 2014, pág. 936).

Para este trabajo de investigación se ha utilizado el método inductivo - deductivo. Por cuanto el método inductivo permite partir de aspectos, condiciones, análisis o resultados particulares para llegar a generalizaciones, es decir, de lo particular a lo general, por el contrario, el método deductivo parte de aspectos, condiciones, análisis o resultados generales para aplicarlos a situaciones particulares. (Salinas, 2013).

Dentro de esta investigación también se aplicaron el método histórico, a través del cual es posible indagar en los antecedentes de determinado fenómeno para lograr su comprensión.

Resultados

A lo largo de este artículo se evidenciaron varias circunstancias que prueban y justifican la pregunta que se desarrolla en este trabajo, pues se ha demostrado en existen vacíos legales y normativos que limiten la creación de nuevas operadoras de transporte, rutas, frecuencias y el incremento de unidades vehiculares de transporte público de pasajeros en las vías del país.

Al observar que en el servicio de transporte publico de pasajeros existe una clara vulneración de derechos y en especial el derecho a la vida en la legislación actual ecuatoriana, como también la falta de servidores públicos que hagan cumplir la normativa se ha recabado en la presente investigación que en nuestro país existen 198 operadoras de transporte público de pasajeros interprovincial en las 23 provincias a excepción de la provincia de Galápagos, que se encuentran distribuidas de la siguiente manera.

Tabla 1: Número de operadoras por Provincia

PROVINCIA	OPERADORAS	PROVINCIA	OPERADORAS
Azuay	17	Manabí	15
Bolívar	7	Morona Santiago	4
Cañar	10	Napo	2
Carchi	9	Orellana	1
Chimborazo	15	Pastaza	2
Cotopaxi	11	Pichincha	11
El Oro	8	Santa Elena	04
Esmeraldas	2	Santo Domingo	11
Guayas	7	Sucumbíos	02
Imbabura	10	Tungurahua	27
Loja	04	Zamora Chinchipe	02
Los Ríos	17		

Fuente: Agencia Nacional de Transito ANT



Como podemos apreciar, no existe un equilibrio de distribución de operadoras de transporte interprovincial a las provincias más grandes y con mayor población, ya que de los datos consta que la Provincia de Tungurahua es la más beneficiada en operadoras en relación a la extensa provincia del Guayas que tiene tan solo siete operadoras. Cada una de estas operadoras de transporte público de pasajeros interprovincial tienen la obligación de haber celebrado un Contrato de Operación con el órgano de regulación y control competente que es la ANT, contrato que contiene dentro de sus cláusulas contractuales, las diferentes rutas y frecuencias que la operadora se encuentra obligada a cumplir y a prestar el servicio de transporte, pero además de aquello, el organismo rector, con fundamento a la recomendación de un Análisis Técnico, otorga también por medio de un acto administrativo (Resolución) otras rutas y frecuencias e incrementos de unidades conforme lo hayan solicitado las operadoras de transporte y que estas constan incluidas mediante adendas realizadas al contrato de operación principal.

En efecto, las diferentes operadoras de transporte interprovincial de pasajeros anualmente solicitan al órgano rector que se les confiera autorización para operar con un mayor número de unidades vehiculares, así como se les otorgue más rutas y frecuencias o alargues de las mismas, con el propósito de mejorar sus réditos económicos, sin tomar en cuenta que tal o cual lugar, cantón, provincia o población ya no necesita de más transporte por encontrarse cubierta su demanda, ya que existen otras operadoras que prestan el servicio, otros medios de transporte o simplemente no existe demanda. Sin embargo, el ente rector obedeciendo únicamente a una recomendación técnica, incrementa unidades, rutas y frecuencias a una operadora de transporte que lo ha solicitado, ya que no existe una norma jurídica expresa que regule, controle y limite este incremento; por lo tanto, el aumento de unidades vehiculares en las vías del país que diariamente en su mayoría exceden la velocidad permitida en el reglamento correspondiente, esto por competir entre ellas y poder ganar de alguna manera más pasajeros o cumplir un horario establecido para esa ruta y frecuencia, están provocando los más graves siniestros de tránsito y dejando víctimas mortales en todo el territorio ecuatoriano.

Así también de la investigación realizada se ha podido recabar que, en los últimos 4 años, la Agencia Nacional de Tránsito ha emitido 20 Resoluciones en el año 2017, 21 resoluciones en el

año 2018, 48 resoluciones en el año 2019 y 34 resoluciones en el año 2020, donde adicionalmente al título habilitante principal, se han incrementado considerablemente más unidades vehiculares y por lo tanto se incrementan también las rutas y frecuencias de las operadoras de transporte público interprovincial y entre las más importantes tenemos.

Tabla 2: Resoluciones incremento de unidades

AÑO	Nro. RESOLUCION	Nro. UNIDADES INCREMENTADAS
2017	029-DIR-2017-ANT	02
2017	030-DIR-2017-ANT	06
2017	034-DIR-2017-ANT	06
2017	035-DIR-2017-ANT	07
2017	036-DIR-2017-ANT	08
2017	037-DIR-2017-ANT	02
2017	038-DIR-2017-ANT	09
2017	050-DIR-2017-ANT	04
2017	051-DIR-2017-ANT	03
2017	065-DIR-2017-ANT	04
2017	066-DIR-2017-ANT	05
2018	ANT-NACDSGRDI18-0000008	04
2018	ANT-NACDSGRDI18-0000009	05
2018	ANT-NACDSGRDI18-0000010	05
2018	ANT-NACDSGRDI18-0000012	03
2018	ANT-NACDSGRDI18-0000013	10
2018	ANT-NACDSGRDI18-0000014	03
2018	ANT-NACDSGRDI18-0000033	04
2018	ANT-NACDSGRDI18-0000051	08
2018	ANT-NACDSGRDI18-0000052	03
2018	ANT-NACDSGRDI18-0000053	09
2018	ANT-NACDSGRDI18-0000088	33
2018	ANT-NACDSGRDI18-0000089	03
2019	012-DIR-2019-ANT	02
2019	018-DIR-2019-ANT	02
2019	035-DIR-2019-ANT	05
2019	037-DIR-2019-ANT	02
2019	041-DIR-2019-ANT	05
2019	050-DIR-2019-ANT	34
2019	052-DIR-2019-ANT	02
2019	053-DIR-2019-ANT	04
2019	064-DIR-2019-ANT	04
2019	065-DIR-2019-ANT	04
2019	071-DIR-2019-ANT	05
2019	086-DIR-2019-ANT	03



2019	087-DIR-2019-ANT	03
2019	088-DIR-2019-ANT	03
2019	090-DIR-2019-ANT	06
2019	091-DIR-2019-ANT	04
2019	092-DIR-2019-ANT	04
2019	093-DIR-2019-ANT	04
2019	094-DIR-2019-ANT	07
2019	095-DIR-2019-ANT	02
2019	108-DIR-2019-ANT	08
2019	109-DIR-2019-ANT	09
2019	110-DIR-2019-ANT	12
2019	111-DIR-2019-ANT	06
2019	115-DIR-2019-ANT	04
2020	003-DIR-2020-ANT	03
2020	008-DIR-2020-ANT	04
2020	011-DIR-2020-ANT	13
2020	012-DIR-2020-ANT	03
2020	013-DIR-2020-ANT	10
2020	023-DIR-2020-ANT	01
2020	030-DIR-2020-ANT	02
2020	032-DIR-2020-ANT	07
2020	034-DIR-2020-ANT	05
2020	035-DIR-2020-ANT	02
2020	036-DIR-2020-ANT	03
2020	050-DIR-2020-ANT	03
2020	054-DIR-2020-ANT	03
2020	055-DIR-2020-ANT	02
2020	056-DIR-2020-ANT	02
2020	057-DIR-2020-ANT	03
2020	059-DIR-2020-ANT	04
2020	060-DIR-2020-ANT	03
2020	062-DIR-2020-ANT	07
2020	071-DIR-2020-ANT	04
2020	086-DIR-2020-ANT	02
Total=		376

Fuente: Agencia Nacional de Transito

Del resultado tenemos que en los últimos cuatro años se han incrementado 376 unidades vehiculares de transporte público interprovincial en las vías del país, pues si bien la ley concede la facultad para que el ente rector pueda otorgar títulos habilitantes analizando cada uno de estos actos administrativos emitidos por la Agencia Nacional de Tránsito, podemos dilucidar que en sus

consideraciones iniciales para fundamentar jurídicamente las resoluciones emitidas, se basan en lo estipulado en los numerales 19 y 22 del artículo 20 de la LOTTTSV, que establece:

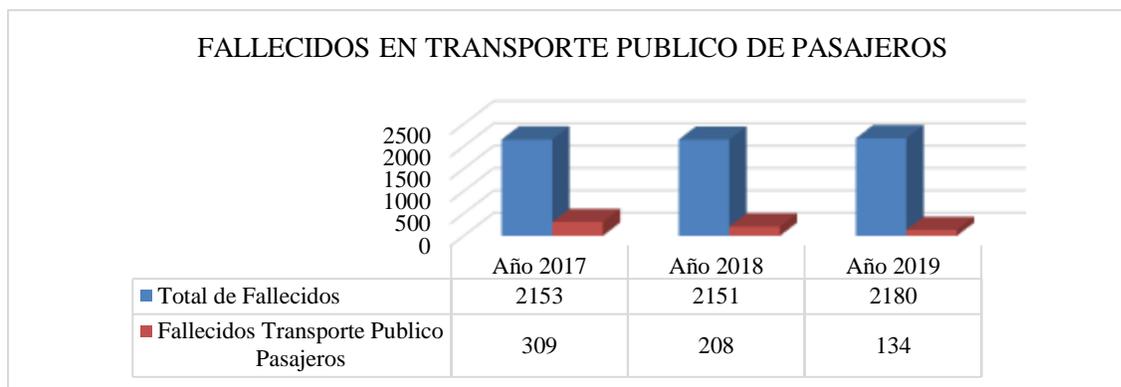
Las funciones y atribuciones del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, son las siguientes: 19. Aprobar los informes de factibilidad para la creación de nuevos títulos habilitantes en el ámbito de su competencia; 22. Aprobar el otorgamiento de títulos habilitantes en el ámbito de su competencia, de conformidad con el reglamento correspondiente.

Como podemos ver la ley condiciona que se puedan crear títulos habilitantes siempre y cuando se encuentren enmarcados dentro de un reglamento y cumpliendo normas técnicas, pues si nos remitimos al artículo 74 del reglamento de aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial encontramos disposiciones para otorgar un título habilitante en el transporte público, pero no se especifica los requisitos y exigencias legales que deben cumplir las operadoras de transporte en cuanto se refiere a la zona de cobertura del servicio, las rutas y frecuencias solicitadas o los parámetros legales donde debe enmarcarse la oferta demanda del transporte, así como tampoco se menciona casos puntuales en los que no se puede otorgar, además del título principal, otros títulos habilitantes de transporte público de pasajeros, dejando a la libertad del ente rector que por medio de un informe técnico se establezca la factibilidad de otorgar más títulos habilitantes a las operadoras de transporte y como resultado el incremento de más unidades vehiculares en las vías del país.

Entonces, entendemos que para la emisión de los títulos habilitantes del transporte público de pasajeros necesariamente debe existir una norma técnica que regule el incremento de unidades de transporte, las rutas y las frecuencias y demás, lo cual en el presente trabajo de investigación no se ha encontrado tales normas técnicas que rijan estos actos administrativos, existiendo de esta manera muchos vacíos legales que dejan en la incertidumbre de no poder saber en base a que normas técnicas se otorgan en gran cantidad los títulos habilitantes de transporte público de pasajeros.

En la presente investigación, recurriendo a los datos publicados en la página web de la Agencia Nacional de Tránsito se ha recabado el número de muertes causadas por los siniestros de tránsito; el número de fallecidos en el transporte público de pasajeros a nivel nacional publicados por diario Expreso (Diario Expreso, 2020) y que en el siguiente grafico se detalla a continuación.

Gráfico 2: Fallecidos en el transporte público de pasajeros



Fuente: Agencia Nacional de Transito, Diario Expreso

Un 14% en el año 2017, el 9,66% en el año 2018 y el 6,14% en el año 2019 son los resultados de víctimas mortales a causa de los siniestros en el transporte público de pasajeros, pues si bien es cierto las estadísticas de fallecidos ha ido disminuyendo considerablemente en los últimos años, no es menos cierto que las muertes siguen persistiendo, sin tomar en cuenta que estas cifras reflejan únicamente las personas que fallecen en el lugar del siniestro dejando de lado los que fallecen en ambulancias, hospitales u otros centros de salud. El representante legal de la Agencia Nacional de Transito en sus declaraciones sobre el tema ha manifestado que esas estadísticas (los decesos en el sitio y los que se producen en otros lugares) “se tienen que tratar de manera independiente para establecer estrategias y planes” (Diario Expreso, 2020) enfocados especialmente en la prevención.

Propuesta

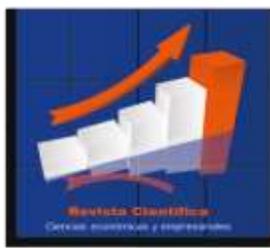
Verificada la información recabada y planteadas para el desarrollo de la presente investigación socio-jurídica, así como también la falta de normativa, se puede establecer diferentes propuestas de análisis que pretendan dar solución al problema planteado, garantizando de esta forma el derecho a la vida y la prestación de un servicio público de calidad, las mismas que se muestran en el gráfico 3 y se describirán a continuación:

Gráfico 3: Propuesta



Elaborado por: El autor

- Reforma a la LTTTSV: Que dentro de la normativa vigente establecidas en la (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial), se incorpore una artículo innumerado, en el que se establezca la regulación y control de transporte terrestre de pasajeros, como también el incremento de unidades vehiculares en las vías, rutas y frecuencias dentro del país, e interferencias entre operadoras de transporte, esto con el propósito de no vulnera el derecho a la vida.
- Órganos de Control: El establecer o crear organismos de control operativo de transporte de pasajeros, mismos que velaran por realizar un excelente servicio y la no vulneración de los diferentes derechos establecidos en la CRE.
- Capacitaciones de funcionarios: El establecer capacitaciones a las y los servidores públicos, para garantizar el derecho a la vida y a la salud de los pasajeros y peatones, siempre y cuando no se vulneren derechos establecidos en la norma vigente,
- Cronograma de Transporte: Que la entidad creada por el órgano estatal, establezca un cronograma de transporte público de pasajeros, esto con el propósito de prevenir accidentes que ocasionen la muerte de los peatones y transeúntes a nivel nacional, respetando las leyes vigentes y garantizando su legal aplicación.



- **Prácticas vinculantes:** Que el órgano creado por política pública establezca dentro de su plataforma virtual información técnica y práctica en la que se observa la aplicación de las diferentes formas de regulación y control de transporte terrestre de pasajeros.

El derecho a la vida y al transporte, son fundamentales dentro de nuestra sociedad, es por ello que en gran medida se busca el evitar accidentes de tránsito y precautelar la vida de los pasajeros, conductores y peatones, por ello se plantea estas propuestas con el ánimo de no vulnerar derechos y garantías Constitucionales.

Discusión

De conformidad con lo que se ha desarrollado en la presente investigación, para el desarrollo del derecho a la vida y el transporte como el derecho a recibir un servicio público de calidad, partimos de un análisis y pronunciamientos que al respecto ha realizado la Corte Constitucional Colombiana, en la medida que sus teorías, además de ser precedente constitucional vinculante, permite el reconocimiento de sus alcances, de tal forma que ligarlo al derecho fundamental dará vida propia tal estamento.

La Corte Constitucional Colombiana se ha manifestado en distintos sentidos con la Sentencia C-355 donde indica que, sin la regulación de asuntos viales, los derechos de las personas y el interés colectivo:

“(…) se verían gravemente afectados: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal provocaría la accidentalidad constante de sus elementos y el medio ambiente no resistiría la ausencia de una normatividad que reglamentare la emisión de gases tóxicos por parte de los automotores, para poner solo los ejemplos más evidentes. Fines tan esenciales al Estado como la prosperidad general y la convivencia pacífica (Art. 2º C.P.) serían irremplazables si no se impusieran normas de conducta claras y precisas para el ejercicio del derecho de circulación”. (Corte Constitucional Colombia Sentencia, 2003)

Con el apartado citado de la sentencia de constitucionalidad se está interpelando por el correcto orden y desarrollo de normatividades que cada vez, de una mejor manera, logren satisfacer las

necesidades de movilidad, materializando con ello algunos derechos fundamentales, como lo son el de la vida, al disminuir el índice de accidentabilidad, el de la salud, con el control que se ejerce sobre la contaminación, y los fines esenciales del Estado que se materializan a través de la convivencia pacífica y la prosperidad general.

En otros pronunciamientos la Corte Constitucional Colombiana ha manifestado que la seguridad vial constituye un importante denominador común entre las regulaciones de transporte público de pasajeros y el privado precisando que el legislador está en la obligación de expedir normas jurídicas que busquen salvaguardar la seguridad vial, y con ella, los derechos a la vida e integridad personal, de los demás conductores y peatones.

En Argentina, los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en menores de 35 años y la tercera sobre el total de la población, con más de 20 muertes por día que llegaron a los 7272 fallecimientos en el año 2018 y 120.000 heridos de distinto grado. Estas cifras resultan significativamente elevadas si se las compara con otros países en relación a su población y número de vehículos circulantes. Conducir es una acción compleja que nos exige mucho más de lo que parece. Involucra al conductor psicológica y físicamente, por ello, el logro de un desempeño correcto depende, no sólo de las habilidades adquiridas por el conductor para dominar su vehículo en todo tiempo y circunstancia, y del adecuado estado físico para poder percibir adecuadamente las situaciones del camino, sino que también depende de la experiencia, de la clara conciencia de los riesgos de moverse en el sistema del tránsito, y de la madurez y equilibrio emocionales, que harán posible el desarrollo de actitudes y comportamientos seguros.

Conclusiones

El transporte público de pasajeros en el Ecuador contempla una multiplicidad de acciones y mandatos encaminados a la protección de los actores viales, de tal forma que les pueda ser garantizado su derecho a la vida, recibir un servicio público de calidad, salud y el desarrollo armónico de la sociedad. En tal sentido, al encontrar su realización ligada íntimamente a los derechos constitucionales enunciados, el Estado por medio de acciones positivas tiene que poner fin a las muertes causadas por los siniestros de tránsito en el transporte público de pasajeros interprovincial.



Del análisis al ordenamiento jurídico vigente que aparentemente regula el transporte público de pasajeros se evidencia la falta de normas y vacíos que permitan limitar el creciente incremento de unidades vehiculares, rutas y frecuencias del transporte público de pasajeros interprovincial, ya que el ente rector de transporte no puede únicamente basarse en recomendaciones de informes técnicos sin tener una base o fundamento en normas técnicas y legales para emitir autorizaciones de nuevas rutas, frecuencias o incremento de unidades vehiculares en las vías del país.

Acogiendo los criterios explicados, y que el transporte público de pasajeros debe constituirse en un servicio público de calidad y fundamental para la defensa de los derechos constitucionales ya enunciados, es menester que exista un cuerpo normativo que regule, controle y limite a la misma entidad rectora del transporte, el incremento de unidades vehiculares en las vías del país y la interferencia de rutas y frecuencias ocasionados entre operadoras de transporte interprovincial, con ello disminuir los porcentajes de accidentalidad y víctimas mortales a nivel nacional.

Referencias

1. Albuja Varela, F. (2015). Ejecución de Sentencias internacionales. Quito: Corporacion Editora Nacional. Recuperado el 09 de Febrero de 2021
2. Asamblea General de las Naciones Unidas. (2011). Decenio de acción para la Seguridad Vial 2011-2020. New York, New York, Estados Unidos de Norteamérica: Naciones Unidas. Recuperado el 09 de Enero de 2021, de https://www.who.int/roadsafety/publications/global_launch_es.pdf
3. Asamblea Nacional Constituyente. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Montecristi, Manabí, Ecuador: Registro Oficial Nr. 449. Recuperado el 23 de Mayo de 2020
4. Asamblea Nacional de Ecuador. (2014). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Quito, Pichincha, Ecuador: Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago.-2008. Recuperado el 21 de Enero de 2021
5. Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). Código Orgánico Integral Penal. Quito, Pichincha, Ecuador: Registro Oficial 180. Recuperado el 17 de Febrero de 2021

6. Consejo Superior de la Judicatura. (1991). Constitución Política de Colombia. Bogota, Colombia: Centro de Documentación Judicial -CENDOJ. Recuperado el 2021 de Febrero de 2021, de <https://www.corteconstitucional.gov.co/inicio/Constitucion%20politica%20de%20Colombia.pdf>
7. Convención Americana de Derechos Humanos. (1978). Convención Americana de Derechos Humanos. San Jose Costa Rica, Costa Rica: Convención American. Recuperado el 03 de Febrero de 2021
8. Corte Constitucional Colombia Sentencia. (2003). Sentencia C-355-03. Corte Constitucional. Recuperado el 26 de Diciembre de 2020
9. Diario Expreso. (2020). En 2019, los accidentes de buses dejaron 134 muertes. Quito. Obtenido de <https://www.expreso.ec/actualidad/2019-accidentes-buses-dejaron-134-muertes-2684.html>
10. Diario Expreso. (2020). En 2019, los accidentes de buses dejaron 134 muertes. Quito: Diario Expreso. Recuperado el 30 de Enero de 2021, de <https://www.expreso.ec/actualidad/2019-accidentes-buses-dejaron-134-muertes-2684.html>
11. Diccionario Juridico ESPASA. (2005). Madrid, España: Lex. Recuperado el 03 de Enero de 2021, de <https://leyderecho.org/diccionario-juridico-espasa/>
12. El Comercio. (15 de Diciembre de 2018). Evolución del transporte. El Comercio, 1. Recuperado el 12 de Febrero de 2021, de <https://www.elcomercio.com/opinion/columna-carlos-jaramillo-evolucion-transporte.html>
13. El Universo. (2021). ANT y Obras Públicas anuncian sanciones a conductor y cooperativa que provocó accidente en la vía Ambato-Quito. Quito. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2021/01/31/nota/9609043/ant-obras-publicas-anuncian-sanciones-conductor-cooperativa-que>
14. Granja, N. (2006). Fundamentos de Derecho Administrativo. Quito: Editorial Juridica del Ecuador. Recuperado el 24 de Enero de 2021
15. LEXIS. (2008). Ley Organica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial. Quito: LEXIS. Recuperado el 30 de Diciembre de 2020



16. Llamuca Gualoto, V. E. (Mayo de 2015). Evaluación y Propuesta de Mejoramiento de los Procesos Administrativos y Operativos de la Cooperativa De Transporte Calderón. Universidad Central del Ecuador, 1-105. Recuperado el 03 de Enero de 2021, de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/8612/1/T-UCE-0003-AE023-2015.pdf>
17. Marienhof, M. S. (2011). Tratado de Derecho Administrativo. Buenos Aires: Derecho Administrativo. Recuperado el 21 de Enero de 2021, de http://www.ejuridicosalta.com.ar/files/TRATADO_DE_DERECHO_ADMINISTRATIVO_Tomo_II.pdf
18. Naranjo Mesa, V. (2003). Teoría Constitucional e Instituciones Políticas. Bogotá, Colombia: Temis S.A. Recuperado el 20 de Febrero de 2021
19. Oyarte, R. (2019). Derecho Constitucional. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
20. Pérez, E. (2009). Derecho Administrativo (Vol. III). Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones. Recuperado el 23 de Enero de 2021
21. Pérez, E. (2009). Derecho Administrativo Tomo III. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
22. Real Academia de la Lengua Española. (2014). Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (23 ed., Vol. 23). Madrid, España: Espasa. Recuperado el 1 de Marzo de 2021, de <https://www.rae.es/obras-academicas/diccionarios/diccionario-de-la-lengua-espanola>
23. Sánchez Angulo, G. E. (Noviembre de 2012). La caja común como medio de gestión operativo financiero en la compañía de transporte Chillogallo. Universidad Politécnica Salesiana, 27. Recuperado el 26 de Febrero de 2020, de <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/3420/1/UPS-ST000922.pdf>
24. Sentencia No. 303-15-SEP-CC, N." 0518-14-EP. (Corte Constitucional 2016).
25. Tortora Aravena, C. H. (2005). El El derecho a la vida en la jurisprudencia constitucional: Aproximación al análisis de su delimitación. Estudios Constitucionales, Vol 3(2), 218. Recuperado el 20 de Febrero de 2021

26. Transportes Texppres. (10 de Marzo de 2018). Reseña Histórica Transporte Terrestre. Transportes Texppres, 1. Recuperado el 20 de Febrero de 2021, de <https://texppres.com/historia-transporte-terrestre-ecuador/>
27. Zuñiga Fajuri, A. (2011). El derecho a la vida y el derecho a la protección de la salud en la constitución: una relación necesaria. SCIELO, 12. Recuperado el 01 de Febrero de 2021, de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-52002011000100003#3

References

1. Albuja Varela, F. (2015). Execution of international judgments. Quito: National Publishing Corporation. Retrieved on February 09, 2021
2. United Nations General Assembly. (2011). Decade of Action for Road Safety 2011-2020. New York, New York, United States of America: United Nations. Retrieved January 09, 2021, from https://www.who.int/roadsafety/publications/global_launch_es.pdf
3. National Constituent Assembly. (2008). Constitution of the Republic of Ecuador. Montecristi, Manabí, Ecuador: Official Registry Nr. 449. Retrieved on May 23, 2020
4. National Assembly of Ecuador. (2014). Organic Law of Land Transportation, Traffic and Road Safety. Quito, Pichincha, Ecuador: Official Gazette Supplement 398 of 07-Aug-2008. Retrieved January 21, 2021
5. National Assembly of Ecuador. (2014). Comprehensive Organic Criminal Code. Quito, Pichincha, Ecuador: Official Gazette 180. Retrieved on February 17, 2021
6. Superior Council of the Judiciary. (1991). Political Constitution of Colombia. Bogota, Colombia: Judicial Documentation Center -CENDOJ. Retrieved February 2021, 2021, from <https://www.corteconstitucional.gov.co/inicio/Constitucion%20politica%20de%20Colombia.pdf>
7. American Convention on Human Rights. (1978). American Convention on Human Rights. San Jose Costa Rica, Costa Rica: American Convention. Retrieved February 03, 2021



8. Constitutional Court Colombia Judgment. (2003). Sentence C-355-03. Constitutional court. Retrieved on December 26, 2020
9. Express newspaper. (2020). In 2019, bus accidents left 134 deaths. Quito. Obtained from <https://www.expreso.ec/actualidad/2019-accidentes-buses-dejaron-134-muertes-2684.html>
10. Express newspaper. (2020). In 2019, bus accidents left 134 deaths. Quito: Express Newspaper. Retrieved January 30, 2021, from <https://www.expreso.ec/actualidad/2019-accidentes-buses-dejaron-134-muertes-2684.html>
11. ESPASA Legal Dictionary. (2005). Madrid, Spain: Lex. Retrieved on January 03, 2021, from <https://leyderecho.org/dictionary-juridico-espasa/>
12. Trade. (December 15, 2018). Evolution of transport. El Comercio, 1. Retrieved on February 12, 2021, from <https://www.elcomercio.com/opinion/columna-carlos-jaramillo-evolucion-transporte.html>
13. The universe. (2021). ANT and Public Works announce sanctions against the driver and cooperative that caused an accident on the Ambato-Quito highway. Quito. Retrieved from <https://www.eluniverso.com/noticias/2021/01/31/nota/9609043/ant-obras-publicas-anuncian-sanciones-conductor-cooperativa-que>
14. Farm, N. (2006). Fundamentals of Administrative Law. Quito: Editorial Juridica del Ecuador. Retrieved on January 24, 2021
15. LEXIS. (2008). Organic Law of Land Transportation, Traffic and Road Safety. Quito: LEXIS. Retrieved on December 30, 2020
16. Llamuca Gualoto, V. E. (May 2015). Evaluation and Proposal for the Improvement of the Administrative and Operational Processes of the Cooperativa De Transporte Calderón. Central University of Ecuador, 1-105. Retrieved January 03, 2021, from <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/8612/1/T-UCE-0003-AE023-2015.pdf>
17. Marienhof, M. S. (2011). Administrative Law Treaty. Buenos Aires: Administrative Law. Retrieved January 21, 2021, from http://www.ejuridicosalta.com.ar/files/TRATADO_DE_DERECHO_ADMINISTRATIVO_Tomo_II.pdf

18. Naranjo Mesa, V. (2003). *Constitutional Theory and Political Institutions*. Bogota, Colombia: Temis S.A. Retrieved February 20, 2021
19. Oyarte, R. (2019). *Constitutional right*. Quito: Corporation for Studies and Publications.
20. Pérez, E. (2009). *Administrative Law (Vol. III)*. Quito: Corporation for Studies and Publications. Retrieved on January 23, 2021
21. Perez, E. (2009). *Administrative Law Volume III*. Quito: Corporation for Studies and Publications.
22. Real academy of the Spanish language. (2014). *Dictionary of the Royal Academy of the Spanish Language (23 ed., Vol. 23)*. Madrid, Spain: Espasa. Retrieved March 1, 2021, from <https://www.rae.es/obras-academicas/dictionary/dictionary-de-la-lengua-espanola>
23. Sánchez Angulo, G. E. (November 2012). The common box as a means of financial operational management in the Chillogallo transport company. Universidad Politécnica Salesiana, 27. Retrieved on February 26, 2020, from <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/3420/1/UPS-ST000922.pdf>
24. Sentence No. 303-15-SEP-CC, N. "0518-14-EP. (Constitutional Court 2016).
25. Tortora Aravena, C. H. (2005). The right to life in constitutional jurisprudence: Approach to the analysis of its delimitation. *Constitutional Studies*, Vol 3 (2), 218. Retrieved on February 20, 2021
26. Texppres transport. (March 10, 2018). *Land Transport Historical Review*. Transportes Texppres, 1. Retrieved on February 20, 2021, from <https://texppres.com/historia-transporte-terrestre-ecuador/>
27. Zuñiga Fajuri, A. (2011). The right to life and the right to health protection in the constitution: a necessary relationship. *SCIELO*, 12. Retrieved on February 1, 2021, from https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-52002011000100003#3