

190 pag.

Universidad Tecnológica Particular de Loja  
BIBLIOTECA GENERAL

1280

Recibido el 97-05-08

Valor \$ 200=

Nº Clasificación 1997 C219 E116

< ECUADOR > < LOJA >  
< TRANSPORTE URBANO >  
< SALARIOS >

331  
Transporte urbano  
Loja  
Salario mínimo vital

331.21  
331

380 x 77 W



**Universidad Técnica Particular de Loja**

**FACULTAD DE ECONOMIA**

**“EVOLUCION DEL TRANSPORTE URBANO DE LA CIUDAD DE LOJA  
Y SU INCIDENCIA EN EL SALARIO MINIMO VITAL 1996”**

**TESIS PREVIA A LA OBTENCION  
DEL TITULO DE ECONOMISTA.**

**Autor:**

**LUCIO ADALBERTO CANDO JUMBO**

**Director:**

**RODRIGO ESTRELLA TORRES**

**LOJA - ECUADOR**

**Año: 1997**



*Esta versión digital, ha sido acreditada bajo la licencia Creative Commons 4.0, CC BY-NY-SA: Reconocimiento-No comercial-Compartir igual; la cual permite copiar, distribuir y comunicar públicamente la obra, mientras se reconozca la autoría original, no se utilice con fines comerciales y se permiten obras derivadas, siempre que mantenga la misma licencia al ser divulgada. <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>*

*Septiembre, 2017*

Eco. Rodrigo Estrella Torres, profesor de la  
Universidad Técnica Particular de Loja y Director  
de Tesis:

**CERTIFICA:**

Haber dirigido, revisado y corregido  
prolijamente el Tema de Investigación que  
versa sobre: "LA EVOLUCION DEL  
SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO  
EN LA CIUDAD DE LOJA Y SU  
INCIDENCIA EN EL SALARIO MINIMO  
VITAL". Por lo cual autorizo su presentación  
para el estudio respectivo e informe del  
Tribunal de Grado.

Loja, 09 de Diciembre de 1.996



Eco. Rodrigo Estrella Torres  
DIRECTOR DE TESIS.

## **AUTORIA**

**"Las ideas y opiniones vertidas en el presente  
trabajo son de exclusiva responsabilidad del autor".**

## **DEDICATORIA**

**"A mis Padres razón de ser de mi existencia, hermanos quienes con su entrega, sacrificio y desvelo cotidiano me han apoyado hasta culminar este importante episodio de mi vida".**

## AGRADECIMIENTO

A Dios.....

- A la Universidad Técnica Particular de Loja por que en sus aulas he encontrado la savia que alimenta, que enriquece el espíritu y ha formado mi personalidad.
  
- A todos mis profesores de la Facultad de Economía, quienes me brindaron sus conocimientos y experiencias y cuya labor constante y silenciosa encendió en mi mente la llama del saber.
  
- A mi Director de Tesis Eco. Rodrigo Estrella por su importante apoyo y dirección para la realización del presente estudio.
  
- A mis compañeros y amigos especialmente en la persona del Eco. Washington Espinoza Rogel quienes me brindaron su ayuda para cumplir mis objetivos.
  
- Y a todas las personas que de una u otra manera me prestaron su valiosa ayuda para culminar el presente trabajo.

## INTRODUCCION

El transporte, tanto como actividad económica y de servicio registra una singular importancia en la vida de los pueblos. Su evolución va conjuntamente con el desarrollo socioeconómico y tecnológico constituyendo uno de los pilares fundamentales. Por esta razón, conocer la estructura del transporte su funcionamiento y sus resultados como actividad económica referidos, es de vital importancia para la estructura general de la economía del País.

En las ciudades modernas el servicio del transporte urbano se constituye en un servicio básico, para la movilización de las personas de un lugar a otro dentro del área urbana. A través del tiempo, la tarifa del transporte urbano ha sido objeto de conflictos entre los transportistas y los usuarios, básicamente porque tienen efectos directos en las condiciones de vida, los incrementos de las tarifas del transporte urbano se han ejecutado sin realizar un previo estudio técnico de los costos de operación imperando el criterio político y las presiones de los transportistas sin que ello haya significado un mejoramiento cualitativo del servicio.



Por otra parte, el Salario Mínimo Vital y sus beneficios complementarios, en teoría, se los ha establecido para satisfacer las necesidades básicas del trabajador (vestuario, alimentación, educación, etc.) sin embargo la crisis económica y el paulatino crecimiento de los costos del nivel de vida han hecho que este sea insuficiente para que una familia pueda vivir dignamente. En nuestro país los reajustes salariales se los realiza semestralmente, pero en la práctica han obedecido más a presiones sociales o de índole política lo que hace extremadamente difícil diseñar y llevar adelante una política salarial determinada.

El costo del transporte urbano representa un importante porcentaje en relación al Salario Mínimo Vital vigente, y es conocido también que, las tarifas por este concepto han crecido más aceleradamente que los reajustes salariales; de ahí que, inciden directamente en la economía familiar especialmente de aquellas familias de medianos y bajos ingresos.

El presente trabajo de investigación está orientado a proporcionar el marco referencial, que posibilite a una mayor comprensión del transporte urbano del País en general y de la ciudad de Loja en particular, en sus aspectos institucionales coyunturales y estructurales, su operatividad y desarrollo. Complementariamente, se presenta una evolución histórica del Salario Mínimo Vital sus aspectos institucionales,

y una relación entre el costo de las tarifas del costo del transporte urbano su incidencia en la economía familiar y calidad del servicio brindado a los usuarios.

El estudio profundiza en la realidad social y económica de nuestra ciudad, tomando como elementos de estudio el servicio de transportación urbana y la economía particular de los estratos de la población de medianos y bajos ingresos, que son los usuarios permanentes de este servicio; del análisis de la información obtenida y luego de haber aplicado conceptos y lineamientos teóricos se formulan las siguientes conclusiones y recomendaciones.

Este modesto trabajo de investigación contribuye a ampliar el acervo bibliográfico hasta ahora limitado, de un aspecto que, incide profundamente en el desarrollo socio-económico de la gran mayoría de la población urbana de la ciudad de Loja y del País en general.

## **PRESENTACION DEL PROYECTO DE TESIS**

### **1. TITULO DEL TEMA**

**"LA EVOLUCION DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE LOJA Y SU INCIDENCIA EN EL SALARIO MINIMO VITAL".**

### **2. IDENTIFICACION DEL PROBLEMA**

En una ciudad moderna, la transportación pública es un servicio vital que permite la movilización de las personas de un lugar a otro dentro del casco urbano para el cumplimiento de sus obligaciones particulares en el desarrollo de la sociedad.

Históricamente el costo del transporte urbano ha constituido un elemento de conflicto entre los transportistas y los usuarios, principalmente porque provocan efectos directos en las condiciones de vida de importantes estratos poblacionales; sin que el incremento de las tarifas se haya traducido en un mejoramiento cualitativo del servicio.

Por otro lado, los reajustes salariales y los beneficios complementarios en nuestro país, se han decidido en virtud de una serie de arreglos institucionales que han obedecido más a determinadas coyunturas políticas o a presiones sociales de distinta índole que a estudios sociales serios sobre esta materia.

Es a partir del año 1986 que tanto la tarifa de transporte urbano como el salario mínimo vital acusan incrementos más significativos. En 1986 la tarifa de transporte urbano era de 10 sucres elevándose a 30 sucres en 1989; ello implicó una elevación del 200% en el período 1986-1989. Por su parte el salario mínimo vital en 1986 se fijó en 10 833 sucres, ubicándose en 1989 en 26 167 sucres, lo que equivale a un crecimiento del 141.5% en el mismo período.

En el año de 1990 la tarifa de transporte urbano era de 40 sucres, para 1993 fue de 150 sucres, y en 1996 la tarifa vigente es de 250 sucres, lo que equivale a un incremento del 525% en el período 90-95; el Salario Mínimo Vital Vigente en el mismo período fue de 32.000 en 1990, en el año 1993 fue de 66.000 sucres y para 1996 es de 95000 sucres, equivalente a un incremento en el período de 165.6%. Se observa que los

incrementos en el Salario Mínimo Vital han sido siempre inferiores con relación a la de las tarifas de transporte urbano.

Si se considera que, en su gran mayoría, los usuarios del transporte urbano de la ciudad de Loja, son los estudiantes y desempleados que están en relación de dependencia de los hogares, de los jefes de la familia, realizar dos o más viajes al día ocasiona mayores gastos en transporte, de ahí que cualquier incremento en estas tarifas afecta directamente a la exigua economía de las grandes masas populares: sumase a ello que, la fijación de tarifas para estudiantes casi nunca se ha respetado.

De otra parte, la mayoría de la población de escasos recursos tienen sus viviendas en los barrios periféricos de la ciudad y en menor cantidad en las zonas centrales de la ciudad, debiendo utilizar más de dos buses para llegar a su destino, como son: lugares de trabajo, estudios, negocios, etc. lo que ocasiona pérdida de tiempo y dinero.

### **3. DELIMITACION DEL PROBLEMA**

El presente trabajo de investigación tendrá como área de estudio la ciudad de Loja, cuya extensión longitudinal es de

alrededor 16 Km. y transversalmente de 2 Km. aproximadamente, lo que da una superficie total de 33.6 Km<sup>2</sup> equivalente a 3.36 Has; en esta área urbana viven 94.305 habitantes, según datos del V Censo de Población y IV de Vivienda de 1990.

Para el análisis de los costos del transporte urbano se toma como referencia a las unidades disponibles para este servicio de las Cooperativas "24 de Mayo" y "Cuxibamba" que en totalidad suman 224 vehículos.

Para el análisis comparativo de los parámetros considerados en el tema propuesto, se considera la evolución que han tenido las tarifas de transporte urbano y el salario mínimo vital durante los años comprendidos en el período 1990 y 1995; lo cual permitirá determinar la incidencia social y económica que éstos tienen en los estratos poblacionales urbanos, especialmente de aquellos de bajos y medianos ingresos.

#### **4. OBJETIVOS**

Los objetivos que se pretenden alcanzar con la presente investigación de Tesis son los siguientes:

#### **4.1. OBJETIVOS GENERALES**

4.1.1. Propender a una mejor y mayor comprensión de la realidad socioeconómica de la ciudad de Loja, a través del estudio, del servicio de transportación urbana.

4.1.2. Analizar al sector del transporte urbano en sus aspectos coyunturales y estructurales de manera que permitan obtener una visión global de su operatividad y desarrollo.

#### **4.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS**

4.2.1. Investigar la evolución histórica del Salario Mínimo Vital de nuestro país, y relacionarlo con el incremento y evolución de las tarifas de transporte y sus mecanismos de fijación, durante el período 1986-1996.

**4.2.2. Establecer la influencia del costo del transporte urbano en la economía de los estratos poblacionales de menores ingresos.**

**4.2.3. Determinar la relación entre el costo de las tarifas de transporte urbano y la calidad del servicio brindado a los usuarios.**

## **5. JUSTIFICACION**

El desarrollo del presente tema de investigación se justifica por lo siguiente:

**5.1. Nuestro país es uno de los estados más pequeños y subdesarrollados de América Latina en donde la distribución del ingreso es una de las más inequitativas; según el ILDIS, alrededor de 55 de cada 100 Ecuatorianos están caracterizados como pobres o viven en la línea de la pobreza, en tanto que un número pequeño de grupos económicos concentran lo sustancial de la riqueza del país.**



Entre uno de los múltiples problemas que afectan a la gran mayoría de los ecuatorianos se encuentra el servicio de transporte urbano, si se considera los bajos niveles de ingreso de los grandes estratos poblacionales; el gasto en transporte constituye un egreso representativo en relación al Salario Mínimo Vital, tomando en cuenta que existen otras necesidades prioritarias que hay que satisfacer como son: la alimentación, la vivienda, la educación, el vestuario, etc. Un incremento en las tarifas de transporte urbano, representan un duro golpe a la economía familiar, más aún si en la realidad el Salario Mínimo no crece en igual proporción, y el poder adquisitivo del dinero tiende a disminuir progresivamente.

Por lo expuesto, el presente trabajo de investigación pretende generar nuevos conocimientos e información de una realidad socioeconómica, que afecta a todas las ciudades del país en mayor o menor grado, y en especial a la ciudad de Loja. Es conocido que, se han ejecutado pocos estudios que permitan tener una visión coyuntural y estructural de la realidad en que se desenvuelve un sector tan importante como es el transporte urbano, de ahí la necesidad de profundizar en



nuestra propia realidad y a partir de ella sugerir posibles alternativas que concilien los intereses sociales y económicos de los usuarios y los propietarios de los vehículos.

- 5.2.** El material bibliográfico actualizado y relacionado con el sector de la transportación urbana de nuestra ciudad es muy limitado; por lo tanto, es muy importante ampliar la información sobre esta temática. Desde el punto de vista de la economía, el conocimiento que se pueda obtener de un servicio que incide directamente en la economía familiar de la población, posibilitará incrementar el acervo bibliográfico, de nuestra realidad social y económica.

En función de lo anterior, los aportes que se harán con este tema de tesis, están orientados a cubrir un vacío metodológico y bibliográfico existente hasta ahora en la Facultad de Economía.

- 5.3.** Por sus particulares características, el presente trabajo se basará en dos fuentes de información a saber:

- a) La información bibliográfica disponible en varias bibliotecas de la localidad sobre estudios similares realizados en otras ciudades y países, servirá de referencia y guía para el desarrollo del tema propuesto; y,
  
- b) El acceso a las fuentes directas de la información como son las empresas locales de transporte urbano "24 de Mayo" "Cuxibamba", cuyos directivos o máximos personeros han manifestado su predisposición a entregar los datos que requiera el autor para desarrollar el Proyecto de investigación Académico.

## **6. MARCO TEORICO**

El aspecto fundamental para el progreso y bienestar de un país es la movilización de los bienes y servicios; y de la población de un lugar a otro. En América Latina, en sus grandes ciudades el 60% de los desplazamientos se efectúan en transportes colectivos, de los cuales más del 70% son por motivos escolares y de trabajo.

Se conceptúa al transporte urbano como el movimiento de vehículos, que transportan personas y cosas, cuyo desplazamiento es una consecuencia de las interacciones de establecimientos e individuos. Lógicamente que los factores fundamentales que determinan el movimiento de las personas y cosas, residen en la cantidad y naturaleza de las actividades desarrolladas en la vida cotidiana de la ciudad.

Según información proporcionada por el Consejo Provincial de Tránsito de Loja, la oferta de unidades para el servicio de transporte urbano es como sigue: Cooperativa "24 de Mayo" posee 173 buses. Cooperativa "Cuxibamba" cuenta con 51 unidades y Cooperativa "Urba Express" la cantidad de 12 busetas. De las empresas mencionadas únicamente la última dispone de unidades modernas: las dos restantes cuentan con un parque automotor en el que aproximadamente el 70% de sus unidades tienen de 23 a 30 años de servicio, lo cual constituye un serio peligro para los usuarios.

Los vehículos tienen una capacidad promedio de 35 a 40 pasajeros sentados, empero se observa que conducen hasta 50 y 70 personas apiladas con las consiguientes condiciones de incomodidad.

**El INEC estima que en el año 1995 la ciudad de Loja posee una población de 111.950 habitantes, de cuyo total el 48.85% equivalente a 54.688 personas hacen uso del servicio de transporte urbano.**

**En general, el servicio de transporte urbano de la ciudad de Loja se caracteriza por:**

- a) Parque Automotor Obsoleto**
- b) Irresponsabilidad de los propietarios que no hacen una revisión prolija de los vehículos**
- c) Insuficiente control policial**
- d) Irrespeto a las normas y señales de tránsito**
- e) Aprobación de líneas y rutas sin ningún criterio técnico**
- f) Trato descortés a los usuarios; y,**
- g) Inobservancia de las tarifas especiales a los niños, estudiantes y personas de la tercera edad. En síntesis los costos de la tarifa no corresponden con la calidad del servicio brindado.**

**Históricamente y desde hace varios años se han incrementado las tarifas de transporte urbano. El gremio de los transportistas en base a amenazas y argumentos legales han**

conseguido el alza de las tarifas; los gobiernos de turno por su parte han aceptado y sancionado sin existir el mejoramiento del servicio, sin ejecutar un estudio técnico de costos de operación, y con un criterio político el Consejo Nacional de Tránsito ha impuesto el costo de transportación urbana.

El problema del transporte urbano siendo una área técnica, ha sido tratada con criterio político, de esta manera el servicio nunca será rentable ni mejorará.

Para tener una visión sobre la evolución de las tarifas de transporte urbano se expone el siguiente cuadro:

**CUADRO N° 1**  
**EVOLUCION DE LAS TARIFAS DE TRANSPORTE URBANO**  
**PERIODO 1986-1996**

DETALLE	COSTO TARIFA	MONTO DEL SUBSIDIO
Octubre 86	8.00	No existió subsidio
Marzo 87	10.00	No existió subsidio
Junio 88	14.00	No existió subsidio
Septiemb. 88	17.00	No existió subsidio
Mayo 89	25.00	No existió subsidio
21 Julio/90	40.00	Subsidio de S/.400.000
1 Enero/91	50.00	Subsidio de S/.400.000 vehiculos a diesel y S/. 600.000 para carros a gasolina
Julio/92	90.00	Subsidio de S/.650.000 a diesel y 750.000 a gasolina
16 Octub/92	100.00	No se oficializó
23 Octub/93	150.00	Subsidio resolución CNT subs. del 1'350.000 a subs. de S/.900.000
1 Enero/95	200.00	Se mantiene el subsidio
1 Sept/95	250.00	Subs. de S/.1'350.000
1 Enero/96	250.00	Se mantiene el subsidio
1 Octubre/96	250.00	Se mantiene el subsidio

FUENTE : Consejo Provincial de Tránsito  
DIRECCION DE ADMINISTRACION.  
ELABORACION: El Autor

Cuando se hable de Sueldo Mínimo Vital lo primero que deberá tomarse en cuenta en este aspecto es la existencia de un Mínimo Vital de Sueldos y Salarios fijados legalmente para las distintas categorías de trabajo, por lo tanto, en ningún contrato de trabajo se puede estipular una remuneración por debajo de dicha cantidad.

La Ley 113 otorga al Consejo Nacional de Salarios (CONADES) la facultad de fijar el Salario Mínimo Vital que deberá hacerse semestralmente. También determinar con la misma periodicidad los aumentos generales de remuneración.

En la actualidad, los reajustes salariales y los beneficios complementarios en nuestro país, se los han realizado en virtud de arreglos institucionales antes que en estudios sociales en esta materia, y a determinadas coyunturas políticas o a presiones sociales de distinta índole a pesar que el Consejo Nacional de Salarios (CONADES) recomienda incrementos periódicos y sistemáticos.

Los ajustes del Salario Mínimo Vital, tradicionalmente no han partido de un criterio preestablecido ni se han hecho periódicamente sino que han respondido a criterios políticos por iniciativa del Ejecutivo en razón de presiones sindicales sin aplicar criterios técnicos que busquen un equilibrio entre los factores productivos y las fuentes de trabajo y sin que se busquen adecuados financiamientos.

Los instrumentos de política salarial actualmente vigentes, han tergiversado el objetivo fundamental del Estado: el de velar por el bienestar de todos los ecuatorianos redistribuyendo el ingreso y evitando su concentración en determinados grupos de trabajadores. El salario real ha tenido un constante deterioro por efecto de los niveles de inflación y también por la influencia de



decisiones de naturaleza política; por esta razón, la política salarial se ha orientado primordialmente a modificar el salario nominal y no el salario real.

Si se analiza el período de 1986-1996, se aprecia que la tarifa del bus urbano era de S/. 8,00 llegando a 1996 a S/. 250,00 el incremento en el período fue del 3125%; por su parte el S.M.V. pasó de S/. 10.000 en 1986 a S/. 95.000 en 1996 con un incremento en el período del 850.0%. Como se puede apreciar, las tarifas de transporte urbano han aumentado casi cuatro veces en relación al S.M.V. Según el V Censo de Población y IV de Vivienda del año 1990, una familia tipo en la ciudad de Loja está integrada de 5 personas. Si consideramos una familia de clase media compuesta por 5 miembros de los cuales viajan 3 personas mayores y 2 estudiantes una vez al día de lunes a viernes el gasto mínimo en transporte con las tarifas de S/. 250 para los mayores y S/. 100 para los estudiantes, le significa un egreso que de S/. 38.000 (40% del Salario Mínimo Vital que es de S/. 95.000); si las personas mayores se trasladan dos veces al día y los estudiantes una vez, el gasto mensual asciende a S/. 68.000 (71.6% del Salario Mínimo Vital).

Se observa que el transporte urbano representa un elevado porcentaje con relación al Salario Mínimo Vital general, tomando en cuenta que existen otras necesidades familiares prioritarias que satisfacer como son la educación, la vivienda, la alimentación, los S/. 10.000 que se aumentan al Salario Mínimo

Vital en 1996 apenas alcanzan para solventar el pago de transporte de una semana. Además, es conocido que una alza de las tarifas de transporte urbano incide directamente en el nivel de precios de los bienes y servicios, especialmente de los artículos de primera necesidad, por lo tanto afecta de manera directa a la economía familiar.

## **6.1. HIPOTESIS**

Con los antecedentes expuestos y previo el conocimiento del problema, se plantean las siguientes hipótesis:

### **6.1.1. Hipótesis General**

- a. Las tarifas de transporte urbano y sus incrementos provocan efectos directos en los usuarios que tienen bajos ingresos cuyo Salario Mínimo Vital no crece en la misma proporción que los costos de transporte urbano.

### **6.1.2. Hipótesis Específicas**

- a. El costo de las tarifas del transporte urbano no guarda relación con el

servicio que este sector brinda a los usuarios.

- b. El precio de las tarifas de transporte urbano tiene incidencia directa en el nivel general de precios de los bienes y servicios, obstaculizando el buen despliegue de las leyes del mercado.
- c. Los reajustes del Salario Mínimo Vital no responden a estudios serios sobre esa materia, por el contrario, responden a coyunturas políticas y presiones sociales de distinta índole.

## **7. TECNICAS O METODOLOGIA**

Las técnicas a utilizarse de acuerdo a la naturaleza, características y requerimientos del tema serán:

- 7.1. Para abordar la información necesaria en el desarrollo del trabajo de investigación, se tomará como referencia la población del casco urbano de la ciudad de Loja, así como, todas las cooperativas de transporte urbano que prestan sus servicios en la urbe lojana.

- 7.2. Para la recolección, procesamiento y análisis de la información de campo se aplica un instrumento o encuesta a los propietarios de los vehículos de las dos cooperativas de transporte urbano que funcionan en la ciudad, el total de encuestas suma 193 equivalente al 100 x 100 % de las unidades que se encontraban operativas o prestando servicio al momento de realizar la investigación; es decir se investigó la población total de vehículos en servicio. Es importante recalcar que , en conjunto las dos empresas suman 224 unidades ( 173 unidades de la Cooperativa "24 de Mayo" y 51 unidades de la empresa Cuxibamba), sin embargo las razones de diferente índole únicamente 173 prestan normalmente el servicio.
- 7.3. El método de investigación a utilizarse será el Deductivo, que posibilitará procesar y analizar la información de lo más general a lo más específico y particular.
- 7.4. El trabajo de campo para recolectar información específica que sustente la investigación, se obtendrá utilizando las siguientes técnicas: la observación directa, la entrevista, la aplicación de encuestas, la entrevista y la observación participante.
- 7.5. La investigación también será de tipo documental, mediante la exploración y fundamentación bibliográfica de

manera que ésta se constituya en una base sólida para la exposición de conocimientos y metodologías.

- 7.6. De tipo presencial, mediante la visita a las empresas de transporte urbano, lo cual permitirá obtener información de primera mano, real y concreta sobre aspectos particulares que no haya sido posible obtener en la investigación de campo en asuntos tan importantes como: estructura jurídica, organización interna, número de socios, etc.
- 7.7. Luego de la recolección, tabulación y análisis de la información recogida y de haber aplicado concepto y lineamiento teórico-metodológicos, se formulará las respectivas conclusiones y recomendaciones, para finalmente, efectuar la difusión de los resultados obtenidos.
- 7.8. De manera global el procedimiento metodológico se ceñirá al proceso de deducción, a partir de la información o datos, su recolección y procesamiento, de manera que la estadística se convertirá en el instrumento fundamental de la demostración y construcción del conocimiento.

# **CONTENIDO**

**INTRODUCCION**

**PRESENTACION DEL PROYECTO**

**CAPITULO I**

**EL TRANSPORTE URBANO EN EL ECUADOR**

**CAPITULO II**

**EVOLUCION DEL SALARIO EN EL ECUADOR**

**CAPITULO III**

**EVOLUCION DE LAS TARIFAS DE TRANSPORTE URBANO**

**CAPITULO IV**

**DIAGNOSTICO SOCIOECONOMICO DE LA CIUDAD DE LOJA**

**CAPITULO V**

**EL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE LOJA**

**CAPITULO VI**

**EL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE LOJA Y EL SALARIO MINIMO  
VITAL**

**CAPITULO VII**

**CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

**ANEXOS**

**BIBLIOGRAFIA**

# **Capitulo I**

## **1. EL TRANSPORTE URBANO EN EL ECUADOR.**

### **1.1. PROCESO HISTÓRICO.**

El transporte colectivo se ha constituido hoy en día , en uno de los principales servicios públicos, especialmente en las grandes ciudades, puesto que de él depende en gran medida el bienestar de la población urbana y la economía del país. Los paros en este sector, que son motivados por las presiones de los transportistas o por el descontento de la población como consecuencia de la mala prestación de los servicios, y que ha provocado graves crisis de gobierno en la mayoría de los países de América Latina.

En la actualidad pese ha haberse incrementado la infraestructura vial, el parque automotor y los flujos de carga y pasajeros; el estado no ha logrado definir una política global y coherente de transporte, debido a la falta de una planificación y la atomización institucional propia de este sector, que ha impedido armonizar los diferentes modos de transporte, y contrarrestar la excesiva concentración del servicio en algunas áreas e incorporar grandes zonas actualmente marginadas.

Hasta el presente, no existe en nuestro país un estudio integral que modifique las condiciones de la transportación, la misma que ha evolucionado enmarcada en un crecimiento tradicionalista que viene



arrastrando todos los vicios de un sistema empírico y antitécnico. Por lo tanto, es prioritario realizar una planificación del transporte, puesto que éste debe jugar un papel fundamental en la ordenación territorial y en el establecimiento de una política regional, dada que los procesos de ordenamiento del territorio y del transporte tienen entre sí una íntima relación.

En las grandes Ciudades del Ecuador, el transporte se complica debido a la explosión demográfica unida a las migraciones campo-ciudad, que origina la exorbitante demanda de vivienda, servicios y equipamiento recreativo de la infraestructura de toda índole. La irrupción del automóvil en las viejas estructuras urbanas reclaman mejores vías, áreas peatonales y lugares de estacionamiento adecuados.

Se debe considerar como premisa que el transporte público, es ante todo, un servicio a la comunidad que debe ser cuidado y dirigido celosamente por el Estado. "El Transporte es un derecho del pueblo y una obligación del Estado".<sup>1</sup>

El servicio del transporte urbano juega un rol de garantizar, como elemento de ligazón, el cumplimiento de las diversas tareas y funciones que se deben ejecutar en la ciudad. Desde esta perspectiva, su función es auxiliar el desenvolvimiento urbano. Además, desde el punto de vista de la autoridad económica global, el transporte es un elemento constituyente de ella y coadyuvante en la realización de otros aspectos como son: el comercio, el trabajo, el estudio, etc. Por otra parte, este

---

<sup>1</sup> III Conferencia sobre Transporte Público, Brasilia, 1.985

servicio tiene sus limitaciones, que circunscriben dentro de los aspectos más generales de la distribución espacial de la ciudad, sus particulares características geográficas, las decisiones y planificación urbanas y la rentabilidad de las gestiones del transporte, entre otras.

En la actualidad existe un marcado interés por parte de algunas instituciones, por resolver los intrincados problemas del transporte urbano; sin embargo, es obvio que una solución consistente no puede ser implementada en un plazo inmediato, sino que hace necesario una profunda investigación de los problemas y la aplicación de soluciones por medio de una planificación dentro de los planes y programas a mediano y largo plazo.

Para tener una visión más amplia de este sector, es necesario hacer una revisión de su proceso histórico tomando como referencia las dos principales ciudades del país como son Quito y Guayaquil.

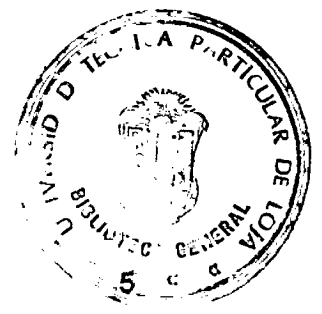
La densidad de la población urbana hacia el año de 1.980 hace necesario la introducción en la ciudad de un medio de transporte colectivo, indispensable para la reproducción del capital y de la fuerza de trabajo y el adelanto. La expansión de la superficie urbana y el crecimiento de la población fueron los elementos que determinaron la creación, en 1.881 de la Empresa de carros Urbanos. Este servicio estaba constituido por tranvías de tracción animal (dos mulas) que se deslizaban sobre rieles.

En 1.883 se creó la Sociedad Anónima Empresa de "Carros Urbanos", cuyos accionistas eran banqueros y exportadores de productos agrícolas que contaban no solo con capacidad financiera sino además con el apoyo del Gobierno Supremo y del Consejo Cantonal. Finalmente esta sociedad liquidó en 1.884 a la primer empresa de Carros Urbanos con la compra de sus instalaciones. Para 1.906 aparece otro vehículo para el servicio de transporte público; el tranvía eléctrico, que entra en funcionamiento en 1.910 y provoca automáticamente la caída de las acciones de la poderosa "Empresa de Carros Urbanos S.A.". La nueva modalidad de transporte ofrecía a la población mayor comodidad y rapidez en los viajes.

Sin embargo, no puede considerarse la decadencia de los carros urbanos como una simple consecuencia de la competencia de los tranvías eléctricos. La crisis económica que comienza en los años 20 y que se agrava con la depresión mundial de 1.929 que provoca el colapso de la economía nacional, determina la quiebra de algunos bancos y casas comerciales y la pauperización de las masas populares urbanas y rurales.

Para la Empresa de Carros Urbanos, estrechamente relacionada con el capital agropecuario, semejante situación no fue precisamente la mayor coyuntura para innovar su servicio; había perdido ya su condición de monopólica y sus ingresos descendían considerablemente.

En 1.922 llegan a Guayaquil los primeros autobuses importados por Don Rodolfo Baquerizo Moreno con ocasión de la inauguración del



American Park. Eran autobuses marca "WICHITA", con capacidad para 20 pasajeros sentados cada uno, y su finalidad eran satisfacer la demanda del público que se desplazaba hacia ese parque de diversiones. El pasaje costaba cinco centavos.

En 1.929 aparece la primera empresa de autobuses, con vehículos marca "Federal". La tarifa era de diez centavos y, como coincidencia, la empresa de tranvías elevó a ese precio la suya, que había sido de cinco centavos. El propietario de ambas empresas era el Señor Rodolfo Baquerizo Moreno.

Para 1.937, a los ocho años de introducido en ésta ciudad el sistema de buses se produce la quiebra y desaparición del primer servicio de transporte colectivo que tuvo Guayaquil: la Empresa de Carros Urbanos. En el año de 1.950 se liquida la Empresa de Tranvías Eléctricos. El autobús dado que no necesita de rieles ni electricidad para su desplazamiento, llegaba, y a más bajos costos, a los nuevos asentamientos populares en el sur de la ciudad por vías rellenas solo con cascajo.

Aunque no existe información acerca del parque automotor de buses anterior a 1.950, se conoce de buena fuente que su mayor crecimiento se produce en la década de los años 40. En 1.950 este servicio contaba con 9 líneas y 145 unidades. Diez años más tarde con 312 unidades, iba a mostrar un crecimiento del 115% para luego estancarse y empezar a disminuir hasta nuestros días.

Los primeros colectivos aparecen en Guayaquil en 1.947 con ocasión de celebrarse el Campeonato Sudamericano de Fútbol que, a más de las necesidades que habían desaparecido en la ciudad, exigía de modo urgente una nueva modalidad de transporte urbano. La primera versión fueron los automóviles "Station Wagon" en los que, por sus características, pudieron acomodarse seis personas cómodamente sentadas, con lo cual se satisfacían las demandas que planteaba ese evento.<sup>2</sup>

Históricamente Quito no pudo ser la excepción de haber contado con los modos de transportación más primitivos como carretas que empleaban para su desplazamiento de tracción animal.

Para el primer centenario de la Batalla del Pichincha, en 1.923 hace su aparecimiento el sistema de transportación denominado Tranvías, previos a los contratos realizados por el Ilustre Consejo Municipal de Quito, con las compañías de Tranvía Americano y Nacional. En ese mismo año se emite una ordenanza en la que se prohíbe el tráfico de carretas sin resortes y las jaladas por bueyes, por las calles de nueva pavimentación.

Existen cuatro tranvías denominados "de segunda" y uno "Especial", el mismo que prestaba su servicio los días Domingos y festivos. La capacidad promedio de pasajeros llegaba a 60. eran carros eléctricos que servían para pasajeros y carga.

---

<sup>2</sup> Guayaquil Futuro, Instituto de Investigaciones Económicas y Políticas (IIEP) de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Guayaquil del Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales (ILDIS), Febrero de 1.993.

En cuanto a las tarifas eran de diez centavos las personas, quince centavos por cada quintal de carga; su horario de trabajo era desde las cinco de la mañana hasta cerca de la media noche, existía un conductor y un cobrador. El tranvía desaparece por la proliferación de autobuses, en el año de 1.947, levantando los rieles en 1.956.

Para 1.936 aparece la primera cooperativa de "omnibuses urbanos" por iniciativa privada. Posteriormente esta cooperativa se transforma en la primera compañía de buses denominada "COMPAÑIA NACIONAL DE TRANSPORTE Y COMERCIO S.A."

Esta compañía fue constituida legalmente el 26 de Octubre de 1.940 con 126 socios, 50 unidades y con un capital social de 100 mil sucres.

Hasta mediados de 1.947 la "Compañía Nacional de Transporte y Comercio S.A.", disponía de sobre las 100 unidades y que por contradicciones internas de sus miembros, parte de esta se fracciona, formándose la "Cooperativa de buses La Libertad", constituida legalmente el 24 de Octubre de 1.947.

Posteriormente la "Compañía Nacional de Transporte y Comercio S.A." sufre una nueva baja, ya que algunos de sus socios conforman la "Cooperativa Eugenio Espejo" constituida el 17 de Enero de 1.966.

Hasta 1.945 la tarifa cobrada era de diez centavos por persona, la influencia de la Segunda Guerra Mundial en cuanto al abastecimiento

de repuestos y accesorios, se encuentra pretexto para solicitar aumento en las tarifas en un 100%, petición que fue negada por el I. Consejo Municipal, declarándose de esta manera el primer paro de la transportación urbana de pasajeros en la ciudad de Quito en 1.947. Es por ello que se pide la colaboración de personas particulares para que transporten a cientos de usuarios que necesitaban movilización. La situación descrita motiva dos sucesos importantes, se establece un nuevo servicio de transporte para la ciudad, realizado en camionetas "Utility" de cuatro puertas con carrocería de madera con capacidad para ocho personas, se fueron incrementando dichos vehículos, de los dos iniciales a siete, once y después quince, estas quince personas dan lugar a la conformación de la primera cooperativa de colectivo denominada: "Cooperativa mixta de colectivos Quito", la misma que adquiere personería jurídica el 20 de Marzo de 1.946, la misma que debía de asumir todas las obligaciones en la realización de este servicio.

Operando como empresa comercial, de acuerdo con la organización que se consulta en la ordenanza respectiva.

Respecto de los vehículos utilizados por esta empresa eran modernos, con carrocerías metálicas, los primeros que se conocieron de este tipo en el Ecuador.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Evolución del sistema de transporte colectivo urbano en la ciudad de Quito, Universidad Central del Ecuador. Instituto de Investigaciones Económicas, 1.991.

## **1.2. MARCO LEGAL.**

Existen algunos organismos encargados de la planificación, ejecución y control de las actividades relacionadas con el trámite y transporte terrestre, produciéndose consiguientemente derroche y duplicidad de esfuerzos al no existir la definición y coordinación necesarias para llevar a cabo los planes y programas que cada uno de las Instituciones propone.

Hay notable incongruencia entre los diferentes cuerpos legales, otorgando en muchos casos atribuciones similares a algunos organismos que de alguna manera tienen relación entre sí.

Existen, por otra parte, algunas leyes, reglamentos y normas que regulan la actividad de tránsito y transporte terrestre (Ley de Tránsito, de Caminos, de Régimen Municipal, de Cooperativas, Reglamento de señalamiento Turístico, etc.).

Estos cuerpos jurídicos establecen funciones de carácter legal sin una delimitación específica, o de ámbito de acción y de responsabilidad plenamente determinadas para cada entidad relacionada con el sector.

Entre los organismos que se vinculan con el sector en referencia y que tienen plena participación a nivel nacional, provincial y cantonal se encuentran los siguientes:

- Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE).



- Ministerio de Finanzas (MF).
- Consejo Nacional de Tránsito y transporte terrestre (CNT).
- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOP).
- Dirección Nacional de Tránsito (DNT).
- Dirección Nacional de Turismo (DITURIS).
- Dirección Nacional de Cooperativas.
- Superintendencia de Compañías.
- Consejos Provinciales de Tránsito.
- Comisión de Tránsito del Guayas (CTG) y
- Unidades Ejecutoras de Transporte (UE)  
eliminadas por el Gobierno anterior antes de  
finalizar su mandato.

El conocimiento de las leyes y reglamentos de estos organismos encargados de la planificación, ejecución y control de las actividades que rigen el sector del transporte, nos permite determinar la forma como se encuentran estructurados jurídicamente este importante sector de la economía.

#### **CONSEJO NACIONAL DE DESARROLLO.**

" El Plan Nacional de Desarrollo, elaborado por el Gobierno Democrático para el quinquenio comprendido entre 1.980 y 1.984, en el tomo quinto, capítulo sexto, al tratar de la Política y programas de infraestructura física, determina las políticas generales del transporte tendientes a establecer un sistema integrado, el cual permite el intercambio entre las diferentes regiones, provincias y ciudades del país,

con el objeto de entrelazarlas territorialmente y a la vez facilitar las actividades, el fácil acceso y comunicación de los diferentes grupos humanos en todas las regiones del país.

Elabora el Plan Nacional de Desarrollo y establece las políticas generales que deberán ejecutar los diferentes organismos vinculados por el sector, sin determinar en forma específica o detallada lo que corresponde realizar a cada entidad".

#### **MINISTERIO DE FINANZAS.**

Tiene relación con las asignaciones presupuestarias que proporciona a los diferentes organismos que precisan ejecutar programas concernientes con el tránsito y transporte, dotando recursos para el cumplimiento de los proyectos y determinando prioridades.

Es el organismo encargado de recaudar los impuestos por concepto de importación de vehículos, repuestos, accesorios y matrículas. Mediante acuerdos interministeriales, concede conjuntamente con el Ministro de Gobierno, los cupos para importación de vehículos destinados a las organizaciones de transporte, con exoneración de derechos arancelarios.

**CONSEJO NACIONAL DE TRANSITO Y  
TRANSPORTE TERRESTRES  
(CNT)**

Como preescribe la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre<sup>4</sup> expedida el 2 de abril de 1.981 y publicada en el Registro Oficial N° 417 del 10 de abril del mismo año, reformándose dicha ley y publicada en el Registro Oficial N° 1002 del pasado 2 de agosto de 1.996, funciona adscrita al Ministerio de Gobierno y es la autoridad máxima de tránsito y transporte terrestre del país con jurisdicción nacional. Dentro de sus atribuciones y deberes están: "organizar, definir políticas, reglamentos, directrices, planificar y supervisar las actividades, operaciones y servicios de tránsito y transporte terrestre, tanto a nivel nacional como provincial y delegar funciones a otros organismos para ejecutar proyectos determinados si así lo requiere<sup>5</sup> .

Tiene bajo su dependencia a la Dirección Nacional de Tránsito, Consejos y Jefaturas Provinciales de Tránsito.

---

<sup>4</sup> Ley de Tránsito y Transporte Terrestre y Reglamento; Corporación de Estudios y Publicaciones; Quito Ecuador, 1.986.

<sup>5</sup> Ley de Tránsito y Transporte terrestre, Capítulo II; Art. 17, literal 3.

## **DIRECCION NACIONAL DE TRANSITO**

Es el organismo encargado de la planificación, ejecución de la ley y control de tránsito; interviene en la organización, diseño e instalación del sistema de semaforización y señalización de las vías urbanas.

Ejecuta las resoluciones y disposiciones emanadas del Consejo Nacional de Tránsito y ejerce su jurisdicción en cada una de las provincias a través de las respectivas Jefaturas Provinciales de Tránsito.

## **MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES**

La ley de Caminos, capítulo I, Art. 2. dice: " Todas los caminos estarán bajo el control del Ministerio de Obras Públicas, sin perjuicio de las obligaciones que respecto de ellas, deben cumplir otras instituciones a los particulares ".

" Todo proyecto de construcción, ensanchamiento, mejoramiento o rectificación de caminos, formulado por cualquier entidad o persona, deberá someterse previamente a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, sin cuyo requisito no podrán realizarse los trabajos, salvo que se trate de caminos internos de una propiedad particular ".<sup>6</sup>

Conforme a la ley, el M.O.P. publica los mapas viales en los cuales se clasifican los caminos existentes y dirige la política caminera del país. Además, este organismo puede fijar y cobrar peaje u otras

---

<sup>6</sup> Ley de Caminos y Reglamentos; Corporación de Estudios y Publicaciones; Quito Ecuador, 1.986.

contribuciones a todos los vehículos, tomando en cuenta de manera fundamental el peso o tonelaje de los mismos, la calidad y el uso de los caminos. Estas contribuciones se establecen para el mantenimiento vial.

### **DIRECCION NACIONAL DE TURISMO (DITURIS)**

De acuerdo con el Reglamento de Señalamiento Turístico expedido el 20 de Diciembre de 1.971 y publicado en el Registro Oficial N° 378 del 24 de diciembre del mismo año, le corresponde a DITURIS autorizar la utilización de anuncios publicitarios, sean comerciales, industriales, o de cualquier otra naturaleza que interese a toda persona natural o jurídica, tomando en consideración las regulaciones que sobre señalamiento convencional, tránsito y transporte terrestre, y marítimo hayan adoptado los organismos, especialmente el M.O.P. , la Armada y las Jefaturas Provinciales de Tránsito.

### **MINISTERIO DE BIENESTAR SOCIAL Y PROMOCION POPULAR**

Por intermedio de la Dirección Nacional de Cooperativas, tiene la facultad legal de estudiar y aprobar los estatutos de todas las cooperativas que se organicen en el país, concederles personería jurídica y registrarlas.

### **SUPERINTENDENCIA DE COMPAÑIAS**

Aprueba y controla el funcionamiento de las compañías de transporte legalmente constituidas.

## **ORGANISMOS QUE INTERVIENEN A NIVEL PROVINCIAL**

### **CONSEJOS PROVINCIALES**

La Ley de Régimen Provincial expedida el 4 de febrero de 1.988 y publicada en el Registro Oficial N° 102 determina los deberes y atribuciones de los Consejos Provinciales, y se vincula con el sector del tránsito y transporte en lo que tiene que ver con la construcción y mantenimiento de carreteras dentro de su jurisdicción provincial.

El Art. 28 literal p. referente a las atribuciones y deberes del Consejo Provincial, establece: " Expropiar, siguiendo los mismos procedimientos determinados para el caso, en la Ley de Régimen Municipal, inmuebles que se requieran para la apertura y seguridad de las vías, así como para prevenir su destrucción, para el ensanchamiento de poblaciones y, en general, las que requiera para el cumplimiento específico de sus finalidades ".<sup>7</sup>

### **CONSEJOS PROVINCIALES DE TRANSITO**

De acuerdo a la Ley de Tránsito tiene los mismos deberes y atribuciones que el Consejo Nacional de Tránsito, con jurisdicción dentro de cada una de sus respectivas provincias, pero en todo caso, están sujetos a las regulaciones y la consulta administrativa ante este organismo.

---

<sup>7</sup> Ley de Régimen Provincial, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito Ecuador, 1.986.

Entre sus deberes y atribuciones están las de: "Organizar, planificar y controlar las actividades, operaciones y servicios de tránsito y transporte terrestre en su respectiva provincia, con sujeción a las regulaciones dictadas por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre".<sup>8</sup>

### **COMISION DE TRANSITO DEL GUAYAS**

Fue fundada en 1.948 con el fin de ordenar, regular y mejorar el tránsito y transporte terrestre en la provincia del Guayas. Esta entidad goza de autonomía administrativa y económica, lo que permite desarrollar sus actividades en forma más eficiente.

Al igual que los Consejos Provinciales de Tránsito, está sujeta a las regulaciones del Consejo Nacional de Tránsito y a la consulta administrativa.

### **JEFATURAS PROVINCIALES DE TRANSITO**

De acuerdo a lo que expresa el Art. 28 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, son organismos encargados de la señalización, semaforización y control de las actividades de tránsito y transporte. Tiene los mismos deberes y atribuciones que la Dirección Nacional de Tránsito dentro de la jurisdicción provincial, pero sus decisiones están sujetas al conocimiento de este organismo. Es la institución encargada de extender

---

<sup>8</sup> Ley de Tránsito y Transporte Terrestre; Cap. II; Art. 23; Literal 2; Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito Ecuador, 1.986.

los documentos habilitantes para la conducción y circulación de vehículos.

Por su parte la Policía Nacional ejecuta las resoluciones de todos los organismos de tránsito y transporte terrestre.

## **ORGANISMOS QUE INTERVIENEN A NIVEL CANTONAL**

### **ALCALDIAS MUNICIPALES**

La Ley de Régimen Municipal, es codificada y publicada en Suplemento al Registro Oficial 331 de fecha Octubre 15 de 1971, en el Título II referente al gobierno municipal, capital III, sección I, art 64, inciso 19, expresa "reglamentar la circulación de las calles, caminos y paseos dentro de los límites de las zonas urbanas y restringir el uso de las vías públicas para el tráfico de vehículos", en el Título III que habla sobre la Administración Municipal, Capítulo I, Sección II, Párrafo I, Art. 161 literal C, textualmente dice: "Formular los planes Reguladores de desarrollo físico, cantonal y los planes regulares de desarrollo urbano; y, en el mismo título, capítulo y sección párrafo II, art. 162, literal c, dice: "Cuidar del cumplimiento de las ordenanzas y reglamentos municipales relativas al tránsito y calles, caminos y paseos públicos".

El Municipio como organismo planificador del desarrollo urbano de las ciudades y los consiguientes de las calles urbanas, tiene bajo su responsabilidad la utilización de las vías públicas, el reglamentar y condicionar el uso de las mismas. Esta institución además participa



activamente en la conformación de los organismos de tránsito, en donde tiene sus delegados. Así según la ley de tránsito y transporte terrestres en vigencia en su cap. V, que hace alusión a los Consejos Provinciales de Tránsito y Transportes Terrestres y de la Comisión de Tránsito y Transportes Terrestres de la Provincia del Guayas, art 29, expresa: Los Consejos Provinciales de Tránsito y Transportes Terrestres estarán integrados por:

- a) El gobernador de la provincia o su delegado, quien lo presidirá;
- b) El Director Provincial de Obras publicas o su delegado, en las provincias donde existiera Subsecretario del Ministerio de Obras publicas, será este o su delegado.
- c) El Director Provincial de Educación, Cultura, Deportes y Recreación, será este o su delegado;
- d) El Comandante Provincial de la Policía Nacional o su delegado;
- e) Dos representantes de la ciudadanía, el uno delegado por el Consejo Municipal de la capital respectiva provincia, y el otro por el Consejo Provincial.

En la provincia de Galápagos estos representantes serán el Alcalde de su capital y el Presidente del Consejo Municipal de Santa Cruz o sus delegados;

- f) El Jefe Provincial de Tránsito y Transporte Terrestre;
- g) El Secretario General del Sindicato Provincial de Choferes Profesionales o su delegado;
- h) Un representante de los Transportistas; y,

- i) El representante de los conductores no profesionales, designado por el Automóvil Club del Ecuador, ANETA, en las provincias donde exista este organismo.

Los delegados acreditarán, conocimiento y experiencia en la materia de tránsito y transporte terrestres.

Literal c "Dos representantes de la ciudadanía, el uno delegado por el Consejo Municipal de la Capital de la respectiva provincia, y el otro por el Consejo Provincial".

### **1.3. CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO**

#### **1.3.1. EL PARQUE AUTOMOTOR**

No existe información actualizada sobre el parque automotor del país, entendiéndose como tal aquellos vehículos que se encuentran destinados al transporte de pasajeros en el área urbana. Del anuario correspondiente al año 1.993 (último informe) publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), se desprende que el número de vehículos motorizados matriculados en el país es el siguiente:

### CUADRO N° 1

#### NUMERO DE VEHICULOS MATRICULADOS, DESTINADOS AL TRANSPORTE DE PASAJEROS, POR CAPACIDAD EN ASIENTOS, SEGUN CLASE.-1.993

CLASE	TOTAL DE ASIENTOS	TOTAL DE VEHICULOS	CAPACIDAD EN ASIENTOS				
			1 A 10	11 A 20	21 A 30	31 A 40	41 Y MAS
Total País	1'466.608	234.895	221.895	241	2.934	7.416	2.073
Automóvil	701.458	143.379	143.379	-	-	-	-
Bus	363.059	9.489	-	-	257	7.416	1.816
Colectivo	70.192	2.900	-	223	2.677	-	-
Jeep	219.206	43.908	43.898	10	-	-	-
Station Wagon	72.779	15.151	15.143	8	-	-	-
Motocicletas	19.914	19.475	19.475	-	-	-	-
Otra Clase	-	257	-	-	-	-	257

FUENTE:  
ELABORACION:

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) - Anuario 1.993  
El Autor



Se observa que en, el año 1.993 había un total de 9.489 buses con una oferta de 353.059 asientos y 2.900 colectivos con una oferta así mismo de 70.192 asientos. El total de vehículos matriculados en las provincias de Pichincha y Guayas en conjunto captan el 73% del total de automotores urbanos existentes en el país, le sigue en importancia las provincias de Azuay y Manabí con el 6 y 4% respectivamente, las demás provincias cubren el restante 17%.

### **1.3.2. DENSIDAD VEHICULAR POR HABITANTE**

Tomando como referencia la información publicada por el INEC al año 1.993, en el Ecuador existen 234.559 vehículos motorizados destinados al transporte urbano de pasajeros, con capacidad de 1'446.608 asientos. Si hacemos una relación con el número de habitantes que viven en las veintiún capitales de provincia del país, tenemos que existen 4'740.418 habitantes, por cada unidad de transporte de pasajeros; de igual manera si relacionamos el total de asientos ofertados y el número de habitantes del área urbana podemos manifestar que por cada asiento disponible existe una demanda de tres habitantes. De lo expuesto se deduce que todavía en el país existe una demanda insatisfecha del servicio de transporte urbano, sin dejar de considerar además que el servicio ofrecido, en opinión de la gran mayoría de usuarios no es de buena calidad.

### 1.3.3. CALIDAD DEL SERVICIO.

El transporte urbano es considerado por el usuario como un servicio deficiente, incómodo e inseguro. Debido a la vetustes de sus unidades y ante la imposibilidad de renovar su parque automotor, ha dejado de ser, desde hace mucho tiempo, una actividad productiva.

En la oferta de transporte urbano podemos identificar una serie de operaciones relacionadas con el desarrollo de la propia actividad. Hay en la actualidad seis clases o modalidades de transporte público: trolebús, autobús, baceta, colectivo, taxi y camioneta (transporte informal); debe señalarse, además, la existencia de automóviles particulares que efectúan también carreras informales y de cuyo número no se dispone información.

El envejecimiento del parque automotor no se debe solamente a la antigüedad de sus unidades en sí, sino también a la vetustes que se advierte en la diversidad de marcas: el 47.8% son Ford, el 13,6% Mercedes Benz, el 8,1% Chevrolet; y, el 30,5% restante abarca nada menos que 21 marcas de vehículos diferentes. El transportista mantiene los vehículos en malas condiciones, corriendo así riesgos económicos más elevados, aspecto en el que se advierte de manera más dramática la irracionalidad e irresponsabilidad del empresario de transporte que no

prevé en sus ingresos un porcentaje destinado a reparar daños en sus unidades.

Así mismo, en todo el sistema de transporte urbano es notoria la falta de innovación tecnológica.

El aumento sostenido y constante de los costos de operación se traduce en una serie de actitudes que van en beneficio del usuario, tales como la superposición de unas líneas con otras, como medio de captar pasajeros en las vías de mayor afluencia (centro de la ciudad); la circulación más intensa de determinados medios de transportación (la baceta) en relación con los demás; el racionamiento mayor en este tipo de vehículos, y la lentitud de desplazamiento de los medios de transporte como forma de competencia.

Además la irracionalidad manifestada del sistema, anotada en el numeral anterior, se origina en la incapacidad para renovar el parque automotor existente. Su forma de organización no ha permitido la reinversión y no hay, ni habrá manera de cambiar las condiciones actuales de forma directa, mientras no se cambie su base organizativa y financiera.

### **1.3.4. ORGANIZACIÓN JURÍDICA**

La creación de empresas de transporte urbano, no significa que el sistema cooperativista o societario esté muy desarrollado, sino por el contrario, la existencia de una variedad de organización dificulta las actividades de control, se crea una desleal competencia en las líneas de recorridos, e incluso entre los mismos socios. Las posibles negociaciones de tarifas, la exoneración de impuestos, tienen serias dificultades por que existen múltiples intereses en cada uno de los dirigentes de las asociaciones, federaciones o confederaciones.

Los socios que inicialmente conforman una cooperativa o compañía entran en discusiones de intereses, sea por la administración o por el trabajo en las líneas de transporte; y, al agudizarse tales discrepancias, terminan excluidos o renuncian, pasando de inmediato a conformar una "nueva" organización con los socios excluidos, más nuevos choferes profesionales.

Los nuevos choferes profesionales prefieren asociarse en una cooperativa o compañía nueva, antes que en otra ya establecida debido al elevado costo de los "cupos" o cuota no reembolsable de ingreso, especialmente en las busetas.

El Consejo Provincial de Tránsito y el Consejo Nacional de Tránsito sin ningún estudio técnico o planificación, han propiciado la creación de 16 organizaciones de transporte urbano, 13 de busetas y 3 de buses y colectivos (13% del total de empresas de transporte).

En estas circunstancias el servicio de transportación colectiva no reúne las condiciones de una planificación adecuada, siendo deficiente y anárquica, sin ninguna garantía en la continuidad del servicio, por lo que el usuario debe sujetarse a la buena voluntad de los propietarios para trasladarse de un lugar a otro y acomodarse al horario que ellos implantan.

El sistema refleja deficiencias en el nivel de servicios y dificulta el control por parte de organismos de tránsito, por lo que es imprescindible una planificación adecuada que redunde en beneficio de los transportistas y ciudadanía en general. Al mes de septiembre de 1.998 la tarifa es de S/. 17 para buses y colectivos; y de S/. 19 para busetas; sin embargo cobran 18 y 20 sucres respectivamente, cometiendo un abuso los transportistas con la complicidad de los organismos (JPTP, CNTTT) especialmente de la Jefatura Provincial de Tránsito que es la encargada de controlar el sistema tarifario.



Es ya tradicional que la clase del volante ofrece prestar un mejor servicio denominándole " Servicio Especial", " Pasajeros sólo sentados", etc., para elevar las tarifas; sin embargo a muy corto tiempo se olvidan las promesas y llevan pasajeros de pie, e incluso en forma incómoda, añade más asientos en los vehículos, etc., y el servicio de transporte urbano es cada vez más caótico.

El censo de las empresas ejecutado para esta investigación arroja los siguientes resultados: La Ley de Cooperativas de Transporte exige que para ser socio, se necesita ser chofer profesional y poseer vehículo propio, en cambio la Ley de Compañías de Transporte no dice nada al respecto. En la actualidad, tanto en las cooperativas como en las compañías, existen ciertos socios que no poseen vehículo. Los demás requisitos son de forma y se refieren a lo siguiente: Cumplir con el reglamento de la cooperativa o compañía; tener los documentos personales, pago de cuota de ingreso, cuyo monto es diferente dependiendo de la categoría de la empresa que va desde 5.000 a 30.000 sucres; no pertenecer a otra cooperativa (en las compañías no hay impedimento); presentar solicitud de ingreso y aprobar la revisión mecánica del vehículo en la Jefatura Provincial de Tránsito.

### **1.3.5. COSTOS OPERATIVOS**

Los costos operativos se presentan a continuación en los Cuadros N° 2 y N° 3.

**'ESTRUCTURA DE LOS COSTOS OPERACIONALES DE BUS, BUSETA Y COLECTIVO**

	BUS				BUSETA				COLECTIVO			
Dias trabajados por mes	25.00				25.00				25.00			
Pasajeros por mes	16,975.00				34,475.00				35,900.00			
Pasajeros por dia	1,070.00				1,379.00				1,436.00			
Distancia promedio ruta	20.20 Km.				19.00 Km.				22.80 Km.			
Vueltas por dia	8.33				13.83				8.23			
Km. recorridos por dia	168.27				262.77				187.64			
Km. recorridos por mes	4,206.75				6,569.26				4,691.10			
TARIFA POR PASAJERO:												
Enero-Junio de 1.990	32.50				32.50				32.50			
Julio-Diciembre de 1.990	40.00				40.00				40.00			
<b>ESTRUCTURA DE LOS COSTOS</b>	<b>S/Km.</b>	<b>S/Mes</b>	<b>S/Pasaj.</b>	<b>%</b>	<b>S/Km.</b>	<b>S/Mes</b>	<b>S/Pasaj.</b>	<b>%</b>	<b>S/Km.</b>	<b>S/Mes</b>	<b>S/Pasaj.</b>	<b>%</b>
<b>COSTOS VARIABLES</b>												
Combustibles	50.99	214,500.00	7.95	25.88	25.88	170,000.00	4.93	15.33	58.04	272,250.00	7.58	25.92
Grasas, lubricantes y filtros	12.55	52,796.00	1.96	13.65	13.65	89,666.00	2.60	8.09	11.26	52,796.00	1.47	5.04
Liantas y Tubos	28.17	118,500.00	4.39	18.04	18.04	118,500.00	3.44	10.69	25.26	118,500.00	3.30	11.28
Mantenimiento y Reparacion	59.66	250,972.00	9.30	27.59	52.29	343,117.00	9.96	30.94	53.50	250,972.00	6.99	23.90
Remuneracion Asalariados	56.04	236,750.00	8.74	25.92	47.28	310,625.00	9.01	28.01	67.97	318,850.00	8.88	30.33
Multas	3.09	13,000.00	0.48	1.43	1.62	10,625.00	0.31	0.96	2.50	11,750.00	0.33	1.12
<b>TOTAL COSTOS VARIABLES</b>	<b>210.50</b>	<b>885,518.00</b>	<b>32.82</b>	<b>97.30</b>	<b>158.76</b>	<b>1,042,534.00</b>	<b>30.25</b>	<b>94.02</b>	<b>218.53</b>	<b>1,025,118.00</b>	<b>28.55</b>	<b>97.62</b>
<b>COSTOS FIJOS</b>												
Garaje y Guardia	2.85	12,000.00	0.44	1.32	1.52	10,000.00	0.29	0.90	1.71	8,000.00	0.22	0.76
Gastos de Administracion	1.97	8,268.00	0.31	0.91	2.97	19,500.00	0.57	1.76	2.86	13,416.00	0.37	1.28
Lavada y Engrasada	0.89	3,750.00	0.14	0.14	0.53	3,500.00	0.10	0.32	0.80	3,750.00	0.10	0.36
Depreciacion					5.07	33,333.00	0.97	3.01				
Total Costos Fijos	5.71	24,018.00	0.89	2.64	10.09	66,633.00	1.93	5.99	5.37	25,166.00	0.69	2.40
<b>COSTO TOTAL</b>	<b>216.21</b>	<b>9,095,536.00</b>	<b>33.71</b>	<b>100.00</b>	<b>168.85</b>	<b>1,108,867.00</b>	<b>32.18</b>	<b>100.00</b>	<b>223.90</b>	<b>1,050,284.00</b>	<b>29.24</b>	<b>100.00</b>
<b>UTILIDAD PROMEDIO (AÑO 1.990)</b>												
Diaria	2,740.66				5,612.53				10,068.36			
Mensual	68,516.00				140,313.25				251,659.00			
Anual	822,198.00				1,683,759.00				3,019,908.00			
<b>FUENTE:</b>	Actualizacion de Datos.- Entrevistas a Propietarios y Choferes, Diciembre de 1.990											
<b>ELABORADO:</b>	Instituto de Investigaciones Economicas y politicas, Universidad de Guayaquil											

CUADRO N° 3  
COSTOS DE PREPARACIÓN Y UTILIDAD MENSUAL  
AÑOS: 1.986 - 1.990

TIPO DE TRANSPORTE	UTILIDAD MENSUAL	RELACIÓN PRESUPUESTO		INCREMENTO PORCENTUAL DE UTILIDAD MENSUAL
		FAMILIAR	UTILIDAD MENSUAL 1.987      1.990	
Bus	68.517		0,51	129,18
Baceta	140.313		1,04	59,79
Colectivo	251.659		1,87	258,29
PRESUPUESTO FAMILIAR: Año 1.990, S/. 134.549 (valor nominal)				

FUENTE: Índice de precios al Consumidor, Instituto de Investigaciones Económicas y Políticas de la Universidad de Guayaquil.

ELABORACIÓN: Instituto de Investigaciones Económicas y Políticas, Universidad de Guayaquil.

# Capítulo 2

## 2. EVOLUCIÓN DEL SALARIO EN EL ECUADOR.

### 2.1.1. EL SALARIO MÍNIMO VITAL.

"Uno de los factores que incide en la producción nacional, es el salario que se paga al elemento dinámico de todo proceso productivo, el hombre"<sup>9</sup>

El salario vital considera la remuneración necesaria para cubrir los costos mínimos de subsistencia en términos de alimentación, vestuario, vivienda, misceláneos, todos ellos referidos a una canasta mínima de consumo básico.

El Salario Mínimo Vital se podría definir de la siguiente manera:  
"Remuneración Mínima Vital, es la que se compone de los salarios a sueldos básicos mensuales multiplicados por doce meses del año, a cuya suma se agrega las remuneraciones legales complementarias,



conforme al procedimiento indicado en las leyes o decretos correspondientes".

"El Salario Mínimo Vital es la cantidad de dinero que recibe el trabajador por concepto de su salario, mientras que el salario real representa el poder adquisitivo que tiene el salario nominal, es decir su verdadero valor".

A diciembre de 1.996 el salario mínimo vital mas beneficios tubo un valor nominal de 513.750 sucres, el mismo que traducido al valor real del sucre que hasta esta misma fecha según el INEC es de 0,34 centavos, significa 174.675 sucres.

### **2.1.2. MARCO INSTITUCIONAL.**

El Artículo 121 de la política de salarios menciona que el Consejo Nacional de salarios funcionará como organismos técnico Consultivo del Ministerio de Trabajo y Recursos Humanos, el mismo que estará constituido por:

- a. El Subsecretario de Trabajo quien lo presidirá.
- b. El Subsecretario de Finanzas o su delegado permanente.
- c. El Director Técnico de la Junta Nacional de Planificación o su delegado permanente.

- d. El Gerente General del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social o su delegado permanente.
- e. Un delegado único de las Cámaras de Agricultura, Comercio, Industrias y de la Construcción, designado en conjunto de acuerdo al reglamento que el Ministerio de Trabajo y Recursos Humanos dictará para el efecto; y,
- f. Un representante de las centrales sindicales de trabajadores y artesanos y, designado conforme al reglamento respectivo.

### **2.1.2. POLÍTICA SALARIAL.**

En el Ecuador, más que una política salarial en sentido pleno de la expresión, se da una compleja superposición de arreglos institucionales de diferente naturaleza para la fijación de salarios. Allí cobra especial importancia la capacidad de negociación de los sectores sindicales y su posibilidad de conseguir decisiones estatales en esta materia. Tal posibilidad es apoyada por circunstancias económicas y sociales objetivas, reconocidas inclusive por organismos como el CONADE.

Por ello, nadie, ni siquiera los sectores empresariales más reacios al tratar el tema, rechaza la necesidad de una elevación salarial, pero, las

diferencias y las interpretaciones son agudas y hasta audaces cuando se trata de mecanismos y montos.

En el proceso de discusiones se plantea al menos 5 cifras distintas de salarios mínimos vitales, siendo la más baja la del ejecutivo. La argumentación de que una elevación mayor podría ser inflacionaria, fue discutida en el seminario organizado por el ILDIS y el Ministerio de Trabajo sobre Política Salarial, Inflación y Crisis. Se definió que para el conjunto de la Economía, los costos salariales no representan una parte importante de los precios. Tomando las cifras de las Cuentas Nacionales se concluyó que la relación entre remuneración y valor total de la producción es de apenas 11.5%.

Es decir que el 88.5% del precio final de los bienes está determinado por otros costos de producción.

Por esta razón es que el aumento salarial del 100% decretado en 1.980 produjo un incremento de precios del 3.0%; y el de Septiembre de 1.988 del 12% ocasionó un aumento en los precios de apenas 0.8%.

Según el Instituto de Investigaciones Económicas y los argumentos de la Confederación de Trabajadores del Ecuador (CTE) el



alza salarial debe ser de 200.000 sucres<sup>10</sup> y debe financiarse con recursos obtenidos por el Estado, con el aumento del precio de los combustibles, el reajuste de la Ley Tributaria, el Control del Gasto Público y los Fondos que se ahorren con el no pago de la Deuda Externa.

Existe espacio para aumentos salariales en la mayoría de las ramas industriales, sin embargo hay que institucionalizar el proceso de ajuste salarial con criterios acerca del costo de vida y el espacio Económico por ramas de actividad. El aumento del poder adquisitivo de los salarios contribuirá a la expansión del mercado interno, aunque este dependerá por lo menos en igual proporción de los ingresos de los trabajadores por cuenta propia.

Adicionalmente, se debe plantear y negociar ajustes salariales en función de una política de empleo. Lo que se quiere lograr es abaratar el costo de mano de obra frente al costo de capitales. Se debe evaluar el costo-beneficio de aumentos salariales y aumentos del costo de capital (a través de la política cambiaria y tributaria)<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Cálculos basados en el Costo Mínimo mensual Familiar al mes de Abril de 1.991.

<sup>11</sup> Ecuador: Hacia un Desarrollo Industrial Equitativo y Reactivador, Rob Vos, Enero 1.989, Quito, INSOTEC.

Según FRIXONE, en política salarial hay que considerar 3 elementos fundamentales: salarios, producción y precios.

Tradicionalmente por la forma en que se han venido incrementando los salarios, estos solamente han repercutido en los precios, acelerando la espiral inflacionaria. Es necesario adoptar medidas que hagan que los salarios repercutan en un incremento de la producción que a su vez va a redundar en una rebaja de precios.

### **2.1.3. MECANISMO DE FIJACIÓN SALARIAL.**

**2.1.3.1. Se prevé la fijación de los salarios mínimos vitales mediante decretos de leyes (Art. 20 del Código del Trabajo)<sup>12</sup>.**

A partir de 1.968 se ha expedido Leyes de Fijación del Salario Mínimo Vital y aumento generales de sueldos y salarios. Para el salario mínimo vital se identifican, de acuerdo a las categorías de trabajadores que son las siguientes: Trabajadores en general, trabajador agrícolas,

---

<sup>12</sup> El Art. 134 del Código de Trabajo dice: "El Salario Mínimo Vital para todo trabajador será el que señale las leyes o decretos que al respecto se expidan.

Reforma: Art. 11. Sustituyese el inciso primero del Art. 134 del Código de Trabajo por el siguiente: "El Salario Mínimo Vital para todo trabajador será el que señale el Decreto Ejecutivo que al respecto se expida". R.O. 817, 21-09-91.

operarios en artesanías, servicio doméstico y trabajadores de Pequeña Industria. Esta última incorporada el 1 de Enero de 1.980.

Con anterioridad a 1.980, las leyes o decretos de fijación del salario mínimo vital, en su mayoría, no contemplan sino la fijación del Salario pero no elevaciones generales. Existen posiciones contradictorias, una sostiene que el Estado no tiene la facultad de elevar los salarios, y, otra según la cual en la ley está inmersa esta facultad.

La ley pretende ser general, permanente e igual para todos, en tanto que los factores que deben tenerse en cuenta para la determinación de las remuneraciones, son variables de un sector a otro, de una rama a otra, de un momento a otro.

Por lo tanto, la ley se usa únicamente para el mínimo vital pero aun en este caso se discriminan las categorías, desvirtuando el concepto mismo de la remuneración mínima vital que debería ser igual para todos.

### **2.1.3.2. La fijación de los salarios mínimos sectoriales por ramas de actividad económica.**

A partir de 1.980 y con reforma del Art. 130 del Código del trabajo, la revisión de sueldos y salarios mínimos se hacía anualmente, hoy se lo revisa semestralmente por ramas de actividades económicas. El número de comisiones sectoriales se ha venido ampliando y, en consecuencia también la cobertura salarial que se estima en 687.000 trabajadores, que involucra tanto al sector Público como privado.

En el Sector Público el objetivo de racionalización de salarios mínimos sectoriales se ha visto distorsionado por la contratación colectiva, se ha introducido la "no imputabilidad", elemento que disloca el principio de igualdad del derecho y necesidades de los trabajadores.

Un trabajador del sector público puede beneficiarse con 3 mecanismos de fijación salarial: el salario mínimo vital, elevación de sueldos y salarios; y los aumentos otorgados en la contratación colectiva, lo que provoca un tratamiento discriminatorio frente a los demás trabajadores.

Entre 1.980 y 1.988, en 73 de las 117 comisiones sectoriales las resoluciones fueron adoptadas por consenso; en 13 uno u otro sector no

se pusieron de acuerdo; en 14 no llegaron a integrarse y en 11 se integraron pero no pudieron cumplir su cometido.

En ciertas actividades económicas, los trabajadores no están organizados a nivel de sindicatos, comités de empresa u otro tipo de organización que los represente, por lo que tienen dificultades para participar en el proceso de las comisiones sectoriales.

#### **2.1.3.3. Los Decretos del Ministerio de Trabajo.**

Para las ramas de actividad económica en las que no pudieron constituirse las comisiones sectoriales o cuando no cumplieron su función, le tocó al Ministerio fijar la remuneración sectorial, mediante decreto.

#### **2.1.3.4. El Ministerio de la Ley.**

Si el Ministerio de Trabajo no supliera la falta de las comisiones sectoriales, los sueldos y salarios mínimo serán elevados semestralmente, es decir, desde el 1 de Enero hasta el 30 de Junio; y, desde el 1 de julio hasta el 31 de Diciembre de cada año, y siguen la misma complejidad de la estructura salarial vigente.

**2.1.3.5. La contratación colectiva es el mecanismo más idóneo para la negociación, tiene como propósito la conciliación de las partes y se busca encontrar soluciones transaccionales que permitan a los centros de producción laborar en armonía.**

Los trabajadores del sector público tienen reguladas las relaciones laborales por la Ley de Servicio Civil y Carrera Administrativa, la Ley de Administración Financiera y Control, la Ley del Gasto Público y la Ley de Remuneraciones.

En el sector privado, dichas relaciones están reguladas por el Código de Trabajo.

Los trabajadores del sector público amparados por el Derecho del Trabajo, y en consecuencia, por el derecho de sindicalización y contratación colectiva, son los que gozan de especiales y a veces notables beneficios, de la misma manera, los trabajadores que tienen presupuestos especiales.

Los trabajadores de los servicios públicos descentralizados norman sus relaciones laborales en el Código de Trabajo, están amparados en los contratos colectivos, en el que suelen estipularse las remuneraciones; sin embargo, éstas se financian con tasas a cargo de los usuarios de los servicios y con impuestos a cargo de los contribuyentes en general.<sup>13</sup>

El contrato colectivo en las empresas públicas no puede ser el mismo que el de las empresas privadas, por ello, hace falta una legislación para las empresas públicas como parte de los órganos económicos del Estado de un país de economía mixta y, luego, un nuevo concepto de contrato colectivo.

#### **2.1.3.6. Las actas Transaccionales y las Sentencias de los Tribunales.**

Los conflictos colectivos causan un desajuste profundo del sistema económico y la eliminación de aquellos depende, no tanto de la represión, cuanto de la solución de los desajustes que los originan.

---

<sup>13</sup> JULIO CESAR TRUJILLO, Ponencia presentada en el Foro de Política Salarial, 1.988

### **2.1.3.7. El Contrato Individual de Trabajo.**

Esta forma de fijación de la remuneración es menos frecuente en las empresas e inexistentes en el sector público que se rige por el sistema de presupuesto. Generalmente este contrato se observa en las empresas arcaicas y en el llamado sector informal de la economía, en donde se paga un monto menor que el previsto en las remuneraciones mínimas.

### **2.1.4. LAS COMISIONES SECTORIALES**

En el aspecto técnico, según las autoridades gubernamentales, la política salarial tenía un gran obstáculo " El hecho de que uno de los mecanismos más importantes de definición salarial (como es la fijación del salario mínimo vital y las alzas generales) estuviere radicado en el poder legislativo, lo que conspiraba contra cualquier posibilidad de un manejo realmente técnico de la política de remuneraciones".<sup>14</sup>

Como efectos negativos se plantea el hecho de que el tema de los salarios estuvo en la agenda política nacional durante 90 días en el Congreso, lo que en términos inflacionarios resulta grave en una

---

<sup>14</sup> Política Salarial, Inflación y Crisis, 1.988.



economía especulativa como la nuestra, además, el manejo por parte del Poder Legislativo restaba flexibilidad a las decisiones en torno al mínimo vital y a las alzas generales, toda vez que decidido el motivo del alza del primero, el mismo debía regir para las alzas en todos los estratos.

El Art. 125 <sup>15</sup> del Código de Trabajo prevé el funcionamiento de las Sectoriales de Fijación y Revisión de Sueldos y Salarios Mínimos.

Estas comisiones estarán integradas de la siguiente manera:

- a. Un vocal nombrado por el Ministerio de Trabajo y Recursos Humanos, quien las presidirá;
- b. Un vocal nombrado en representación de los empleadores;
- y,
- c. un vocal que representará a los trabajadores.

Los vocales de empleados y trabajadores serán designados por cada tipo de actividad, de acuerdo con el reglamento correspondiente.

Las Comisiones Sectoriales se sujetarán a los objetivos y a la política general señalados por el Ministerio de Trabajo y Recursos

---

<sup>15</sup> Código del Trabajo, Edición Jurídica, 1.990.

Humanos, así como a la situación de los trabajadores y rentabilidad y productividad de las empresas.

Se designa un principal y un suplente por cada actividad para la que vaya a fijarse o revisarse el salario; para el efecto, se los notificará dándoles un plazo de 30 días a la Cámara de la Producción, a la que corresponde la respectiva actividad y a las tres Confederaciones de Trabajadores del Ecuador, que son:

- La Confederación Ecuatoriana de Organizaciones Clasistas, CEDOC.
- La Confederación de Trabajadores del Ecuador, CTE. y,
- La Confederación Ecuatoriana de Organizaciones Sindicales Libres, CEOLS.

Las comisiones, así constituidas, fijarán el sueldo o salario mínimo para la rama de la producción y para las clases de trabajo que en esa rama de la producción existe y hasta el 30 de septiembre de cada año enviarán las resoluciones sobre el particular al Ministro de Trabajo para que las apruebe, previo informe del Consejo Nacional de Salarios (CONADES).

### **2.1.5. EVOLUCIÓN DEL SALARIO MÍNIMO VITAL EN LOS ÚLTIMOS AÑOS.**

Cuando se hable de Sueldo Mínimo Vital lo primero que deberá tomarse en cuenta en este aspecto, es la existencia de un Mínimo Vital de Sueldos y Salarios ligados legalmente para las distintas categorías de trabajo, por lo tanto, en ningún contrato de trabajo se puede estipular una remuneración por debajo de dicha cantidad. La Ley 133 del Consejo Nacional de Salarios (CONADES), tiene la facultad de fijar el Salario Mínimo Vital que deberá hacerse semestral, así como determinar los aumentos generales de las remuneraciones.

En la actualidad, los reajustes salariales y los beneficios complementarios en nuestro país, se los han realizado en virtud de arreglos institucionales.

Los ajustes del Salario Mínimo Vital, tradicionalmente no han partido de un criterio preestablecido ni se han hecho periódicamente, sino que han respondido a criterios políticos por iniciativa del ejecutivo en razón de presiones sindicales sin aplicar criterios técnicos que busquen un equilibrio entre los factores productivos y las fuentes de trabajo y sin que se busquen adecuados financiamientos.

Los instrumentos de política salarial actualmente vigentes, han tergiversado el objeto fundamental del Estado: el de velar por el bienestar de todos los Ecuatorianos redistribuyendo el ingreso y evitándose concentración en determinados grupos de trabajadores.

El salario real ha tenido un constante deterioro por efectos de los niveles de inflación y también por la influencia de decisiones de naturaleza política; por esta razón, la política salarial se ha orientado primordialmente a modificar el Salario Nominal y no al Salario Real.

" De acuerdo a datos del Ministerio de Trabajo y según un estudio de la revista económica "Análisis Semanal" se establece que la población económicamente activa es de 3'200.000 personas. 1'600.000 esto es la mitad no percibe salarios, y por lo tanto no se benefician de política salarial alguna. 400.000 son servidores públicos y lo que rige para ellos es la Ley de Carrera Administrativa. 210.000 están protegidos por la contratación colectiva, y por lo tanto sus salarios se determinan mediante negociaciones bilaterales.

Para 900.000 se fijan salarios a través de las 117 comisiones sectoriales, que señalan sueldos por actividad económica y posición, por



lo que sólo para 90.000 se determinan los salarios mediante la legislación de mínimos vitales y alzas generales".<sup>16</sup>

En el período 1.987 - 1.996 el Salario Mínimo Vital ha tenido la siguiente evolución:

**CUADRO N° 4**  
**EVOLUCIÓN DEL SALARIO MÍNIMO VITAL**  
**PERÍODO 1986 - 1996**

<b>AÑO</b>	<b>MONTO</b>	<b>PORCENTAJE</b>
07-08-86	12.000	0,0%
19-05-87	14.500	20,83%
01-06-88	19.000	31,00%
01-07-88	22.000	15,8%
01-09-88	22.000	0,0%
01-05-89	27.000	22,7%
25-05-89	27.000	0,0%
01-07-89	27.000	0,0%
01-11-89	27.000	0,0%
01-01-90	32.000	18,5%
22-07-90	32.000	18,5%
01-01-91	40.000	25,0%
01-10-91	40.000	0,0%
01-05-92	40.000	0,0%
01-06-92	60.000	50,0%
18-12-92	60.000	0,0%
01-01-93	66.000	10,0%
24-07-93	66.000	0,0%
01-01-94	66.000	0,0%
01-01-95	75.000	13,6%
01-07-95	85.000	13,3%
01-01-96	95.000	13,3%
10-07-96	95.000	0,0%

**FUENTE:** Ministerio de Trabajo y Recursos Humanos  
**ELABORACIÓN:** El Autor

<sup>16</sup> El Universo, 3 de Mayo de 1.992.

# **Capítulo 3**

## **3. EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS DE TRANSPORTE URBANO**

### **3.1 LAS TARIFAS DE TRANSPORTE URBANO**

#### **TARIFA**

"Lista de precios que para el transporte de pasajeros y carga confeccionan las autoridades de tránsito".

Como política social el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre como el Ministerio de Finanzas y Crédito Público ha establecido una tarifa para el transporte popular urbano que tiene como objetivo principal mitigar el impacto del costo de vida en las familias que registran menores niveles de ingreso, por esta razón se ha convenido que la transportación del servicio popular urbano mantenga una tarifa baja y de cierto modo congelada.

La diferencia con las tarifas llamadas ejecutiva y selectiva, es que éstas últimas no afectan las clases populares, están desregularizadas, sujetas a la libre oferta y demanda, pudiendo en cualquier momento el

Consejo Nacional de Tránsito si el caso lo amerita proceder a determinar tarifas diferenciadas.

Las tarifas generalmente únicas, tienen efectos discriminatorios sobre la situación financiera de los transportistas, frente a las cuales tienden a organizarse en Monopolio u Oligopolio.

Paralelamente, se plantea la cuestión de la subvención directa, que debería restablecer las condiciones de operación normal contrabalanceando el lucro cesante por causa de las bajas tarifas o, creando condiciones artificiales de explotación financiera. A esto hay que preguntarse Quién es el que paga el subsidio?, para lo cual se debe evaluar la contribución fiscal de los transportistas, o en su defecto, el beneficio ausente del Estado por la inexistencia del subsidio a la clase del volante.

### **3.1.1. MARCO INSTITUCIONAL**

El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre es una entidad de derecho público, adscrita al Ministerio de Gobierno con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto y patrimonio propio, autonomía administrativa y económica.

Es la máxima autoridad nacional dentro de la organización y Control de Tránsito y Transporte Terrestre y sus resoluciones son obligatorias.

El Presidente del Consejo Nacional de Tránsito es el Ministro de Gobierno o su Delegado.

Esta bajo su dependencia todos los organismos de tránsito y transporte terrestre, con las salvedades consagradas en la ley que hacen relación a la autonomía de la Comisión de Tránsito de la provincia del Guayas.

El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre estará conformado por los siguientes vocales que constituyen su directorio:

- a. El Ministro de Gobierno o su delegado, quien lo presidirá.
- b. El Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones o su delegado.
- c. El Ministro de Educación o su delegado.
- d. Dos representantes de la ciudadanía, uno designado por las Asociaciones de Municipalidades y, otro por el Consorcio de Consejos Provinciales.
- e. El Comandante General de Policía o su delegado.



- f. Un representante de las Fuerzas Armadas designado por el Comando Conjunto de esa Institución.
- g. El Secretario General de la Federación Nacional de Choferes Profesionales del Ecuador o su delegado.
- h. El Presidente de la Federación Nacional de Transporte Pesado o su delegado;
- i. Un representante del Automóvil Club del Ecuador (ANETA).
- j. Un representante de los transportistas.
- k. El Director Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre o su delegado.
- l. El Director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito de la provincia del Guayas o su delegado, quien será el Jefe de Tránsito de la Provincia del Guayas. y,
- m. Un representante de las asociaciones automotrices del Ecuador.

Los delegados acreditarán conocimientos y experiencia en la materia de tránsito y transporte terrestre.

Son organismos de tránsito y transporte terrestre:

- a. El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre;
- b. La Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre;

- c. Los Consejos Provinciales de Tránsito y Transporte Terrestre; y la Comisión de Tránsito del Guayas.
- d. Las Jefaturas Provinciales de Tránsito y Transporte Terrestre. y,
- e. Las Subjefaturas en las jurisdicciones.

**B. LA DIRECCIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE**

Es un organismo del sector público con personería jurídica, presupuesto y patrimonio propios de organización, planificación, ejecución y control de las actividades de tránsito y transporte terrestre a nivel nacional a excepción de la Provincia del Guayas. El Director será nombrado conforme a las Leyes Orgánicas y de Personal de la Policía Nacional.

**C. LOS CONSEJOS PROVINCIALES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE Y LA COMISIÓN DE TRÁNSITO DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS**

Organizar, planificar y controlar las actividades, operaciones y servicio de tránsito y transporte terrestre en sus respectivas provincias,

con sujeción a las regulaciones dictadas por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.

Los Consejos Provinciales de Tránsito y Transporte terrestre están integrados por:

- a. El Gobernador de la Provincia o su delegado.
- b. El Director Provincial de Obras Públicas o su delegado; en las provincias donde existiera Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas, será este su delegado.
- c. El Director Provincial de Educación o su delegado; en la provincia donde existiera Subsecretario del Ministerio de Educación, Cultura, Deportes y recreación, será este su delegado.
- d. El Comandante Provincial de la Policía Nacional o su delegado.
- e. Dos representantes de la Ciudadanía, el uno delegado por el Consejo Municipal de la Capital de la respectiva provincia, y el otro por el Consejo provincial.
- f. El Jefe Provincial de Tránsito y Transporte terrestre
- g. El Secretario general del Sindicato Provincial de Choferes profesionales o su delegado.
- h. Un representante por los transportistas.

- i. El Representante de los conductores no Profesionales, designado por el Automóvil Club del Ecuador; ANETA, en las provincias donde exista este organismo.

La Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas estará integrada por el siguiente directorio:

- a. El Gobernador de la Provincia del Guayas o su delegado, quien lo presidirá.
- b. El Alcalde de la Ciudad de Guayaquil o su delegado.
- c. El Prefecto de la Provincia del Guayas o su delegado.
- d. El Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas del litoral, con asiento en Guayaquil.
- e. El Comandante del Cuerpo de Vigilancia de la Comisión de Tránsito de la provincia del Guayas.
- f. El Comandante del Regimiento de Policía Nº 2 Guayas.
- g. Un representante de las Fuerzas Armadas, el cual será el jefe de la zona más antiguo de la Plaza de Guayaquil.
- h. El Secretario General del Sindicato de Choferes profesionales de la Provincia del Guayas.
- i. Un representante de los transportistas.

#### **D. LAS JEFATURAS PROVINCIALES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE**

Son organismos encargados de la señalización, semaforización y control de actividades de tránsito y transporte. Tiene los mismos deberes y atribuciones que la Dirección Nacional de Tránsito dentro de su jurisdicción provincial, pero sus decisiones están sujetas al conocimiento de este organismo. Es la institución encargada de extender los documentos habilitantes para la conducción y circulación de vehículos.

Por su parte la Policía Nacional ejecuta las resoluciones de todos los organismos de tránsito y transporte terrestre.

#### **3.1.2. POLÍTICAS DE AJUSTE DE LAS TARIFAS**

A nivel de país, el Consejo Nacional de Desarrollo (CONADES) por mandato constitucional es quien fija las políticas generales, económicas y sociales de transporte y elabora los correspondientes planes de desarrollo. Puesto que las condiciones económicas del país varían de año a año, la formulación de las políticas también son variables.

Una vez que las políticas tarifarias del transporte han sido formuladas, éstas son enviadas al Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, para su aplicación, como lo establece la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre en su libro primero, título 1, Capítulo 1, Artículo 21, Literal L, que textualmente dice: " Realizar los estudios técnicos y económicos para orientar la racional utilización de la flota vehicular; establecer las condiciones de oferta y demanda en las diferentes modalidades de transporte terrestre, fijar tarifas y asignar las rutas y frecuencias a las empresas de transporte cuando sean interprovinciales.

Además dicta las políticas generales sobre tránsito y transporte terrestre y disponer su ejecución a través de los organismos técnicos y de ejecución, fundamentalmente sobre: Tránsito y Transporte Terrestre, Normas de Seguridad y, Control de la Contaminación del Medio Ambiente.

Es importante manifestar que el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, a falta de un estudio técnico de costos de operación y con un criterio político ha tomado como punto de referencia para la elevación de las tarifas, el índice de inflación de precios.

Adoptar políticas o criterios de elevar tarifas del transporte en base al índice inflación de precios es muy peligroso por que el costo social para la colectividad es bastante alto, siendo necesario que las revisiones de tarifas del transporte se fundamente realmente en las variaciones de los costos que registran los rubros componentes de la canasta de costos de los vehículos de transporte urbano.

### **3.1.3. MECANISMOS DE FIJACIÓN DE LAS TARIFAS**

Como lo establece la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre en vigencia, corresponde al Consejo Nacional de Tránsito señalar rutas y frecuencias del transporte público, fijar y modificar las tarifas y fletes del transporte terrestre previo estudio de los costos de operación, como regular el funcionamiento y determinar las tarifas de los taxímetro.

En su organización interna, el Consejo Nacional de Tránsito mantiene una unidad operativa denominada Departamento de Regularización y Análisis Tarifario, entre cuyas funciones está la de elaborar estudios previos a la regulación de las tarifas en el transporte terrestre en las diferentes modalidades. Una vez concluidos los estudios técnicos, estos son remitidos al Consejo Nacional de Tránsito para que tome la decisión correspondiente.

En la práctica el gremio de los transportistas en base a presiones y argumentos legales han influido decididamente para lograr el alza de las tarifas, en estos casos ha predominado el criterio político sobre el técnico.

#### **3.1.4. MECANISMO DE CONTROL DE LAS TARIFAS**

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre en su Capítulo IV que hace relación a la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre en su Artículo 27, literal (f) y (h) indica que sus deberes y obligaciones, a más de lo establecido en las leyes policiales son: "Controlar y supervisar el cobro de pasajes y fletes aprobados por el Consejo Nacional de Tránsito dentro de la transportación terrestre de servicio masivo".

A nivel de las provincias, como lo establece la misma ley en el Capítulo V, Artículo 31, literal (a), los Consejos Provinciales de Tránsito y Transporte Terrestre, entre otras funciones tiene: " Organizar, planificar y controlar las actividades operaciones y servicios de tránsito y transporte terrestre en su respectiva provincia, con sujeción a las regulaciones dictadas por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.



A nivel operativo, la Política Nacional mediante las atribuciones que le confieren sus normas internas vigilan que se cumplan, con las disposiciones emanadas por los organismos rectores del transporte terrestre.

Efectuar el control de rutas y frecuencias del transporte público al igual que los permisos de operación de las cooperativas y empresas.

**3.1.5. EVALUACIÓN DE LA TARIFAS EN LOS ÚLTIMOS  
DIEZ AÑOS**

**CUADRO Nº 5**

**EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS DE TRANSPORTE URBANO**

**PERÍODO 1.986 - 1.996**

<b>DETALLE</b>	<b>COSTO TARIFA</b>	<b>MONTO DEL SUBSIDIO</b>
Octubre 86	8,00	- No existió subsidio.
Marzo 87	10,00	- No existió subsidio
Junio 88	14,00	- No existió subsidio.
Septiembre 88	17,00	- No existió subsidio.
Mayo 89	25,00	- No existió subsidio.
21 Julio 90	40,00	- Subsidio de S/.400.000.
1 Enero 91	50,00	- Subsidio de S/.400.000 vehículos a diesel y S/.600.000 para carros y gasolina.
Julio 92	90,00	- Subsidio de S/.650.000 a diesel y S/.750.000 para carros a gasolina.
16 Octubre 92	100,00	- No se oficializó
23 Octubre 93	150,00	- Subsidio Resolución CNT.Subsidio de S/. 1'350.000 a subs. de S/.900.000.
1 Enero 95	200,00	- Se mantiene el Subsidio -
1 Septbre 95	250,00	Subsidio de S/. 1'350.000.
1 Enero 96	250,00	- Se mantiene el subsidio.
1 Octubre 96	250,00	- Se mantiene el subsidio.
31 Diciembre 96	250,00	- Se mantiene el subsidio.

**FUENTE:** Consejo Provincial de Tránsito  
DIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN

**ELABORACIÓN:** El Autor

## Capítulo 4

### 4. DIAGNOSTICO SOCIOECONÓMICO DE LA CIUDAD DE LOJA

#### 4.1. RESEÑA HISTÓRICA

La ciudad de Loja tuvo dos fundaciones, la primera en el Valle de Garrochamba o Cangochamba (Catamayo) a principios de 1.547 por orden de Gonzalo Pizarro, en cuyo nombre se la llamó la Zarza, en recuerdo del caserío del mismo nombre que tenían los Pizarros en Trujillo España.

La Fundación realizada por el Capitán Alonso de Mercadillo obedeció a la necesidad de establecer un centro poblado de españoles para garantizar la vida de los conquistadores de los ataque de los indios<sup>17</sup>.

La fundación definitiva tuvo lugar después de la muerte de Gonzalo Pizarro por orden del pacificador La Gasca, quien disperso al ejército vencedor en Jaquijaguana (9 de abril de 1.548), dando a los capitanes la misión de emprender otras conquistas y fundar nuevas

---

<sup>17</sup> H. Consejo Provincial de Loja, 1.981. Provincia de Loja

ciudades. Loja fue fundada en el año de 1.548, probablemente el 8 de diciembre. El Capitán Don Alonso de Mercadillo recibió el encargo de proseguir la fundación de la proyectada ciudad. Esta vez, en vista de que la Zarza era "Tierra caliente y no tan fértil", trasladó la población al valle de Cuxibamba, que quiere decir "Llanura alegre o risueña" situada entre dos ríos pequeños y a al pie de la cordillera o serranía.

La independencia de Loja que representa un acto patriótico tuvo lugar el 18 de noviembre de 1.820. En esta fecha el pueblo se reúne en San Sebastián, parroquia urbana, e irrumpió hacia la plaza mayor, proclamando la independencia de Loja. El movimiento libertario fue encabezado por Ramón Pinto, José María Peña, Nicolás García, José Picoita y Manuel Zambrano.

## **4.2. ASPECTOS FÍSICOS**

### **4.2.1. LOCALIZACIÓN Y LÍMITES**

Enclavada en un valle del altiplano, al sur del Ecuador, a 2.130 metros sobre el nivel del mar, rodeada de ariscas montañas, circundada por los ríos Zamora y Malacatos y en una planicie de subsuelo lacustre, levántase la pequeña ciudad, que luce calles asfaltadas y rectilíneas y parece hecha como "para caber en el cuenco de las manos o para

levantarla en cualquier sitio del corazón", como lo dijera Alejandro Carrión Aguirre.<sup>18</sup>

La ciudad de Loja limita:

- **POR EL NORTE:** El monte Chinguilanchi.
- **POR EL SUR:** La Maná.
- **POR EL ORIENTE:** la Colina de San Cayetano y el Calvario. y,
- **POR EL OCCIDENTE:** El montículo del Pedestal.

#### **4.2.2. SUPERFICIE Y ACCESO.**

La ciudad de Loja tiene una extensión de 33.6 Km.<sup>2</sup>

Por vía aérea, existe un vuelo de lunes a sábado desde y hasta Quito; y los martes, jueves y sábados con escala desde Guayaquil. El aeropuerto se encuentra ubicado en el valle de Catamayo a 38 km. de la ciudad.

Por vía terrestre, desde el norte se puede llegar por la carretera Panamericana, que cruza desde la frontera con Colombia todo el

---

<sup>18</sup> Guía Turística de Loja, 1.996.

callejón Interandino, pasando por Quito, Ambato, Cuenca, desde ésta última ciudad hay 214 Km., y se pasa por Saraguro, el Centro Indígena más importante de América. Por el occidente Loja se vincula con Machala y Puerto Bolívar (216 Km.) y con Guayaquil (450 Km.). Por el sur-occidente con el Perú por los pasos fronterizos de Macará (200 Km.), Zapotillo (270 Km.), respectivamente. Hacia el Oriente se une a Zamora, capital de la Provincia del mismo nombre a través de una vía de 63 Km.; y, hacia el sur-oriente se vincula con Vilcabamba (40 Km.) y Zumba en la cuenca del Chinchipe distante 177 Km..

En el moderno Terminal Terrestre "Reina del Cisne" ubicado al norte de la ciudad, lujosas unidades de las diferentes empresas lo transportarán desde y hacia Loja. Además en este terminal encontrará toda clase de servicios complementarios que necesite y exija el pasajero.<sup>19</sup>

#### **4.2.3. ALTITUD Y CLIMA.**

La ciudad de Loja posee una altitud de 2.130 metros sobre el nivel del mar.

---

<sup>19</sup> Guía Turística de la ciudad de Loja, 1.996.

Aunque las precipitaciones fluviales son irregulares el clima es primaveral, con una temperatura media anual de 20°C.. Si bien hay temporadas frías y de repente páramos de una mañana lluviosa a una esplendorosa tarde de sol. Los climas de la provincia se los considera como favorecedores de la salud, además por su gran diversidad la producción es muy variada.

### 4.3. ASPECTOS ESPACIALES.

#### 4.3.1. OCUPACIÓN DEL TERRITORIO.

La densidad poblacional, es decir la relación que existe entre el número de habitantes por kilómetro cuadrado, en Loja fue de 77.3 hab/Km<sup>2</sup> para el año de 1.990, y de 86.2 hab/Km<sup>2</sup> para el año 1.995.

**CUADRO N° 6**

PARROQUIA	CABECERA CANTONAL	LOCALIZACIÓN
San Sebastián	San Sebastián	Urbana
El Sagrario	El Sagrario	Urbana
El Valle	San Juan	Urbana
Sucre	Pedestal	Urbaná

**FUENTE:** Consejo Provincial  
**ELABORACIÓN:** El Autor

### **4.3.2. EL PROCESO DE URBANIZACIÓN.**

En Loja existe una marcada tendencia hacia la urbanización, la que responde directamente a nuevas formas de desarrollo y al crecimiento de la población (especialmente de bajos ingresos), de comportamiento del campo a la ciudad, produciéndose el llamado fenómeno Ruralización de las Urbes.

## **4.4. ASPECTOS DEMOGRÁFICOS.**

### **4.4.1. CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN.**

La ciudad de Loja para el año de 1.990 registra una población urbana de 94.305 habitantes que representa el 65,3% de la población total cantonal y el 24.5% de la provincia.

Para el año de 1.995, según estimaciones del INEC el área urbana del cantón Loja tiene 111.086 habitantes equivalentes al 68.96% de la población cantonal y al 27.03% del total provincial. De acuerdo con los porcentajes establecidos en relación al total provincial, Loja no concentra una alta proporción de esta población, sin embargo, dicha relación tiende a incrementarse al alojar la mayor parte de los habitantes



del área urbana de la provincia (60.8%), como efecto de la migración rural-urbana principalmente.

**CUADRO N° 7**

<b>HABITANTES</b>	<b>1.990</b>	<b>1.995</b>
<b>PROVINCIA: LOJA</b>		<b>411.010</b>
<b>TOTAL</b>	<b>384.698</b>	182.838
URBANO	151.799	228.172
RURAL	232.899	
<b>CANTÓN: LOJA</b>		<b>161.080</b>
<b>TOTAL</b>	<b>144.493</b>	111.086
URBANO	94.305	49.994
RURAL	50.188	

**FUENTE:** Ecuador: Proyecciones de Publicaciones, Período 1.990 - 2.000

**ELABORACIÓN:** El Autor

Las características que se suelen utilizar para describir o clasificar a las poblaciones son innumerables, entre los más importantes que guardan íntima relación con fenómenos demográficos se encuentran: sexo, natalidad, mortalidad, fecundidad, migraciones, etc..

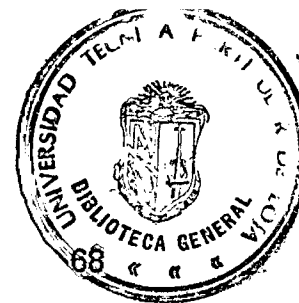
**CUADRO N° 8****CANTÓN LOJA: POBLACIÓN POR AREA Y SEXO.****1.990**

URBANA			RURAL			TOTAL		
AMBOS SEXOS	MASCU LINO	FEMENI NO	AMBOS SEXOS	MASCU LINO	FEMENI NO	AMBOS SEXOS	MASCU LINO	FEMENI NO
94.305	45.028	49.277	50.188	24.762	25.426	144.493	69.790	74.703

FUENTE: INEC, Censo de Población, Resultados Definitivos  
 ELABORACIÓN: El Autor

Para el año 1.990, la población del área urbana del cantón Loja estaba compuesta mayoritariamente por mujeres (49.277) que representaban el 65.96% del total de la población femenina del cantón Loja. En el área rural para este mismo año las tasas de masculinidad decrecieron tanto en el cantón como en la provincia, así, la población masculina del área rural (24.762), representaba el 35,5% del total de la población masculina del cantón Loja, esto se debe a las migraciones rurales urbanas al interior de la provincia.

En el caso de la baja población masculina de la ciudad de Loja (45.028) se cree, que se trata de una herencia del pasado debido a una emigración de su población joven, principalmente masculina. Por otro lado la mayoría de la población de la ciudad de Loja es joven, esto es válido para ambos sexos.



#### 4.4.2. CAMBIOS DEMOGRÁFICOS ENTRE LOS AÑOS 1.950 -

1.990.

#### CUADRO N° 9

#### POBLACIÓN Y TASA DE CRECIMIENTO EN LA CIUDAD DE LOJA.

AÑO	POBLACIÓN	TASA DE CRECIMIENTO
1.950	15.399	-
1.962	26.789	4,6
1.974	47.697	5,0
1.982	71.652	4,8
1.990	94.305	3,4
1.994 *	112.461	4,5

**FUENTE:** INEC

**ELABORACIÓN:** El Autor

\* Estimado

La capital de Loja, según el censo de 1.990, tenía 94.305 habitantes y representaba el 2% de la población urbana nacional; entre 1.950 y 1.990 su población aumenta de tamaño seis veces. Si bien su ritmo de crecimiento tiende a la disminución (5.0% anual entre 1.962 - 1.974 a 3.4% entre 1.982 - 1.990) por efecto de un menor crecimiento natural y menor tasa de migración neta, en los últimos 8 años se produjo un incremento de cerca de 23 mil personas, cifra casi similar a la actual población de todo el cantón Catamayo de la misma provincia.

La densidad poblacional o sea la relación que existe entre el número de habitantes por kilómetro cuadrado en Loja fue de 77.3

hab/Km<sup>2</sup> para el año de 1.990 y de 86.2 hab/Km<sup>2</sup> para el año 1.995. El incremento de la densidad poblacional de la ciudad se ve afectada por el proceso migratorio de zonas rurales pobres de la provincia de Loja, pues, esto conlleva al incremento de la densidad poblacional en la ciudad de Loja y otras ciudades importantes del país, disminuyéndose la densidad del área rural. Según el PDUR, el área consolidada (centro de la ciudad) de la ciudad de Loja abarca apenas el 11,2% de la superficie total, sin embargo contiene el 61.6% de su población debido al tipo de sus edificaciones y por constituir el sector céntrico. Las posibilidades de expansión poblacional en el área consolidada están agotadas debido a las circunstancias socioeconómicas actuales de Loja, desplazándose hacia otras zonas de la ciudad ampliándose el perímetro urbano de ésta.

#### 4.4.3. LA FECUNDIDAD EN EL PERÍODO 1.982-1.990

##### CUADRO N° 10

##### CANTÓN LOJA Y CABECERA CANTONAL. TASA DE FECUNDIDAD, MORTALIDAD Y NATALIDAD.

LUGAR	TASA	1.982	1.990
CANTÓN LOJA	Fecundidad	13,3	-
	Mortalidad	6,9	5,5
	Natalidad	32,9	23,3
CABECERA DEL CANTÓN LOJA	Fecundidad	-	-
	Mortalidad	6,7	4,5
	Natalidad	31,2	26,8

FUENTE: INEC  
ELABORACIÓN: El Autor

"En los últimos años se observa el descenso de la fecundidad, lo que permite inferir la progresiva disminución del crecimiento vegetativo, aun cuando decrezca también la mortalidad. De ahí que en su conjunto y aún cuando se acepte que la tasa de inmigración se mantendrán estable y que la emigración de la ciudad se reducirá (hipótesis de saldo migratorio positivo) y la tasa global de crecimiento anual de la población de la ciudad de Loja va ha disminuir ligera y sistemáticamente en los próximos años. En modo alguno ésta afirmación contradice el que en términos absolutos la población seguirá creciendo: sólo hace notar que es relativamente alto el ritmo de crecimiento demográfico observado en las últimas décadas, no podrá mantener el mismo nivel en el futuro".<sup>20</sup>

#### **4.4.4. LA MORTALIDAD INFANTIL EN EL PERÍODO 1.982 - 1.990.**

De igual manera, la mortalidad infantil ha experimentado un importante descenso de la provincia; mientras en 1.990 la tasa de mortalidad infantil estimada se ubica en el orden de 32 defunciones por cada mil nacimientos, para 1.993 es de 21.5 por cada mil nacidos vivos.

---

<sup>20</sup> I. Municipio de Loja. Plan de Desarrollo Urbano-Rural de Loja, Síntesis. Síntesis, Loja, 1.990. P.

En 1.982 la tasa anual de natalidad estimada para el conjunto de la cabecera cantonal de Loja fue de 31.2 por mil, tras de un decrecimiento sostenido. Esta baja se vio acompañada también por la disminución de la mortalidad 6.7 por mil en 1.982 al 4.5 en 1.990 y al 5.0 por mil en 1.993; como resultado del mejoramiento de los sistemas de salud y salubridad..

#### **4.4.5. LA MIGRACION EN EL PERÍODO 1.982 - 1.990**

Resulta complejo, definir la migración ya que esta se refiere a hechos susceptibles de repetirse, dependientes de una decisión personal de esta influenciada por factores de índole social, económicos y psicológicos, entre otros.

En forma general y con alcance amplio la migración, se puede definir como "el movimiento de personas a través de una división política para establecer una nueva residencia permanente. Se dividen en migración internacional (migración entre países) y migración interna (migración dentro de un país)". Todo nacimiento entre dos unidades geográficas, que implica un cambio de residencia habitual, es un nacimiento migratorio.

El nacimiento migratorio constituye la entrada a un lugar de destino (inmigrante) o la salida de un lugar de origen (emigrante) tomando en cuenta el tiempo de su estadía en ese lugar. La migración interna contribuye al cambio demográfico de una religión, provincia o ciudad; está dada por los desplazamientos de la población dentro de un país como un mecanismo que obedece a determinantes económicas, Psicológicas y socioecológicas que lejos de permanecer constantes en el tiempo y el espacio, tiene contenidas diferencias de acuerdo al nivel educacional y a las aspiraciones de la movilidad social.<sup>21</sup>

Cada nacimiento migratorio es la respuesta a una necesidad imperiosa que el migrante cree no poder satisfacer en el lugar donde vive o por superar una situación que por alguna razón se ha tornado indeseable.

Loja, a pesar de su débil estructura económica presenta un acelerado crecimiento poblacional en los últimos años el mismo que viene a reflejarse en el incremento de su densidad poblacional, la cual es ocasionada por el proceso migratorio, especialmente de las zonas rurales más pobres de la provincia de Loja. Este proceso, actualmente

---

<sup>21</sup> INEC, Cifrando y Desifrando a Loja, Quito, Junio 1.995. P. 417.

Movilidad Social, de acuerdo al diccionario de Economía de Arthur Sheldon, es la medida en que la población Social normalmente medida por la ocupación de los hijos difiere de la de los Padres, constituye una indicación del cambio social.

se encuentra atentando contra la estabilidad económica de la provincia, puesto que a la vez se incrementa la densidad poblacional de la ciudad de Loja y de otros centros urbanos de importancia, se produce un decremento en la densidad del área rural y de los centros productivos.

Según los censos de población realizados en los años 1.982 - 1.990, en la provincia de Loja se empadronaron en el primero de los años mencionados 360.767 personas y 384.698 en el segundo.



**CUADRO N° 11**  
**POBLACIÓN EMPADRONADA EN LA PROVINCIA DE LOJA POR**  
**PROVINCIAS Y AREAS DE NACIMIENTO.**

**CENSO 1.982 - 1.990**

PROVINCIA AREA DE NACIMIENTO	1.982		1.990	
	POBLACION	%	POBLACION	%
LOJA	342.092	94,8	363.295	94,4
Urbana	172.707		206.796	
Rural	169.385		156.499	
EL ORO				
Urbana	4.033	1,1	4.632	1,2
Rural	3.396		4.416	
	637		216	
AZUAY				
Urbana	3.142	0,9	2.866	0,7
Rural	2.349		2.439	
	793		427	
GUAYAS				
Urbana	2.643	0,7	2.861	0,7
Rural	2.304		2.676	
	339		185	
PICHINCHA				
Urbana	2.257	0,6	3.502	0,9
Rural	2.141		3.419	
	116		83	
ZAMORA CHINCHIPE				
Urbana	2.052	0,6	2.423	0,6
Rural	1.481		1.965	
	571		458	
RESTO PROVINCIAS	4.548	1,3	5.119	1,3
TOTAL	360.677	100,0	384.698	100,0

**FUENTE:** INEC, Resultados Definitivos de la Provincia de Loja, Censos  
1.982 - 1.990

**ELABORACION:** El Autor

En el año de 1.982 la población nativa de la provincia constituida por 342.092 habitantes representaba el 94.8% de la población

empadronada, mientras que para 1.990 tal población estaba constituida por 363.295 habitantes que representaban el 94.4% de la población de la provincia, es decir, el 5.2% de la población según el censo de 1.982 estaba constituida por inmigrantes que llegaron de otras provincias y que se empadronaron en la ciudad de Loja, en tanto que tal proporción de acuerdo con el censo de 1.990 representaban el 5.6%. El mayor volumen de la población inmigrante en el año de 1.990 provenía de las provincias de: El Oro con 4.632 hab., Pichincha con 3.502 hab., Azuay con 2.866 hab., Guayas con 2.861 hab., y Zamora Chinchipe con 2.423 hab..

Cabe destacar que la población de las provincias que inmigra a la provincia de Loja, proviene mayormente de áreas urbanas y se ubica en proporciones significativas en la ciudad de Loja, es decir, se trata de una migración de ciudad a ciudad.

La provincia de Loja es una de las principales fuentes de emigración interprovincial. Así, en 1.982 se registraron 157.453 personas nacidas en Loja que tenían por residencia habitual otras provincias del país, mientras que 1.990 se registraron 183.905. El principal receptor de emigrantes Lojanos es Pichincha en donde para 1.990 se ubican en el 33.1% de los emigrantes Lojanos. Le sigue en importancia las provincias de el Oro (28,0%), Zamora Chinchipe (12,2%) y Guayas (9.4%).

## **4.5. INFRAESTRUCTURA SOCIAL.**

### **4.5.1. EL SECTOR EDUCACIÓN.**

La preparación de los recursos humanos viene a ser una necesidad cada vez más importante en la sociedad contemporáneo, que requiere del conocimiento científico y la técnica como instrumento indispensable para obtener un mejor rendimiento del trabajo y aprovechamiento de los recursos.

La Educación es sin lugar a dudas un medio de movilidad social que permite a los individuos mejorar los ingresos y participar en mayor o menor grado, de acuerdo a su capacidad en las diferentes instituciones aisladas.

El mayor número de habitantes de la ciudad de Loja participa de una educación formal impartida en los distintos niveles.

- a. **NIVEL PRE-PRIMARIO:** Con 77 establecimientos atendidos por 138 profesores, con 3.131 alumnos.

- b. NIVEL PRIMARIO:** Cuenta con 34.028 alumnos con el aporte de 1.229 profesores los que laboran en 232 locales escolares.
- c. NIVEL MEDIO:** Asisten 9.940 estudiantes, guiados por 881 educadores constando de 42 establecimientos.<sup>22</sup>
- d. NIVEL SUPERIOR:** La ciudad de Loja cuenta con dos Universidades las cuales son: La Universidad Técnica particular de Loja y la Universidad Nacional de Loja, un Centro asociado o extensión de la Universidad ESPE, de la UTPL y la de Chimborazo; además con los Institutos "LA CASTELLANA" "SUDAMERICANO" y "LOS ANDES".

---

<sup>22</sup> Dirección Provincial de Educación de Loja.

## **UNIVERSIDAD TECNICA PARTICULAR DE LOJA.**

Que, es dirigida por la Congregación Marista Ecuatoriana con dos modalidades denominadas: Modalidad Clásica y Modalidad Abierta, con 14 carreras profesionales, de las cuales 6 se imparten en Facultades, 4 en Escuelas y 4 en modalidad de Carreras cortas.

Las Facultades de esta Universidad son:

- Ingeniería Civil
- Arquitectura
- Economía
- Industrias Agropecuarias

Además en ella operan las Escuelas de :

- Ciencias Contables
- Auditoría
- Secretariado Ejecutivo
- Bellas Artes
- Tecnología en Minas
- Ingeniería en Computación
- Hotelería y Turismo
- Ciencias Jurídicas e
- Idiomas.

Además funciona un Instituto de Ciencias Básicas.

En la Universidad laboran 300 profesores y se educan al rededor de 4.000 estudiantes.

La Universidad Técnica Particular de Loja, en la Modalidad Abierta ha tenido gran éxito, ya que cuenta con una población estudiantil de 5.200 estudiantes inscritos en todo el país.<sup>23</sup>

### **LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.**

Dispone de ocho facultades con 19 escuelas en las que se imparten 31 carreras. Estas Facultades son:

- Jurisprudencia
- Ciencias Agrícolas
- Ciencias de la Educación
- Ciencias Médicas
- Ciencias Veterinarias
- Ciencias Administrativas
- Ciencia y Tecnología
- Artes

---

<sup>23</sup> Secretaria General de la U.T.P.L.

- Escuela de Periodismo.

Posee un Centro de Estudios de Postgrado.

En esta Universidad existen alrededor de 9.515 estudiantes. Esta cifra incluye a los estudiantes de Institutos Tecnológicos de Macará, Alamor, Catacocha y Cariamanga y de los Centros Universitarios de Zaruma, Zumba y Yanzatza.<sup>24</sup>

### **ESCUELA POLITECNICA DEL EJERCITO (ESPE).**

Funciona en Loja, en la Modalidad a Distancia e imparte las carreras:

- Licenciatura en Administración de Empresas
- Ingeniería en Administración de Empresas
- Licenciatura en Administración Educativa
- Doctorado en Ciencias de la Educación y
- Maestría en Gerencia de Educación.

---

<sup>24</sup> Planeamiento Académico de la Universidad Nacional de Loja.

#### e. EDUCACIÓN POPULAR

**PERMANENTE:** Está orientada a capacitar al joven y al adulto para el trabajo así como dar oportunidad de educación a quienes no pudieron ingresar a los niveles de educación regular. Esta educación comprende:

- Educación Básica de Adultos (EBA). En la que existen 93 centros fiscales con 2.458 alumnos y 169 educadores.
- Educación Media Popular (EMP). Tiene 3 establecimientos fiscales y 143 estudiantes y 25 educadores.
- Centro Artesanal (CA). Cuenta con 37 establecimientos fiscales con 632 alumnos y 47 educadores, y 15 establecimientos particulares, con 1.163 alumnos y 29 profesores.<sup>25</sup>

#### 4.5.2. EL SECTOR SALUD.

Los problemas de salud se acentúan preferentemente en los niños con un alto índice de parasitosis, que se debe a la falta de una adecuada infraestructura sanitaria con ligeros

---

<sup>25</sup> Dirección Provincial de Loja, Unidad de Mapa Escolar, año lectivo 1.990 - 1.991.



rasgos de desnutrición. Por ello, el Ministerio de Salud Pública en el afán de proteger la salud de la población del Cantón Loja, ha organizado diversos puestos de salud o subcentros de salud distribuidos en áreas como son:

## CUADRO N° 12

CANTÓN LOJA: ESTABLECIMIENTOS DE SALUD POR AREAS  
1.995

No. DE AREAS DE SALUD	UNIDADES OPERATIVAS	TIPO
<b>AREA No.1</b>	Ciudad de Loja	Hospital
	Centro de Salud N° 1	C.S
	Chontacruz	S.C.S
	Chuquiribamba	S.C.S
	Gualel	P.S.
	Obrapia	S.C.S.
	Taquil	S.C.S.
<b>AREA N° 2</b>	Centro de Salud N° 1	C.S.
	Amparo Municipal	S.C.S
	Daniel Alvarez	S.C.S.
	La Pradera	S.C.S.
	Zamora Huayco	S.C.S.
<b>AREA N° 3</b>	Centro de Salud N° 3	C.S.
	Belén	S.C.S.
	Consacola	S.C.S.
	Jimilla	S.C.S.
	Motupe	S.C.S.
	San Cayetano	S.C.S.
	Santiago	S.C.S.
<b>AREA N° 4</b>	El Cisne	S.C.S.
<b>AREA N° 12</b>	Vilcabamba	hospital
	Malacatos	S.C.S
	San Pedro de Vilcabamba	P.S.
	Yangana	S.C.S.

**FUENTE:** Dirección Provincial de Salud de Loja, Departamento de Estadística

**ELABORACION:** El Autor

P.S. =Puesto de Salud  
S.C.S. =Subcentro de Salud  
C.S. =Centro de Salud



La ciudad de Loja cuenta con 4 Hospitales que prestan sus servicios de salud:

- El Hospital Regional y Docente "Isidro Ayora" en donde laboran 17 médicos residentes, 60 médicos tratantes, 47 enfermeras, 40 dentólogos. Las especialidades con que cuenta son: Cirugía, Pediatría, Salud Mental, Ginecología, Obstetricia, Medicina General, Patología Clínica, Anatomía Patológica, Radio Diagnóstico, Anestesiología y Medicina Física y Rehabilitación.<sup>26</sup>
- El Hospital Oncológico SOLCA
- Funcionan además el Hospital del IESS "Manuel I. Montero V".
- El Hospital Militar de la Brigada Nº 7 Loja, y
- Varias Clínicas privadas: "San Agustín", Clínica de Especialidades "Mogrovejo", "San Francisco", "San José", "Santa Rita", "Santa María", que permiten acoger a un gran número de personas.

---

<sup>26</sup> Dirección Provincial de Salud de Loja, Departamento de Estadísticas, 1.995.

### **4.5.3. SANEAMIENTO AMBIENTAL.**

#### **- ELIMINACIÓN DE AGUAS SERVIDAS.**

El 74% de las viviendas y escasamente el 5% de las rurales tienen servicio de red pública de alcantarillado. En el 11 y 9 por ciento de viviendas del área urbana y rural, con 15 y 23 personas respectivamente, se eliminan las aguas servidas a través de pozo ciego, cisterna que entre 1.982 - 1.990 se ha incrementado en las dos áreas. Quedan 5.000 viviendas (con 17 mil ocupantes) sin ningún servicio de eliminación de aguas servidas: en el área rural esta situación es más dramática puesto que el 85% de viviendas (192 mil ocupantes) no tienen sistema de alcantarillado o pozo ciego.

#### **- SERVICIO HIGIENICO**

En 1.990, en el área urbana el 62 por ciento de las viviendas cuentan con excusado de uso exclusivo y en la rural sólo el 8 por ciento: 7 mil viviendas (23%) en las ciudades con excusado de uso común. Es de destacar también que cerca de 4 mil viviendas rurales (8%) cuentan con servicio de letrina, el mismo que ha cobrado mayor importancia con respecto a 1.982.

Por último, se observa que 16 mil ocupantes de viviendas urbanas 4,192 que representa el 11 y 83 por ciento de viviendas, respectivamente, con su consiguiente repercusión en la higiene y salud de la población de esta provincia.

#### - **ELIMINACIÓN DE BASURA.**

En el área urbana, el 85,89 por ciento de las viviendas tienen acceso al carro recolector para eliminar la basura y en la rural el 4,65 por ciento. El 14 por ciento de viviendas de las ciudades la basura es depositada en terrenos baldíos o en quebradas y, el 6 por ciento la eliminación se la realiza en forma distinta a las anteriores, en donde se incluye la incineración y en la vía pública. El problema de la recolección y disposición final de los residuos de sólidos es importante por sus efectos en la salud, contaminación, daño ecológico y estético.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> CEPAR: Centro de Estudio de población y Paternidad Responsable.

## **4.6. INFRAESTRUCTURA ECONÓMICA.**

### **4.6.1. VIALIDAD.**

El Cantón Loja dentro de sus límites cuenta con vías asfaltadas que se dirigen hacia el Cantón Catamayo y hacia la parroquia de Malacatos y Vilcabamba. Otra carretera que funciona es la que se dirige de Loja a Cuenca, la que permite comunicarse con las provincias del Norte.

La carretera que conduce al Cantón Paltas y al Cantón Gonzanamá y Calvas es asfaltada. El resto de vías son de segundo orden que en épocas de invierno se vuelven intransitables. Una vía muy importante es la que comunica a la ciudad de Loja con la provincia de Zamora Chinchipe, y que se encuentra inconclusa y presta enorme servicio al comercio de la producción agrícola.

Dentro del Cantón las calles asfaltadas según la ilustre Municipalidad cubre un área de 150.547,82 m<sup>2</sup>.

#### 4.6.2. TRANSPORTE.

La ciudad de Loja cuenta con los siguientes servicios de transporte:

<b>LOCAL</b>	:	Taxis, Buses, Furgonetas, Taxi- ruta.
<b>CANTONAL</b>	:	Cooperativa "Loja", "Unión Cariamanga" y "Sur Oriente".
<b>INTERPROVINCIAL</b>	:	Cooperativa "Loja", "Santa", "Unión Yanzatza", "Sur Oriente", "Ciudad de Piñas", "Viajeros", "Ejecutivos "San Luis", "Panamericana", "Nambija", "Unión Cariamanga" y "TAC".

El transporte de carga liviana dentro de la Ciudad y en el Cantón Loja, lo realizan diferentes cooperativas de camionetas como las siguientes:

- "Santa Rita".
- "Parque Bolívar".
- "Vencedores del Valle".
- "San José".
- "8 de Diciembre".

- "Nueva Granada" y
- "27 de Febrero.

El transporte de carga pesada, se lo efectúa principalmente hacia otras provincias del país y en menor medida al interior de la provincia a través de las siguientes empresas:

- "Alma Lojana".
- "Trans Silva".
- "Viajeros" y,
- "Puyango".

En cuanto al transporte aéreo, la ciudad de Loja para conectarse con Quito y Guayaquil cuenta con el aeropuerto "Camilo Ponce Enríquez", situado en Catamayo, estando a cargo de este servicio la empresa TAME.

#### **4.6.3. COMUNICACION.**

En lo que respecta a los medios de comunicación colectiva la ciudad de Loja, cuenta con los siguientes:



- **PRENSA ESCRITA:** Diarios:

"El siglo", "Crónica de la tarde", "Opinión del Sur" y "Frontera Sur".

- **PRENSA HABLADA:** Radios difusoras en A.M.:

"Musical", "Centinela del Sur", "Progreso", "Luz y Vida", "Regional", "Gonzanamá", Ondas Calvences", "Símbolo", "Ondas Paltenses", "La Voz de la Frontera", "11 C Catamayo", "Radio Nacional del Ecuador".

- Radios Difusoras en F.M.:

"Luz y Vida", "La Hechicera", "Fantasía Estéreo", "Poder", "Cariamanga", "97.9 Loja", "Sociedad", "Matovelle", "Super Lasser", "Planeta Sur", "Ecuasur", "Eco (Macará), y "Sonorama" de Quito"

- Canales de Televisión:

"Univisión" y "Televisora del Sur". Las repetidoras de los siguientes canales:

- Gamavisión
- Ecuavisa.

- Teleamazonas.
- T.C. Televisión.
- Telesistema, y
- Servicio de T.V. Cable.

#### **4.7. SECTORES PRODUCTIVOS.**

##### **4.7.1. SUBSECTOR INDUSTRIAL.**

La industria en la ciudad de Loja se mantiene en una situación de atraso, frente a las otras provincias del país, que se han convertido en grandes polos de desarrollo. El desarrollo industrial es muy incipiente ya que al igual que el resto de sectores se ha visto envuelto en crisis, desajustes, manteniendo por lo general un comportamiento estático, con márgenes elevados de capacidad ociosa y escaso grado de generación del empleo.

El reducido mercado es otro factor coadyuvante del impulso industrial Lojano. Esta estrechez obedece a la baja capacidad de compra de las familias Lojanas, al lento desarrollo industrial o a propia idiosincrasia nuestra de preferir lo extranjero a lo nacional.

La actividad industrial de Loja está representada por distintos tipos de pequeñas industrias que abarcan 71 empresas hasta la fecha según inventario efectuado por la C.A.P.I.L.. Las ramas indicadas son las que constan en el siguiente cuadro:

**CUADRO N° 13**

**CANTON LOJA: PEQUEÑA INDUSTRIA POR RAMA DE ACTIVIDAD.**

<b>RAMAS DE ACTIVIDAD</b>	<b>N° INDUSTRIAS</b>	<b>%</b>
Alimentos	25	35,21
Textiles	4	5,63
Madera	18	25,35
Imprenta	4	5,63
Químicos	3	4,23
Mineros no metálicos	3	4,23
Metal Básico	3	4,23
Maquinaria y Equipo	10	14,08
Otras Industrias	1	1,41
<b>TOTAL:</b>	<b>71</b>	<b>100,00</b>

FUENTE: CAPIL  
ELABORACION: El Autor

Las empresas industriales de la ciudad de Loja que asciende a 9,1 en Vilcabamba y 1 en Malacatos, se dedican a la producción de azúcar (MALCA), Faenamiento de Ganado (CAFRILOSA), elaboración de especerías (ILE), productos lácteos (COMPROLACSA), embutidos de carne (INAPESA), envasado de aguardiente (ILELSA), envasado de gaseosas (EMPROLOJA) y envasado de agua natural (VILCAGUA).

#### **4.7.2. SECTOR ARTESANAL.**

El artesano en el Cantón Loja se constituye en productor y a la vez es el dueño de sus medios de producción.

La situación de la artesanía es crítica, ya que en términos reales se mantienen estancados. Los pequeños talleres que existen se mantienen en una dura lucha frente a la competencia, y dada su carencia de liquidez no pueden innovar sus técnicas productivas y en consecuencia mejorar sus productos.

El sector artesanal constituye un factor importante de la economía, que se identifica como una actividad productiva que agrupa a más de 200 artesanos, clasificados al amparo de la Ley de Fomento Artesanal.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Ministerio de Industrias, Comercio e Integración y Pesca, Loja, 1.995.

### **4.7.3. SECTOR SERVICIOS.**

#### **4.7.3.1. CULTURA.**

Tanto en la colonia como en la República hubo en Loja una pléyade de hombres ilustres que se destacaron en lo intelectual y lo literario. En la colonia se sabe de los padres Alonso de Rojas y Garrido. En el siglo XIX, Miguel Riofrío escribe "La Emancipada", primera novela Ecuatoriana. Le sigue una generación de poetas neoclásicos y románticos, como Manuel Alejandro Carrión, Ulpiano Valdivieso, Sebastián Ordóñez, Ramón Samaniego, Ulpiano Moscoso, Miguel Sánchez. En el siglo XX, se destaca el poeta Héctor Manuel Carrión y dentro de una nutrida generación de escritores se destaca la figura de Pío Jaramillo Carrión, uno de los más grandes polígrafos Ecuatorianos.

En la siguiente generación de excelentes escritores, sobresale la figura continental de Benjamín Carrión, cuya gran obra fue la creación de la Casa de la Cultura Ecuatoriana (1.947), quien es uno de los grandes hombres que ha dado Loja a la cultura nacional.

Otros escritores Lojanos son: Pablo Palacios, Manuel A. Aguirre, Angel Felicísimo Rojas, Alejandro Carrión, Eduardo Ledesma, Carlos

Eduardo Jaramillo, Carlos Carrión y uno de los mejores expositores Ecuatorianos de la Pintura, el Pintor de las manos grandes Nicolás Kingman.<sup>29</sup>

#### **4.7.3.2. TURISMO.**

Si se viene por la ruta del norte recorriendo 214 Km. desde la ciudad de Cuenca, en este trayecto encontrará a la comunidad de Saraguros, considerado "El Centro Indígena más importante de América", caracterizado por sus tejidos, artesanías y vestimentas, que al igual que sus costumbres no han cambiado pese al tiempo transcurrido desde que fueron traídos para consolidar el imperio del Tahuantinsuyo. Continuando el viaje está la parroquia de San Lucas, poblada igualmente, en su mayoría por los Saraguros, sus hábiles manos elaboran hermosos arreglos florales para adornar las iglesias en las misas dominicales y de fiesta. Muy cerca de allí, se podrá apreciar las terrazas que los incas utilizaban para dominar a la montaña y cultivar la tierra. Las ruinas de Ciudadela y el cerro Acacana son otros de los atractivos que encontrará en esta Ciudad.

Luego de su arribo a Loja, podrá subir al Pedestal o al Castillo Escorpio para observar la ciudad. Se puede visitar las iglesias de El

---

<sup>29</sup> Revista Conozca el Ecuador, Loja, Diario Hoy, Nº 7, Enero 26 de 1.994.

Valle, La Catedral, el Museo del Banco Central, Santo Domingo, la Plaza de la Independencia, el Parque Recreacional de Jipiro, el Jardín Botánico de la Universidad Nacional, la planta de cerámica de la Universidad Técnica.

Cuarenta kilómetros al Sur - Este de la ciudad se encuentra Vilcabamba, científicamente comprobado como el "Valle de la Longevidad". En su trayecto, sobre el nudo de Cajanuma se encuentra la entrada al parque Nacional Podocarpus, en cuya extensión de 146.280 hectáreas usted puede encontrar 2.400 plantas pertenecientes al género, especies en extinción como el Osos de Anteojos, y 560 especies de aves registradas hasta la fecha, convirtiéndose este parque nacional como una de las áreas más ricas en aves del mundo. Durante el viaje usted no saldrá del asombro de mirar extasiado la belleza de los valles.

Si es católico o amante del arte religioso, puede visitar el Santuario de la Virgen del Cisne , a 70 Km. por la vía a la Costa, desviando en San Pedro. Si su debilidad es la Arqueología no debería perderse la visita a Catacocha "Patrimonio Cultural del Ecuador" donde está el Peñón del Chiriculapo o Balcón del Inca, y en el Museo de los Hermanos Maristas el testimonio de los indómitos Paltas que habitaron esas tierras.

Son múltiples los lugares dignos de ser visitados: el Valle de Quinara y sus leyendas; Cera y su cerámica rústica; Gonzanamá con sus hermosas artesanías; el Cerro El Mandango en Vilcabamba y el Ahuaca en Cariamanga; Zapotillo con sus ríos y hermosas playas. El Bosque petrificado de Puyango, donde se han encontrado fósiles de madera que tienen más de 70 millones de años.<sup>30</sup>

#### **4.7.2.3. COMERCIO.**

El subsector comercial compone una basta red de intermediarios que explotan al productor y al consumidor, guardando para sí sustanciales ganancias a través de la compra-venta de productos destinados a satisfacer las necesidades de la sociedad.

Los más afectados en el proceso de comercialización son los pequeños agricultores y los artesanos, principalmente por su falta de capital. Ante la imposibilidad de trasladar sus productos a los grandes centros o de guardarlos en espera de mejores precios, se ven obligados a venderlos a los intermediarios, inmediatamente después de cosechados e incluso antes. Aún en el caso de tener acceso al mercado estos productos se ven sujetos a las posiciones de los compradores que actúan de común acuerdo y obligan al vendedor a negociar su producto

---

<sup>30</sup> Guía Turística de Loja, 1.995. CETUR - Loja.



en el precio ofrecido, con el riesgo de regresar con su producto al lugar de origen.

La comercialización de bienes es realizado por empresas grandes, medianas y pequeñas, pero también por las microempresas que son trabajadas por cuenta propia, éstos últimos forman parte del sector informal urbano.

#### CUADRO N° 14

#### LA MICROEMPRESA DE COMERCIO EN LA CIUDAD DE LOJA.

ACTIVIDAD	NUMERO
Consignación por menor	19
Venta de Víveres (tiendas)	520
Heladerías	6
Venta de Ropa	105
Boutiques	14
Venta de Cortinas	7
Ropa Americana	11
Venta de Pollos	12
Venta de productos naturales	11
Bodegas	140
Micromercados	36
<b>TOTAL</b>	<b>881</b>

**FUENTE:** Departamento de Rentas Municipales

**ELABORACION:** El Autor

Si se observa la existencia de un mayor número de esta actividad se debe a la no inscripción en el Departamento de Centro Municipal, es decir, están operando en forma ilegal.

# **Capítulo 5**

## **5. EL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE LOJA.**

### **5.1. PROCESO HISTORICO.**

Durante los primeros años del presente siglo, la ciudad de Loja, alejada de los polos del desarrollo, tenía influencia de modernización. Paralelamente a los vehículos de ciudades como Quito y Guayaquil, Loja aislada iba creciendo paulatinamente. El proceso de urbanización especialmente de Cantones y parroquias aledañas que con su influencia migratoria que hicieron de la ciudad de Loja un núcleo poblacional grande conformaron un centro habitacional que, paulatinamente creó nuevas necesidades y servicios que poco a poco dieron la apariencia de una gran urbe.

Loja se caracteriza por el proceso migratorio de su población rural, llegando a conformar el núcleo urbano que se constituye en la ciudad de Loja.

Para los años 1.917 hace la aparición el primer vehículo en la ciudad, posteriormente con el transcurrir del tiempo, el número de

vehículos se fue incrementando algunos de los cuales en forma individual prestaron el servicio de transporte urbano.

En lo referente a la organización de transportistas en pre-cooperativas o cooperativas de éstas se da en el año de 1.941, con la conformación de la sociedad y transporte "AYUDA" compuesta por choferes y personas que no pertenecían al ramo.

En cuanto al transporte urbano en la ciudad de Loja este aparece con la Cooperativa "9 de Octubre" y "24 de Mayo", que luego de un cierto tiempo se unen y da lugar al apareamiento de lo que hoy conocemos como "Cooperativa de Transportes Urbano 24 de Mayo".

La cooperativa "24 de Mayo" se funda el 24 de Mayo de 1.971, año en la que empezó a prestar sus servicios de transporte urbano para pasajeros en la ciudad de Loja. La misma contaba con 17 socios pasando a ser la primera y más fuerte en la prestación del servicio hasta la presente fecha.

Los primeros recorridos, líneas y rutas fueron: la Tebaida, El Pedestal, El Valle, Zamora Huayco y Motupe. La Cooperativa "24 de Mayo" cuenta en la actualidad con 173 unidades, con las cuales presta sus servicios a la ciudadanía de la capital Lojana, observándose que las

rutas por donde realizan sus recorridos, las diferentes unidades prácticamente se encuentran distribuidas en línea recta, atravesándola a la ciudad de norte a sur y viceversa.

Para el año de 1.972 hace su aparición una nueva cooperativa denominada "Cuxibamba" (Agua Dulce), que presta sus servicios con 11 unidades, con las cuales se dedica al transporte interparroquial de pasajeros como son: El Trigal, Las Aradas, Salapa Alto, Salapa Bajo, Bolonia, Belén, CHuquiribamba pasando por los barrios de la Huangora, Taquil, Chantaco y Carmelo.

En el año de 1.978 pasa a prestar sus servicios a la Ciudadela Universitaria desde el centro de la ciudad por lo cual la cooperativa "Cuxibamba" experimenta un crecimiento en su número de buses, puesto que con el número de unidades con la que contaba en ese entonces no le permite prestar un adecuado servicio. En la actualidad dicha cooperativa cuenta con 51 unidades.

## **5.2. ORGANIZACION JURIDICA.**

En virtud de la influencia de las ciudades grandes del país y también visto el proceso de urbanización de la ciudad de Loja, y dadas las necesidades peatonales se dieron los primeros pasos para conformar

entidades que prestan el servicio de transportación urbana de pasajeros a lo interno de la ciudad de Loja. Es así como en el año 1.971 nace la primera Cooperativa de transporte Urbano denominada "24 de Mayo" que vino a cubrir una necesidad muy loable.

Sus estatutos jurídicos de la Cooperativa "24 de Mayo" fueron aprobados mediante Acuerdo Ministerial N° 0994 inscrito en el Registro General de Cooperativas con el N° 1396 del 23 de Agosto de 1.972.

Posterior dado el crecimiento urbanístico de la ciudad y de su población, exigía una mayor prestación del servicio, es en estas que se crea la Cooperativa de transporte Urbano "Cuxibamba", la misma que fue constituida jurídicamente mediante Acuerdo Ministerial N° 1025 inscrita en el Registro General de Cooperativas con el número de orden 1405 el 27 de Julio de 1.978.

### **5.3. PERSONAL OCUPADO.**

Como ocurre en la mayoría del país, la estructura organizativa del sector transporte evidencia la influencia de la sociedad, en este caso, en su gran mayoría mantiene una organización elemental que les permite funcionar como entes jurídicos pero no como empresas.

Correspondiendo a los intereses del capital invertido, generalmente hacen activas operaciones, las cooperativas mantienen un promedio de dos personas por unidad, esto es el conductor y un ayudante que en la mayoría de los casos contratado de confianza. En una media un conductor gana o se le paga la cantidad de 20.000 sucres diarios y complementado por su ayudante que obtiene por sus servicios la cantidad de 10.000 sucres diarios.

En las oficinas de dichas cooperativas, para cumplir con requisitos legales se mantiene en un orden jerárquico al Presidente, Gerente, Contador y un Secretario (a).

Del análisis realizado se desprende que el sector, no es dinámico en la generación de fuentes de empleo.

#### **5.4. FINANCIAMIENTO.**

##### **5.4.1. FUENTES DE FINANCIAMIENTO.**

Desde la década de los años 70 el país acusa un proceso de recesión con tintes inflacionarios, en estas circunstancias las cooperativas de transporte urbano existentes en la ciudad de Loja, iniciaron un proceso de incremento en las unidades para



satisfacer la demanda insatisfecha. Dada la escasez de capitales los "Empresarios" para adquirir las unidades acudieron a las siguientes fuentes de financiamiento, como se puede observar los prestamistas particulares (Chulco) se han convertido en la principal fuente de provisión de fondos, para la adquisición de nuevas unidades (Segundo uso), lo que da la idea de la rentabilidad que significa el incorporarse al sector del transporte, las entidades financieras por sus particulares características le siguen en importancia en la concesión de créditos para la compra de dichos vehículos.

En general las denominadas formales de financiamiento son los Bancos, puesto que las fuentes informales no han sido factible de investigación.

#### CUADRO N° 15

#### FUENTES DE FINANCIAMIENTO DEL SECTOR TRANSPORTE URBANO DE LA CIUDAD DE LOJA.

FINANCIAMIENTO	N°	%
Banco	53	27,5
Mutualista	4	2,1
Caja de Ahorro	2	1,0
Prestamista Particular	70	36,3
Otros	4	2,1
No contesta	60	31,0
	<b>193</b>	<b>100,0</b>

FUENTE: Cooperativas de Transporte Urbano de la Ciudad de Loja, 1.996.  
ELABORACION: El Autor

### 5.4.2. COSTO DE LAS UNIDADES.

Se ha manifestado en párrafos anteriores que las unidades vehiculares se caracterizan por su obsolescencia, esto se explica porque la mayoría de los vehículos de las dos empresas son de "Segundo Uso", esto tiene relación directa con el precio de compra como se muestra en el cuadro que se expone seguidamente.

**CUADRO N° 16**

**COSTO POR UNIDAD DE LOS VEHICULOS DEL  
TRANSPORTE URBANO DE LA CIUDAD DE LOJA.**

<b>COSTO (MILLONES)</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
0 - 10	4	7,3
11 - 20	32	16,6
21 - 30	38	19,6
31 - 40	45	23,3
41 - 50	22	11,4
51 - 60	10	5,2
61 - 70	3	1,6
71 - 80	3	1,6
81 - 90	2	1,0
91 - 100	-	-
No Contesta	24	12,4
<b>TOTAL</b>	<b>193</b>	<b>100</b>

**FUENTE:** Cooperativa de Transporte Urbano de la Ciudad de Loja, 1.996  
**ELABORACION:** El Autor



El 23,4% de las unidades, tuvieron un precio de adquisición de un rango comprendido entre 31'000.000 hasta 40'000.000 de sucres; le sigue en importancia el 19,6% cuyo rango estuvo en 21'000.000 de sucres y 30'000.000 de sucres. En el otro extremo de la tabla tenemos el 1,0% con un rango de 81'000.000 a 90'000.000 de sucres, es decir una unidad nueva o de modelo reciente, la cual constituye una excepción dentro de la antigüedad de la mayoría de las unidades.

#### **5.4.3. INTERES DEL CAPITAL FINANCIERO.**

Corroborando lo expuesto en el ítem 5.4.1. (Fuentes de Financiamiento) que los prestamistas particulares constituyen la principal fuente de recursos de los transportistas urbanos, el 30,1% financió su capital a intereses comprendidos en un rango del 71 y 80% anual, considerado muy oneroso para cualquier actividad económica; sin embargo, la agilidad y rapidez para acceder al crédito los convierten en la principal alternativa de los empresarios; las amortizaciones del capital e interés por condiciones del prestamista se hicieron mensualmente. Los Bancos ocupan el segundo lugar en la concesión de créditos, por cuanto los trámites burocráticos para acceder al crédito, su lentitud y exceso de garantías exigidas, desalientan al inversionista, los intereses exigidos fluctuaron entre el 51 y 60% anual, el pago de las cuotas de capital e

interés se realizaron semestralmente en algunos casos, y por acuerdo mutuo de las partes los abonos se cubrieron mensualmente. Los restantes rangos no muestran mayor relevancia.

### CUADRO N° 17

#### INTERES DEL CAPITAL FINANCIERO.

INTERES (ANUAL)	N°	%
0 - 10	5	2,6
11 - 20	2	1,0
21 - 30	-	-
31 - 40	-	-
41 - 50	2	1,0
51 - 60	2	1,0
61 - 70	50	26,0
71 - 80	-	-
81 - 90	58	30,1
91 - 100	-	-
No Contesta	74	38,3
<b>TOTAL</b>	<b>193</b>	<b>100</b>

FUENTE: Cooperativa de Transporte Urbano de la Ciudad de Loja  
 ELABORACION: El Autor

#### 5.5. GESTION ADMINISTRATIVA.

Las Cooperativas de transporte urbano de la ciudad de Loja, se rigen por sus propios estatutos los cuales constituyeron en la práctica el orgánico funcional. Así la Cooperativa "24 de Mayo" obtuvo la aprobación de sus estatutos jurídicos mediante Acuerdo Ministerial N°

0944, es inscrito en el Registro General de Cooperativas con el N° 1396 de fecha Agosto 28 de 1.972; por su parte la Cooperativa "Cuxibamba" obtuvo la aprobación de su estatuto jurídico mediante Acuerdo Ministerial N° 1025 inscrito en el Registro General de Cooperativas 1405, con fecha Julio 27 de 1.978.

De conformidad con las disposiciones emanadas de la Dirección General de Cooperativas, las dos entidades del transporte urbano en su organización interna observan los siguientes niveles administrativos:

#### **NIVELES ADMINISTRATIVOS.**

##### **NIVEL LEGISLATIVO.**

- Asamblea General de Socios.

##### **NIVEL DIRECTIVO.**

- Consejo Administrativo.
- Consejo de vigilancia.

##### **NIVEL EJECUTIVO.**

- Presidencia.

**NIVEL OPERATIVO.**

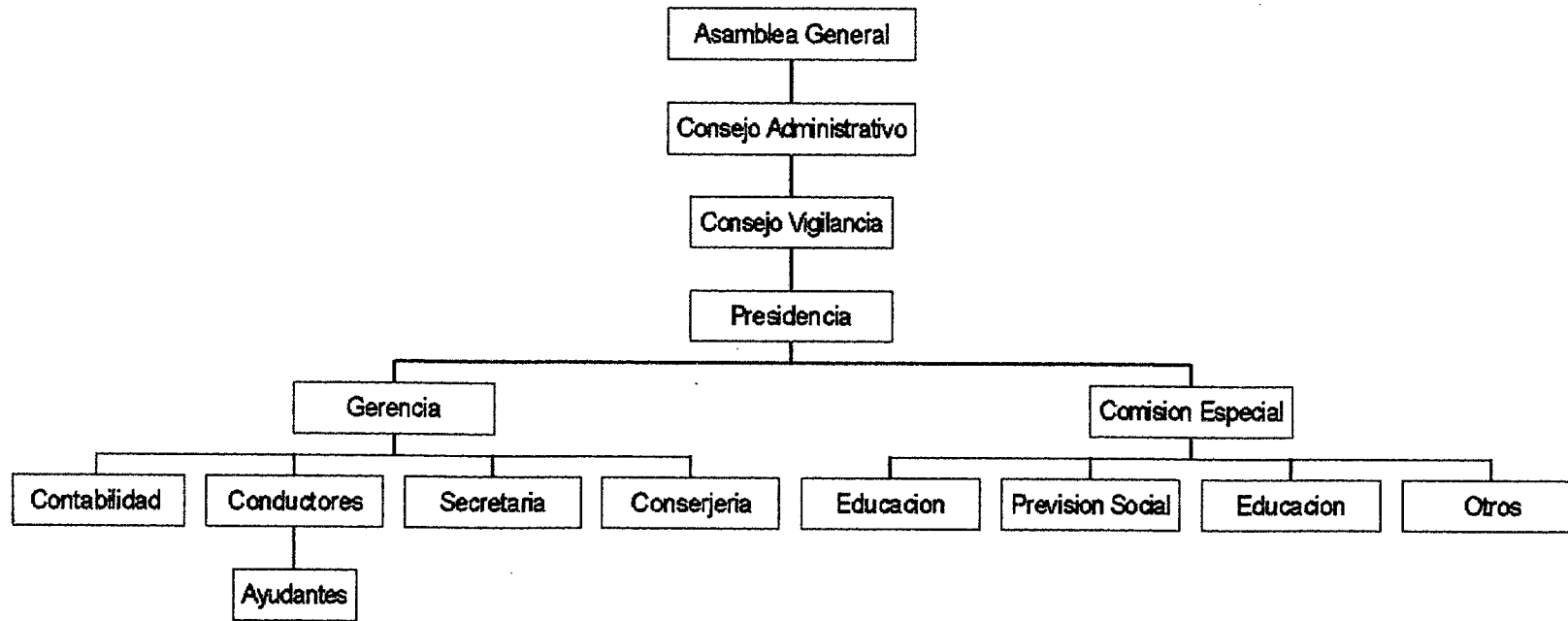
- Gerencia.
- Conductores.
- Ayudantes.

**NIVEL DE APOYO.**

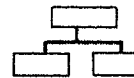
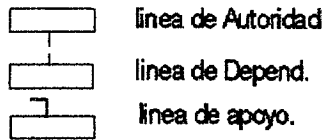
- Contaduría.
- Secretaría.
- Consejería.
- Comisiones Especiales.
  - Educación.
  - Previsión Social.
  - Otras Comisiones.

Representada gráficamente la Estructura Orgánica anteriormente indicada, tenemos:

Estructura Administrativa de las Cooperativas de Transporte Urbano de Transporte Urbano



LEYENDA



Fuente: Cooperativas de Transporte Urbano de la ciudad de Loja.

Elaboracion: El Autor

### 5.6. CARACTERISTICAS DEL PARQUE AUTOMOTOR.

De la investigación de campo realizada se ha constatado que son 224 unidades destinadas al transporte urbano. Sin embargo, en la realidad prestan el servicio 193 unidades (145 buses de la "24 de Mayo" y 48 unidades de la "Cuxibamba" respectivamente).

Como es muy frecuente con la mayoría del parque automotor del país, la ciudad de Loja posee un parque automotor vetusto como se observa en el cuadro que a continuación se detalla.

**CUADRO N° 18  
PARQUE VEHICULAR SEGUN MODELO**

MODELO	N°	%
60 - 65	3	1,5
66 - 70	24	12,4
71 - 75	50	26,0
76 - 80	80	41,4
81 - 85	20	10,4
86 - 90	16	8,3
<b>TOTAL</b>	<b>193</b>	<b>100,0</b>

**FUENTE:** Cooperativas de Transporte Urbano de la Ciudad de Loja.  
**ELABORACION:** El Autor.

Los vehículos mantienen "caducidad", puesto que el 41,4% tienen un modelo de "fabricación" del año 1.976-1.980. Esto significa que la incorporación de nuevos vehículos no se da principalmente por

el elevado costo de los vehículos nuevos, la incorporación de nuevas unidades se da por tres razones:

- a. Competencia que se mantiene a nivel nacional e internacional que poseen unidades de mayor calidad. Por Ejemplo:  
Panamericana.
- b. Facilidad de ingreso a las cooperativas de transporte urbano, de aquellas unidades obsoletas de las empresas antes mencionadas (Cooperativa Loja) que nutren el parque automotor en su mayoría.
- c. Para obtener la máxima utilidad de la vida útil del vehículo.

Dado los caracteres operacionales, la marca de vehículos que predomina es el FORD de fabricación Norteamericana con un 73,0%, seguido en importancia de la MERCEDES BENZ con el 7,8% de fabricación Alemana, lo que da una idea del predominio e influencia de las marcas y productos fabricados por el país del norte como se demuestra en el siguiente cuadro:

**CUADRO N° 19****PARQUE VEHICULAR DE BUSES SEGUN MARCA.**

<b>MARCA</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
FORD	141	73,0
MERCEDES BENZ	15	7,8
INTERNACIONAL	10	5,2
NISSAN	5	2,6
DODGE	6	3,1
BOTAR	5	2,6
G.M.C.	3	1,5
HINO	4	2,1
TOYOTA	4	2,1
<b>TOTAL</b>	<b>193</b>	<b>100,0</b>

**FUENTE:** Cooperativas de Transporte Urbano de la Ciudad de Loja ,1.996.  
**ELABORACION:** El Autor

**5.7. OFERTA Y DEMANDA DEL SERVICIO.**

El parque automotor destinado al transporte urbano de la ciudad de Loja lo conforman 224 unidades, de las cuales 173 corresponden a la Cooperativa "24 de Mayo", y 51 a la cooperativa "Cuxibamba"; del total de unidades disponibles únicamente se destinan al servicio diario 193 vehículos, 145 pertenecen a la Cooperativa "24 de Mayo" y 48 a la Cooperativa "Cuxibamba", con un promedio de 35 asientos disponibles por vehículo; la oferta total de asientos diarios es de 6.755, si se considera que cada vehículo realiza 6 recorridos completos como promedio.



La oferta total de asientos disponibles diariamente asciende a 40.530 para el llamado transporte popular.

De conformidad con la información proporcionada por las dos cooperativas de transporte urbano las rutas que se cubren diariamente son:

## CUADRO N° 20

SERVICIO DE RUTAS OFRECIDAS POR LAS COOPERATIVAS  
DE TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE LOJA .

N°	RUTAS	24 DE MAYO	N° VEHICULO	CUXI-BAMBA	N° VEHICULO
1	Motupe-Yaguarcuna	X	21		
2	Las Pitaa-Reina del Cisne	X	8		
3	Valle-Geranos	X	9		
4	Pedestal-Centro	X	1		
5	Jimbilla-Centro	X	8		
6	Epoca-San Pedro	X	10		
7	San Cayetano-UTPL-Centro	X	11		
8	Zamora Huayco-Daniel Alvarez	X	6		
9	Inmaculada-Centro	X	11		
10	Clodoveo-Cocos-Héroes del cenepa	X	23		
11	Argella-Pitas	X	4		
12	Carigan-Cisol-Centro	X	1		
13	Salapa bajo-Centro	X	1		
14	Salapa alto-Centro	X	6		
15	San Agustín-Centro	X	1		
16	Chile-Centro	X	1		
17	Samana-Centro	X	1		
18	Masaca-Centro	X	1		
19	Virgenpamba-Centro	X	1		
20	Bolonia-Centro	X	1	X	2
21	Tebalda-Cocos	X		X	4
22	Jipro-Centro			X	4
23	Tebalda-Palmeras			X	1
24	Argella-Centro			X	23
25	Tebalda-San Francisco	X	4	X	2
26	Pradera-Terminal			X	6
27	San Francisco			X	1
28	Menfis-Argella			X	1
29	Colinas Lojanas	X		X	1
30	Capuli-Centro		2	X	2
31	Panecillo-Centro				

FUENTE: Cooperativas de Transporte Urbano de la Ciudad de Loja  
ELABORACION: El Autor

El Consejo Provincial de Tránsito ha autorizado el funcionamiento de 31 rutas urbanas, de las cuales la Cooperativa "24 de Mayo" cubre 20 rutas (65%), por su parte la Cooperativa "Cuxibamba" sirve en las restantes 11 rutas (35%).

La demanda de los usuarios por este servicio varía de una ruta a otra, y también, entre las horas denominadas "pico"<sup>31</sup> y las restantes horas del día. De la investigación de campo realizada en las diferentes rutas y en las diversas horas del día se obtuvo que cada ruta completa (ida y vuelta) atendía un promedio de 92 pasajeros por vehículo. Esta cantidad multiplicada por las 193 unidades que laboran diariamente transportan por ruta 17.756 pasajeros, suma que multiplicada por las 6 rutas completas promedio se obtiene un gran total de 106.536 pasajeros diarios.

Es importante considerar que el usuario utiliza este servicio como mínimo 4 veces al día, lo que significa que realmente el número de usuarios es de 26.634 pertenecientes a la población urbana. De todo lo expuesto se deduce que, la oferta actual de este servicio por parte de las cooperativas de transporte urbano, cubre satisfactoriamente la demanda de pasajeros de la ciudad de Loja.

---

<sup>31</sup> Se considera "Horas Pico" a aquellas horas del día en donde existe mayor afluencia de pasajeros, éstas son: 06H00, 08H00, 12H00, 14H00, 18H00.

## **5.8. ORDENAMIENTO DE RUTAS.**

Una vez que las rutas han sido aprobadas por el Consejo Provincial de Tránsito, las cooperativas de transporte urbano en lo interno elaboran un calendario de trabajo para todos los días del año y para todas las unidades pertenecientes a dicha cooperativa, de tal forma que cada vehículo, en el transcurso del mes y al año cubre todas las rutas sin excepción.

El control de las rutas para cada vehículo se lo realiza mediante unos despachadores o tarjeteros, quienes vigilan que se cumplan las rutas y horarios establecidos. De no cumplirse con las rutas y horarios asignados, es decir podría darse el caso de no respetar el horario de salidas que generalmente es de 10 minutos entre un vehículo y otro, o también podría suscitarse que una unidad iniciara una ruta que no le fue asignada, en este caso el socio se hace acreedor de una multa que varía entre 10.000 y 20.000 sucres según la cooperativa.<sup>32</sup>

Dependiendo de la distancia o Kilómetros de recorrido de cada ruta, el horario diario de trabajo

---

<sup>32</sup> Por estas causales, las cooperativas "24 de Mayo" y "Cuxibamba", en los reglamentos internos tienen una multa de 10.000 a 20.000 sucres en su orden.

varía según esta circunstancia; así por ejemplo, la Cooperativa "24 de Mayo" tiene rutas en las cuales empieza a laborar a las 05H40 (caso Salapa - Centro), y otras en las cuales las jornadas de trabajo empiezan a las 06H00 (caso Pitas-Argelia); el día de trabajo concluyen a las 19H00, excepto la ruta (Motupe-Argelia) cuyo trabajo termina a las 21H00. Por su parte la Cooperativa "Cuxibamba" empieza sus trabajos a las 05H30 para aquellas rutas alejadas de la ciudad (caso Bolonia-Centro) y para aquellas rutas dentro de la ciudad se empieza a prestar el servicio a las 06H30, las labores terminan en general a las 19H00.

Es importante resaltar que, las dos cooperativas mantienen el denominado "RETEN" que es un lugar en el cual se mantienen algunos vehículos (28 en la "24 de Mayo" y 3 en la "Cuxibamba"), los cuales no tienen asignado ninguna ruta o en su defecto están en proceso de mantenimiento mecánico, de tal forma que si por alguna circunstancia alguno de estos vehículos que ese día se encuentran en servicio sufre algún desperfecto y no puede seguir laborando es reemplazado inmediatamente por una de las unidades que se encuentran en Retén.



## **5.9. SISTEMA DE CONTROL DE PASAJEROS.**

El sistema de control de pasajeros, cuya finalidad es realizar el cobro de la tarifa de transporte urbano, no tiene un patrón definido, debido a que éste depende de la voluntad del conductor o del ayudante u oficial de turno. De la observación presencial ejecutada en las diferentes rutas y en las dos cooperativas, se pudo observar que en la mayoría de los casos el cobro de la tarifa se realiza al subir los usuarios al vehículo; en otros casos el cobro de la tarifa se realizó cuando el pasajero se encuentra sentado; y, también se dio el caso que el cobro por este concepto se realiza al solicitar el usuario la parada correspondiente, es decir al bajar del mismo.

Generalizando, se puede afirmar que el sistema de control de pasajeros es muy heterogéneo y responde, básicamente a la afluencia de los usuarios al momento de utilizar este servicio.

### 5.10. COSTOS OPERATIVOS.

CUADRO N° 21

#### INGRESOS Y COSTOS OPERATIVOS POR UNIDAD DE TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE LOJA.

RUBROS	DIARIO	MENSUAL
INGRESOS	138.000	4'140.000
COSTOS OPERATIVOS		
Gastos de combustible	35.000	1'050.000
Chofer	20.000	600.000
Ayudante	10.000	300.000
Neumáticos	11.000	330.000
Gasto de Aceite	6.000	180.000
Parqueamiento	2.000	60.000
Otros	22.000	660.000
	<b>106.000</b>	<b>3'180.000</b>

FUENTE: Cooperativas de transporte urbano de la Ciudad de Loja, 1.996.  
ELABORACION: El Autor.

De la investigación de campo realizada se obtuvo que en promedio cada unidad destinada al servicio de transporte urbano realiza 6 recorridos completos cada día, con una media de 92 pasajeros por ruta, lo que significa un total de 552 usuarios por día, quienes a una tarifa de 250 sucres producen un ingreso de 138.000 sucres; dicha cantidad multiplicada por 30 días que se labora en el mes genera un ingreso mensual de 4'140.000 sucres.

Como se expone en el cuadro N° 21, los costos operativos diarios suman 106.000 sucres, los cuales multiplicados por los 30 días laborables significan 3'180.000 sucres en costos. De los costos operativos el gasto en combustible es el más significativo y siguiéndole en importancia el pago al conductor y los costos de neumáticos en su orden.

Es necesario aclarar que el costo diario de los neumáticos se ha prorrateado diariamente, puesto que la renovación de los mismas se hace generalmente dos veces al año, no así los otros rubros que se contabilizan diariamente.

Puesto que el ingreso diario promedio por unidad es de 138.000 sucres, y los costos operativos diarios en promedio suman 106.000 sucres se obtiene una utilidad operativa diaria de 32.000 sucres. Globalizando, mensualmente los ingresos significan 4'140.000 sucres y los costos 3'180.000 sucres, lo que proporciona una utilidad mensual de 960.000 sucres.

Como ha sido política gubernamental no incrementar el costo de la tarifa de transporte urbano, por su impacto en la economía familiar de la población de menores ingresos, los transportistas



urbanos reciben un subsidio de 1'350.000 sucres mensuales como compensación por mantener inalterable dicha tarifa. Es necesario hacer conocer que este subsidio lo perciben únicamente por los días laborados y previo informe de el Comando Provincial de Tránsito de Loja.

En el mejor de los casos, cuando una unidad labora los 30 días del mes obtiene un ingreso libre de 2'310.000 sucres que no son suficientes como para renovar cada cierto tiempo el parque automotor, sùmase ha ello el inconveniente que constituye el retraso en la cancelación del subsidio al transporte por parte del gobierno ( el gobierno adeuda a los transportistas el monto correspondiente a toda el segundo semestre de 1996 ), de ahí que todo plan de financiamiento se altera drásticamente.

#### **5.11. CALIDAD DEL SERVICIO.**

De un sondeo de opinión llevados a cabo a los usuarios de las diferentes líneas se obtiene el siguiente resultado:

## CUADRO N° 22

**OPINION DE LOS USUARIOS SOBRE LA CALIDAD DEL  
SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO.**

<b>CALIDAD</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
Excelente	1	0,4
Muy Bueno	11	4,7
Bueno	72	30,8
Regular	72	30,8
Malo	78	33,3
<b>TOTAL</b>	<b>234</b>	<b>100,0</b>

**FUENTE:** Entrevista personal a los usuarios.

**ELABORACION:** El Autor.

De la muestra seleccionada, un mayoritario 33,3% opinó que el servicio es "Malo", el 30,8% que es "Regular" y 30,8% que es "Bueno", en orden de importancia. Para otorgar esta calificación los entrevistados argumentaron que la obsolescencia de las unidades, la inobservancia a las paradas previamente determinadas y el irrespeto del conductor y su acompañante hacia los usuarios son las principales causas para la pérdida de calidad de este servicio.

Para contrastar la opinión de los usuarios, se hizo un sondeo de opinión entre los conductores y propietarios de vehículos de las dos cooperativas, tanto de la "24 de Mayo" como de la "Cuxibamba" cuyos resultados fueron los siguientes:

**CUADRO N° 23****OPINION DE LOS TRANSPORTISTAS SOBRE LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO.**

<b>CALIDAD</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
Excelente	1	0,5
Muy Bueno	3	1,6
Bueno	68	35,2
Regular	98	50,8
Malo	18	9,5
No contesta	5	2,6
<b>TOTAL</b>	<b>193</b>	<b>100,0</b>

**FUENTE:** Entrevista Personal a los Transportistas  
**ELABORACION:** El Autor

Los Transportistas opinan en un 50,8% que el servicio es "Regular" y el 35,2% expresaron que es "Bueno" entre las opiniones de mayor relevancia. Para sustentar lo manifestado, indican que la tarifa de transporte vigente no guarda relación con el crecimiento de los costos operativos, circunstancia que no permite renovar el parque automotor con unidades modernas como lo demanda la ciudadanía.

# **Capítulo 6**

## **6. EL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE LOJA Y EL SALARIO MINIMO VITAL.**

### **6.1. TRANSPORTE URBANO Y SALARIO MINIMO VITAL.**

El aspecto fundamental para el progreso y bienestar de un país es la movilización de los bienes y servicios; y de la población de un lugar a otro. En América Latina, en sus grandes ciudades el 60% de los desplazamientos se efectúan en transportes colectivos, de los cuales más del 70% son por motivos de estudio y de trabajo.

Se conceptúa al transporte urbano como el movimiento de vehículos, que transportan personas y cosas, cuyo desplazamiento es una consecuencia de las interacciones de establecimientos e individuos. Lógicamente que los factores fundamentales que determinan el movimiento de personas y cosas, residen en la cantidad y naturaleza de las actividades desarrolladas en la vida cotidiana de la ciudad.

Según información proporcionada por el consejo provincial de tránsito de Loja, la oferta de unidades para el servicio de unidades de transporte urbano es como sigue:

- Cooperativa "24 de Mayo" posee 173 unidades.
- Cooperativa "Cuxibamba" cuenta con 51 unidades.
- Servicio "Urba-Express" la cantidad de 12 unidades.

De las empresas mencionadas únicamente la última dispone de unidades nuevas y modernas. Las dos restantes cuenta con un parque automotor en el que el 70% de sus unidades tienen de 23 a 30 años de servicio, lo cual constituye un serio peligro para los usuarios.

Los vehículos tienen una capacidad promedio de 35 pasajeros sentados, sin embargo los mismos llevan al rededor de 50 y 70 personas apiladas, con las consiguientes condiciones de incomodidad.

El INEC estima que en el año de 1.995 la ciudad de Loja posee una población de 111.950 habitantes, de cuyo total, el 48,85% equivale a 54.688 personas, hacen uso del servicio de transporte urbano.

En general, el servicio de transporte urbano de la ciudad de Loja se caracteriza:

- a. Parque Automotor obsoleto.
- b. Irresponsabilidad de los propietarios que no hacen una revisión prolija de los vehículos.
- c. Insuficiente control policial.
- d. Irrespeto a las normas y leyes de tránsito.
- e. Aprobación de líneas y rutas sin un criterio técnico.
- f. Trato descortés a los usuarios.
- g. Inobservancia de las tarifas especiales a los niños, estudiantes y personas de la tercera edad

En síntesis los costos de la tarifa no corresponden con la calidad del servicio brindado.

Históricamente y desde hace varios años se han incrementado las tarifas de dicho transporte. El gremio de los transportistas en base a amenazas y argumentos para ellos legales han conseguido el alza de las tarifas; los Gobiernos de turno por su parte han aceptado y sancionado sin existir el mejoramiento del servicio, sin ejecutar un estudio técnico de costos de operación, y, con un criterio político el Consejo Nacional de Tránsito ha impuesto el costo de transportación urbana.

El problema del transporte urbano siendo una área técnica, ha sido tratado con un criterio político, de esta manera el servicio nunca será rentable como esperan las personas inmersas en este campo, más aún, no mejorará.

Para tener una visión sobre la evolución de las tarifas de transporte urbano se expone el siguiente cuadro:

**CUADRO N° 24**  
**EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS DE TRANSPORTE URBANO**  
**PERÍODO 1.986 - 1.996**

DETALLE	COSTO TARIFA	MONTO DEL SUBSIDIO
Octubre 86	08,00	- No existió Subsidio
Marzo 87	10,00	- No existió Subsidio
Junio 88	14,00	- No existió Subsidio
Septiembre 88	17,00	- No existió Subsidio
Mayo 89	25,00	- No existió Subsidio
21 Julio 90	40,00	- Subsidio de S/. 400.000
1° Enero 91	50,00	- Subsidio de S/. 400.000 Vehículos die. y S/. 600.000 a gasolina.
Julio 92	90,00	- Subsidio de S/. 650.000 Vehic. diesel y S/. 750.000 a gasolina
16 Octubre 92	100,00	- No se oficializó
23 Octubre 93	150,00	- Subsidio resolución CNT. subsidio de S/. 1'350.000 a Subs. S/. 900.000
1° Enero 95	200,00	- Se mantiene el subsidio
1° Septiem. 95	250,00	- Subsidio de S/. 1'350.000
1° Enero 96	250,00	- Se mantiene el subsidio
1° Octubre 96	250,00	- Se mantiene el subsidio
31 Diciembre 96	250,00	- Se mantiene el subsidio

**FUENTE:** Consejo Provincial de Tránsito  
DIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN

**ELABORACIÓN:** El Autor

Cuando se hable del sueldo mínimo vital, lo primero que deberá tomarse en cuenta en este aspecto es la existencia de un mínimo vital de sueldos y salarios fijados legalmente para las distintas categorías de trabajo, por lo tanto, en ningún contrato de trabajo se puede estipular una remuneración por debajo de dicha cantidad.

La Ley 121 otorga al Consejo Nacional de Salarios (CONADE) la facultad de fijar el Salario Mínimo Vital que deberá hacerse semestralmente, también determinar con la misma periodicidad los nuevos aumentos generales de remuneraciones.

En la actualidad, los reajustes salariales y los beneficios complementarios de nuestro país se los han realizado en virtud de arreglos institucionales antes que en estudios sociales en esta materia, y a determinadas coyunturas políticas o a presiones gremiales de distinta índole a pesar que el Consejo Nacional de Salarios recomienda incrementos periódicos y sistemáticos.

Los ajustes del salario mínimo vital, tradicionalmente no han partido de un criterio preestablecido ni se han hecho periódicamente sino que han respondido a criterios políticos por iniciativa del Ejecutivo



en razón de presiones sindicales sin aplicar criterios técnicos, que busquen un equilibrio entre los factores de la producción y las fuentes de trabajo y sin que se busquen adecuados financiamientos.

Los Instrumentos de Política Salarial actualmente vigente, han tergiversado el objetivo fundamental del Estado, el de velar por el bienestar de todos los Ecuatorianos, redistribuyendo el ingreso y evitando su concentración en determinados grupos de trabajadores.

El Salario real ha tenido un constante deterioro por efecto de la subida de los precios (inflación) y también por la influencia de decisiones de naturaleza política; por esta razón, la política salarial se ha orientado primordialmente al salario nominal y no al salario real.

En el período de 1.986 - 1.996 el salario mínimo vital ha tenido la siguiente evolución:

**CUADRO N° 25**  
**EVOLUCIÓN DEL S.M.V. EN EL ECUADOR.**  
**PERÍODO 1.986 - 1.996**

<b>AÑO</b>	<b>MONTO</b>	<b>INCREMENTO</b>
01-07-87	14.550	—
19-05-87	14.500	00,0 %
01-06-88	19.000	31,0 %
01-07-88	22.000	15,8 %
01-09-88	22.000	00,0 %
01-05-89	27.000	22,7 %
25-05-89	27.000	00,0 %
01-07-89	27.000	00,0 %
01-11-89	27.000	00,0 %
01-01-90	32.000	18,5 %
22-07-90	32.000	18,5 %
01-01-91	40.000	25,0 %
01-10-91	40.000	00,0 %
01-05-92	40.000	00,0 %
01-06-92	60.000	50,0 %
18-12-92	60.000	00,0 %
01-01-93	66.000	10,0 %
24-07-93	66.000	00,0 %
01-01-94	66.000	00,0 %
01-01-95	75.000	13,6 %
01-07-95	85.000	13,3 %
01-01-96	95.000	13,3 %
10-07-96	95.000	

**FUENTE:** Ministerio de Trabajo y Recursos Humanos

**ELABORACIÓN:** El Autor

**6.1.1. INCREMENTO DE LAS TARIFAS DE TRANSPORTE  
URBANO E INCREMENTO DEL SALARIO MÍNIMO  
VITAL.**

Haciendo una relación sobre el incremento tanto de las tarifas del Transporte Urbano y el crecimiento del Salario Mínimo Vital tenemos:

**CUADRO N° 26  
INCREMENTO DE LA TARIFAS Y EL SALARIO MÍNIMO VITAL**

<b>AÑO</b>	<b>T. TRANS.</b>	<b>%</b>	<b>S.M.V.</b>	<b>%</b>
1986	08.00	00,0	10.823	00,0
1987	10.00	25,0	13.250	22,3
1988	17.00	70,0	18.125	36,8
1989	25.00	47,1	26.167	44,4
1989	40.00	00,0	32.000	00,0
1990	50.00	25,0	40.000	25,5
1991	100.00	100,0	60.000	50,0
1992	150.00	50,0	66.000	10,0
1993	200.00	33,3	66.000	0,00
1994	200.00	0,00	75.000	13,6
1995	250.00	25,0	85.000	13,3
1996	250.00	00,0	95.000	11,8

**FUENTE:** Consejo Provincial de Tránsito y Ministerio de Trabajo y Recursos Humanos.

**ELABORACIÓN:** El Autor.

Si se analiza el período de 1.986 - 1.996, se aprecia que la tarifa del bus urbano era de 8 sucres, llegando a 1.996 a 250 sucres, el incremento en el período fue de 3.125%; por su parte, el salario mínimo

vital pasa de 10.000 sucres en 1.986 a 95.000 sucres en 1.996, con un incremento del 950%.

Como se puede apreciar, las tarifas de transporte urbano han aumentado casi 4 veces en relación al salario mínimo vital.

El transporte urbano representa un elevado porcentaje con relación al salario mínimo vital general, tomando en cuenta que existen otras necesidades prioritarias que satisfacer como son la educación, la vivienda, la alimentación. Los 10.000 sucres que se aumentan al salario mínimo vital a finales del año 1.995 y que hoy por hoy se fijan semestralmente, apenas alcanzan para solventar el pago de transporte para una semana. Además, es conocido que una alza de las tarifas de transporte público incide directamente en el nivel de precios de los bienes y servicios, especialmente en los artículos de primera necesidad, por lo tanto afecta de forma directa en la economía familiar.

#### **6.1.2. INGRESO FAMILIAR Y CRISIS ECONÓMICA.**

En nuestro país el deterioro de las condiciones de vida no solo se miden por el comportamiento de los salarios y otros

indicadores económicos sino, también, por la satisfacción de las necesidades esenciales de la población.

Sin embargo uno de los elementos importantes para determinar el bienestar de la población es el salario mínimo vital. En este contexto, el salario mínimo vital se convierte en el referente y por ello, una recuperación del salario dinamiza una economía global y no solo a la clase trabajadora.

El salario mínimo vital considera las remuneraciones necesarias para cubrir los costos mínimos de subsistencia en términos de alimentación, vestuario, vivienda, misceláneos todos ellos referidos a una canasta mínima de consumo básica.

En el salario mínimo vital se incluyen los salarios o sueldos vitales mensuales multiplicados por los doce meses del año, a cuya suma se agregan las remuneraciones legales complementarias conforme el procedimiento indicado en las Leyes o decretos correspondientes.

Otro indicador importante para el bienestar familiar es la llamada canasta básica en ella se incluyen aquellos rubros considerados

necesarios para que una familia pueda vivir decentemente.

Según estudios realizados por el INEC el salario actual de una familia de los estratos populares, incluido el salario mínimo vital más beneficios de Ley alcanza los 513.750 sucres. De igual manera, de investigaciones realizadas por este mismo organismo se desprende que la canasta denominada de pobreza tiene un costo de 497.703 sucres. De lo expuesto permite deducir que el salario mínimo vital apenas alcanza para cubrir las necesidades a nivel de sobrevivencia, de ello se deriva que el ahorro o excedente del ingreso en la realidad prácticamente ha desaparecido.

Estas circunstancias obligan a que hoy en día en la mayoría de los hogares Ecuatorianos tienen que trabajar todos los miembros de la familia que estén en capacidad de hacerlo, incluyendo a los niños. Si se tiene en cuenta las condiciones de mercado del trabajo, los trabajadores de una familia difícilmente son perceptores del salario mínimo y menos aún de los beneficios de Ley.

A manera de referencia se puede anotar que, con el paso de los años el sucre ha venido perdiendo aceleradamente su poder adquisitivo,

así se tiene que a partir de 1.982 con un tasa inflacionaria del 14,69% el valor real del sucre era de 0,43 centavos, mientras que en julio de 1.996 con una inflación del 25% el valor real del sucre fue de 0,34 centavos. Por su parte a partir de 1.982 hasta la fecha el costo de la canasta familiar creció en 112 veces, mientras que el salario mínimo vital aumento 62 veces.

La encuesta de presupuestos familiares que realiza periódicamente el INEC, indica que en el año 1.996 los estratos medios y medios bajos gastan el 40% de sus ingresos familiares en alimentación, el 24% a la vivienda, el 11% a la indumentaria y el 25% a misceláneos.

Dentro del rubro misceláneos los costos por transporte urbano representan el 9,2%, cabe anotar que éste porcentaje no es estable, debido a que principalmente los patrones de consumo varían en función de la variación de los niveles de ingreso de familia, y por extensión en relación directa de los cambios que se producen en el índice de precios al consumidor (IPC), que como se sabe responden a la demanda de bienes y servicios existentes en el mercado.

Esta situación de crisis, ha hecho muchas veces sacrificquen la alimentación sustituyéndola con productos de bajos nutrientes, los hogares que reciben menos ingresos, así mismo, los que tienen menos proporción de trabajadores mayor desocupación, menor nivel de instrucción, mayor desprotección social, es decir, carecen de seguridad social y, además, acuden mayoritariamente para ser atendidos en los servicios públicos (salud y alimentación) que son calificados como de mala calidad.

De investigaciones realizadas por el INEC una familia puede vivir en condiciones aceptables si percibe como mínimo un ingreso de 1'600.000 sucres de los cuales 770.000 por mes se destinan a la canasta familiar.

En definitiva se puede afirmar que, los incrementos de sueldos y salarios decididos en los años recientes no han cubierto la pérdida del poder adquisitivo del dinero a causa de la inflación (25% en el último año), agrandando la brecha que desmejora sustancialmente la capacidad adquisitiva de las familias, especialmente de aquellas de medianos y bajos ingresos.



### **6.1.3. COSTOS DE TRANSPORTE URBANO Y CRISIS ECONÓMICA.**

En nuestro país la dinámica económica ha demostrado su capacidad para generar empleo, el crecimiento económico no ha sido sinónimo de bienestar, se constata una contradicción entre el crecimiento de los indicadores económicos y el deterioro de los indicadores sociales.

Así se tiene que 55 de cada 100 Ecuatorianos están caracterizados como pobres; 17 de cada 100 Ecuatorianos en edad de trabajar no trabajan; y, 55 de cada 100 ciudadanos realizan cualquier actividad para generar ingresos.

La crisis económica, especialmente de los sectores populares, agrandan la brecha entre salarios e inflación y la capacidad de acceder a los bienes necesarios para satisfacer los requerimientos básicos de sobrevivencia. La crisis económica en general hace más difícil conseguir un empleo, contar con el dinero necesario para satisfacer las necesidades de alimentación, vestido, vivienda, educación, transporte que una familia requiere para vivir dignamente.

En lo que respecta al transporte los estratos de más bajos ingresos económicos son quienes más utilizan este servicio, siendo además el único medio de transporte al que pueden acceder sin tener otras alternativas, las personas de ingresos medio y bajo, en la práctica, se les esta prácticamente negando el acceder al Taxi Ruta o Furgoneta y Taxi en general, puesto que su capacidad de pago no le permite solventar esos gastos. Únicamente a modo de referencia, se puede citar las tarifas de los medios de transporte antes mencionados así: El Taxi Ruta tiene un valor de 500 sucres, la Furgo Ruta 500 sucres y el Taxi en general tiene un costo mínimo de carrera de 2.500 sucres.

Se debe de resaltar que, los usuarios de los buses o colectivos son incluso que tienen un ingreso de hasta un salario mínimo vital (95.000). Sin embargo, hay usuarios con niveles de ingreso más altos que también utilizan el transporte colectivo, pero en todo caso, el número de los mismos es menor en relación a los estratos con los mencionados.

De lo expresado anteriormente, se puede manifestar, que los viajes de transporte urbano en la ciudad de Loja, están en función directa del ingreso per-cápita (1.611 Dólares) de las personas, siendo

esta la variable fundamental al momento de analizar el costo y uso de este servicio.

De manera general, siendo la mayor parte de la población urbana usuaria del transporte urbano, es imprescindible que el mismo esté bien organizado, ser eficiente y cómodo.

**CUADRO Nro. 27**  
**CRECIMIENTO HISTÓRICO DE TRANSPORTE URBANO**  
**Y EL INGRESO MÍNIMO VITAL**  
**1986 - 1996**

AÑO	TARIFAS DE TRANSPORTE	%	INGRESO MINIMO VITAL	%
1986	8,00	0,00	18.718	0,00
1987	10,00	25,00	22.005	17,60
1988	14,00	40,00	28.302	28,60
1988	17,00	21,40	32.386	14,40
1989	40,00	135,30	41.333	27,60
1990	50,00	25,00	51.875	25,50
1991	100,00	100,00	70.427	35,80
1992	150,00	50,00	130.057	84,70
1993	200,00	33,00	179.746	54,30
1994	200,00	0,00	277.332	35,40
1995	250,00	25,00	375.591	36,80
1996	250,00	0,00	513.750	45,30

**Fuente:** Revista Cuestiones Económicas N.- 23, 1996; Consejo Provincial de Tránsito.

**Elaboración:** El Autor.

Haciendo una relación histórica, en el período comprendido entre los años 1986 y 1996 la tarifa de transporte urbano creció en un 3125

%; en el mismo lapso de tiempo el ingreso mínimo vital se incremento en 2744,7 % como se demuestra en el cuadro que se expone a continuación:

En el Ingreso Mínimo vital se incluyen los siguientes rubros:

- Salario mínimo vital,
- Composición al coste de vida,
- Bonificación complementaria,
- Décimo tercero,
- Décimo cuarto,
- Décimo quinto,
- Décimo quinto,
- Décimo sexto,
- Compensación al transporte.

Por su parte en las tarifas de transporte urbano se han incluido los costos de operación del servicio, mas un margen de utilidad para el empresario, generalmente la tarifa se ha fijado de común acuerdo entre transportistas y gobierno.

Analizando la incidencia que tiene el costo del transporte en una

familia típica de 5 miembros en la cual los dos padres trabajan y viajan dos veces al día de lunes a viernes y el hijo menor se queda en casa; Se tiene en cuenta que en total dicha familia gasta 12000 sucres a la semana en transporte urbano y que mensualmente asciende a 48.000 sucres. Si comparamos con el ingreso mínimo vital mensual y el gasto mensual en transporte representa el 9.34 % del primero.

En el período de análisis, las tarifas del transporte urbano crecieron en 1,14 veces más que el ingreso mínimo vital, de ello se deduce que, las primeras aumentaron más dinámicamente que las segundas, especialmente porque las últimas acusaron políticas restrictivas de parte de los gobiernos de turno como medida monetaria para controlar el proceso inflacionario.

A manera de conclusión, tanto el Salario Mínimo Vital como el ingreso Mínimo Vital, durante el período de análisis, han tenido un crecimiento inferior al crecimiento histórico de las tarifas de transporte urbano popular de nuestro país.



#### **6.1.4. GASTO SEMANAL EN TRANSPORTE URBANO EN LOJA.**

De una muestra de 500 personas usuarias del transporte público urbano en las diferentes rutas y horarios, el 92% (460 personas) contestaron al gasto diario del transporte; el restante 8% (140 personas), no entregaron información de dichos gastos, manifestando que utilizaban esporádicamente este servicio o en su defecto que sus hijos utilizaban el transporte estudiantil de los planteles educativos en que estudian o los vehículos de la familia.

De las 460 personas que proporcionaron información sobre el gasto diario del transporte urbano el 85% (391 personas) expresaron que utilizan este servicio cuatro veces al día, el 10% (46 personas) que lo hacen únicamente dos veces al día y el restante 5% (23 personas) una vez por día.

Para conocer el gasto de transporte en el que incurre una familia durante la semana, se han considerado los datos del V Censo de Población y IV de vivienda del año 1.990 y la información proporcionada por los propios usuarios de los cuales se desprende que la familia tipo

en la ciudad de Loja está integrada por cinco miembros, esto es dos Padres y sus tres hijos. Dentro de este tipo de familia se dan dos casos muy generales:

- a. En el primer caso los dos Padres trabajan, dos hijos estudian y el tercer hijo se queda en casa.
- b. En el segundo caso aun más común, el Padre de familia trabaja, el hijo mayor estudia en la universidad, los dos hijos menores en los niveles primario y secundario respectivamente y la Madre se encarga de los quehaceres domésticos.

Analizando el primer caso tenemos que es una familia típica de clase media, de las cuales las dos personas mayores (Padre y Madre) por cuestiones de trabajo viajan cuatro veces al día, y los hijos que estudian lo hacen dos veces al día de lunes a viernes.

En términos Monetarios, y considerando la tarifa actual que es de 250 sucres para mayores y 100 sucres para estudiantes tenemos que, los adultos gastan diariamente 2.000 sucres que multiplicados por los cinco días laborables de la semana suman 10.000 sucres; los hijos tienen un gasto diario de 400 sucres semanales los cuales

semanalmente ascienden a 2.000 sucres semanales; en total dicha familia gasta 12.000 sucres a la semana en transporte urbano equivalente al 12,6% del Salario Mínimo Vital. Si este costo lo analizamos mensualmente observamos que asciende a 48.000 sucres, el mismo que representa el 50,5% del Salario Mínimo Vital.

Para el segundo caso por cuestiones de trabajo el Padre se traslada cuatro veces al día, que significan 1.000 sucres diarios, lo que semanalmente representa un egreso de 5.000 sucres; por su parte el hijo mayor se desplaza dos veces al día que supone un gasto diario de 500 sucres diarios y semanalmente 2.500 sucres; y los dos hijos menores utilizan el servicio dos veces al día con un gasto diario de 400 sucres que a la semana suman 2.000 sucres. En conjunto dicha familia semanalmente debe gastar 9.500 sucres que representan el 10% del Salario mínimo Vital; si este valor lo elevamos mensualmente se tiene un egreso de 38.000 sucres que representa el 40% del Salario mínimo Vital.

Si observamos que en ambos casos el transporte Urbano representa un elevado porcentaje (50,5% y 40% respectivamente) con relación al Salario Mínimo Vital, tomando en consideración que existen



otras necesidades familiares de interés prioritarias que hay que satisfacer como son: la Educación, vestimenta, alimentación, etc., el salario mínimo vital no es suficiente para garantizar un nivel de vida apropiado. Además si tomamos en cuenta que la compensación por el transporte vigente es de 20.000 sucres mensuales, esta apenas alcanza para solventar el pago de transporte urbano de 1,9 semanas en el primer caso y de 2,4 semanas para el segundo caso.

### **6.1.5. INCIDENCIA DEL TRANSPORTE URBANO EN LA ECONOMÍA FAMILIAR.**

De conformidad con el informe proporcionado por el Banco Mundial denominado la Pobreza en Ecuador 1.995, esta condición afecta al 55% de los Ecuatorianos y se encuentra distribuido de manera que es Pobre el 40% de la población urbana y el 67% de la población rural.

Definiese a la pobreza "Como a la ausencia de bienes y servicios apropiados para cubrir un mínimo de las llamadas necesidades básicas". También se la puede definir "Como una condición en la que el individuo carece de capacidades y oportunidades necesarias para generarse un nivel de ingreso que le permita acceder a los bienes y servicios necesarios".

Según el mismo informe, la población considerada de clase media baja y aquellos estratos de menores ingresos son las que más utiliza los servicios públicos, entre ellos el transporte urbano. En la ciudad de Loja los usuarios permanentes del transporte urbano son los estudiantes y desempleados que están en relación de dependencia de

los ingresos de sus hogares, de los jefes de familia, para ellos realizar dos o más viajes al día ocasiona mayores gastos en transporte de ahí que cualquier incremento en estas tarifas afecta directamente a la exigua economía de las grandes masas proletarias, sumase a ello que, la fijación de tarifas para estudiantes casi nunca se ha respetado.

Es conocido que, una alza en las tarifas de transporte urbano incide directamente en el nivel de precios de los bienes y servicios, por lo tanto afectan de manera directa a la economía familiar.

De otra parte, la mayoría de la población de escasos, medianos y bajos ingresos tienen en los denominados Barrios periféricos de la ciudad y en menor cantidad en las zonas centrales de las urbes, debiendo utilizar más de dos buses para llegar a su destino como son: lugares de trabajo, estudios, negocios, etc., lo que ocasiona pérdida de tiempo y dinero.

Para reforzar lo anteriormente expresado se cita como ejemplo que en el período comprendido entre los años 1.990 y 1.996 la tarifa de transporte urbano se elevó de 40 sucres a 250 sucres, equivalente a un incremento del 525%; por su parte el Salario Mínimo Vital en los últimos

años ha perdido poder adquisitivo en más de un 20% anual, la economía familiar se ha visto seriamente afectada, ante estas circunstancias el subsidio del transporte particularmente de aquellas personas que mantienen dependencia laboral estable han constituido un paliativo para nivelar la economía familiar aunque insuficiente para cubrir el costo real del transporte urbano. Para aquellas personas sin dependencia laboral estable, desempleados, sector informal, etc., la situación es más dramática, para ellos, el transporte urbano se ha convertido en un servicio muy costoso y hasta cierto punto de lujo.

#### **6.1.6. CALIDAD DEL SERVICIO Y EL COSTO DEL TRANSPORTE.**

Las tarifas de transporte urbano se ha realizado periódicamente siendo la gasolina el insumo que más incidencia ha tenido en el alza de las mismas; los periódicos cambios que se producen en la economía nacional se reflejan en una manera determinante en la elevación de los insumos que forman parte de los costos operativos de operación del transporte, y por consiguiente, en el precio de las tarifas a los usuarios.

Los criterios utilizados para incrementar las tarifas, la carencia de instrumentos técnicos de regulación y fijación que generen confianza entre los demandantes y oferentes, han causado permanentemente incertidumbre entre los usuarios y los transportistas.

Sectores de bajos ingresos, que son los permanentes usuarios de la transportación colectiva, con conocimiento de causa son quienes poseen un criterio real sobre el servicio que este sector presta a la ciudadanía; entrevistados sobre que opinión les merece el costo del servicio del transporte urbano vigente y la calidad del mismo expresaron:

**CUADRO N° 28  
COSTO DE LA TARIFA Y CALIDAD DEL SERVICIO  
DE TRANSPORTE URBANO**

OPINIÓN DE LOS USUARIOS	Nº	%
Excelente	15	3,0
Muy Bueno	20	4,0
Bueno	150	30,0
Regular	150	30,0
Malo	165	33,0
<b>TOTAL</b>	<b>500</b>	<b>100</b>

**FUENTE:** Entrevista a usuarios de transporte urbano.

**ELABORACIÓN:** El Autor.

De una muestra tomada de entre los usuarios de las diferentes

rutas, para conocer su opinión a cerca de la calidad del servicio y su relación en la tarifa vigente, estas opinaron que es "MALO" un 33% y el 30% expresó que es "REGULAR" y "MALO" respectivamente, estas opiniones para sustentarmas aducieron que los conductores no respetan las paradas previamente determinadas para recoger los pasajeros, que es incómodo especialmente en las horas Pico en donde es excesiva la aglomeración de pasajeros; es poco confiable por la vetustes y obsolescencia de la gran mayoría de las unidades; y, el escaso nivel de Relaciones Públicas y educación de que hacen gala tanto el conductor como su ayudante, lo hacen muy poco apreciado del público en general. Por todo lo expuesto afirman los usuarios el precio de la tarifa es suficiente en función de la calidad del servicio recibido.

**CUADRO N° 29  
COSTO DE LA TARIFA Y CALIDAD DEL SERVICIO  
DE TRANSPORTE URBANO**

OPINIÓN DE LOS USUARIOS	Nº	%
Excelente	1	0,5
Muy Bueno	3	1,6
Bueno	68	35,2
Regular	98	50,8
Malo	18	9,5
No contesta	5	2,6
<b>TOTAL</b>	<b>193</b>	<b>100</b>

**FUENTE:** Entrevista a usuarios de transportistas de las dos cooperativas.

**ELABORACIÓN:** El Autor.

Los transportistas manifestaron que un 50,8% tenían la característica de "REGULAR" y el 35,2% expresó que es "BUENO" en orden de importancia. Es opinión general de los transportistas que dada la baja tarifa vigente, los elevados costos operativos y el incumplimiento en el pago del subsidio, no les permiten reinvertir en sus unidades para mejorar la calidad del servicio que prestan, y por lo tanto, las escasas utilidades obtenidas las destinan a gastos familiares y a la reparación de su herramienta de trabajo.

#### **6.1.7. PERSPECTIVAS A CORTO PLAZO.**

Se expresó que un importante número de unidades, acusan un elevado grado de obsolescencia, la cual se suma los cada vez mayores costos operativos, cuyo crecimiento no guarda relación con la tarifas de transporte vigentes; esta realidad ha influido para que se constate en el sector una ausencia de reinversión. Preguntados los transportistas sobre sus planes a corto y/o mediano plazo respecto a sus unidades vehiculares estos respondieron:

**CUADRO N° 30**  
**PERSPECTIVAS A CORTO Y/O MEDIANO PLAZO DEL SECTOR**  
**DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE LOJA**

<b>ACCIONES FUTURAS</b>	<b>Nro.</b>	<b>%</b>
Regular la(s) unidad(s)	15	7,8
Cambiar Carrocería	31	16,1
Cambiar Motor	31	16,1
Tapizar Asientos	85	44,0
Otro	7	36,0
No contesta	24	12,4
<b>TOTAL</b>	<b>193</b>	<b>100,0</b>

**FUENTE:** Cooperativas de Transporte Urbano de la ciudad de Loja.

**ELABORACIÓN:** El Autor.

Es notorio que los transportistas se orientan a dos soluciones momentáneas como lo demuestra el hecho que el 44% opinó que su prioridad es tapizar los asientos de su vehículo; un 16,1% expresaron que su gestión es el de cambiar carrocería y así mismo el motor respectivamente; y, apenas un 7,8% manifiesta su decisión de renovar su unidad.

De lo expuesto se deduce claramente que en el sistema de transporte urbano de la ciudad de Loja existe una falta de innovación tecnológica. Los bajos costos de las tarifas de transporte urbano, la falta de previsión de los transportistas, al no tener una reserva de



depreciación acumulada, los elevados costos de un chasis de vehículo, así mismo de la carrocería, especulación y sostenido crecimiento de los precios de los repuestos. De las dificultades para acceder al crédito bancario, etc., son factores determinantes que imposibilitan la renovación del Parque Automotor en forma individual, agravándose la situación ya de por sí crítica y angustiosa del sector, lo cual se traduce en un servicio de mala calidad, de no darse una reforma integral en el sistema de transporte urbano las condiciones y calidad de este servicio no cambiará a mediano plazo.

## CONCLUSIONES

1. El crecimiento poblacional de las ciudades del Ecuador y su proceso de organización han dado lugar a un incremento significativo de la demanda del transporte público. La oferta del transporte urbano es insuficiente en relación a la demanda cada vez más creciente. En general este servicio se caracteriza por ser deficiente, incómodo e inseguro; la vetustes del parque automotor, la gran variedad de marcas y modelos sumada a la anárquica organización y a la falta de racionalización y planificación del transporte colectivo, hacen de éste servicio uno de los más cuestionados especialmente en lo que a calidad se refiere.
2. Los organismos responsables de la planificación organización y control de las actividades relacionadas con el transporte urbano son numerosas, lo cual ocasiona un derroche y duplicidad de funciones puesto que no existe una correcta definición y coordinación de acciones que son necesarias para llevar a cabo los planes y programas que cada una de las instituciones mantiene.

3. En nuestro país la fijación del Salario Mínimo Vital no se ha realizado con un criterio técnico preestablecido, ni tampoco se han realizado periódicamente; por el contrario, los ajustes se han efectuado por iniciativa del poder ejecutivo o en razón de presiones sociales de diversa índole.

Los incrementos de Sueldos y Salarios decididos en los últimos años no guardan relación con la tasa de inflación, desmejorando sustancialmente la capacidad adquisitiva de las familias especialmente de bajos ingresos; este constante deterioro del salario real han hecho que el salario mínimo sea insuficiente para satisfacer las necesidades básicas y normales del trabajador, conspirando contra su bienestar.

4. Las tarifas de transporte urbano y su fijación, en teoría deben basarse en estudios previos, realizados por el departamento de **REGULARIZACIÓN y ANÁLISIS TARIFARIO** del Consejo Nacional de Tránsito, sin embargo en la práctica las presiones y argumentos legales del gremio de los transportistas han influido decididamente para lograr la elevación de las tarifas predominando el criterio político sobre el técnico.

5. La ciudad de Loja y su área de influencia es una de las zonas más deprimidas económicamente, carente de sectores productivos dinámicos que no le han permitido alcanzar su desarrollo socioeconómico. Sin embargo esta realidad, en los últimos años, ha alcanzado un acelerado proceso de urbanización y crecimiento poblacional así se tiene que la tasa de crecimiento poblacional en el último período intercensal es del orden del 3,4%, y la densidad poblacional de la ciudad al año 1.995 es de 86,2 hab/Km<sup>2</sup> Este crecimiento urbanístico ha traído consigo un sinnúmero de problemas y necesidades en el aspecto educativo, salubridad, saneamiento ambiental, transporte, turismo, industria, comercio, entre otros, lo que hace necesario la aplicación de medidas y acciones que le permitan incorporarse a los cambios que se suceden en el mundo como corresponde a una urbe moderna.
6. Las Cooperativas de transporte urbano de la ciudad de Loja mantienen una organización elemental que les permite funcionar legalmente como entes jurídicas, pero distan mucho de funcionar como empresas. En las oficinas de dichas cooperativas que para cumplir con los requisitos legales se mantiene una estructura

jerárquica con autoridad en línea que incluye al Presidente, Gerente, Contador y Secretario. Por su estructura este sector no es dinámico en la generación de fuentes de empleo.

7. Las dificultades para acceder al crédito en las entidades financieras Lojanas, el exceso de garantías exigidas y la lentitud de los trámites burocráticos han hecho que los transportistas, acudan a prestamistas particulares (Chulco) como la principal fuente de previsión de fondos para la adquisición de la unidades; por sus características de agilidad y rapidez para acceder al crédito los han convertido en la principal alternativa de los empresarios. Estas circunstancias también significan que han debido pagar intereses elevados (71 y 80% anual), muy por encima de las fuentes formales de financiamiento, como los Bancos.
8. El servicio de transporte urbano de la ciudad de Loja se caracteriza por disponer un parque automotor obsoleto, la irresponsabilidad de los propietarios para realizar el mantenimiento de sus vehículos, el irrespeto a las normas de tránsito, trato descortés a los usuarios, inobservancia a los niños

y a las personas de la tercera edad, insuficiente control policial y aprobación de rutas sin ningún criterio técnico.

9. El Parque automotor destinado al transporte urbano que suma 224 unidades se caracteriza por su vetustez, cuyos modelos oscilan entre los años 1.970 - 1.985, todos ellos adquiridos de segundo uso. Las unidades obsoletas de las cooperativas interprovincial (Cooperativa Loja, Santa, Unión Cariamanga, etc.) se incorporan al servicio urbano por las facilidades de ingreso que prestan las empresas de este ramo y, con ello también, se obtiene la máxima utilidad de vida útil del vehículo. Sin embargo de estas características, el Parque Automotor cubre satisfactoriamente la demanda presente de los usuarios de la Ciudad de Loja.
  
10. Laborando normalmente los treinta días del mes cada vehículo tiene un ingreso libre de 2'310.000 sucres (incluido el subsidio que reciben del Gobierno) que resulta de la relación entre ingresos menos costos operativos, utilidad que no permite renovar cada cierto tiempo el parque automotor ni realizar innovaciones tecnológicas, puesto que las utilidades se las

destinan al mantenimiento y reparación de las unidades principalmente. Adquirir unidades nuevas está muy lejos de las posibilidades económicas de los transportistas.

11. Los usuarios califican al servicio del transporte urbano como Malo y Regular por la por la obsolescencia de la unidades, la inobservancia de las paradas establecidas y las escasas relaciones interpersonales del conductor y su ayudante hacia los pasajeros. Por su parte los transportistas califican al servicio de Regular puesto que, argumentan, que la tarifa vigente no guarda relación con los costos operativos cada vez más crecientes, imposibilitando la incorporación de unidades modernas y por ende mejorar la calidad del servicio.
  
12. En el período comprendido entre los años 1.986 - 1.996 la tarifa de transporte urbano se incrementó de 8,00 a 250,00 sucres, lo cual significa un incremento porcentual de 3.125%; por su parte el Salario Mínimo Vital en el mismo período creció de 10.000 a 95.000 sucres, equivalente a un incremento del 950%. Las tarifas de transporte urbano han crecido casi cuatro veces en relación al salario mínimo vital.

13. Los usuarios permanentes de Buses de transporte Popular de la ciudad de Loja, son aquellos estratos poblacionales de bajos y medianos ingresos, cuyo poder adquisitivo no les permite acceder a los servicios de Taxi-Ruta y Furgo-Ruta que tienen un costo de servicio del 100% mayor; en este caso el ingreso per cápita de las personas se ha constituido en la variable fundamental para la demanda de este servicio.
  
14. El gasto mensual en transporte urbano en nuestra ciudad representa en promedio el 45% con relación al salario mínimo vital, si se toma en cuenta que existen otras necesidades prioritarias que satisfacer como son: Educación, Alimentación, Vestuario, etc., por lo tanto, el salario mínimo vital no garantiza el nivel de vida apropiado a un trabajador, la compensación por el transporte que es de 20.000 sucres mensuales apenas si alcanza para cubrir 2,1 semanas; de ahí que cualquier incremento de éste afecta directamente a la exigua economía de las masas populares. Para aquellas personas sin dependencia laboral estable (desempleados, sector informal, etc.) la situación es aún más dramática para ellos el transporte urbano se ha convertido en un servicio muy costoso y hasta cierto punto de



lujo.

15. Las perspectivas del sector a corto plazo no son alagadoras, los bajos costos de las tarifas, la inexistencia de una reserva por depreciación, los elevados costos de las nuevas unidades, la falta de innovación tecnológica, el crecimiento de los costos operativos y las dificultades para acceder al crédito no posibilitan procesos de reinversión, de tal manera que no se prevea a futuro un mejoramiento sustancial en las condiciones y calidad de este servicio.

## RECOMENDACIONES

1. Es indispensable estudiar la factibilidad de implementar nuevos sistemas de transporte popular misaba, que mejoren cualitativamente el servicio, incrementen el volumen de transportación por unidad, brinden mayor seguridad al usuario y promuevan una sana competencia entre las empresas de la ciudad. Además, se hace imprescindible despolitizar y desburocratizar los organismos de planificación y control del transporte urbano a objeto de que su labor sea eminentemente técnica.
2. Es necesario delimitar claramente las funciones de los organismos relacionados con la planificación y control de tránsito de terrestre en las áreas urbanas, en este caso las reformas a las Leyes de Tránsito y Transporte Terrestre cumplen un papel esencial, a fin de evitar la duplicidad y superposición de funciones, que trae consigo un derroche de recursos materiales, económicos y humanos. La coordinación de acciones en este ámbito entre las diferentes instituciones, y la delimitación del campo de acción de cada una de ellas proporcionará un

adecuado manejo del problema que constituye el tránsito terrestre especialmente de las áreas urbanas.

3. Se precisa estructurar un órgano estructural técnico que sea el responsable de realizar los estudios para fijar el nivel de las remuneraciones del sector público y privado; de tal forma que se eviten las intervenciones de las instancias que existen actualmente para la fijación de los salarios mínimos vitales, como son las Comisiones Sectoriales, el Consejo Nacional de Salarios, el Ministerio de Trabajo y Recursos Humanos y demás órganos subsidiarios y auxiliares, de tal manera que se evite el caos existente en materia salarial.
4. Evitar las influencias políticas en las instituciones administrativas encargadas del transporte urbano, debe ser una acción inmediata así el incremento de las tarifas del transporte colectivo dejarían de ser convenios y acuerdos entre el Consejo Nacional de Tránsito y los propietarios de los buses que generalmente se traducen en un golpe económico para los usuarios del servicio.
5. Se requiere fomentar e incentivar el desarrollo de los sectores

productivos de la ciudad y provincia de Loja, para ello debe aplicarse políticas gubernamentales que estimulen la inversión declarando a esta zona como preferencial para esta actividad, ello implica facilidades para llegar al crédito, exoneración de impuestos, bajas tasas de interés, períodos de gracia entre otros, ello posibilitará reducir la brecha existente en cuanto al grado de desarrollo de nuestra ciudad y los polos de Desarrollo económico de nuestro país. La diversificación de la base económica local es requisito indispensable para insertar a Loja en el contexto del desarrollo nacional y alejarla del atraso y zona deprimida que hoy ostenta.

6. Debe emprenderse en un amplio programa de asistencia técnica por parte de la Dirección Nacional de Cooperativas, el SECAP y otros organismos similares hacia las cooperativas de transporte urbano, en las áreas de organización, en el área legal y gestión administrativa y financiera tendientes a evitar que la administración de las empresas se fundamenten en criterios comerciales, propiciando la aplicación de conceptos como eficiencia y eficacia, producción y productividad, retorno de la inversión, de forma que actúen como corresponde a una

organización moderna.

7. Para propiciar la renovación del Parque Automotor, actualmente obsoleto y vetusto, se requiere que el Estado a través de los organismos financieros de crédito público, como son el Banco Nacional de Fomento y la Corporación Financiera Nacional que funcionan como banca de segundo piso, establezcan líneas de crédito especiales, ágiles, desburocratizadas y a largo plazo que podría ser hasta de diez años incluidos años de gracia y a intereses razonables. Además, es importante la aplicación de las leyes con el objeto de permitir la importación, libre de aranceles de unidades para el servicio de transporte urbano.
8. Para mejorar cualitativamente el servicio del transporte urbano se hace necesario, que los organismos encargados del control de este servicio, realicen una correcta aplicación de la Ley de Tránsito vigente y que ello se traduzca en un proceso de educación tanto para usuarios y para operadores del servicio; paralelamente debe aplicarse acciones complementarias, tales como la semaforización de las calles señalización de calles y avenidas, control de frecuencias de salida de vehículos



especialmente en las horas pico, incremento del servicio en horas de la noche (21H00), y, capacitación de conductores y ayudantes en el área de las relaciones humanas.

9. Para el ingreso de nuevas unidades a las Cooperativas del transporte urbano que reemplacen a los vehículos obsoletos, es imprescindible se realice un riguroso chequeo mecánico y mejoras en la estructura física para que se adapten a sus nuevas funciones. Este ámbito debe ser estrictamente reglamentado en los cuerpos legales internos de la empresa, como en las leyes que regulan el transporte terrestre del país.
  
10. La innovación tecnológica de los procesos de reinversión no se traducen por las bajas utilidades obtenidas en el servicio para revertir esta situación el Estado debe implementar políticas que permitan a las empresas de transporte urbano beneficiarse con la libre importación de repuestos, lubricantes y más insumos automotrices o en su defecto, autorizar a las empresas la instalación de almacenes de repuestos, lo cual permitiría abaratar los costos de operación y elevar sustancialmente el índice costo - beneficio.

11. Insertar al sector del transporte terrestre y dentro de el al transporte urbano como elemento importante de los planes de desarrollo de los Gobiernos; en cuestión de política Económica debe incluirse a este sector como un elemento del todo que integran la base económica del país. Por la importancia que este sector mantiene en la vida socioeconómica de grandes estratos poblacionales, debe ser objeto de programas, proyectos y actividades específicos, dentro de los planes de acción del Estado, de tal forma de propiciar un desarrollo equilibrado del sector y armonizar los intereses particulares de los transportistas con los requerimientos sociales y económicos de la población.
  
12. Mejorar el servicio de Transporte urbano en nuestra ciudad es un asunto muy complejo, puesto que incurren a los problemas de índole social y económicos. En un mercado oligopólico como el local, es importante incrementar los niveles de competencia, fomentando la creación de nuevas empresas de Transporte urbano popular; paralelamente la correcta aplicación de la ley de tránsito y transporte terrestre, y, la revisión de las tarifas en función de los reales costos de operación constituirán factores determinantes para sistematizar el transporte urbano, capitalizar

las empresas y renovar el parque automotor, mejorar substancialmente la calidad del servicio.



**BIBLIOGRAFÍA**

1. CALLE Dunia, "Índices de Precios al Consumidor Urbano en la Ciudad de Loja. Un análisis comparativo de las principales ciudades del Ecuador 81-90", Loja 1992.
2. COELLO Silvia, "Evolución del Salario Ecuatoriano" Diario EL UNIVERSO, Sección Domingo, pág. 1, 3 de mayo de 1992, Guayaquil-Ecuador.
3. FOROOTAN Hootan, "Racionalización del Transporte Urbano en Loja, Loja 1992.
4. GUTIÉRREZ Iliá, "Incidencia Social de la Política Salarial en la Ciudad de Loja, Loja 1993.
5. MAYA Milton, "Recesión y Salario Real en el Ecuador 1980-1993" Revista Ecuador Debate N° 29, Quito-Ecuador 1992.
6. MÉNDEZ Genoveva, "El Transporte Urbano en Quito y el

Salario Mínimo Vital", Boletín Economía N° 70, Editorial Universitario, Quito 1993.

7. MICHAY Julio y CARAGUAY José, "Racionalización del Transporte Urbano en Loja, Loja 1992.
8. SIERRA Orlando, "La Crisis Económica", Serie Economía N° 88, Editorial Universitario, Quito 1991.
9. PASACA Manuel, "Planificación del Transporte para la Ciudadela Universitaria, Loja 1987.
10. VERA Manuel y VALAREZO Vicente, "Estudio de Factibilidad para la Implantación de una Empresa de Transporte Urbano en la Ciudad de Loja", Loja 1993.
11. CONADE, "Guía para realizar Estudios de Transporte Urbano".
12. ILDIS, "La distribución de los ingresos y las políticas sociales", Informe Social Ecuador N° 3, primera edición.

Julio de 1.995. Quito Ecuador.

13. **MÉNDEZ** Genoveva; "La Política Salarial en el Ecuador: Mecanismos de fijación y de incrementos de sueldos y salarios", Revista Económica N° 88, Universidad Central del Ecuador, Quito, Editorial Universitario, 1.991.
14. **COELLO** Silvia, "Evolución del salario Ecuatoriano, El Universo, 1.992.
15. **TAPIA** Freddy, "La Inflación se come al Sucre", el Expreso, 1.996.
16. **CORTEZ** Carlos, "La Inflación y el Sucre", El Expreso 1.996.
17. **CABRERA** Mary, "Vivir en las Ciudades", El Comercio, Revista, Martes Económico, 1.996.
18. **FIERRO** Luis, "Pobreza: Problema de todos", Revista Gestión, N° 14, Quito, 1.995.

19. LARREA Carlos, "O se Invierte en el Capital Humano o la Pobreza será Eterna", Revista Gestión N° 29, Quito, 1.996

# ANEXOS

## ANEXO N° 1

### UNIVERSIDAD TÉCNICA PARTICULAR DE LOJA

### FACULTAD DE ECONOMÍA

Señor Transportista:

La presente encuesta tiene por objeto recabar la más amplia información posible, sobre el desarrollo del sector transporte, de la ciudad de Loja, dicha información permitirá efectuar un análisis sobre la realidad actual y perspectivas futuras de esta importante actividad.

#### I. INFORMACIÓN GENERAL

1. Provincia.....Ciudad.....Cantón.....
2. Fecha.....
3. Proporciona la Información.....
4. Cooperativa.....Disco N°.....

#### II. INFORMACIÓN ESPECIFICA

1. Indique cuántos vehículos de transporte urbano posee  
Ud.....

Modelo..... Marca .....

.....

.....

2. Cuál fue la modalidad de compra

Contado..... Crédito.....

En caso de haber comprado a crédito quien financió la

Inversión.....

Banco.....

Mutualista.....

Caja de ahorro.....

Otros.....

3. Cuál fue el costo de la unidad(s).....

Tipo de interés (Crédito).....

4. Cuántas personas ocupa para operar las unidades

Chofer (s).....Ayudante (s).....

5. Indique el número de asientos disponibles para pasajeros en la

Unidad.....

Indique el número de pasajeros en una ruta completa..

.....

Cuántos recorridos realiza diariamente.....

6. Explique como se hace el control de pasajeros para efectos de cobro de la tarifa.....

7. Costos Operativos

Señale cuáles son los costos en que incurre diariamente para mantener operativo el servicio?

DENOMINACIÓN	VALOR (DIARIO)
Chofer	.....
Ayudante	.....
Combustible	.....
Aceite	.....
Llantas	.....
Otros (especifique)	.....
Parqueamiento	.....
.....	.....
.....	.....

8. En relación al costo de la tarifa vigente, el servicio que presta a

la ciudadanía es:

Excelente .....

Muy Bueno .....

Bueno .....

Regular .....

Malo .....

9. A corto o mediano plazo en relación a la unidad que posee Ud.

ha planificado:

Renovar las unidades .....

Cambiar carrocería .....

Cambiar motor .....

Tapizar asientos .....

Otros .....

**Gracias por su colaboración**



**ANEXO N° 2****UNIVERSIDAD TÉCNICA PARTICULAR DE LOJA  
FACULTAD DE ECONOMÍA**

1. Fecha.....
  
2. Nombre.....
  
3. Ocupación del Esposo.....
  
4. Ocupación de la Esposa.....
  
5. Miembros que conforman la familia:
  - Jefe de Familia .....
  - Cónyuge .....
  - Número de hijos .....
  - Otros .....
  
6. Otros miembros de la familia que trabajen.....
  
7. INGRESOS:
  - Ingreso mensual del Padre .....

- Ingreso mensual de la Madre .....
- Ingreso mensual de otros miembros de la familia  
.....
- Otros Ingresos .....
- Total .....

**8. EGRESOS:**

- Vestuario .....
- Alimentación .....
- Educación .....
- Salud .....
- Transporte .....
- Arriendo .....
- Otros .....
- Total .....

**9. Cuantos hijos estudian?.....**

**10. Cuantas veces utilizan el transporte urbano  
diariamente.....**

11. Cuanto gastan diariamente en transporte urbano quienes estudian.....
12. Quienes trabajan cuantas veces utilizan el transporte urbano diariamente.....
13. Quienes trabajan cuanto gastan en transporte urbano diariamente.....
14. Cuantas veces a la semana utilizan el transporte de bus urbano:
- Los hijos .....
  - Los Padres .....
  - Otros miembros de la familia .....

**Gracias por su colaboración**





**UNIVERSIDAD TECNICA PARTICULAR DE LOJA  
FACULTAD DE ECONOMIA**

Señor Pasajero:

1. En relación al costo de las tarifas del Servicio de Transporte urbano es:

Excelente:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	
Muy Bueno:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	
Bueno:	4	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	
	5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	
Regular:	4	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	
	10	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	
Malo:	4	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	
	16	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	

Señor Transportista:

2. Indique el número promedio de pasajeros en una ruta completa

4	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
4	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
4	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39

= 81

**CUADRO DE TRABAJO DE LA COOPERATIVA  
"24 DE MAYO"**

	Col. Loj. 1T.	Argelia	Jp. 6H30/2pt.	Reten	Argelia	Bolonia 1T.	Argelia	Jp. 6H40	Pradera	Reten	Argelia	Teb. San Fscs.	Reten	Argelia	Jp. 6H50	Argelia	Menfis Argelia	Argelia	Pradera	Reten	Teb. Cocos	Argelia	Jp. 12H40/2pt.	Argelia	Reten	San Fscs.	Argelia	Col. Loj. 2T.	Pradera	2 pts. 6H30	Teb. Cocos	Reten	Argelia	Argelia	Reten	Cap. 6H20	Teb. Cocos	Reten Reten	Pradera	Argelia	Bolonia 2T	Capuli 6H40	Argelia	Reten	Teb. Cocos	Argelia	Reten	Capuli 6H50	Pradera	Argelia	Teb. Palmeras
LUNES	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	16	16	14	13	12	11	10	9	7	6	5	4	3	2	1	55	54	53	52	51	50	49	48	46	45	44	43	42	40	39	38	37	36	35	34
MARTES	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	16	16	14	13	12	11	10	9	7	6	5	4	3	2	1	55	54	53	52	51	50	49	48	46	45	44	43	42	40	39	38	37	36	35
MIERCOLES	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	16	15	14	13	12	11	10	9	7	6	5	4	3	2	1	55	54	53	52	51	50	49	48	46	45	44	43	42	40	39	38	37	36
JUEVES	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	16	16	14	13	12	11	10	9	7	6	5	4	3	2	1	55	54	53	52	51	50	49	48	46	45	44	43	42	40	39	38	37
VIERNES	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	16	16	14	13	12	11	10	9	7	6	5	4	3	2	1	55	54	53	52	51	50	49	48	46	45	44	43	42	40	39	38
SABADO	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	16	16	14	13	12	11	10	9	7	6	5	4	3	2	1	55	54	53	52	51	50	49	48	46	45	44	43	42	40	39
DOMINGO	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	16	15	14	13	12	11	10	9	7	6	5	4	3	2	1	55	54	53	52	51	50	49	48	46	45	44	43	42	40



## INDICE

CERTIFICACION	
AUTORIA .....	ii
DEDICATORIA .....	iii
AGRADECIMIENTO .....	iv
INTRODUCCION .....	v
PRESENTACION DEL PROYECTO DE TESIS .....	viii
CONTENIDO .....	xxvii
<b>Capítulo I</b>	
EL TRANSPORTE URBANO EN EL ECUADOR .....	1
PROCESO HISTÓRICO .....	1
MARCO LEGAL .....	9
CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO .....	19
CALIDAD DEL SERVICIO .....	22
ORGANIZACIÓN JURÍDICA .....	24
COSTOS OPERATIVOS .....	27
COSTOS DE PREPARACIÓN Y UTILIDAD MENSUAL .....	29



**Capítulo II**

EVOLUCIÓN DEL SALARIO EN EL ECUADOR .....	30
EL SALARIO MÍNIMO VITAL. ....	30
MARCO INSTITUCIONAL .....	31
POLÍTICA SALARIAL. ....	32
MECANISMO DE FIJACIÓN SALARIAL .....	35
SE PREVÉ LA FIJACIÓN DE LOS SALARIOS MÍNIMOS VITALES MEDIANTE DECRETOS DE LEYES .....	35
LA FIJACIÓN DE LOS SALARIOS MÍNIMOS SECTORIALES POR RAMAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA. ....	37
LOS DECRETOS DEL MINISTERIO DE TRABAJO. ....	38
EL MINISTERIO DE LA LEY. ....	38
LA CONTRATACIÓN COLECTIVA. ....	39
LAS ACTAS TRANSACCIONALES Y LAS SENTENCIAS DE LOS TRIBUNALES. ....	40
EL CONTRATO INDIVIDUAL DE TRABAJO. ....	41
LAS COMISIONES SECTORIALES .....	41
EVOLUCIÓN DEL SALARIO MÍNIMO VITAL EN LOS ÚLTIMOS AÑOS. ....	44

**Capítulo III**

EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS DE TRANSPORTE URBANO ..	47
LAS TARIFAS DE TRANSPORTE URBANO .....	47

MARCO INSTITUCIONAL .....	48
LA DIRECCIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE .....	51
LOS CONSEJOS PROVINCIALES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE Y LA COMISIÓN DE TRÁNSITO DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS .....	51
LAS JEFATURAS PROVINCIALES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE .....	54
POLÍTICAS DE AJUSTE DE LAS TARIFAS .....	54
MECANISMOS DE FIJACIÓN DE LAS TARIFA .....	56
MECANISMO DE CONTROL DE LAS TARIFAS .....	57
EVALUACIÓN DE LA TARIFAS EN LOS ÚLTIMOS DIEZ AÑOS	59

#### **Capítulo IV**

DIAGNÓSTICO SOCIOECONÓMICO DE LA CIUDAD DE LOJA	60
RESEÑA HISTÓRICA .....	60
ASPECTOS FÍSICOS .....	61
LOCALIZACIÓN Y LIMITES .....	61
SUPERFICIE Y ACCESO .....	62
ALTITUD Y CLIMA .....	63
ASPECTOS ESPACIALES .....	64
OCUPACIÓN DEL TERRITORIO .....	64
EL PROCESO DE URBANIZACIÓN .....	65

	188
ASPECTOS DEMOGRÁFICOS. ....	65
CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN. ....	65
CAMBIOS DEMOGRÁFICOS ENTRE LOS AÑOS 1.950 - 1.990 .	68
LA FECUNDIDAD EN EL PERÍODO 1.982-1.990 .....	69
LA MORTALIDAD INFANTIL EN EL PERÍODO 1.982 - 1.990. ...	70
LA MIGRACION EN EL PERÍODO 1.982 - 1.990 .....	71
INFRAESTRUCTURA SOCIAL. ....	76
EL SECTOR EDUCACIÓN. ....	76
EL SECTOR SALUD. ....	81
SANEAMIENTO AMBIENTAL. ....	85
INFRAESTRUCTURA ECONÓMICA. ....	87
VIALIDAD. ....	87
TRANSPORTE. ....	88
COMUNICACION .....	89
SECTORES PRODUCTIVOS. ....	91
SUBSECTOR INDUSTRIAL. ....	91
SECTOR ARTESANAL. ....	93
SECTOR SERVICIOS. ....	94
CULTURA. ....	94
TURISMO. ....	95
COMERCIO. ....	97

**Capítulo V**

EL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE LOJA. ....	99
PROCESO HISTORICO. ....	99
ORGANIZACION JURIDICA. ....	101
PERSONAL OCUPADO. ....	102
FINANCIAMIENTO. ....	103
FUENTES DE FINANCIAMIENTO. ....	103
COSTO DE LAS UNIDADES. ....	105
INTERES DEL CAPITAL FINANCIERO. ....	106
GESTION ADMINISTRATIVA. ....	107
CARACTERISTICAS DEL PARQUE AUTOMOTOR. ....	111
OFERTA Y DEMANDA DEL SERVICIO. ....	113
ORDENAMIENTO DE RUTAS. ....	117
SISTEMA DE CONTROL DE PASAJEROS. ....	119
COSTOS OPERATIVOS. ....	120
CALIDAD DEL SERVICIO. ....	122

**Capítulo VI**

EL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE LOJA Y EL SALARIO MINIMO VITAL. ....	125
TRANSPORTE URBANO Y SALARIO MINIMO VITAL. ....	125

	190
INCREMENTO DE LAS TARIFAS DE TRANSPORTE URBANO E INCREMENTO DEL SALARIO MÍNIMO VITAL. ....	132
INGRESO FAMILIAR Y CRISIS ECONÓMICA. ....	133
COSTOS DE TRANSPORTE URBANO Y CRISIS ECONÓMICA. .....	138
GASTO SEMANAL EN TRANSPORTE URBANO EN LOJA. ...	143
INCIDENCIA DEL TRANSPORTE URBANO EN LA ECONOMÍA FAMILIAR. ....	147
CALIDAD DEL SERVICIO Y EL COSTO DEL TRANSPORTE. .	149
PERSPECTIVAS A CORTO PLAZO. ....	152
CONCLUSIONES .....	155
RECOMENDACIONES .....	163
BIBLIOGRAFÍA .....	170
A N E X O S .....	174
ANEXO N° 1 .....	174
ANEXO N° 2 .....	178
ANEXO N° 3 .....	181
ANEXO N° 4 .....	182
ANEXO N° 5 .....	183
ANEXO N° 6 .....	184