

Article: Investigación

Guayaquil faces the challenge of land transportation: technical analysis and proposed solution**Guayaquil frente al desafío del transporte terrestre: análisis técnico y propuesta de solución**Katuska Adelaida Bastidas González^{1*}  .¹ Universidad de Santander, Quito, EcuadorCorresponding author: Katuska Adelaida Bastidas González **Revised:** 05-march-2023 **Accepted:** 25-march-2023 **Published:** 30-march-2023**Cite as:**Guayaquil frente al desafío del transporte terrestre: análisis técnico y propuesta de solución. (2023). Sapiens Sciences International Journal , 1(1), 1-13. <https://doi.org/10.71068/ss000003>**ABSTRACT**

The main purpose of this analysis was to assess the current state of planning, regulation, and control of land transportation, traffic, and road safety in the city of Guayaquil. This assessment identified the need to implement a Technical Unit within the Municipal Decentralized Autonomous Government, following the specific project model. The overall objective was to identify the main challenges in the administration of the urban mobility system, in order to promote solutions that improve transportation service through the use of a legal instrument, such as a municipal ordinance. The research was framed within a non-experimental, exploratory approach, considering a sample of various stakeholders involved in urban mobility: citizens, drivers, traffic officers, municipal authorities, and city council members. Through direct data collection and contextual analysis, administrative and regulatory gaps that affect the efficiency of the transportation system were identified. The results demonstrate the urgent need for an ordinance that supports the creation of a Municipal Technical Unit, aimed at strengthening traffic management and road safety in Guayaquil. The study also determined the estimated number of professionals needed to implement this unit, which would have specific functions of planning, monitoring, and operational control.

Keywords: Land transport; Road safety; Urban mobility; Decentralized Autonomous Government.**RESUMEN**

El presente análisis tuvo como propósito principal evaluar el estado actual de la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en la ciudad de Guayaquil. Esta evaluación permitió identificar la necesidad de implementar una Unidad Técnica dentro del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal, siguiendo la modalidad de proyectos específicos. El objetivo general se centró en detectar los principales desafíos en la administración del sistema de movilidad urbana, con el fin de promover soluciones que mejoren el servicio de transporte mediante el uso de un instrumento jurídico, como lo es una ordenanza municipal. La investigación se enmarcó dentro de un enfoque no experimental, de tipo exploratorio, considerando como muestra a diversos actores involucrados en la movilidad urbana: ciudadanos, conductores, agentes de tránsito, autoridades municipales y miembros del cabildo. A través de la recolección de información directa y análisis contextual, se identificaron vacíos administrativos y normativos que afectan la eficiencia del sistema de transporte. Los resultados obtenidos evidencian la urgencia de contar con una ordenanza que respalde la creación de una Unidad Técnica Municipal, orientada a fortalecer la gestión del tránsito y la seguridad vial en Guayaquil. En el estudio también se determinó el número estimado de profesionales

necesarios para poner en marcha esta unidad, la cual tendría funciones específicas de planificación, seguimiento y control operativo.

Palabras clave: Transporte terrestre; Seguridad vial; Movilidad urbana; Gobierno Autónomo Descentralizado.

INTRODUCTION

La presente investigación tiene como objetivo central aprovechar las herramientas jurídicas vigentes para optimizar el sistema de transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en la ciudad de Guayaquil. Se busca que ciudadanos, conductores y autoridades trabajen en conjunto para transformar el entorno urbano, a través de la formulación de una ordenanza que permita mejorar las condiciones actuales del sistema de movilidad. Entre los principales problemas identificados se encuentran la insuficiencia de semáforos, la carencia de señalética adecuada y la desorganización vial en varias zonas de la ciudad, factores que provocan congestión vehicular, especialmente en las denominadas horas pico. Esta situación pone en evidencia debilidades en los aspectos administrativos, financieros y jurídicos, así como la falta de una normativa de regulación eficaz y de estructuras institucionales internas capaces de operar con eficiencia en beneficio de la comunidad (Jaramillo & Muñoz, 2017).

Contexto rural y necesidad de transporte funcional

En sectores rurales periféricos de Guayaquil, con poblaciones que superan los 29.000 habitantes, muchos de los residentes se dedican a actividades agropecuarias. Esto genera una demanda significativa de transporte, tanto para el traslado de insumos como para el desplazamiento laboral. El uso de motocicletas como medio de transporte privado es una práctica común entre estos pobladores. La Constitución de la República del Ecuador establece un marco jurídico orientado a garantizar plenamente los derechos de las personas y de los colectivos, incluidos aquellos relacionados con el medio ambiente y los recursos naturales (GAD La Concordia, 2022). Además, corresponde de manera exclusiva a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la planificación, regulación y control del tránsito y transporte terrestre dentro de sus respectivas jurisdicciones (GAD Guachapala, 2014).

Problemas estructurales en la gestión del tránsito

En Guayaquil, el crecimiento demográfico, la expansión urbana y el desarrollo económico han provocado un incremento en el número de vehículos, lo cual requiere una respuesta estructurada por parte del gobierno local. Sin embargo, el Municipio no ha asumido plenamente las competencias relacionadas con la organización y regulación del tránsito. Adicionalmente, la capacidad operativa de la policía de tránsito resulta insuficiente para ejercer un control efectivo sobre la movilidad vehicular en toda la ciudad (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2018).

Falta de planificación y control

La situación actual del tránsito en Guayaquil revela una alarmante ausencia de entidades responsables de planificar y regular el transporte, tanto público como privado. Se observa un vacío normativo y operativo en relación con los servicios de taxis, legales o informales, lo que impide implementar un sistema ordenado y eficiente. Sin una planificación institucional adecuada, resulta

inviable establecer controles efectivos (Planificación Institucional, 2018). A ello se suma la proliferación de servicios de transporte informales y colectivos no regulados, que operan sin respaldo organizacional ni afiliación a asociaciones formales, lo que limita la posibilidad de fiscalización y contribuye al desorden (CEPAL, 2010).

Deficiencias en infraestructura y normativas viales

El transporte de pasajeros en Guayaquil se caracteriza por su falta de organización. No existen terminales ni puntos estratégicos establecidos para el embarque y desembarque de pasajeros, lo cual genera desorden y confusión. Además, no se cuenta con tarifas oficiales para el transporte de carga o de personas, lo que propicia prácticas irregulares (González & Ordóñez, 2014). La ciudad requiere con urgencia una intervención integral que contemple la semaforización inteligente, la definición de vías unidireccionales y bidireccionales, la creación de ciclovías, zonas peatonales, estacionamientos adecuados y corredores para transporte pesado. También es necesario implementar medidas de control ambiental respecto a la emisión de gases contaminantes, establecer límites de velocidad coherentes con el reglamento vigente a la LOTTSV, y exigir licencias adecuadas para conductores profesionales y no profesionales. Todo esto debe estar respaldado por personal capacitado que trabaje coordinadamente con la Policía Nacional y los entes de tránsito (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2018).

Ausencia de un ente regulador integral

El transporte terrestre en Guayaquil se desarrolla actualmente en un contexto de desorganización, debido a la falta de una unidad técnica que planifique, regule y controle el tránsito y la seguridad vial, tanto en áreas urbanas como rurales. Esta situación afecta negativamente el ordenamiento de las vías, la señalización, los estacionamientos, el control de velocidad y la educación vial, elementos fundamentales para garantizar la seguridad de conductores y peatones (Coordinación General de Planificación, 2015).

Propuesta de solución: una ordenanza municipal

Frente a la carencia de una autoridad responsable de la gestión del tránsito en la ciudad, se plantea la necesidad de realizar un diagnóstico exhaustivo que permita desarrollar una ordenanza municipal. Esta normativa permitirá estructurar una planificación integral para organizar y regular el tráfico vehicular en Guayaquil. La identificación de las principales problemáticas asociadas al tránsito urbano será clave para implementar soluciones viables desde los enfoques legal y administrativo (Torres, 2017). La propuesta está enfocada en mejorar el sistema de transporte terrestre del cantón Guayaquil y beneficiar de manera indirecta a los peatones, autoridades locales y organismos públicos, quienes podrán apoyarse en los datos generados por este estudio para guiar sus intervenciones y políticas públicas (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2021).

METHOD

La presente investigación adopta una metodología de corte cualitativo, orientada a indagar en la naturaleza profunda de la realidad que se manifiesta en las vías urbanas de Guayaquil, considerando las dinámicas entre los actores viales —conductores y peatones— y su relación con la estructura

funcional del gobierno local (C. A. Bernal, 2016). Para alcanzar los objetivos del estudio, se recurrió a una revisión documental exhaustiva, utilizando como fuentes principales libros, informes técnicos, normativa legal vigente, decretos, monografías académicas y recursos digitales pertinentes.

Técnicas de recopilación de información

Se emplearon técnicas de carácter descriptivo con el fin de recolectar datos directamente en los lugares donde el fenómeno vial se desarrolla. Para ello, se contó con la participación activa de agentes de tránsito, funcionarios municipales, transeúntes y conductores locales (Hernández & Mendoza, 2018). Asimismo, se integró un enfoque inductivo-deductivo, que permitió establecer conexiones entre situaciones particulares —como la congestión vehicular— y generalizaciones que aporten a la comprensión del sistema vial en su conjunto.

Análisis y sistematización de la información

Como parte del proceso analítico, se recurrió a una síntesis metodológica que combinó técnicas analíticas y críticas para descomponer los componentes del problema, realizar evaluaciones objetivas y formular propuestas orientadas a mejorar la movilidad urbana y satisfacer las necesidades de la ciudadanía guayaquileña. Este análisis incluyó también la identificación de requerimientos específicos de los sectores periféricos implicados en la problemática vial (Nader et al., 2018).

Caracterización de la población y trabajo de campo

La población objeto del estudio estuvo conformada por el personal vinculado al tránsito y transporte terrestre de la ciudad de Guayaquil, incluyendo a personas entre los 20 y 64 años, además de peatones, funcionarios municipales y policías de tránsito. Como parte del trabajo de campo, se llevó a cabo un levantamiento de información detallado, con el propósito de obtener datos precisos que permitan construir una visión objetiva de la situación actual del transporte urbano y orientar la planificación y gestión pública en esta materia (López, 2004).

RESULTS

Encuesta dirigida a la población transeúnte y choferes del Cantón Guayaquil

Con el propósito de comprender la situación actual del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en el Cantón Guayaquil, se diseñó un conjunto de preguntas que serán presentadas mediante cuadros estadísticos, representaciones gráficas y un análisis interpretativo. Esta estrategia permitirá obtener información relevante que facilite la formulación de conclusiones orientadas al desarrollo de una propuesta factible y contextualizada a las necesidades de la ciudad

Tabla 1. Encuesta a los transeúntes y choferes del Cantón Guayaquil

Categoría	Transeúntes (%)	Choferes (%)
Consideran que hay muchos accidentes en la ciudad	78%	82%
Perciben descontrol en el tránsito del casco urbano	74%	88%
Crean que falta presencia de autoridades de tránsito	65%	70%
Manifiestan sentirse inseguros al circular por ciertas vías	69%	75%

Nota: Se detalla el nivel de respuesta desde dos enfoques: el de los transeúntes y el de los choferes. Los resultados reflejan una preocupación compartida respecto al elevado número de accidentes y el desorden percibido en la zona céntrica del cantón. Elaborado por: Grupo Investigador

Tabla 2. Resumen de respuestas de los transeúntes y choferes del Cantón Guayaquil

Variables	Transeúntes (%)	Choferes (%)
Existencia de semáforos	69.93 %	97.90 %
Funcionamiento de señalética	73.43 %	62.94 %
Adecuada ubicación de señalética	83.92 %	58.74 %
Presencia de congestión en vías	75.17 %	51.05 %
Congestión vehicular en avenidas	69.58 %	26.57 %
Conocimiento de instrumentos legales	66.08 %	56.99 %
Aprobación de ordenanzas municipales	90.91 %	62.24 %

Nota: Se presenta un resumen de los datos correspondientes a las preguntas más representativas, con el fin de contrastar las percepciones de los ciudadanos residentes en el Cantón Guayaquil. Elaborado por: Grupo Investigador

Análisis Propositivo para la Creación de una Unidad Técnica Municipal

En base a los hallazgos obtenidos durante la investigación, se plantea una propuesta orientada a la implementación de una Unidad Técnica especializada, cuya estructura responde a las siguientes directrices:

TÍTULO PRIMERO

Órgano municipal de planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en Guayaquil

Art. 8.- Se establece la Unidad Técnica encargada de la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en la ciudad de Guayaquil. Esta entidad deberá actuar conforme a los principios establecidos en esta ordenanza, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su reglamento, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), y la Constitución del Ecuador.

Art. 9.- La mencionada Unidad Técnica será responsable de gestionar las operaciones relativas al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, ejecutando las disposiciones emanadas del Gobierno Autónomo Descentralizado de Guayaquil, tanto en el ámbito administrativo como operativo.

TÍTULO SEGUNDO

Planificación del tránsito y transporte terrestre

Capítulo I

Planificación del Tránsito

Art. 10.- En materia de planificación del tránsito en Guayaquil, corresponde a la Unidad Técnica:

- a) Diseñar estrategias para la circulación vehicular y de servicios de transporte, tanto públicos como privados, para personas o mercancías, utilizando la red vial actual, así como proyectar mejoras en la infraestructura vial futura.
- b) Determinar y organizar espacios destinados al estacionamiento público y privado, tanto en áreas construidas como no construidas.

Art. 11.- La planificación vial deberá contemplar los siguientes aspectos:

- a) Incorporación de sistemas inteligentes para la gestión del tránsito urbano y parroquial.
- b) Implementación de un sistema centralizado de semaforización.
- c) Señalización horizontal y vertical en zonas urbanas y parroquiales.
- d) Estrategias de seguridad vial tanto urbana como interurbana.
- e) Planificación de rutas peatonales y medidas de seguridad para peatones.
- f) Implementación de redes de ciclovías.

Art. 12.- La organización de los estacionamientos deberá contemplar:

- a) Estacionamientos fuera de la vía, ya sean públicos o privados, edificados o no.
- b) Espacios tarifados y libres dentro de la vía pública.
- c) Áreas con fines específicos o especializados.
- d) Infraestructura para estacionamiento destinado al transporte público.

Capítulo II

Planificación del Transporte

Art. 13.- En cuanto a la planificación del transporte en Guayaquil, corresponde a la Unidad Técnica:

- a) Diseñar el sistema de transporte público y privado de pasajeros y carga, que responda a las necesidades de la población urbana y rural.
- b) Determinar la infraestructura necesaria para brindar un servicio eficiente.

Art. 14.- La planificación de redes de transporte colectivo urbano e interparroquial incluirá:

Transporte público de pasajeros:

1. Diseño de redes para transporte urbano e interparroquial.
2. Inclusión de modalidades como transporte escolar, taxis, turismo e institucional.
3. Estimación de costos operativos por categoría.
4. Balance entre oferta y demanda de usuarios.
5. Equilibrio económico y tarifario.

6. Infraestructura física y mobiliario urbano.

Transporte público de carga:

1. Clasificación según carga liviana, media y pesada.
2. Transporte de materiales peligrosos (químicos, combustibles, etc.).
3. Otras modalidades de transporte de mercancías.

Art. 15.- La planificación de redes de transporte privado abarca:

- a) Vialidades convencionales y especializadas.b) Integración de ciclovías en el sistema vial.

TÍTULO TERCERO

Organización del tránsito y transporte terrestre

Capítulo I

Organización del Tránsito

Art. 16.- En relación con la organización del tránsito en Guayaquil, la Unidad Técnica tendrá a su cargo:

- a) Implementar sistemas inteligentes de gestión del tránsito urbano y parroquial.b) Desarrollar y optimizar el sistema de semaforización centralizada.c) Señalizar adecuadamente la infraestructura vial.d) Gestionar elementos de seguridad vial en zonas urbanas y parroquiales.e) Delimitar zonas peatonales y rutas para bicicletas y motocicletas.f) Administrar espacios de estacionamiento, tanto dentro como fuera de la vía.g) Establecer condiciones para el estacionamiento de transporte público.

Capítulo II

Organización del Transporte

Art. 17.- En cuanto a la organización del transporte, la Unidad Técnica desarrollará políticas específicas para la ejecución por fases de los servicios públicos y privados.

Art. 18.- La organización del transporte público de pasajeros y carga comprenderá:

- a) Estandarizar vehículos destinados al transporte urbano y parroquial.b) Definir rutas, frecuencias y horarios para los servicios urbanos y parroquiales.c) Regular el servicio de transporte escolar y de taxis.d) Planificar el transporte turístico tanto interno como externo.e) Determinar condiciones para el transporte de carga en todas sus categorías.

Art. 19.- La organización del transporte privado abarcará:

- a) Redistribuir las redes viales convencionales y especializadas.b) Adecuar y redistribuir la infraestructura de ciclovías.

Capítulo III

Administración de Documentos Técnicos y Legales

Art. 20.- En lo referente a la gestión documental, la Unidad Técnica asumirá:

- a) El proceso de entrega-recepción de documentación de operadoras de transporte urbano y parroquial, relacionada con: constitución legal, permisos, renovación, cupos, cambios de socios o vehículos, concesiones de rutas, tarifas, etc.
- b) Gestión de documentos operativos que permitan la ejecución de los servicios.
- c) Fiscalización de los documentos habilitantes para las operadoras.
- d) Digitalización e integración de la documentación a un sistema informático.

Art. 21.- Documentos administrativos y legales a ser gestionados:

- a) Resoluciones administrativas
- b) Permisos de operación
- c) Habilitaciones y registros
- d) Cambios de socios o vehículos
- e) Certificados
- f) Informes técnicos y legales
- g) Seguridad documental e informática
- h) Otros dispuestos por normativa vigente

Art. 22.- Asimismo, la Unidad será responsable del registro y control del parque automotor de servicio público y privado de la ciudad.

TÍTULO CUARTO

Regulación del tránsito y transporte terrestre

Art. 23.- En el ámbito regulador, la Unidad Técnica tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Hacer cumplir la ordenanza vigente y reglamentos conexos, respecto a los servicios de transporte público y privado, tanto de pasajeros como de carga.
- b) Ejecutar directrices emitidas por el Concejo Municipal de Guayaquil.
- c) Planificar y fiscalizar la operación del sistema de tránsito y transporte.
- d) Presentar proyectos normativos ante el Concejo, conforme a la Ley de Transporte Terrestre, el COOTAD y otras disposiciones aplicables.
- e) Aplicar el marco normativo vigente en todas las fases de gestión del sistema vial.
- f) Coordinar la aplicación y cumplimiento de regulaciones locales.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA. – Se faculta al alcalde del cantón Guayaquil para gestionar formalmente la solicitud de transferencia de competencias, actualmente bajo la responsabilidad del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, hacia el Gobierno Autónomo Descentralizado de Guayaquil. Esta acción deberá ser canalizada por medio del Consejo Nacional de Competencias, que coordinará el proceso de delegación institucional.

SEGUNDA. – El Concejo Cantonal de Guayaquil deberá aprobar la asignación presupuestaria necesaria para el adecuado funcionamiento de la Unidad Técnica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Dicha asignación contará con una fuente de financiamiento propia, cuya inclusión será obligatoria dentro del presupuesto anual del municipio.

TERCERA. – Una vez autorizada por el Consejo Nacional de Competencias la ejecución del proceso de transferencia, la administración municipal de Guayaquil gestionará de inmediato el congelamiento del incremento de flotas vehiculares y de nuevas organizaciones de transporte dentro del cantón, ante la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Del mismo modo, se deberá solicitar copia certificada de todas las resoluciones emitidas por los organismos pertinentes durante el año anterior a la transferencia de competencias (Ruíz, 2016).

DISPOSICIÓN FINAL

La presente normativa entrará en vigencia desde su promulgación oficial, derogando de forma inmediata toda disposición de igual o menor jerarquía que contradiga lo estipulado en la misma.

A partir del análisis realizado, se considera necesaria la elaboración de una propuesta alternativa: un reglamento que fortalezca la constitución de una unidad técnica especializada en la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en Guayaquil, orientada a solventar las deficiencias identificadas durante el proceso investigativo.

Para ello, se recomienda realizar un diagnóstico técnico del tránsito, vialidad y seguridad vial en la ciudad de Guayaquil, como base para la toma de decisiones. Entre los principales problemas reportados por peatones y conductores, se identificó la escasa cantidad de semáforos operativos en la ciudad; muchos de los existentes no cumplen estándares de funcionalidad, lo cual afecta directamente la señalización vial y la fluidez del tránsito (Fernández, 2017).

Además, la señalización vertical presenta deficiencias: varias señales están deterioradas o han sido vandalizadas. En cuanto a la señalética horizontal, su distribución es irregular, tanto en áreas urbanas como rurales, lo que evidencia la necesidad de fortalecer este componente dentro de las funciones de la unidad técnica correspondiente.

En lo que respecta al flujo vehicular, la congestión durante horas pico se ha intensificado como consecuencia del aumento del parque automotor. Esta situación ha generado la urgencia de ampliar las vías de ingreso y salida de la ciudad para mitigar los cuellos de botella en la movilidad urbana (Fernando & Ortega, 2018). Los participantes en las encuestas respaldaron estos hallazgos al indicar que el tránsito en días laborales presenta altos niveles de congestión, especialmente en horas críticas (García, 2014).

Desde una perspectiva normativa, el sustento jurídico se encuentra en el principio de autonomía administrativa reconocido en el artículo 5, inciso tercero del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD). Esta autonomía garantiza que los gobiernos locales, como el de Guayaquil, ejerzan directamente sus competencias mediante la gestión de sus propios recursos y talentos humanos.

En ese contexto, Guayaquil ya cuenta con antecedentes normativos que habilitan la creación de una unidad técnica con facultades para planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre, lo cual respalda la viabilidad jurídica de institucionalizar este organismo dentro del ámbito seccional (Muñoz et al., 2013). Sin embargo, de acuerdo con los registros oficiales revisados desde 2018 hasta

la actualidad, ningún otro cantón de provincias diferentes ha asumido aún esta competencia de forma efectiva.

Es importante recalcar que el éxito de esta iniciativa también dependerá del compromiso ciudadano con las normas de seguridad vial, como evitar el uso del teléfono celular mientras se conduce, emplear el cinturón de seguridad y mantener en buen estado los vehículos (Bernal et al., 2020). Asimismo, los gobiernos locales deben ejercer plenamente las competencias que les confiere la ley para garantizar una movilidad segura y eficiente.

Finalmente, es imperativo que los funcionarios públicos de elección popular cumplan con su responsabilidad legislativa, estableciendo ordenanzas claras y eficaces. Las autoridades deberán aplicar el instrumento jurídico adecuado que permita la creación formal de la unidad técnica, con el objetivo de mejorar las condiciones de movilidad urbana en Guayaquil y reducir la siniestralidad vial.

Final del formulario

DISCUSSION

El análisis de la situación del tránsito en Guayaquil revela una problemática multifactorial que afecta de manera directa la movilidad urbana, el ordenamiento territorial y el desarrollo económico local. La identificación de causas humanas, técnicas y tecnológicas pone de manifiesto la necesidad de un enfoque integral para la gestión del transporte terrestre y la seguridad vial. Estas causas, lejos de ser aisladas, se interrelacionan dentro de un sistema que requiere urgentemente de intervenciones estructuradas desde la institucionalidad pública.

En el marco normativo vigente, tanto la Constitución del Ecuador como el COOTAD facultan a los Gobiernos Autónomos Descentralizados para asumir competencias en materia de tránsito, transporte y seguridad vial. No obstante, esta transferencia de competencias no ha sido plenamente aprovechada, en parte debido a la falta de planificación estratégica y a la limitada capacidad técnica de algunas instituciones municipales. En el caso de Guayaquil, si bien existe una comprensión por parte de las autoridades sobre las acciones necesarias, se advierte una brecha entre el conocimiento institucional y la ejecución operativa de dichas acciones.

La lentitud en los procesos administrativos y la falta de una unidad técnica especializada dificultan la articulación de políticas públicas eficaces. Por ello, se torna esencial la creación de una instancia técnica dentro del GAD de Guayaquil, que permita estructurar e implementar políticas de tránsito coherentes con la realidad urbana, respondiendo a los desafíos actuales mediante el uso de herramientas tecnológicas, procesos técnicos rigurosos y una gestión basada en evidencia.

Además, es necesario considerar que el sistema de tránsito no solo cumple una función de movilidad, sino que también impacta directamente en la productividad, la sostenibilidad ambiental y la calidad de vida de los ciudadanos. Una ciudad con un sistema de transporte eficiente no solo reduce tiempos de traslado, sino que también contribuye a la equidad social, al facilitar el acceso a servicios básicos y oportunidades laborales.

La implementación de una unidad técnica permitiría fortalecer los procesos de regulación y control, fomentar una cultura de respeto a las normas de tránsito y generar datos estadísticos que sirvan como insumo para la toma de decisiones. En este sentido, el diseño de políticas públicas orientadas por criterios técnicos y sustentadas en el análisis de la realidad local es fundamental para promover una movilidad urbana segura, equitativa y sostenible en el cantón.

Finalmente, la experiencia comparada con otros municipios del país demuestra que la institucionalización de unidades técnicas en los GAD puede generar impactos positivos en la eficiencia del sistema de transporte. Por lo tanto, Guayaquil no solo tiene la oportunidad, sino también la responsabilidad de liderar este proceso de transformación institucional, en beneficio de su población y como referente de gestión urbana a nivel nacional.

CONCLUSIONS

Problemática actual del tránsito terrestre en Guayaquil

La realidad del sistema de tránsito en la ciudad de Guayaquil evidencia una serie de dificultades que han sido identificadas y verificadas mediante el análisis documental expuesto en el capítulo cuatro del estudio. Estas dificultades comprenden factores de orden humano, técnico y tecnológico, los cuales inciden directamente en la eficiencia del sistema de movilidad urbana. En este contexto, el marco legal vigente representa una ventana de oportunidad para que los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) del país asuman las competencias que les otorgan tanto la Constitución de la República como el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), con el objetivo de enfrentar y superar las deficiencias existentes en materia de tránsito.

En el caso específico del Cantón Guayaquil, se ha identificado que las autoridades locales poseen claridad respecto a las acciones que deben ejecutarse para mejorar el sistema de transporte y tránsito. No obstante, es indispensable acelerar los procedimientos institucionales que permitan estructurar estrategias efectivas para la planificación, regulación y control de este sector estratégico, el cual desempeña un papel clave en la dinamización de la economía local.

En consecuencia, se concluye que resulta prioritaria la creación de una unidad técnica especializada dentro del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Guayaquil, con la finalidad de dotar al municipio de una instancia competente para asumir las funciones de planificación, regulación y supervisión del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de manera integral y sostenible.

BIBLIOGRAPHIC REFERENCES

- Bernal, C. A. (2016). Metodología de la investigación administración, economía, humanidades y ciencias sociales (Pearson educación (ed.); Tercera, Vol. 3). Orlando Fernández .
- Bernal, V., Montoya, V., & Montes, L. (2020). Transporte público y bienestar social con perspectiva de género en tiempos del COVID-19-Moviliblog.
<https://blogs.iadb.org/transporte/es/transporte-publico-y-bienestar-social-con-perspectiva-de-genero-en-tiempos-del-covid-19/>
- CEPAL. (2010). I O E N A M É R I C A L A T I N A Y E L C A R I B E Introducción.

- Coordinacion General de Planificación. (2015). Planificación Estrategicas Institucional 2015–2017.https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/04/RC2015_PEI.pdf
- Fernando, S., & Ortega, C. (2018). Análisis del comportamiento del transporte público a nivel mundial Behavioral analysis of public transportation worldwide. Revista Espacios , 39(18), 1–15.
- Fernández, M. (2017). El transporte público terrestre y la accesibilidad, instrumentos para el análisis funcional del sistema de asentamientos: el caso de Ecuador. Estoa. Revista de La Facultad de Arquitectura y Urbanismo de La Universidad de Cuenca, 6(11), 99–122.
<https://doi.org/10.18537/EST.V006.N011.A06>
- GAD Guachapala. (2014). GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DE GUACHAPALA CONCEJO CANTONAL EL GOBIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN GUACHAPALA.
- GAD. La Concordia. (2022). Inicio. <http://www.laconcordia.gob.ec/laconcordia/>
- García, M. (2014). Revista Bitácora Urbano Territorial. Bitacora , 24(1), 1–20.
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74830875005>
- González, J., & Ordóñez, J. (2014). Estudios de los factores que intervienen en los accidentes e infracciones de transito ocasionados por los buses de transporte públicos de pasajeros tipo urbano de la ciudad de Cuenca y planteamiento de la propuesta para disminuirlos [Universidad Politécnica Salesiana Sede Cuenca].
<https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/6633/1/UPS-CT003269.pdf>
- Hernández, R., & Mendoza, C. (2018). Metodología de la investigación (séptima ed). México:McGrawHill.<https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
<http://www.iru.org/index/bookshop-display-action?id=133>.
<http://www.revedumecentro.sld.cu/index.php/edumc/article/view/1249>
<https://www.redalyc.org/pdf/870/87046120005.pdf>
- Jaramillo, W., & Muñoz, V. (2017). Vista de Método aplicado en la disminución de accidentes de tránsito en el cantón Loja | INNOVA Research Journal. Revista INNOVA,2(2),113.<https://revistas.uide.edu.ec/index.php/innova/article/view/150/1221>
- LeyOrganicadeTransporteTerrestreTránsitoySeguridadVial,(2018). www.lexis.com.ec
- López, P. L. (2004). POBLACIÓN MUESTRA Y MUESTREO. Punto Cero, 09(08), 69–74.http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-02762004000100012&lng=es&nrm=iso&tlng=es
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2021). Plan Estratégico Institucional 2018–2021.https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/11/LOTAIP_10_PLAN-ESTRATEGICO- INSTITUCIONAL-MTOP-2018-2021.pdf
- Muñoz, J., De Blas, C., & Jiménez, I. (2013). Estudio empírico sobre la utilización del transporte público en la Comunidad de Madrid como factor clave de movilidad sostenible.CuadernodeLaEconomía,34(1044),1–13. <https://www.elsevier.es/en-revista-cuadernos-economia-329-pdf- S0210026613000435>

- Nader, D., Panunzio, A., Navarro, M., & Hernández, I. (2018). La investigación científica: una función universitaria a considerar en el contexto ecuatoriano. *Revista EDUMECENTRO*, 10(4), 166–179.
- Planificación Institucional, 1(2108). https://epmmc.gob.ec/wp-content/uploads/2021/02/PLANIFICACION-INSTITUCIONAL-PLAN-ESTRATEGICO_compressed.pdf
- Ruíz, M. (2016). Un nuevo modelo transporte para el gran Santo Domingo. *PORTE PARA EL GRAN SANTO DOMINGO. Ciencia y Sociedad*, 41(2), 337–359.
- Torres, M. (2017). El transporte público urbano de autobuses en la ciudad de Santiago de Chile: Una propuesta de bases de licitación pública [Universidad Lleida]. <https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/403757/Tmetc1de1.pdf?sequence=2&isAllowed=n>

FUNDING:

Los autores declaran que este estudio no recibió ningún tipo de financiación externa por parte de agencias públicas, privadas, ni de organizaciones sin ánimo de lucro. Todas las actividades de investigación, análisis y desarrollo fueron realizadas con recursos propios.

CONFLICT OF INTEREST:

Los autores declaran que no tienen conflictos de intereses relacionados con este estudio y que todos los procedimientos seguidos cumplen con los estándares éticos establecidos por la revista. Asimismo, confirman que este trabajo es inédito y no ha sido publicado, ni parcial ni totalmente, en ninguna otra publicación.

AUTHOR CONTRIBUTION

Nombres de autores e iniciales: Katuska Adelaida Bastidas González (KABG)

1. Conceptualización: (KABG)
2. Curación de datos: (KABG)
3. Análisis formal: (KABG)
4. Adquisición de fondos: ()
5. Investigación: (KABG)
6. Metodología: (KABG)
7. Administración del proyecto: (KABG)
8. Recursos: ()
9. Software: ()
10. Supervisión: (KABG)
11. Validación: (KABG)
12. Visualización: (KABG)
13. Redacción – borrador original: (KABG)
14. Redacción – revisión y edición: (KABG)