

**Legal analysis regarding the control regarding the paralyzation of public transport: Cuenca - Ecuador case 2019 – 2021.**

**Análisis jurídico respecto al control en cuanto a la paralización del transporte público: caso Cuenca - Ecuador 2019 – 2021.**

**Autores:**

Molina Guzmán, Martha Alexandra  
UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA  
Estudiante de la maestría en Derecho Administrativo Mención Contratación Pública  
Cuenca - Ecuador



[martha.molina.51@est.ucacue.edu.ec](mailto:martha.molina.51@est.ucacue.edu.ec)



<https://orcid.org/0000-0002-2818-5321>

Dr. Vázquez Martínez, David Sebastián, Msc  
UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA  
Profesor del Área de Derecho  
Cuenca - Ecuador



[david.vazquez@ucacue.edu.ec](mailto:david.vazquez@ucacue.edu.ec)



<https://orcid.org/0000-0002-7430-0351>

Citación/como citar este artículo: Molina, M. y Vázquez, D. (2022). Análisis jurídico respecto al control en cuanto a la paralización del transporte público: caso Cuenca - Ecuador 2019 – 2021. MQRInvestigar, 6(3), 1911-1932.  
<https://doi.org/10.56048/MQR20225.6.3.2022.1911-1932>

Fechas de recepción: 15-AGO-2022 aceptación: 01-SEP-2022 publicación: 15-SEP-2022



<https://orcid.org/0000-0002-8695-5005>

<http://mqrinvestigar.com/>

## Resumen

La paralización del transporte público es una problemática que, el Estado ecuatoriano no ha podido eliminar en los últimos años, siendo necesario excluirlo del medio ciudadano. El objetivo es analizar la no aplicación de la facultad sancionadora de la administración pública en la paralización de la prestación del servicio del transporte público en el cantón Cuenca. La investigación fue de tipo mixta, se aplicaron métodos como el inductivo-deductivo, histórico-lógico y descriptivo. Se determinó como resultado que la administración del GAD Municipal del cantón Cuenca, sancionó a las operadoras de transporte público por interrumpir o suspender la prestación del servicio público; sin embargo, como aporte se estableció la necesidad de plantear reformas a la normativa vigente tanto Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la Ordenanza que regula el procedimiento para el otorgamiento de Títulos Habilitantes de transporte terrestre en el cantón Cuenca, normas que regulan el transporte terrestre en el Estado ecuatoriano y en el cantón Cuenca.

**Palabras claves:** Derecho Administrativo, Servicio Público, Transporte Público, Contrato de Operación.

## Abstract

The paralyzation of public transport is a problem that the Ecuadorian State has not been able to eliminate in recent years, being necessary to exclude it from the citizen environment. The objective is to analyze the non-application of the sanctioning power of the public administration in the paralyzation of the provision of the public transport service in the canton of Cuenca. The research was of mixed type, methods such as inductive-deductive, historical-logical and descriptive were applied. It was determined as a result that the administration of the Municipal GAD of the canton Cuenca, sanctioned the public transport operators for interrupting or suspending the provision of public service; however as a contribution, it was established the need to propose reforms to the existing regulations, both the Organic Law of Land Transport, Transit and Road Safety and the Ordinance that regulates the procedure for the granting of enabling titles of land transport in the canton, Rules regulating land transport in the Ecuadorian State and in the Cuenca canton.

**Keywords:** Administrative Law, Public Service, Public Transportatio, Operating Contract.

## Introducción

El transporte público es un servicio, un modo de transporte común destinado a personas que se desplazan diariamente para cumplir sus actividades cotidianas (Transporte, 2007); en la Constitución de la República del Ecuador, en adelante CRE, artículo 326 numeral 15 define a la transportación pública como un servicio público que debe ser prestado de forma continua sin paralizaciones (Constituyente, 2008). De la misma forma el artículo 3 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en adelante LOTTTSV, es responsabilidad del Estado asegurar que el transporte público funcione acorde a los principios de eficiencia, responsabilidad, accesibilidad y continuidad (Ecuador, 2021). El cumplimiento de la prestación de los servicios públicos, es obligación del Estado. Alcubilla (1870) señala que los servicios públicos son los deberes que el Estado debe cumplir para satisfacer las necesidades. De igual manera, Dugüit (1926), discurre al servicio público como una acción que debe ser garantizada, regulada y vigilada por el Gobierno. En la actualidad, el servicio público es definido como propósito encaminado a satisfacer un interés general. En efecto, el Código Integral Penal ecuatoriano (Ecuador, 2014) en adelante COIP, establece la prohibición de la paralización de los servicios públicos. Cabe destacar que la primera Ley de Tránsito Terrestre en el Ecuador fue promulgada en el año de 1963, esta Ley cambia radicalmente la organización del servicio de transporte público, ya que con ello el servicio de transporte que estaba en manos del Estado, pasa a estar a cargo de organizaciones es decir, de entes privados, convirtiéndose en un servicio público impropio.

En el cantón Cuenca el servicio del transporte público intracantonal urbano, es prestado por 7 operadoras, compañías de transporte público a través de un contrato de operación, título habilitante que permite operar el servicio; el incumplimiento e inobservancia de las obligaciones establecidas en ese documento por parte de las operadoras, es causal de una infracción administrativa y sanción. Entre las cláusulas de este documento, consta la prohibición paralización del transporte público, su consecuencia es causal de terminación del contrato de operación. Sin embargo, las operadoras de transporte paralizan el servicio del transporte público cuando creen que sus intereses particulares se ven afectados, consecuentemente vulneran el derecho constitucional que tiene todo ser para acceder a un servicio público.

Como ejemplo de esta problemática, en el mes de octubre de 2019, la Federación Nacional de Transportistas (FENACOTIP) paralizó el transporte público a nivel nacional

por la coyuntura social que estuvo viviendo el país. Esta paralización fue acogida y apoyada por todos los transportistas, no siendo la excepción la ciudad de Cuenca (Comercio, 2019). En octubre de 2021, en la ciudad de Cuenca las operadoras de transporte representadas por la Cámara de Transporte de Cuenca (CTC), paralizaron el servicio público los días 26, 27 y 28 octubre de 2021, dejando a la ciudadanía sin el servicio; las operadoras de transporte pedían subsidio a la tarifa del transporte público (Universo, 2021).

En el presente trabajo, se investigará la conceptualización del servicio público en el ámbito constitucional y administrativo; la problemática nacional y local, implicación de la suspensión del servicio de transporte en el ámbito administrativo en el cantón Cuenca, y los contratos de operación versus las paralizaciones del servicio del transporte público. Todo ello, con el objetivo de analizar la vulneración a la prestación del servicio de transporte público ocasionado por la inaplicabilidad del artículo 77 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (Ecuador, 2017), en adelante RGLOTTTSV el cual dispone que está prohibido paralizar el servicio de transporte público, su incumplimiento será causal de terminación del contrato de operación. Consecuentemente vulnera el derecho que tiene todo ciudadano a acceder a un servicio público como es el transporte público de manera eficiente, permanente y de buena calidad.

## Desarrollo

### **La conceptualización del Servicio Público desde el ámbito del derecho constitucional y desde el derecho administrativo**

Meilán Gil, (2015), refiere que el servicio público tuvo sus principios en Francia, posteriormente se habría ampliado a los ordenamientos de otros países. La particularidad del servicio público dentro del ámbito jurídico, es el argumento de la actividad del poder público en general.

Desde el punto de vista de Jorge Luis Salomoni (1999), se podría manifestar que en el instante que haya una necesidad que supere a las personas, dicho de otro modo, que no puedan cumplir por sí mismos, se convierte en una obligación pública, en una necesidad de interés general; por ende, el Estado tiene la autoridad para intervenir garantizar su ejecución. En efecto, esta actividad que corresponde al Estado lo puede cumplir directamente, o a través de particulares mediante encargo, concesión o autorización bajo la particularidad compuesta del Estado y los privados. Pielow (2004), alude que la iniciación a los entes privados que prestan los servicios públicos, son obligaciones del Estado que se encuentran enmarcadas en las Cartas Magnas de las Naciones Liberales,

por ello se suprime la idea de la existencia de un acaparamiento estatal, que se entendería era característico de los conceptos que manejaban en Francia con respecto del concepciones de servicio público.

El Estado Ecuatoriano con la CRE promulgada el 20 de octubre de 2008 (Constituyente, 2008), se convierte en un Estado Constitucional de Derechos y Justicia Social. De hecho, de acuerdo al catedrático Ramiro Ávila (2012), un estado constitucional es donde todos tanto el jefe del estado como la Asamblea deben estar subyugados a la Constitución. La CRE dispone como deber esencial del estado asegurar sin ninguna distinción el verdadero goce de los derechos determinados en la Carta Magna y en los Instrumentos Internacionales. Así que, el estado ecuatoriano es un estado constitucional de derechos de ahí que, debe proveer y garantizar que los servicios públicos lleguen a la colectividad.

Si retrocedemos a la Constitución Política del Ecuador en adelante CPE de 1998 (Constituyente, 1998), Francisco Albuja (2021) razona que los servicios públicos estaban enfocados como un modelo económico; esto, a contraste de la CRE de 2008, una Constitución cuyo modelo es estatista planificador, el recado constitucional sobre la prestación de los servicios públicos por parte del ente privado es concluyente, los servicios públicos son prestados por el Estado. Por lo que, desde la óptica del derecho constitucional, el servicio público es una condición jurídica, una garantía constitucional que vela por los derechos de acceso a ellos como la salud, transporte, educación entre otros.

Abonado al argumento referido, Fernando Carrillo Flórez (1998), afirma que el servicio público en la actualidad, está inmerso en una sociedad en donde, antes la educación pertenecía a una parte privilegiada hoy, es necesario que la colectividad acceda a la educación igual, se puede mencionar de la salud, agua potable, transporte público y más servicios públicos imprescindibles.

La CPE de 1998, artículo 35 numeral 10, prohíbe la paralización del servicio público entre ellos el transporte. La Ley debía aplicar las sanciones respectivas (Constituyente, 1998). De forma similar, la CRE vigente desde el 2008 considera al transporte público como servicio público, prohíbe su paralización. Dispone que la Ley debe fijar el procedimiento para velar que estos servicios funcionen de manera permanente.

Valga como ilustración, la historia nos cuenta que en Ecuador era común mirar que los servicios públicos (salud, educación, transporte, entre otros) eran paralizados constantemente; no obstante, en el año 2014 la Asamblea Nacional aprueba el COIP (Ecuador, 2014) en el cual se aprovecha y se instaura la prohibición de la paralización de los servicios públicos, se tipifica como delito, sancionando con una pena privativa de uno a tres años, a quien entorpezca o paralice la prestación del servicio público. Cabe indicar, que en lo que atañe a la protesta social, está reconocida como un Derecho a la Resistencia (2019); sin embargo, no se puede paralizar los servicios públicos. A lo que, los operadores del servicio de transporte público, pueden protestar, ejercer su derecho a la resistencia, pero no tienen derecho a suspender la operación del transporte público.

Así también, es importante destacar el pronunciamiento que realizó la Corte Constitucional de la República del Ecuador CCRE sobre el servicio público:

(...) servicio público es toda actividad que se efectúa en beneficio de un conjunto de destinatarios quienes, por la existencia de un interés general o común; demandan la prestación de los mismos a los cuales les compete un régimen especial, dada la relevancia social que comporta. En este sentido, los servicios públicos constituyen prestaciones que satisfacen una necesidad de interés general, cuya cobertura puede realizarse a través de la gestión directa del Estado o, a través de entes privados, tal como se establece en el marco constitucional vigente (Acción Pública de Inconstitucionalidad, 2014).

En consecuencia, a juicio de la CCRE los servicios públicos están relacionados a la realidad de un interés general, reconociendo que este puede ser prestado directamente por el Estado o, en su defecto por los entes privados.

De manera análoga, la Corte Constitucional del Ecuador CCE a través de la sentencia No. 303-15 SEP-CC, en relación al derecho de acceso al servicio público de calidad, determinó:

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 (EP - Acción Extraordinaria de Protección, 2015).

Vinculado a esto, las obligaciones del Estado están en favorecer a la población el acceso a los servicios públicos, en el caso del transporte público debe prestarse conforme los principios seguridad, eficacia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad con tarifas socialmente justas, normados en el artículo 3 de la (Ecuador, 2021). En el ámbito del derecho administrativo, Jorge Fernández Ruiz (2016), considera al servicio público como la acción encaminada a satisfacer una obligación común con potestad del gobierno, necesidades de la sociedad que, deben ser cumplidas a través de la prestación de los adecuados servicios públicos, pudiendo ser de forma directa por la propia administración pública o por privados; este último, puede ser por concesión u otra estructura que evada la exclusión de las instituciones privadas; por tanto, la prestación de servicios públicos puede ser brindada por particulares ya sean personas naturales o jurídicas, mediante una concesión.

Conviene enfatizar, que el servicio público al ser prestado mediante concesión, sigue siendo responsabilidad del Estado; en cualquier caso, al derecho administrativo le interesa cuando el servicio público, responsabilidad del Estado es prestado por un privado, es decir cuando hay una cesión, una delegación por la que el privado es autorizado para realizar la actividad que un principio no la tenía.

Hay que hacer hincapié que el derecho administrativo, no solamente estudia los diversos vínculos de la administración pública por el contrario, observa como la administración tiende a ser responsable en velar por el cumplimiento del efectivo goce de los derechos de las personas. Felipe Rotondo (2015), asevera que en la actualidad, el derecho

administrativo no se orienta como el derecho del imperio, o de su ordenamiento o, en su defecto de los servicios públicos más bien, se focaliza en prosecución del interés común; en este sentido, se vuelve eficaz si es que respetan los derechos primordiales de los ciudadanos en su vivir diario, de esa manera se comprende la actividad de la administración.

Como vemos, la actividad de la administración se fracciona por en dos partes: en actividad jurídica y en actividad de orden social; es así que, Fernando Garrido (1952), diagnostica a la actividad jurídica o de policía como la que el Estado desenvuelve con entereza con el objeto de evitar deterioros sociales y garantizar la armonía y el orden público, recalando que esta actividad no puede ser desempeñado por iniciación propia. Por el contrario, la actividad social da espacio a un trato entre administrado y administración, acá no se presenta el Estado ordenando, pero si instaurando y prestando servicios; por lo que, esta actividad puede estar a cargo de privados sin problema.

En lo referente a la CRE si bien no los define, sí los hace referencia en el artículo 314 al disponer que “El Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley.” (Constituyente, 2008). En virtud de lo que, según las necesidades que en la sociedad vaya surgiendo el Estado puede ir creando los servicios públicos más adecuados para su correcta satisfacción.

Es de destacar, que los servicios públicos tienen elementos esenciales; un primer elemento esencial, el interés público que cubre la actividad, cumpliendo la finalidad de satisfacer la necesidad de la colectividad, el papel fundamental se halla en la acción de la función administrativa a orden de las entidades públicas y organismos del Estado competentes, no importa que el servicio sea prestado de manera directa o indirecta, siempre que este encaminado a favorecer las situaciones de vida de la comunidad en general y no solo de unos pocos. Al efecto, el autor colombiano Librado Rodríguez (2011), arguye en el sentido que, para ser un servicio público se necesita que la actividad tenga por objetivo cumplir las necesidades de la gente en general y no solo de unos pocos particulares.

Un segundo elemento esencial, es la titularidad que compete al Estado, quien es el obligado a garantizar su prestación; pudiendo el Estado delegar a un privado la prestación del servicio. En este contexto, Efraín Pérez (2008), señala que el precedente jurídico fundamental del servicio público es cuando el Estado es el único que puede prestar este servicio de forma directa o por delegación a particulares. Complementa además que por ser una dificultad para los privados brindar el servicio de manera libre, estas actividades, por la calidad del servicio público debe estar determinado en una norma constitucional.

Como tercer elemento esencial, Agustín Gordillo (2012), denota como la sumisión de los servicios públicos al sistema jurídico del derecho público, con el propósito de garantizar el interés general que prima sobre el interés particular en todos los campos de aplicación. Este elemento es trascendental, puesto que da la facultad al Estado de restringir o abolir derechos que ostenten los particulares con el objetivo de satisfacer las necesidades de la comunidad.



De ahí que, es importante referirnos a la clasificación de los servicios públicos por su naturaleza: estos se dividen en servicios públicos propios e impropios, a lo que Bielsa (1964), puntualiza al servicio público como la prestación que la administración pública ejecuta, sea de manera directa o indirectamente encaminada a satisfacer de manera determinada las necesidades generales, esta acción es afianzada por el poder de policía. En lo que respecta a los impropios, los define como los prestados por el ente particular por simple autorización, es decir, sujetos régimen administrativo, en cuya virtud se garantiza la continuidad del servicio, seguridad y uniformidad de las tarifas.

En el caso que nos ocupa, el servicio de transporte público es un servicio público, pero su prestación es brindado por interpuesta persona mediante concesión, licencia, autorización, permiso, o cualquier otra figura prevista en la legislación; como sucede en el Ecuador y concretamente Cuenca con la prestación del servicio del transporte público intracantonal urbano, prestado por entes privados mediante un contrato de operación el cual les permite operar el servicio.

### **Problemática nacional y local, implicación de la suspensión del servicio de transporte en el ámbito administrativo en el cantón Cuenca**

De acuerdo al Módulo de Información Ambiental en Hogares de la Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU) emitido por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos –INEC-, el servicio público de transporte público en el Ecuador, es el medio de transporte más utilizado en el diario vivir de las personas con un porcentaje del 50,68% ocupando el primer lugar a nivel nacional, en segundo lugar está el caminar con un 25,33% y en tercer lugar el vehículo particular 21,68% (Guallasamin, 2017).

En lo que concierne a la ciudad de Cuenca, el Plan de Movilidad y Espacios Públicos en adelante, PMEPE realizado por el GAD Municipal del cantón Cuenca determina que, el transporte público y la caminata, medios de transportación en conjunto ocupan el primer lugar con un 64 %, por sobre el transporte realizado en vehículo privado que representa un 32%. De igual forma, tenemos que la modalidad de transporte más utilizada en Cuenca es el bus, para los usuarios resulta ser la primera opción cuando no se dispone de auto. Presenta además características de comodidad, ahorro de tiempo y dinero entre las percepciones de los encuestados, con respecto al transporte público urbano. Cabe destacar, que los usuarios del transporte público son mujeres adultas, de clase media y baja, con nivel de bachillerato pero que ya no estudian (PMEPE, 2015).

Generalmente el transporte, es un servicio público con particularidades económicas que hacen de la planificación ejecución y control como tal, un trabajo complicado que hace que el servicio no sea eficiente generando problemas, realidad que se vive a nivel nacional. En este sentido, para identificar la problemática del servicio público en el Ecuador primero debemos referirnos a la norma que lo regula; teniendo en cuenta que en un servicio público siempre debe primar el bienestar común, todos usamos, o hemos usado alguna vez el transporte público, ejercemos el derecho a movilizarnos de un lugar a otro dentro del país, sin que perjudique derechos ajenos, por ello que el transporte público es identificado como un servicio público esencial ya que las sustituye las

necesidades de la ciudadanía. Por tanto, es primordial que el transporte esté regulado en todas sus modalidades.

De igual forma, la LOTTTSV considera al transporte público como un servicio estratégico, perteneciendo este al Estado, quién da la facultad que puedan ser utilizadas a través de los contratos de operación (Ecuador, 2021). En este aspecto, el servicio de transporte público en el Ecuador, es prestado por entes privados es un servicio público impropio, brindado por las operadoras de transporte legalmente habilitadas. Las operadoras de transporte público, con la finalidad de conseguir constantes alzas de pasajes en las tarifas, compensaciones o protestas por el alza de combustibles han venido realizando paralizaciones del servicio del transporte a lo largo de los años de manera recurrente. En realidad, los transportistas al manejar el servicio del transporte, esto es, al ser proveedores de este servicio a la ciudadanía tienen la capacidad de paralizar las veces que desean para exigir sean atendidos sus peticiones personales.

En lo que se refiere a paralizaciones, se establece una línea de tiempo 2019-2021 con las que se señala las siguientes: en octubre de 2019 se dieron protestas en rechazo a las medidas económicas emitidas por el gobierno de turno entre las cuales se quitaba el subsidio a los combustibles. La agrupación de los transportistas paralizó las actividades (Torres L. P., 2019) El 3, 4 y 5 de octubre de 2019 en Quito y a nivel nacional se suspendieron el servicio de transporte público. (Le Cuang M.) El 10 de mayo de 2021, la ciudad de Quito, estuvo sin transporte público por la inconformidad frente al el incremento del diésel y solicitaban el aumento en la tarifa de transporte de por lo menos 10 centavos (Pazmiño, 2021). El 11 de mayo de 2021, la ciudad de Quito, continuó con la suspensión el servicio de transporte público seguían solicitando revisión de tarifa (Primicias, 2021).

El 4 de octubre de 2019 mediante comunicado oficial, el Municipio de Quito por medio de la Secretaria de Movilidad pidió al gremio del transporte público se regularice la prestación del servicio caso contrario iniciará los “procesos administrativos sancionadores de suspensión o revocatoria” otorgados por el Distrito Metropolitano de Quito (Comercio, 2019).

El 19 de abril de 2021, en la ciudad de Guayaquil las operadoras de transporte público dejan sin servicio a la ciudadanía. Pedían revisión de la tarifa de transporte (Universo, 2021). El 21 de mayo de mayo de 2021 en la ciudad de Guayaquil, los transportistas paralizaron del transporte público urbano desde el mediodía, esta medida como reclamo de incrementar la tarifa del precio del pasaje y alza de los valores de los combustibles (Universo, 2021). El 10 de noviembre de 2021, la Federación de Transportistas Urbanos de la Provincia del Guayas continuaba con el segundo día de paralizaciones parciales, ellos requerían se realice un estudio técnico que defina el nuevo valor del pasaje (García, 2019).

Como se denota, la problemática de las paralizaciones del servicio del transporte público en las ciudades de Quito y Guayaquil son similares, de igual forma este servicio es prestado por las operadoras privadas de transporte, habilitadas mediante el contrato de operación. Cabe resaltar que, cuando ocurren paralizaciones, las autoridades manifiestan públicamente que van a proceder con las medidas y sanciones administrativas respectivas.

Por ejemplo, desde la secretaría de movilidad del Municipio Metropolitano de Quito relacionado a las paralizaciones manifestaron que administrativamente corresponden mostrar las pruebas pertinentes de cargo de los denunciantes y de descargo por parte de los denunciados, “es un mini juicio, hoy se iniciaron estos procesos administrativos sancionatorios que se encuentran en las facultades de la Secretaría de Movilidad.” (Salazar, 2021). No obstante, de las investigaciones realizadas no existen procesos administrativos sancionatorios ejecutados.

La ciudad de Cuenca centro de análisis, no escapa de esta problemática, la historia no es diferente, se han realizado varias paralizaciones entre ellas se puede resaltar: El 02 de octubre de 2019, el servicio de transporte público urbano paralizó el servicio de manera total, esta medida fue dada en protesta a las medidas económicas impuestas por el presidente de turno (Castillo, 2019). El 23 de agosto de 2021 los dueños de los buses, realizaron una marcha en protesta, declararon que de manera progresiva irán suspendiendo el servicio si no son oídos por las autoridades. Varios buses no prestaron el servicio permaneciendo estacionados en las calles (El Comercio, 2021). El 26 de octubre de 2021 la ciudad de Cuenca no tuvo servicio de transporte público, por varias horas en la mañana, las operadoras paralizaron el servicio de manera momentánea (Mercurio, 2021).

El 27 de octubre de 2021, ante el segundo día de la paralización parcial del servicio de transporte público, el alcalde de Cuenca declaró que se iniciará los procesos legales y administrativos. Las operadoras de transporte argumentaban que las circunstancias económicas por las que viven y por la ausencia de acuerdos con la administración municipal para que se dé el alza de la tarifa del pasaje (Universo, 2021). El 29 de octubre de 2021, se mantiene por cuarto día gran parte de los buses de transporte urbano, no prestó el servicio durante la mañana, esa noticia es anunciada a través del medio de prensa radial La Voz del Tomebama, los representantes del gremio de transporte alegan que el GAD Municipal no autoriza el alza de pasaje, no obstante la suspensión de un servicio público es considerado un delito, aún no hay sanciones, pues las autoridades están siguiendo el debido proceso (Campoverde, 2021).

De ahí que, se percibe las presiones y paralizaciones por parte de las operadoras de transporte son permanentes, mientras que las autoridades no realizan el control para la correcta prestación del servicio del transporte por parte de las operadoras del transporte público. Esto se ha evidenciado en la investigación efectuada, las autoridades “exhortan” a las operadoras de transporte a normalizar el servicio del transporte público.

De hecho, el artículo 313 de la CRE reza que “El estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia.” (Constituyente, 2008). Esto, de acuerdo con la LOTTTSV, artículo 55 manifiesta que “El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.” (Ecuador, 2021).

## **Los Contratos de Operación versus las paralizaciones del servicio del transporte público**

En la ciudad de Cuenca el servicio de transporte público, es brindado por 475 unidades, agrupadas en 7 operadoras de transporte legalmente habilitadas por medio de un contrato de operación, como lo establece el artículo 76 de la LOTTTSV (Ecuador, 2021), documento a través del cual el Estado confiere la potestad a la operadora para que preste el servicio a través del uso de rutas, frecuencias en las vías públicas, cuyo procedimiento se encuentra establecido en el artículo 76 y 77 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en adelante RGLOTTTSV (Ecuador, 2017).

Los citado artículo 76 describe los requisitos mínimos que debe contener el contrato de operación entre ellos: nombres completos de los comparecientes, detalle del servicio a prestar constando la cobertura, rutas y frecuencias a prestar; los derechos y las obligaciones de las partes; las sanciones que deberán ejecutarse en caso de que se incumpla el contrato; vigencia del mismo; facultad del estado de que mediante la resolución respectiva pueda terminar el contrato, cuando la prestación del servicio no esté acorde a las cláusulas.

En lo que corresponde al artículo 77, razón medular de esta investigación, establece “En el contrato de operación de servicios de transporte público terrestre se establecerá la prohibición de paralizar dichos servicios. El incumplimiento de la disposición citada, será causal de terminación del contrato de operación, salvo que se trate de disposición de la autoridad, caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobado.”

Bajo ese contexto, el servicio público debe ser prestado de manera continua sin interrupciones o paralizaciones, que según el Diccionario de la Real Academia Española la palabra paralización se encuentra definida como: “Detener, entorpecer, impedir la acción y movimiento de algo.” (Española, 2021).

En lo que refiere a los 7 contratos de operación vigentes en el cantón Cuenca se aprecia que consta la cláusula prohibiciones de las partes, a la operadora le está prohibido: “Paralizar el servicio de transporte terrestre público que prestan, el incumplimiento de dicha obligación será causal de terminación del contrato de operación, salvo se trate de disposición del GAD Cuenca/EMOV EP, caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobado.” (EMOV, 2019).

De forma semejante, el documento en análisis establece la revocatoria del título habilitante, en la EMOV EP, podrá dar por terminado la facultad a la operadora de prestar el servicio de transporte, sin derecho a que se le indemnice o se reconozca ningún derecho, por varias causas entre ellas por la paralización injustificada, ilegítima o ilegal de la operación del servicio de transporte terrestre público intracantonal, a excepción de que sea por disposición de la autoridad, caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobada (EMOV, 2019). Igualmente, en este contrato se establece el procedimiento para el trámite de revocatoria de contrato.

En ese marco, la naturaleza jurídica de los contratos de operación se hallan enmarcados en las revocatorias de dichos actos, puesto que de por medio está la prestación del servicio del transporte público. Por lo tanto, en el momento que la actividad es llevada cabo por

el particular, involucra intereses que superan los personales y circundan derechos de la colectividad, mediante los cuales están de por medio un interés público, consecuentemente es obligación del Estado a más de garantizar de que la prestación del servicio sea eficiente so pena de la revocatoria del contrato de operación sino también de sancionarlo pecuniariamente. Cabe subrayar que, con ello no se intenta excluir el derecho que el Estado concede al privado para operar el servicio de transporte público. Además se debe tener en cuenta que el contrato de operación es precario y por una duración de 10 años (Ecuador, 2017). Por ende el Estado tiene la potestad de control y en su defecto revocar el mismo a través del debido proceso.

Por otro lado, en el caso que nos ocupa el Código Orgánico Administrativo en adelante COA vigente desde el año desde el 9 de julio de 2018 (Ecuador, 2017), Kenia Núñez Torres (2019) menciona que fue elaborado con el fin de compendiar, aunar los procedimientos en sede administrativa; la finalidad, para muchos es vista de buena manera ya que contribuye a la seguridad jurídica de los administrados e igualdad de razonamientos respecto de las etapas y principios aplicados. Respecto a la caducidad de la potestad sancionadora, el artículo 179 del COA (Ecuador, 2017) dispone que una vez iniciada las actuaciones previas sobre algún asunto determinado, la decisión de inicio del procedimiento administrativo se notificará a la persona interesada en el plazo de seis meses contados desde el acto administrativo con el que se ordenan las actuaciones previas, a cuyo término caduca el ejercicio de la potestad pública sancionadora, determinadora o cualquier otra, de carácter gravoso.

Es importante mencionar que, la administración pública con el propósito de poder cumplir con sus objetivos, mediante la función administrativa declara su voluntad de diferentes maneras, siendo uno de ellos, el contrato administrativo, definido en el artículo 125 del COA, como el “Es el acuerdo de voluntades productor de efectos jurídicos, entre dos o más sujetos de derecho, de los cuales uno ejerce una función administrativa. Los contratos administrativos se rigen por el ordenamiento jurídico específico en la materia.” (Ecuador, 2017).

Es efecto, Juan Cassagne (2005), sostiene que el contrato administrativo es un acuerdo de voluntades, en el que uno de los intervinientes dentro de la relación contractual, obligatoriamente deberá ser una entidad pública o una persona que actúe en ejercicio de la función administrativa, y; por otro lado, una persona natural o jurídica que muchas veces es privada, quien buscará una contraprestación económica a cambio de la ejecución del contrato. Siendo el contrato administrativo la especie y de estos se desglosan varias clases de contratos y de toda naturaleza, como por ejemplo el contrato de operación que se encuentra establecido en el RGLOTTTSV.

Asimismo, la caducidad del ejercicio de la potestad sancionadora se encuentra determinada en el artículo 244 del COA (Ecuador, 2017) establece que la potestad sancionadora de la administración caduca cuando ésta no ha concluido el procedimiento administrativo sancionador en el plazo dispuesto por este Código. Ante ello es importante revisar el artículo 245, el cual señala el plazo para la prescripción según el tipo de infracciones según su tipo; así pues, un año para las infracciones leves; tres años para las infracciones graves y a los cinco años para las infracciones muy graves.

Según Andrés Moreta (2020), al hablar de la caducidad de la potestad sancionadora señala: “[...] la caducidad puede ocasionar la pérdida de un derecho o también puede ocasionar la pérdida de la potestad del Estado, que generalmente es la sancionadora. [...]”. Así la caducidad opera ipso iure. El único requisito es el paso del tiempo.” En este aspecto, la caducidad origina que la Administración pública pierda la potestad sancionaría, en el caso que nos ocupa el GAD Municipal de acuerdo a la información proporcionada la EMOV EP han existido paralizaciones del transporte público en el mes de octubre el 26,27,28,29,30 y el 1, 2 y 3 de noviembre de 2021.

El procedimiento administrativo se encuentra determinado en el artículo 250 del COA (Ecuador, 2017), este puede ser iniciado de oficio o a petición de parte a originada por presentación de alguna denuncia, el inicio se formaliza con la emisión del acto administrativo dictado por el órgano instructor. Citado acto de inicio, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 251 del COA (Ecuador, 2017), deberá abarcar los datos de identificación del presuntamente responsable, la relación de los hechos que lo motivan iniciar el trámite, su justificación y las sanciones que pudiesen pertenecer a los hechos que establece la infracción administrativa, pormenor de los informes o documentos que se consideran imprescindibles para probar que se ha incurrido en la infracción, el órgano competente, entre otros.

## Material y Métodos

En el presente trabajo de investigación, se aplicó la metodología de carácter descriptivo, de tipo mixto, es decir de enfoque cualitativo y cuantitativo, que instituyen especímenes de la investigación científica, ya que los dos emplean técnicas minuciosas, ordenadas y reales; usa las fortalezas de ambos tipos de investigación. (R. Hernandez, 2010). Se recabó información variada, que permitieron medir la información recogida y dilucidar metódicamente las características de la problemática presentada. (R. Hernandez, 2004). Se utilizó el método inductivo-deductivo, que va de razonamientos particulares para llegar a conclusiones generales y viceversa (Dávila, 2006). Por último se empleó el método histórico-lógico, fundamentado en el estudio del objeto en su historia, que revelen conexiones que conduzcan a hallar las evidencias que respalden lo fundamentado en la línea de tiempo de la problemática, de modo cronológico (Rivero, 2008).

### Universo de estudio y tratamiento maestral

El Universo del estudio, fue la totalidad de los contratos administrativos de operación del transporte urbano intracantonal vigentes en el cantón Cuenca y la totalidad de los expedientes sancionatorios por paralizar el servicio de transporte urbano intracantonal hasta el 2021.

### Tratamiento estadístico de la información

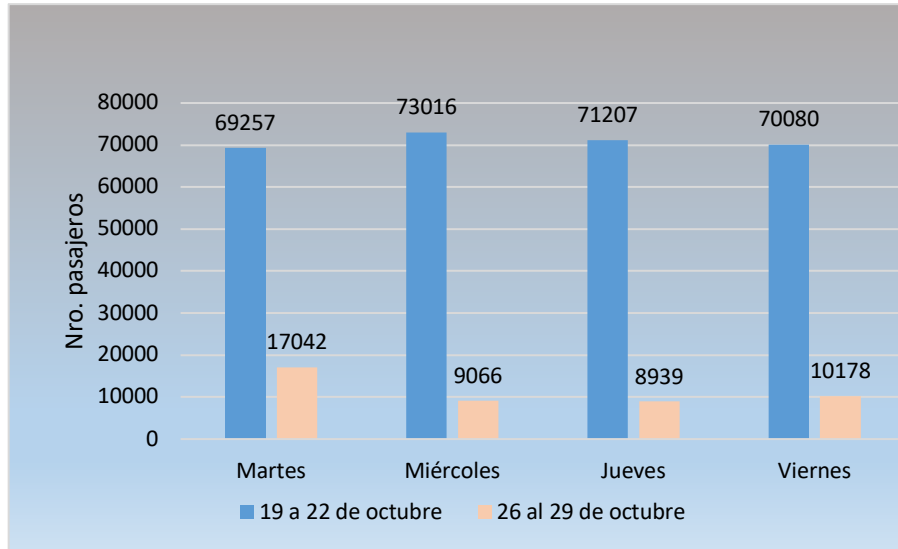
Para la obtención de datos se realizó una investigación documental, esto es en base a los contratos de operación y expedientes sancionatorios que reposan en la EMOV EP; para su tabulación y representación gráfica se utilizó el programa Microsoft Excel.

## Resultados

A continuación se muestran las tablas 1 y 2 con los resultados obtenidos, según las diferentes variables establecidas.

**Tabla 1**

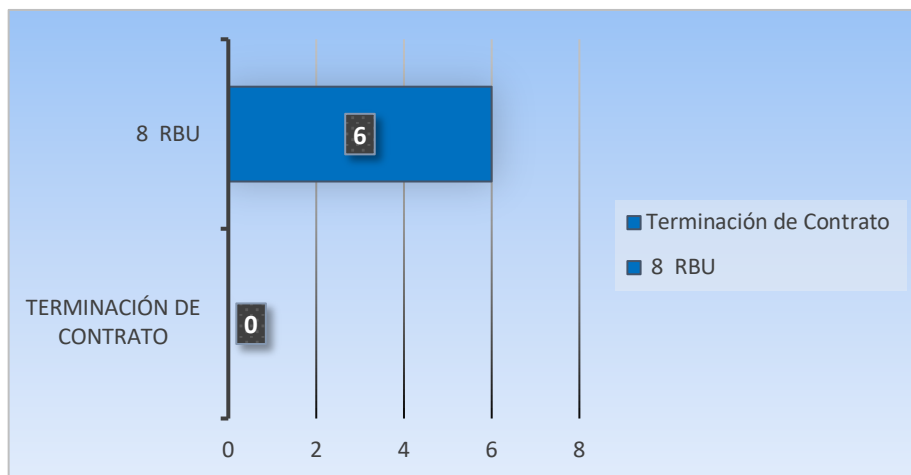
*Variación de validaciones (pasajes)*



**Fuente:** Archivos de la DGM. **Elaborado:** Elaboración propia

**Tabla 2**

*Sanciones administrativas por paralización del transporte público de pasajeros*



**Fuente:** Archivos de la EMOV EP. **Elaborado:** Elaboración propia.

Como resultado, se aprecia una notable caída en la utilización del servicio de transporte público de pasajeros, se visualiza una comparación de la prestación del servicio de días normal, frente a los días que no se prestó el servicio, evidenciando los problemas que generaron en las actividades cotidianas de la ciudadanía usuaria del transporte, sin poder trasladarse a diferentes puntos de origen destino, como lugares de trabajo, educación, salud, entre otros.

En lo que concierne a las sanciones, se reconoce que, por primera vez el GAD Municipal del cantón Cuenca, sanciona a las operadoras de transporte público por interrumpir o suspender la prestación del servicio público. De los seis expedientes sancionados por la paralización del transporte público, en todos se aplica la sanción pecuniaria, más no, la terminación de contrato implicando revocatoria del permiso de operación.

Por otro lado, del análisis realizado se constata que los procesos no fueron llevados a cabo acorde con el principio de eficiencia, puesto que la infracción de paralización del servicio público, ocurrió en los días 26, 27, 28, y 29 de octubre de 2021, y, solo después de tres meses, enero 26 de 2022 se da por iniciado el procedimiento administrativo sancionador. Terminando con la notificación de la resolución en junio de 2022. Así pues, el proceso administrativo sancionador tuvo una duración de nueve meses.

En lo que atañe a la competencia, la EMOV EP es competente para imponer las sanciones administrativas, por violaciones e incumplimientos a las ordenanzas y reglamentos relativos a la prestación de sus servicios, de conformidad con la Ley y, a través de la función instructora y resolutoria.

En cuanto al objeto, el contenido del acto administrativo, fue el determinar si la operadora de transporte incurrió en la infracción administrativa de interrumpir o suspender la prestación del servicio de transporte público. En lo concerniente a la voluntad, la administración expresó su actuación a través del ordenamiento jurídico vigente. En lo tocante al procedimiento, se cumplieron las tres fases y una previa al inicio de éste. Se llevaron a cabo las etapas y procedimiento conforme la Ley; sin embargo, se observa que el infractor se pronunció aduciendo que, no fue notificado con la apertura de la prueba, por lo que el órgano instructor, subsanó notificando con la providencia de apertura de la prueba, garantizando los derechos de los administrados y no genere la nulidad.

Sobre la motivación, se enuncia norma jurídica y principios jurídicos, califica los hechos relevantes, que constan como evidencia en el expediente administrativo, siendo la paralización del transporte público, se relaciona a los antecedentes de hecho, tiene coherencia y pertinencia con la explicación de la pertinencia del norma citada, sin embargo, la motivación debía ir más allá y centrarse en el servicio público, el cual es un servicio que no puede ser interrumpido debe ser continuo.

## Discusión

En el sobrevenir de la investigación se ha avizorado que en el Ecuador existe la normativa legal, en lo que refiere al servicio del transporte público de pasajeros, su correcta prestación, regido a través un contrato de operación, celebrado entre las partes bajo la LOTTTSV y su Reglamento. No obstante, en la realidad cuencana, no se ha aplicado la



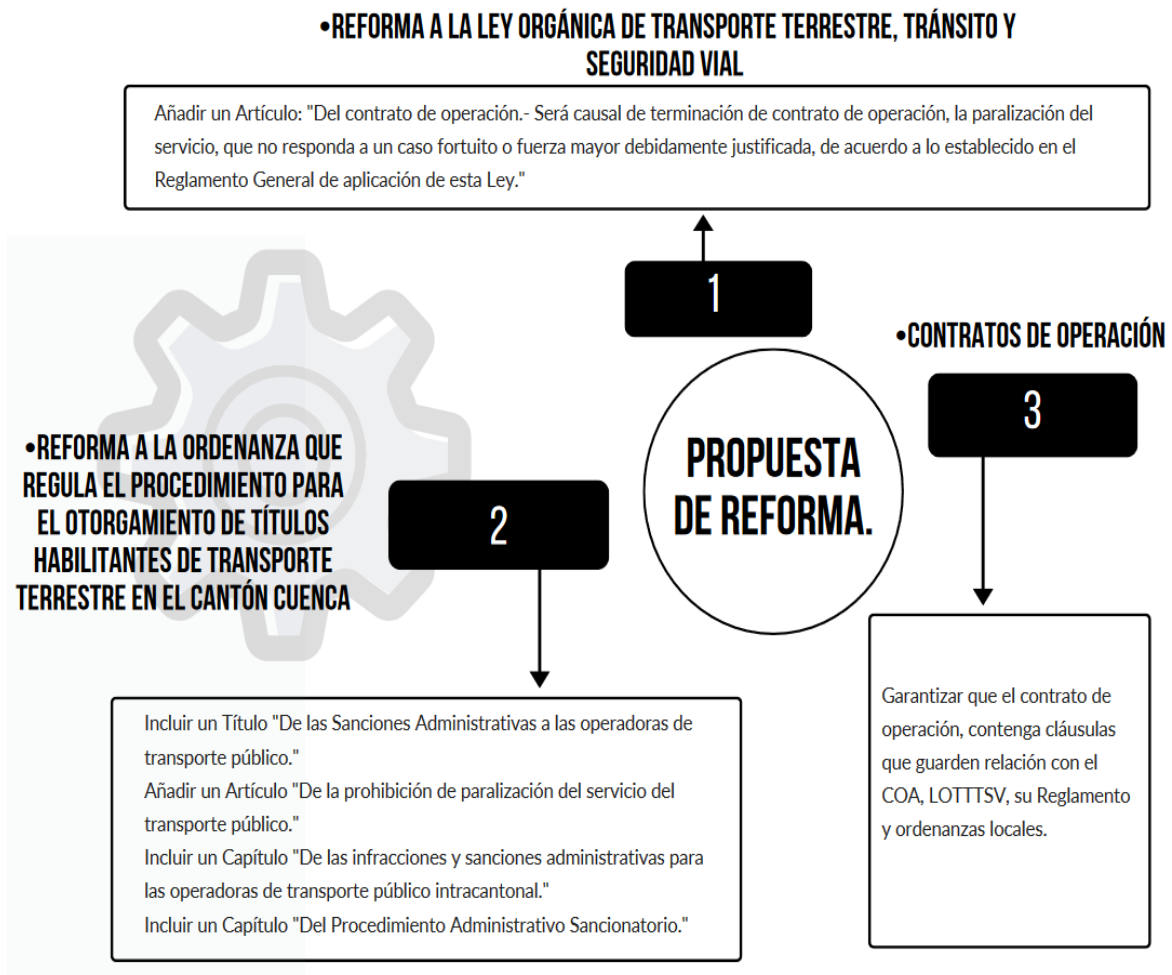
facultad sancionadora en las paralizaciones del transporte público, incumplimiento de conocimiento público. ¿Cuál es la razón? No realización del control, fiscalización de la correcta prestación del servicio de transporte público y justa aplicación del procedimiento sancionador establecido en el contrato de operación por paralización del transporte público.

Como aporte al presente trabajo, se considera de suma importancia la necesidad de añadir un artículo a la de la LOTTTSV en la que se prohíba la paralización del servicio de transporte público, esto obedece a la necesidad de precautelar la continuidad del servicio público, puesto que por mandato constitucional está prohibido paralizar un servicio público, entre estos el transporte público, el RGLOTTTSV determina la prohibición de la paralización siendo su causal la terminación del contrato y el proceso de sanción consta en el contrato de operación. Puesto que la aplicación de una sanción pecuniaria a la suspensión o interrupción del servicio de transporte, no resarce los problemas ocasionados en la ciudadanía. Siendo responsable el estado de los daños y perjuicios ocasionados, por lo que se debería mantener esta sanción administrativa.

El planteamiento abarca lo siguiente:

1. Reformar la LOTTTSV, en la que se añada un Artículo, Del contrato de operación.- Será causal de terminación de contrato de operación, la paralización del servicio, que no responda a un caso fortuito o fuerza mayor debidamente justificada, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento General de aplicación a esta Ley.
2. Reformar la Ordenanza que regula el procedimiento para el otorgamiento de Títulos Habilitantes de transporte terrestre en el cantón Cuenca, e Incluir un Título De las Sanciones Administrativas a las operadoras de transporte público. Añadir un Artículo: De la prohibición de la paralización del transporte público. Incluir un Capítulo: De las infracciones y sanciones administrativas para las operadoras de transporte público intracantonal. Incluir un Capítulo: Del Procedimiento Administrativo Sancionatorio.
3. Garantizar que el contrato de operación, contenga cláusulas que guarden relación con el COA, LOTTTSV, su Reglamento y ordenanzas locales.

**Figura 1**  
 Matriz de la Propuesta



Fuente: Elaboración propia.

## Conclusiones

El transporte público de pasajeros es un servicio público, mediante el cual el Estado está obligado a garantizar su prestación de manera continua sin interrupciones; derecho que todo ciudadano posee, acceso a un servicio público de calidad y en óptimas condiciones, este se encuentra enmarcado en la CRE, LOTTTSV, su reglamento, y demás normativa. La inquietud surge ¿por qué alrededor de todos estos años, no se han aplicado las sanciones respectivas? Desde un punto de vista muy personal, no han sancionado, por ser un grupo poderoso que tiene influencia política. Sin embargo, esta inaplicabilidad de la facultad sancionadora de la administración pública ante las paralizaciones del servicio del transporte público de pasajeros a lo largo de estos años, han ocasionado pérdidas en los usuarios, creando problemas en sus destinos, como atrasos a sus lugares de trabajo, educación o salud, e incluso ausencias.

Como aporte a la problemática analizada se pone sobre el tapete la realidad de la problemática que generan las operadoras de transporte público al paralizar este servicio, por lo que el Estado debe sancionar este incumplimiento. La administración pública debe actualizar su ordenamiento jurídico, todo ello bajo los principios de responsabilidad, proporcionalidad, juridicidad e igualdad, tipicidad, control, racionalidad; se determine claramente, las sanciones, y su procedimiento en caso de paralizaciones de transporte público, considerando que la paralización del transporte público sin una justificación de fuerza mayor o caso fortuito, es causal de terminación del contrato, consecuentemente revocatoria del contrato de operación. Y de esta manera evitar las interpretaciones como la racionalización del servicio y no como su verdadero significado que es paralizar el servicio.

### Referencias Bibliográficas

- Acción Pública de Inconstitucionalidad, [Sentencia No. 003-14-SIN-CC CASOS Nos. 0014-13-IN, 0023-13-IN y 0028-13-IN, acumulados] (Corte Constitucional del Ecuador 02 de 10 de 2014).
- Alcubilla, M. M. (1870). *Diccionario de la administración española peninsular y ultramarina*. Madrid: Imprenta de la V. e hijos de D. a. Peñuelas.
- Bielsa, R. (1964). *Derecho Administrativo*. Buenos Aires: La Ley .
- Campoverde, J. P. (29 de 10 de 2021). Radio La Voz del Tomebamba. *Cuenca cumple cuarto día de suspensión del servicio de transporte público*. Cuenca, Azuay, Ecuador. Obtenido de <https://www.lavozdeltomebamba.com/2021/10/29/cuenca-cumple-cuarto-dia-de-suspension-del-servicio-de-transporte-publico/>
- Cassagne, J. (2005). *El contrato administrativo: Conceptos y diferencias con los contratos civiles*. Buenos Aires : Abeledo-Perrot.
- Castillo, L. (03 de 10 de 2019). Paralización total del transporte en Cuenca. *El Comercio* . Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador/paralizacion-transporte-cuenca-protestas-combustibles.html>
- Castillo, L. (23 de 08 de 2021). *El Comercio*. *Transportistas urbanos de Cuenca reclaman el incremento del pasaje*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador/transportistas-cuenca-incremento-pasaje-municipio.html>
- Comercio, E. (03 de 10 de 2019). Gremio de cooperativas de transporte público dice que el paro continúa. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/paro-cooperativas-transporte-continua-ecuador.html>
- Comercio, E. (04 de 10 de 2019). Municipio exhorta a operadoras de transporte público a normalizar sus actividades; advierte de suspensión o revocatoria de contratos. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito/municipio-normalizacion-transporte-sanciones-paralizacion.html>
- Constituyente, A. N. (1998). *Constitución Política de la República del Ecuador*. Riobamba.
- Constituyente, A. N. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristí: Registro Oficial 449 de 20-oct-2008. Última modificación: 13-jul-2011.

- Dávila, G. N. (2006). *El razonamiento inductivo y deductivo dentro del proceso investigativo en ciencias experimentales y sociales*. Venezuela: Laurus.
- Duguit, L. (1926). *Manual de derecho constitucional*. Madrid: Librería Española y Extranjera.
- Ecuador, A. N. (2014). *Código Integral Penal*. Quito: Registro Oficial Suplemento 180 de 10-feb.-2014. Última modificación: 17-feb.-2021.
- Ecuador, A. N. (2017). *Código Orgánico Administrativo*. Quito: Registro Oficial Suplemento 31 de 07-jul.-2017.
- Ecuador, A. N. (2017). *Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Quito: Registro Oficial Suplemento 731 de 25-jun.-2012 Última modificación: 13-sep.-2017.
- Ecuador, A. N. (2021). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Quito: Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago.-2008 Última modificación: 10-ago.-2021.
- EMOV, E. (22 de 10 de 2019). Resolución del Título Habilitante Nro. 028-EMOV EP-THIU-2019 a Favor de la Compañía Uncometro S.A.,. Cuenca.
- EP - Acción Extraordinaria de Protección, Sentencia N.º 303-15-SEP-CC (Corte Constitucional del Ecuador 16 de 09 de 2015).
- Española, R. A. (11 de 12 de 2021). *Diccionario de la Lengua Española*. Recuperado el 11 de 12 de 2021, de <https://dle.rae.es/paralizar>
- Falla, F. G. (1952). *Sobre el derecho administrativo y sus ideas cardinales*. CEPC - Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.
- Flórez, F. C. (1998). *El significado de la constitución en la actualidad*. México: Universidad Autónoma de México.
- García, A. (10 de 11 de 2019). Transporte urbano continuará con paralización parcial en Guayaquil. *El Comercio*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador/transporte-urbano-paralizacion-parcial-guayaquil.html>
- Gil, J. L. (2015). Un meeting point de los ordenamientos jurídicos sobre la contratación pública. *Revista de Administración Pública*.
- Gordillo, A. (2012). *Tratado de derecho administrativo*. Buenos Aires: Fundación de Derecho Administrativo.
- Guallasamin, R. B. (2017). *Documento Técnico Módulo de Información Ambiental en Hogares*. Quito. Obtenido de [https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Encuestas\\_Ambientales/Hogares/Hogares\\_2017/DOC\\_TEC\\_MOD\\_AMBIENTAL\\_ENEMDU%202017.pdf](https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Encuestas_Ambientales/Hogares/Hogares_2017/DOC_TEC_MOD_AMBIENTAL_ENEMDU%202017.pdf)
- INREDH, C. D. (03 de 10 de 2019). *Humanos, INREDH Fundación Regional de Asesoría en Derechos*. Obtenido de Humanos, INREDH Fundación Regional de Asesoría en Derechos: <https://inredh.org/la-protesta-social-es-legitima/>
- Le Cuang M., C. N. (s.f.). *Octubre y el derecho a la resistencia. Revuelta popular y neoliberalismo autoritario en Ecuador*. (F. R. Gallegos, Ed.) Buenos Aires, Argentina: CLACSO. Obtenido de <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20200519040510/Ecuador.pdf>
- Mercurio, E. (26 de 10 de 2021). Buses urbanos de Cuenca paralizaron el servicio durante tres horas. *El Mercurio*. Recuperado el 20 de 04 de 2022, de <https://elmercurio.com.ec/2021/10/26/buses-urbanos-cuenca-paralizan-servicio/>
- Moreta, A. (2020). *COA Procedimiento Administrativo Sancionador*. Quito: Tendencia Legal.

- Nacional, A. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi.
- Nacional, A. (2017). *Código Orgánico Administrativo*. Quito.
- Pazmiño, L. B. (10 de 05 de 2021). Paro de transportistas empezó hoy, 10 de mayo; servicios que funcionan sufren aglomeraciones. *GK*. Recuperado el 12 de 12 de 2021, de <https://gk.city/2021/05/10/paro-transportistas-quito-aglomeraciones/>
- Pérez, E. (2008). *Derecho Administrativo*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Pielow, J.-C. (2004). Servicio público en Francia y ‘daseinsvorsorge’ en alemania: convergencia de los objetivos diversidad de los medios. *Revista de Derecho Administrativo Económico*, 21.
- PMEP, E. d. (2015). *PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS 2015-2025*. Cuenca .
- Primicias. (11 de 05 de 2021). *Transportistas mantendrán la paralización del servicio el martes 11 de mayo*. Recuperado el 11 de 12 de 2021, de <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/transportistas-paro-servicio-diesel-rutas/>
- R. Hernandez, R. F. (2004). *Metodología de la Investigación*. México: McGraw Hill.
- R. Hernandez, R. F. (2010). *Metodología de la Investigación* . México DF: Mc Graw Hill.
- Rivero, D. B. (2008). *Introducción a la Metodología de la Investigación*. Shalom.
- Rodriguez, L. (2011). *Derecho Administrativo General y colombiano*. Bogotá: Temis S.A.
- Rotondo, F. (2015). Derechos Fundamentales y Derecho Admnsitrativo. *Revista de Derecho Público*, 88-102.
- Ruiz, J. F. (2016). *El Servicio Público*. México : Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Jurídicas, Ciudad de la Investigación en Humanidades.
- Salazar, A. (11 de 05 de 2021). El 64% de las unidades no brindan servicio de transporte en Quito desde el lunes; los usuarios siguen con problemas para llegar a sus destinos. *El Universo*. Recuperado el 13 de 04 de 2022, de <https://www.eluniverso.com/noticias/ecuador/el-64-de-las-unidades-no-brindan-servicio-de-transporte-en-quito-desde-el-lunes-los-usuarios-siguen-con-problemas-para-llegar-a-sus-destinos-nota/>
- Salomoni, J. L. (1996). *Régimen de los bienes públicos en las concesiones o licencias de servicios públicos (el caso de Buenos Aires)* : Ed. Ciencias de la Administración .
- Salomoni, J. L. (1999). *Teoría del servicio público*. Buenos Aires: Villela.
- Santamarina, R. Á. (2012). *Evolución de los derechos fundamentales en el constitucionalismo*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar .
- Torres, K. N. (2019). La evolución del procedimiento administrativo y el COA en el Ecuador. *Revista San Gregorio*, 157. Obtenido de <http://scielo.senescyt.gob.ec/pdf/rsan/n33/2528-7907-rsan-33-00149.pdf>
- Torres, L. P. (28 de 11 de 2019). *Made for minds*. Obtenido de Made for minds: <https://www.dw.com/es/cronolog%C3%ADa-del-paro-en-ecuador-y-lo-que-vino-despu%C3%A9s/a-51456988>
- Transporte, J. d. (2007). El Transporte público.
- Universo, E. (21 de 05 de 2021). Choferes de transporte público de Guayaquil paralizan sus actividades desde el mediodía de este viernes 21. *El Universo*. Recuperado el 11 de 12 de 2021, de <https://www.eluniverso.com/guayaquil/comunidad/choferes-de-transporte->

publico-paralizan-sus-actividades-en-guayaquil-desde-el-miércoles-de-este-viernes-21-nota/

Universo, E. (28 de 10 de 2021). Cuenca cumple tercer día de suspensión parcial del servicio de transporte público. *El Universo*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/ecuador/cuenca-cumple-tercer-dia-de-suspension-parcial-del-servicio-de-transporte-publico-nota/#:~:text=Ecuador,Cuenca%20cumple%20tercer%20d%C3%ADa%20de%20suspensi%C3%B3n%20parcial%20del%20servicio%20de,%3A00%20a%2012%20>

Universo, E. (27 de 10 de 2021). El Universo. *Alcalde de Cuenca anuncia el inicio de acciones por suspensión del servicio de transporte urbano*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/ecuador/alcalde-de-cuenca-anuncia-el-inicio-de-acciones-por-suspension-del-servicio>

Universo, E. (19 de 04 de 2021). Paro de transporte público de pasajeros afecta la movilidad en varias localidades de Ecuador. Recuperado el 10 de 12 de 2021, de <https://www.eluniverso.com/noticias/ecuador/paro-de-transporte-publico-de-pasajeros-afecta-la-movilidad-en-varias-localidades-de-ecuador-nota/>

Varela, F. A. (2021). Servicios públicos en Ecuador: tensiones teóricas entre estatismo, liberalismo y supremacía constitucional. *Revista de políticas y problemas políticos Estado&Comunes*, 6.

**Conflicto de intereses:**

Los autores declaran que no existe conflicto de interés posible.

**Financiamiento:**

No existió asistencia financiera de partes externas al presente artículo.

**Agradecimiento:**

N/A

**Nota:**

El artículo no es producto de una publicación anterior, tesis, proyecto, etc.