



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ
FACULTAD DE CIENCIA POLÍTICAS Y JURÍDICAS
ESCUELA DE DERECHO**

**LA DESJUDICIALIZACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN
EL MUNICIPIO DE PUERTO CABELLO ESTADO CARABOBO**

**AUTOR: CRISBI MEDINA
TUTOR: Dr. ARGENIS FLORES**

San Diego, Julio 2018



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ
FACULTAD DE CIENCIA POLÍTICAS Y JURÍDICAS
ESCUELA DE DERECHO**

**LA DESJUDICIALIZACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN
EL MUNICIPIO DE PUERTO CABELLO ESTADO CARABOBO**

CONSTANCIA DE ACEPTACIÓN

Tutor académico: ABOG. ARGENIS FLORES.

Jurado nro. 1: ABG .

Jurado nro. 2: ABG .

DEDICATORIA

Dedicado Este Trabajo A:

A Dios primeramente por la oportunidad y la dicha de concederme la vida y el regalo más grande que me motiva alcanzar lo inalcanzable, donde los sueños son metas mis

hermosos Hijos

A mi Ángel guardián y protector que me enseñó el gran valorar de la perseverancia mi Madre, A mi Padre por su gran apoyo incondicional, por siempre demostrarme su amor, comprensión, confianza, respeto. A mi pilar fundamental y sin el nada de esto sería posible por inspirarme a siempre seguir adelante a pesar de las circunstancias. Mi compañero de vida Romer Vecchionacce

Y a todas aquellos seres querido que hoy en día no se encuentran a nuestro lado unos porque ya partieron de este mundo y otros porque la situación país los obligo a emigrar del mismo

AGRADECIMIENTO

Primeramente a Dios por esta oportunidad y experiencia que me ha brindado.

A mis Hijos Miranda y Mathias por su comprensión, apoyo, amor incondicional y sobre todo por la paciencia para que una de las metas de su enamorada Mamá ya este por concluir.

**A quien hoy me acompaña para ser posible la Elaboración y me brindara apoyo moral al momento de la defensa de este trabajo, agradecida profundamente por su comprensión, paciencia, amor y confianza, más que mi compañero de vida y padre de mis hijos, a través de los años se convirtió en mi mejor Amigo Romer Vecchionacce
GRACIAS...**

A mis hermanos Rosanna, Javier, Francisco por siempre estar para mí, en todo momento en esta hermosa aventura.

Agradecida profundamente con mi tutor Institucional el Dr. Argenis Flores porqué sin su apoyo, ayuda y accesoria este trabajo no fuera cumplido las expectativas requeridas.

A los jurados por aportar ese granito de arena para la realización de este trabajo y por supuesto a todos aquellos Profesores de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad José Antonio Páez que invirtieron su tiempo y conocimiento en cada uno de nosotros preparándonos para el mañana y para en su momento ser sus Sucesores.



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ
FACULTAD DE CIENCIA POLÍTICAS Y JURÍDICAS
ESCUELA DE DERECHO**

**LA DESJUDICIALIZACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN
EL MUNICIPIO DE PUERTO CABELLO ESTADO CARABOBO**

**AUTOR: CRISBI MEDINA
TUTOR: ARGENIS FLORES**

RESUMEN

El presente ensayo versa sobre la propuesta de un medio alternativo para la solución de conflictos que se presenta en el Derecho Venezolano con relación al servicios público de transporte prestado por los municipios, enfocándonos en Puerto Cabello. En la trama secuencial narrativa de este trabajo se trata la inserción de la desjudicialización del servicio público de transporte en el municipio de Puerto Cabello, bajo la óptica defensa de las personas en el acceso a los bienes y servicios en pro de una mejor calidad de vida, la presencia de un medio alternativo para solución de conflictos en el quehacer jurídico venezolano, es una muestra de la evolución del paradigma alternativo, frente al paradigma formal legal. El éxito de lo referido es la reivindicación de la justicia como forma de realización del derecho y soporte de la convivencia social.

Descriptores: transporte publico, desjudicializacion, municipalidad

INDICE

CONSTANCIA DE ACEPTACION.....	ii
DEDICATORIA.....	iii
AGRADECIMIENTO.....	iv
RESUMEN.....	v
INDICE.....	vi
INTRODUCCION.....	1
CAPITULO I.....	4

EL PROBLEMA

Planteamiento del Problema.....	4
Formulación del Problema.....	7
Objetivo de la Investigación.....	7
· Objetivo General	
· Objetivo Especifico	
Justificación.....	8
Alcance y Limitaciones	

CAPITULO II

MARCO TEORICO

Antecedentes de la Investigación.....	9
Bases Teóricas.....	12
Bases Legales.....	37
Definición de términos.....	39

CAPITULO III

MARCO METODOLÓGICO

Tipo de Investigación.....	41
Métodos y Técnicas de Investigación Jurídica.....	42
Población y Muestra (si y solo si es aplicable).....	43
Fases Metodológicas o de la Investigación (Son los objetivos específicos 1, 2 y 3 llamados Fases)	

CAPITULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones.....	47
Recomendaciones.....	49
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	51

INTRODUCCION

La prestación de los servicios públicos es referida como las actividades prestacionales que debe asumir el Estado, tendientes a satisfacer necesidades generales o colectivas, en cumplimiento de una obligación constitucional o legal y en relación con las cuales, los particulares no tienen derecho a desarrollarlas libremente.

De esta definición resulta lo siguiente, que se trata siempre de una actividad, es decir, de un conjunto de operaciones y tareas a cargo de un sujeto de derecho, consistente en dar o hacer algo a favor de otros, en suma, de prestar. Se trata, por tanto, de una actividad prestacional; pero no de cualquier tipo de prestación sino de una que es de interés de todos, de interés público o colectivo por lo que los sujetos a los cuales se destina son todos, es decir, al público en general. Así mismo, esa actividad prestacional corresponde cumplirla obligatoriamente al Estado, es decir, a los entes públicos, por estar así establecido en la Constitución o en una Ley. Por tanto, no toda actividad prestacional de interés público que realicen los entes públicos puede considerarse como un servicio público, sino sólo aquellas que éstos asumen en cumplimiento de una obligación constitucional o legal.

Si bien es cierto que tratándose de una actividad prestacional que corresponde como obligación al Estado, no es menos cierto de acuerdo al principio de alteridad, los particulares, es decir, el público en general, tiene un correlativo derecho constitucional o legal a recibir la prestación, el cual, como todo derecho, debe ser esencialmente justiciable y protegible. Motivado a ello y con el ánimo de alcanzar el objetivo de este trabajo que no es otro que un pequeño aporte en pro de la igualdad ante el servicio público. Así mismo, la búsqueda de justicia a través de un proceso judicial eficiente. En Venezuela, cuando el ciudadano finalmente logra acceder a los órganos de justicia, encuentra ante sí, una pared infranqueable, un muro cuidadosamente urdido, a base de los procedimientos de las más diversas índoles que le van a impedir alcanzar su derecho humano fundamental de obtener una respuesta oportuna, esto es que la sentencia a la que tiene derecho sea dictada en su día. Efectivamente, cualquier diagnóstico de las formas y procedimientos con las que contamos

los venezolanos para hacer y obtener justicia, termina por indicar que estamos imbuidos en una maraña de procedimientos, formalismos, lapsos y perenciones que fácilmente pueden asfixiar cualquier expectativa de materialización de justicia. Esta tendencia a la complejidad extrema, aunque no beneficia a nadie, se reproduce a través de leyes que son acompañadas con la apertura de procedimientos especiales para su administración. Y esto a pesar de que, nuevamente, la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela es taxativa al respecto. En su Artículo 257 admite que “El proceso constituye un instrumento fundamental para la realización de la justicia.

Las leyes procesales establecerán la simplificación, uniformidad y eficacia de los trámites y adoptarán un procedimiento breve, oral y público. No se sacrificará la justicia por la omisión de formalidades no esenciales. El Artículo 258 culmina esta línea de intenciones cuando determina que “La ley organizará la Justicia de paz en las comunidades... y promoverá el arbitraje, la conciliación, la mediación y cualesquiera otros medios alternativos para la solución de conflictos. Todo esto con el fin de garantizar efectivamente el Principio de la Igualdad Procesal. Aquel que promueva una mayor rapidez en la administración de justicia, preservando el derecho de las partes a la legítima defensa. Esto supone la presencia subsidiaria del Estado para que no haya una probabilidad relevante de que ocurra una preponderancia de las partes que tengan más recursos con relación al que tenga menos. Por otra parte, el hecho de que largos procesos y procesos complicados fomentan la corrupción de todos los componentes del sistema y provocan excesos de injusticia en los más débiles.

“La Desjudicialización es el proceso que tiene por objeto eliminar del conocimiento de los tribunales de justicia, en todo o parte, determinados asuntos que poseen ningún o muy bajo componente jurisdiccional, para ser entregados a otros organismos estatales o privados. Se incluye también la recurrencia a Mecanismos Alternativos de Solución de conflictos, como la mediación y el arbitraje, ya sea voluntaria u obligatoriamente.

En esta línea se dan dos opciones: entregar el conocimiento de los asuntos desjudicializados a otros organismos del Estado o bien “privatizarlos” con un control o superintendencia estatal.

La presente investigación de grado estará estructurada en cuatro capítulos:

Capítulo I: El Problema, incluye el planteamiento del problema, la formulación, el objetivo tanto general como los específicos, la justificación de la investigación y las limitaciones estudio Capítulo II: Marco Teórico, contiene los antecedentes de la investigación, las bases teóricas, las bases legales y la definición de los términos más relevantes. Capítulo III: Marco Metodológico, señala el tipo de investigación, el nivel, método, técnicas y las fases metodológicas. Capítulo IV: Conclusiones y Recomendaciones, donde se desarrollan cada una de las fases metodológicas, concluyendo y culminando con el aporte universal del estudio. Finalmente se incluyen las referencias bibliográficas.

CAPITULO I

EL PROBLEMA

2.1 Planteamiento del Problema

El servicio público es una institución que nos concierne a todos en nuestra vida diaria como habitante de un conglomerado humano y sin duda despierta una serie de relaciones complejas, evolutivas y controversiales del derecho administrativo. Desde el punto de vista social abordamos el servicio público como un conjunto de actividades asumidas por el poder público, con un fin de interés general y destino a obtener la satisfacción de las necesidades más esenciales de la población, por tal causa conforma un instrumento privilegiado de cohesión desde el punto de vista social y territorial.

Desde el punto de vista político el servicio público ha servido y sirve aun para legitimar la intervención del estado dentro de la vida económica y social. El hecho de tener un objetivo de interés general hace más aceptable para la opinión pública la extensión de la esfera de acción de los órganos del poder público. Así pues esta noción esta íntimamente ligada al concepto de estado de bienestar. Cuando nos limitamos al aspecto económico las actividades calificadas como servicios públicos, en el sentido estricto, son consideradas esenciales, para el crecimiento y desarrollo económico del país. Esas actividades se caracterizan también por un importante peso específico en la economía pues constituyen sectores importantes de creación de riqueza y de empleo, exigen grandes intervenciones de capital que debe ser intensificado constantemente.

Otro punto de vista de abordaje del concepto de servicio público es la dimensión jurídica. Es utilizada tanto por el legislador como también es ejercida por los jueces

especialmente administrativo. Su invocación justifica la aplicación de reglas específicas y derogatorias al derecho común aplicable entre los particulares. Desde este punto de vista la noción del servicio público ha servido como criterio de aplicación del derecho administrativo y además uno de los criterios que ha permitido delimitar la esfera de competencia de la jurisdicción contencioso-administrativa.

La administración disfruta del beneficio que da el conocimiento primario de las disposiciones legales, la capacitación que en teoría el aparato burocrático debe tener y el peso que le otorga el estado para llevar a cabo su cometido. En tanto el administrado ante un sin número de disposiciones legales sus constantes cambios y complejidad queda a merced de esta y debe estar preparado para hacer valer sus derechos en el momento que se considere que han sido vulnerados.

La Ley Orgánica de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa dispuso la creación de Juzgados de Municipio de esa jurisdicción, de carácter unipersonal, cuya competencia exclusiva es el “conocimiento de las demandas que interpongan los usuarios o usuarias o las organizaciones públicas o privadas que los representen, por la prestación de servicios públicos”, tal como lo establece el artículo 26 de esa Ley. A dichos tribunales, por tanto, corresponde el conocimiento de todas las demandas de prestación de servicios, sean éstos nacionales, estatales o municipales.

Ahora bien, a varios años de entrada en vigencia de la referida Ley y a pesar de que su Disposición Final Única dispuso que la nueva estructura orgánica tendría una *vacatio legis* de 180 días, aun no se han constituido dichos tribunales especiales ni se ha llamado a concurso para llenar las plazas de jueces de municipio de lo contencioso administrativo, lo que constituye una injustificada omisión de los órganos ejecutivos de la Magistratura, que impide el cabal desarrollo de la nueva estructura de tribunales de lo contencioso administrativo y con ello la garantía de una tutela judicial verdaderamente efectiva para los administrados. Ante esa omisión administrativa, la jurisprudencia ha establecido reiteradamente (sentencias de la Sala Constitucional n° 1036 de 28 de junio de 2011, 1858 de 1 de diciembre de 2011, y 433 de 6 de mayo de 2013, entre otras) que hasta tanto se creen los Juzgados de Municipio Contencioso Administrativos, serán competentes para conocer de las demandas de prestación de servicios públicos así como las demandas de

amparo directamente relacionadas con la prestación de servicios, los Juzgados de Municipio de la jurisdicción ordinaria, con fundamento en la Disposición Transitoria Sexta de esa Ley.

La falta de creación de dichos tribunales afecta, evidentemente, la efectividad de la demanda de prestación de servicios públicos, pues a diferencia de lo que pretendió el legislador, tales demandas son tramitadas por Tribunales que no tienen especialidad ni preparación en áreas contencioso-administrativas y que, además, se encuentran abarrotados del trabajo que por sus competencias naturales les corresponde, sin que sea posible dar tratamiento preferencial y de celeridad a estas demandas especiales, lo que burocratiza aún más el tema.

La presente investigación sienta sus bases en la necesidad que surge de los administrados al respecto y tutela efectiva de sus derechos constitucionales y garantías, evaluado desde el punto de vista sustantivo, lo cual comprende la noción y características del servicio público, así mismo del servicio público de transporte en el municipio de Puerto Cabello. Ya que sumado a esto se presenta la problemática a nivel de las tarifas de cobros para la prestación del servicio donde cada unidad de transporte público coloca su precio a criterio personal al igual que la ruta que debe cumplir las establecen de acuerdo a sus necesidades, y no a las necesidades del colectivo en general, no respetan los acuerdos y convenios previamente establecidos, Constantes abusos y atropellos hacia el número de persona que ingresan a la unidad de transporte, Todo esto se presenta sin la posibilidad de establecer un reclamo.

La justicia es un servicio público fundamental, esto quiere decir que en un Estado Social de Derecho y justicia como lo es el de Venezuela, debe existir una prioridad en garantizar la protección de este bien común. La congestión judicial como una generadora de impunidad más en Venezuela vulnera y perjudica a la población ya que constituye una violación a varios de los derechos fundamentales.

De lo antes expuesto surgen las siguientes interrogantes que definirá a completar el problema específico que será objeto de estudio en esta investigación y es la siguiente.

2.2. Formulación del Problema

¿Cuál es el beneficio de la desjudicialización del servicio público de transporte para la colectividad porteña?

2.3 OBJETIVOS

2.3.1 Objetivos general

Estudiar la desjudicialización del servicio público del transporte en el municipio de Puerto Cabello Estado Carabobo.

2.2.2 Objetivos específicos

- Describir los servicios públicos de transporte del municipio de puerto cabello, estado Carabobo
- Especificar quienes prestan el servicio de transporte público en el municipio porteño.
- Determinar los lineamientos para desjudicializar el servicio público de transporte.

2.4 Justificación de la investigación

Esta investigación es importante debido a lo clave y actual del tema de estudio, no solo se describen los servicios públicos sino que se enfoca básicamente en la prestación del servicio público de transporte en los municipios. Se analizan las obligaciones constitucionales del estado y la forma en que puede cumplir con las mismas, determinando los lineamientos para la desjudicialización del mismo lo cual representa para la autora e incluso para cualquier lector conocimientos en el área de derecho público y permite entender de mejor manera.

Desde un enfoque práctico esta investigación representa para abogados litigantes y estudiantes de la Carrera de Derecho bases jurídicas, constitucionales, jurisprudenciales y doctrinales acerca de la actividad prestacional del estado ya que no solo se desarrolla el tema del servicio público de transporte sino también el derecho de los mismos a reclamar por la mala prestación del servicio.

Teóricamente esta investigación se encuentra fundamentada en fuentes doctrinales, jurisprudenciales y legales de gran valor por que enriquecen el conocimiento humano y señalan, estudian y analizan la actividad prestacional del estado enfocada principalmente en los derechos de la colectividad en el acceso a los bienes y servicios, en pro de una mejor calidad de vida.

2.5 Limitaciones

Entre las limitaciones que se pueden presentar en la investigación, es la carencia de tiempo para el desarrollo de la problemática, así como la coyuntura situación país y más específico en el estado Carabobo, concretamente Puerto Cabello donde el parque automotor de transporte público está fuera de circulación por falta de repuestos, aceites, lubricantes y cauchos, esta realidad está afectado casi en un 80%.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

El contexto o marco teórico es la etapa en que se reúne información documental para confeccionar el diseño metodológico de la investigación, es decir, el momento en que se establece cómo y qué información se recogerá, de qué manera se analizará y aproximadamente cuánto tiempo demorará. Simultáneamente la información recogida con el marco teórico proporciona un conocimiento profundo de la teoría que le da significado a la investigación.

2.1. Antecedentes de la Investigación

Los antecedentes son bases fundamentales para aclarar dudas sobre el problema planteado a través de autores anteriores que se han enfocado en problemáticas que guardan relación con el actual objeto de estudio. Tamayo y Tamayo (2001:14), dicen que "En los antecedentes se trata de hacer una síntesis conceptual de investigaciones o trabajos realizados sobre el problema formulado con el fin de determinar el enfoque metodológico de dicha investigación". En este sentido, los autores presentados a continuación, desarrollaron obras, las cuales proporcionaron aportes significativos a la presente investigación.

Salazar, M. (2011), en su tesis de grado titulada: Competencia del Poder Municipal en la Prestación de los Servicios Públicos en la Jurisdicción de los Municipios Autónomos Bolívar, Sotillo, Guanta y Urbaneja. Presentada en la Universidad de Oriente. Teniendo como objetivo principal el estudio de la competencia de los municipios en la prestación de servicios públicos. Orientada a que los municipios constituyen la unidad primaria y autónoma dentro de la organización nacional, que goza de personalidad jurídica y autónoma dentro de los límites de la Constitución y la Ley.

Su investigación fue de tipo documental y diseño descriptivo. Se da a conocer que los municipios tienen además como función especial la ordenación, promoción y desarrollo

económico y social de una localidad. Dentro de las funciones que cumplen los municipios es decretar las ordenanzas, entre ellas las de servicios públicos tales como: salud, policía, transporte y aseo urbano. Se toma en cuenta la metodología de acuerdo a las Ordenanzas son Normas indispensables en el municipio analizadas de acuerdo a cada uno de los capítulos establecidos en las ordenanzas de la Policía Municipal, Salud, Transporte y Aseo Urbano.

Se da como conclusión, que la importancia del municipio radica en que ésta constituye una realidad social necesaria para dar solución a los problemas o necesidades de las diversas comunidades, jugando un papel importante en el contexto socio - político del pueblo venezolano.

En Venezuela se conoce el funcionamiento de los consejos municipales y el papel que desempeñan en beneficio de las poblaciones Venezolanas, donde le corresponde actuar, promoviendo actividades a través de la gestión que lleva a cabo en el ámbito de sus competencias y prestar servicios públicos que contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad dentro del municipio.

Este trabajo de grado, aporta información de acuerdo a la operatividad que han de poseer lo municipios de acuerdo a la creación y planificación de servicios públicos, llevados a través de bases legales y procedimientos administrativos para el bien de la comunidad donde se presente.

Seijo, C. (2010), en su tesis de grado titulada: La Gestión Ética en la Administración Pública: Base Fundamental para la Gerencia Ética del Desarrollo. Presentada en la Universidad Rafael Bellosó Chacín, Edo. Zulia.

La presente investigación, se basa en realizar una discusión sobre la actuación ética en el ámbito público, destacando el papel que debe ejercer la gerencia ética del desarrollo como un enfoque alternativo que trata de orientar las estrategias y las políticas de desarrollo, enfatizando que el fin del desarrollo es la gente.

El tipo y diseño de investigación fue documental y descriptiva, mediante estudios previos de la ética de la administración pública venezolana, se describieron los aspectos estudiados mediante resúmenes de artículos analizados con respecto al papel que tienen los funcionarios públicos en la administración pública.

En conclusión se tiene que, las estructuras económicas y políticas son instrumentos al servicio del hombre, como también la Administración Pública debe promover los derechos fundamentales y hacer posible un ambiente de calidad y eficacia en el marco de la legalidad y del servicio público.

Esta investigación aporta información de valor teórico y educativo con respecto al estudio de la ética pública y las funciones que debe tener el funcionario de la administración pública, información necesaria para llevar a cabo con el desarrollo del estudio actual.

Por otro lado, **Alcaraz, E. (2009)**, en su tesis titulada: Consideraciones en Torno al Servicio Público y Derechos Humanos. Presentada en la Universidad Nacional Autónoma de México, en la carrera de Derecho. Se demuestra como objetivo principal el estudio del servicio público y la aplicación de los derechos humanos. Se presenta mediante una investigación descriptiva y documental organizada, en las leyes y bibliografía, basada en el tema de derechos humanos y los servidores públicos. Se establece un análisis en base a lo que se investigó, sustentando la información con bases legales y jurídicas que amplían el tema. Teniendo como conclusión que, no se puede concebir un Estado en el que su gobierno permita la violación frecuente y sistemática de los derechos inherentes a cualquier persona, y en especial de sus ciudadanos. La mayoría de los estados han de realizar grandes esfuerzos por ampliar los medios de protección de los derechos humanos, lo cual implicaría reformas a sus ordenamientos internos con el fin de garantizar al ciudadano el acceso a los procedimientos en la prestación de los servicios públicos y la responsabilidad de la calidad de actuación de los servidores públicos.

Esta tesis se vincula con la investigación actual, ya que se pretende investigar e indagar en la categoría de la aplicación de los derechos de respuesta que deben tener los ciudadanos de un Estado de acuerdo con la prestación de un servicio público y la actitud de los funcionarios públicos que deben tener para con el ciudadano.

2.2. Bases Teóricas

Las bases teóricas, representan el sustento de la misma, ya que se plasma todo lo concerniente a lo que otras personas han señalado con respecto al tema objeto de estudio, en este sentido Tamayo y Tamayo (2008:112), define las bases teóricas como:

La integración de la teoría con la investigación y sus relaciones mutuas en la teoría del problema y tiene como fin ayudarnos a precisar y organizar los elementos contenidos en la descripción del problema de tal forma que puedan ser manejados y convertidos en acciones concretas.

De acuerdo a lo plasmado en la cita anterior, se puede decir que los aspectos conceptuales son una serie de elementos y basamentos teóricos que contribuyeron con el trabajo realizado, siendo que sirvieron de base para conocer acerca del problema que se está planteando a través de diversas sustentaciones de otros autores.

2.2.1. Sobre La Institución Objeto De Estudio.

- Û **INSTITUCION:** Alcaldía del Municipio de Puerto Cabello.
- Û **UBICACIÓN:** Calle Bolívar con calle Ricaurter, frente a la plaza Bolívar, Palacio Municipal. - Puerto Cabello - Carabobo – Venezuela
- Û **DESCRIPCION:** La Alcaldía es un ente público, constituye parte del poder municipal que está regido por la Ley Orgánica del Poder Público Municipal. En esta ley se definen sus atribuciones esenciales que tienen que ver con la atención de los servicios públicos, la defensa de la naturaleza y el mejoramiento continuo de la calidad de vida de los habitantes de cada territorio; a la alcaldía se le atribuye el cobro de los impuestos municipales generados por las ordenanzas (leyes municipales), pero igualmente se le adjudican competencias para el ordenamiento urbano, el manejo de los ejidos, la regulación del tránsito en cuanto compete al tránsito público urbano, el desarrollo y mantenimiento de las vías públicas, el servicio de alcantarillado, acueducto y cloacas.
- Û **MISION:** Garantizar la satisfacción de las necesidades del municipio de puerto cabello prestando un servicio de calidad, oportuno y eficiente con un personal competitivo generando y administrando los recursos de la comunidad bajo un criterio de desarrollo sustentable que permita el crecimiento de la jurisdicción”.
- Û **VISION:** Ofrecer un gobierno participativo, responsable y comprometido con la sociedad, que responda con el desarrollo sustentable del Municipio mediante una

administración eficiente, capaz de impulsar la participación ciudadana y promover el desarrollo social y económico; optimizar los recursos asignados y gestionados que le permitan la dotación de servicios de calidad y brindar seguridad pública que garantice la integridad de las personas y su patrimonio.

2.2.2. El Servicio Público.

Es imperioso analizar y estudiar la competencia de los órganos dependientes del Ejecutivo Nacional y Municipal en la prestación del servicio de transporte, por lo que se traerá a colación el trabajo del autor Lara Salazar, Eduardo “ **Municipio, Tránsito y Transporte Terrestre**”(2009), el cual señala que la actividad de transporte terrestre aparece regulada por el ordenamiento jurídico desde el ámbito constitucional y desarrollado a nivel de leyes, en efecto, la ley de tránsito terrestre tiene por objeto la regulación del tránsito terrestre, a los fines de garantizar el derecho al libre tránsito de personas y bienes por todo el territorio nacional, la realización de la actividad económica del transporte y de sus servicios conexos , por vías públicas y privadas de uso público, así como lo relacionado con la planificación, ejecución, gestión, control y coordinación de la conservación, aprovechamiento y administración de la infraestructura , todo lo cual forma parte del Sistema Nacional de Tránsito Terrestre.

La materia regulatoria del transporte público está concebido como una competencia concurrente donde intervienen los niveles nacionales, estatales y municipales dentro del elenco de competencias en esta actividad corresponde al Poder Nacional condiciones de carácter Nacional para la prestación del servicio público y privado de personas, el transporte público de pasajeros en rutas suburbanas e interurbanas sin menoscabo de las competencias que la ley y reglamentos atribuyen a los municipios.

Analizando las competencias en materia de transporte de la nación y de los municipios, se hace necesario el estudio de los derechos de los ciudadanos a reclamar al Estado por la prestación del servicio público de transporte y esto es posible debido a que es el Estado a través de los órganos competentes el encargado de regular las tarifas del transporte público y además de garantizar el funcionamiento adecuado de este servicio, en este orden de ideas se debe citar al autor Badell Madrid, Rafael “**Desarrollo jurisprudencial del servicio Público**” (2006), el cual señala que hoy conforme al artículo

140 de la constitución de 1999 ya no hay lugar a dudas sobre la existencia de un régimen de responsabilidad administrativa de carácter objetivo que comparta tanto la llamada responsabilidad por sacrificio particular o sin falta como el régimen de responsabilidad administrativa derivada del funcionamiento anormal del servicio público, según el cual los usuarios deben ser indemnizados por los daños que puedan surgir del mal funcionamiento de éstos y así lo establece el artículo 14 la Ley tránsito terrestre el cual señala que serán resarcidos aquellos usuarios que sean víctimas de daños personales y materiales imputados al mal estado de la vialidad; en cuanto los daños que se ocasionen a los usuarios por causas imputables a los prestadores del servicio de transporte terrestre, se establecerá la responsabilidad penal correspondiente.

Para Badell Madrid, Rafael (2006), la noción actual del servicio público ha sido el producto de un largo desarrollo jurisprudencial y no precisamente de su regulación normativa. Ciertamente, su inserción dentro del marco jurídico, bien sea constitucional o legal ha estado precedida de los errores, aciertos y avances de los criterios sentados por los tribunales

Justamente, el primer acercamiento a la noción de servicio público lo dio el tribunal de conflicto Francés , en el célebre arrét Blanco, del 08 de febrero de 1873, en el con ocasión a una demanda de indemnización por los daños causados a un menor, producto del impacto de una vagoneta de la manufactura nacional del tabaco, y a los fines de determinar la competencia para conocer de tal reclamación, el tribunal estimó que el daño causado era producto de la prestación de un servicio público y, en consecuencia, su conocimiento le correspondía a la justicia administrativa y no a la ordinaria, bajo la aplicación de normas de Derecho Público. Así, fue en esa oportunidad cuando por primera vez se aludió a la noción del servicio público, criterio que fue reiterado el 06 de febrero de 1903, cuando el Consejo de Estado Francés, en el arrét Terrier, señaló que la noción de servicio público se refería a cualquier acción de una entidad administrativa que tuviera por cometido la satisfacción de un interés general.

También en Venezuela, la introducción de la de la noción de servicio público se verificó en primer lugar en la jurisprudencia. Recuérdese como la decisión dictada por la Corte Federal y de Casación, en fecha 05 de diciembre de 1944, caso: puerto de la Guaira,

en el que buscando la aplicación de reglas especiales distintas de las consagradas en los Códigos Civiles y de Comercios acerca de la ejecución de los contratos celebrados por la administración, señaló que la noción del servicio público estaba vinculada a la satisfacción de un interés general. Así, indicó que el contrato debía ser calificado como administrativo, en tanto privaba la consecución de un servicio público.

2.2.3. Administración Pública.

El conjunto de Órganos Administrativos que desarrollan una actividad para el logro de un fin (Bienestar General), a través de los Servicios Públicos (que es el medio de que dispone la Administración Pública para lograr el bienestar General), regulada en su estructura y funcionamiento, normalmente por el Derecho Administrativo.

Por su parte, Caicedo, L. (2001) la define como: “una forma específica de organización con carácter de servicio público, dedicadas a la gestión y al control de las actividades de una Nación” (p.11)

2.2.4. Elementos de la Administración Pública.

Los elementos más importantes de la definición dada se pueden resumir y explicar de la siguiente manera según Caicedo, L. (2001):

- 1.- El Órgano Administrativo;
 - 2.- La Actividad que la Administración realiza;
 - 3.- La finalidad que pretende el Estado a través de la administración; y,
 - 4.- El medio que la Administración Pública dispone para la realización de sus propósitos.
- Órgano Administrativo: órganos que pertenecen a la administración pública y que son el medio o el conducto por medio del cual se manifiesta la personalidad del Estado, a saber:

Ü **Actividad Administrativa:** Esta actividad se desarrolla a través de la prestación de los servicios públicos, a los cuales está obligada la administración pública para el logro de su finalidad. Finalidad: La finalidad es "el bien común" o "bienestar general" de toda la población en general, elemento no sólo doctrinario sino

Constitucional, expresado dentro del artículo 1o. que establece que el Estado se organiza para proteger a la persona y a la familia, y su fin supremo es el Bien Común.

Û **El Medio:** El medio que la administración pública utiliza para el logro del bienestar general o el bien común es el Servicio Público. Según el autor Torrealba, L. (1999). Existen diversas definiciones: La escuela Sociológica, con grandes líderes como Aherens, Azcarote, Savigni y Carrera Jutziz, entre otros, la definen como la Sociedad Políticamente Organizada; La Escuela legalista; lo define como una creación de la ley, la Escuela Administrativa de Alberto Demicille, como una vasta red de servicios públicos vecinales, que exige un régimen descentralizado de gobierno autónomo.

La Escuela Económica de la cual fueron pontífices Nitti, Salamandra, Wagner y Ferrán, manifestaban que el Municipio, es una agrupación de familias con finalidad económica y cuya formación y desarrollo es de causa económica.

2.2.5. Competencia del Poder Público Municipal.

Es competencia del Municipio el gobierno y administración de sus intereses y la gestión de las materias que le asigne esta Constitución y las leyes nacionales, en cuanto concierne a la vida local, en especial la ordenación y promoción del desarrollo económico y social, la dotación y prestación de los servicios públicos domiciliarios, la aplicación de la política referente a la materia inquilinaria con principios de equidad, justicia y contenido de interés social, de conformidad con la delegación prevista en la ley que rige la materia, la promoción de la participación, y el mejoramiento, en general, de las condiciones de vida de la comunidad, en las siguientes áreas:

- Û Ordenación Territorial y urbanística; patrimonio histórico; vivienda de interés social; turismo local; parques y jardines, plazas, balnearios y otros sitios de recreación; arquitectura civil, nomenclatura y ornato público.
- Û Vialidad urbana; circulación y ordenación del tránsito de vehículos y personas en las vías municipales; servicios de transporte público urbano de pasajeros y pasajeras.

- Û Espectáculos públicos y publicidad comercial, en cuanto concierne a los intereses y fines específicos municipales.
- Û Protección del ambiente y cooperación con el saneamiento ambiental; aseo urbano y domiciliario, comprendidos los servicios de limpieza, de recolección y tratamiento de residuos y protección civil.
- Û Salubridad y atención primaria en salud, servicios de protección a la primera y segunda infancia, a la adolescencia y a la tercera edad; educación preescolar, servicios de integración familiar del discapacitado al desarrollo comunitario, actividades e instalaciones culturales y deportivas. Servicios de prevención y protección, vigilancia y control de los bienes y las actividades relativas a las materias de la competencia municipal.
- Û Servicio de agua potable, electricidad y gas doméstico, alcantarillado, canalización y disposición de aguas servidas; cementerios y servicios funerarios.
- Û Justicia de paz, prevención y protección vecinal y servicios de policía municipal, conforme a la legislación nacional aplicable.
- Û Las demás que le atribuya la Constitución y la ley. Las actuaciones que corresponden al Municipio en la materia de su competencia no menoscaban las competencias nacionales o estatales que se definan en la ley conforme a la Constitución.

2.2.5. Servicios Públicos.

Según el autor Caicedo, L. (2001) lo define como: Actividades, entidades u órganos públicos o privados con personalidad jurídica creados por Constitución o por ley, para dar satisfacción en forma regular y continua a cierta categoría de necesidades de interés general, bien en forma directa, mediante concesionario o a través de cualquier otro medio legal con sujeción a un régimen de Derecho Público o Privado, según corresponda. Se refiere esta expresión a los servicios públicos, en sentido material; vale decir, toda tarea asumida por una entidad pública, bien se trate de la República, el Distrito Capital, los Estados, los Municipios y los Distritos Metropolitanos personas jurídicas de Derecho Público de carácter territorial o prestados a través de entes descentralizados funcionalmente: Institutos autónomos, empresas del Estado, fundaciones, asociaciones y

sociedades civiles del Estado (entes no territoriales). No obstante, cabe decir que el servicio público también puede ser prestado por particulares conforme al orden jurídico pertinente.

Así mismo, también se entiende por servicio público, en sentido orgánico, la creación de una dependencia administrativa dentro de la estructura del Estado o de la administración pública para satisfacer determinadas necesidades de interés colectivo o público. A esta afirmación se contrae lo dispuesto en el artículo 236 CRBV, Núm. 20, 8 y 24 en concatenación con el artículo 196 CRBV, Núm. 6: Atribuciones de la Comisión Delegada Autorizar al Ejecutivo Nacional por el voto favorable de las 2/3 partes de sus integrantes para crear, modificar o suspender servicios públicos en caso de urgencia comprobada.

2.2.7. Características de los Servicios Públicos.

Según la doctrina y el ordenamiento jurídico que los rige, los rasgos más resaltantes de los servicios públicos pueden compendiarse así:

A. Todo servicio público debe suministrarse con un criterio técnico gerencial y con cuidadosa consideración a las funciones del proceso administrativo científico: planificación, coordinación, dirección, control y evaluación, tanto en su concepción orgánica como en el sentido material operativo.

B. Debe funcionar de manera permanente, es decir, de manera regular y continua para que pueda satisfacer necesidades de las comunidades por sobre los intereses de quienes los prestan.

C. La prestación del servicio público no debe perseguir principalmente fines de lucro; se antepone el interés de la comunidad a los fines del beneficio económico de personas, organismos o entidades públicas o privadas que los proporcionan.

D. Generalmente les sirve un organismo público, pero su prestación puede ser hecho por particulares bajo la autorización, control, vigilancia, y fiscalización del Estado, con estricto apego al ordenamiento jurídico pertinente. (Arts. 113, 184 de la CRBV).

2.2.8. Clasificación de los Servicios Públicos.

En doctrina existen diferentes tipos de criterios para clasificar los servicios públicos:

1. Esenciales y no esenciales; los primeros son aquellos que de no prestarse pondrían en peligro la existencia misma del Estado: policía, educación, sanidad. Los no esenciales; a pesar de satisfacer necesidades de interés general, su existencia o no prestación no pondrían en peligro la existencia del Estado; se identifican por exclusión de los esenciales.

2. Permanentes y esporádicos; los primeros son los prestados de manera regular y continua para la satisfacción de necesidades de interés general. Los esporádicos; su funcionamiento o prestación son de carácter eventual o circunstancial para satisfacer una necesidad colectiva transitoria.

3. Por el origen la administración que de los órgano del Poder presta; Nacionales, Público Estadales, o ente Distritales, Municipales y concurrentes si son prestados por cada una de las personas jurídicas territoriales: nacionales por la República u otros órganos del Poder Nacional; los Estadales son los prestados por cada uno de los Estados que integran la Federación venezolana, particularmente los señalados en la Constitución de la República y la Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público citados precedentes y, los Municipales en conformidad con la Constitución de la República . Hay servicios públicos de competencia concurrente; son aquellos en cuya prestación concurren distintos órganos de los niveles del Poder Público, bien sean nacionales, distritales, estatales o municipales y los hay que son prestados en forma exclusiva por órganos de la administración o por los particulares.

4. Desde el punto de vista de la naturaleza de los servicios, se clasifican en servicios administrativos y servicios públicos industriales y comerciales; éstos últimos específicamente referidos a las actividades de comercio, bien sea de servicios para atender necesidades de interés general o los destinados con fines lucrativos y no a satisfacer necesidades colectivas.

5. Servicios públicos obligatorios y optativos. Los primeros los señalan como tales la Constitución y las leyes; y son indispensables para la vida del Estado. Los optativos, el orden jurídico los deja a la potestad discrecional de la autoridad administrativa competente.

6. Por la forma de prestación de servicio: Directos y por concesionarios u otros medios legales. En los primeros, su prestación es asumida directamente por el Estado (nacionales,

estadales, municipales, distritales, entes descentralizados). Por concesionarios: no los asume directamente el Estado; prestan a través de concesionarios.

2.2.9. Función Pública

Modelo genérico de cómo se denominan las tareas que desempeña el funcionario; es además, de modo específico, el ensamble de normas del derecho público o régimen jurídico aplicable al funcionario y, por último; es el término con el que se conoce a la relación desempleo público entre funcionarios y administración.

Tenemos que, la Constitución de 1999 ha incluido una sección entera dedicada a la "función pública", (en el capítulo 1 del título 4, dedicado al poder público), en lo que ha dado al término un contenido técnico algo más restringido que aquel que surgía de las normas de la Constitución de 1961. En efecto, en las sucesivas normas de esta sección (los artículos 144 al 149), la Constitución parece referirse a la función pública entendiendo por tal la relación de empleo público con la administración pública y más especialmente el conjunto de normas y reglas que se aplican a esta relación.

La Ley de Estatuto de la Función Pública es evidentemente recipiendaria de tal concepción, pues señala que ella contiene y constituye el conjunto de normas que "regirá las relaciones de empleo público entre los funcionarios y funcionarias públicas y las administraciones públicas nacionales, estatales y municipales" (artículo 1 de la Ley de Estatuto).

2.2.10. Transporte Público:

Concepto.

Comprende los medios de transporte en que los pasajeros no son los propietarios de los mismos, siendo servidos por terceros. Los servicios de transporte público pueden ser suministrados tanto por empresas públicas como privadas.

Otro concepto de transporte público

Transporte, medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.

2.2.11. Clasificación del transporte público:

1.- Modos guiados

Ø Tren

Se denomina tren a una serie de vagones o coches conectados que generalmente circulan sobre carriles de riel permanentes para el transporte de mercancías o pasajeros de un lugar a otro. No obstante, también existen trenes de carretera. El ferrocarril puede ir por rieles (trenes convencionales), u otras vías destinadas y diseñadas para la levitación magnética. Pueden tener una o varias locomotoras, pudiendo estar acopladas en cabeza o en configuración push pull (una en cabeza y otra en cola) y vagones, o ser automotores en cuyo caso los vagones (todos o algunos) son autopropulsados. Varía entonces la manera de propulsión de los trenes, principalmente según su utilización.

Ø Metro

El metro es un sistema de transporte más rápido y con mayor capacidad que el tranvía o el tren ligero, pero no es tan rápido ni cubre distancias de largo alcance como el tren suburbano o de cercanías. Es indiscutible su capacidad para transportar grandes cantidades de personas en distancias cortas con rapidez, con un uso mínimo del suelo.

Ø Tranvía

Un tranvía (del inglés tramway, lit. "vía de rieles planos"), también llamado por su anglicismo tram, es un medio de transporte de pasajeros que circula por la superficie en áreas urbanas, en las propias calles, sin separación del resto de la vía ni senda o sector reservado. En algunos casos la vía férrea del tranvía puede transitar por vías públicas exclusivas y hasta cubrirse de hierba, integrándola aún más al paisaje urbano.

Ø **Funicular**

Algunos teleféricos usan dos cabinas por tramo (trayecto entre estación y estación) a fin de crear un contrapeso. Otros sistemas más complejos tienen varias cabinas suspendidas simultáneamente en cada dirección.

2.-Modos No Guiados.

Ø Autobús .

El autobús es un vehículo terrestre diseñado para el transporte de personas. Generalmente es usado en los servicios de transporte público urbano e interurbano, y con trayecto fijo. Su capacidad puede variar entre 10 y 120 pasajeros.

El autobús hace referencia al transporte urbano, mientras que el autocar u ómnibus lo hace al interurbano. Otra forma de diferenciación semántica va de acuerdo al tamaño y capacidad del vehículo, considerando ómnibus al autobús que puede transportar más de 30 personas y microbús al que transporta menos. Sin embargo estas denominaciones no son uniformes y varían enormemente en el mundo hispanohablante, como puede verse en la ficha de regionalismos a continuación.

Ø Trolebús

El trolebús, también conocido como trolley o trole, es un autobús eléctrico alimentado por una catenaria de dos cables superiores desde donde toma la energía eléctrica mediante dos astas. El trolebús no hace uso de vías especiales o rieles en la calzada, por lo que es un sistema más flexible. Cuenta con neumáticos de caucho en vez de ruedas de acero en rieles, como los tranvías.

Ø Taxi

El taxi es el automóvil de alquiler con conductor (taxista) que se utiliza en el servicio público de transporte de pasajeros, cuya finalidad es trasladar una o más personas, que en forma conjunta contratan el servicio y que en general realizan trayectos cortos o medios dentro de los centros poblados. A diferencia de los otros tipos de transporte público ciudadano, como son las líneas del metro, tranvía o del autobús, el servicio ofrecido por el taxi se caracteriza por ser puerta a puerta.

Ø Barco

Un barco o barca es cualquier construcción cóncava y fusiforme, de madera, metal o fibra de vidrio u otro material, que por su forma es capaz de flotar en el agua y que se utiliza como medio de transporte. Barco, por consiguiente, es un término genérico con el que se puede referir tanto a una ligera canoa como a un imponente portaaviones. No obstante, siendo estrictos con esta definición, una balsa formada con maderos o troncos unidos no se considera una embarcación (es una plataforma flotante). Aquellos barcos con una o varias cubiertas, cuyo tamaño, solidez o fuerza es adecuado para actividades marítimas importantes, reciben el nombre de buques

Ø **Ferry**

Un transbordador (también denominado ferry) es una embarcación que enlaza dos puntos llevando pasajeros y a veces vehículos en horarios programados. Forman parte del transporte público en algunas ciudades situadas en la costa, con bahías, grandes lagos o ríos, permitiendo el tránsito directo entre dos puntos y su coste es mucho menor a la construcción de puentes y túneles.

En algunas regiones la palabra transbordador se usa para el buque que une distancias cortas (dos orillas de un río, por ejemplo), mientras que ferry se denomina a un buque que cubre mayores recorridos y es también de mayores dimensiones

Ø **Avión**

Avión (del francés avión y éste como forma aumentativa del latín avis, ave), también denominado aeronave, es un aerodino de ala fija, o aeronave con densidad menor que el aire, provisto de alas y un torso de carga capaz de volar, impulsado por uno o más motores. Los aeroplanos incluyen a los monoplanos, biplanos y triplanos.

En el caso de no tener motor se trataría de un planeador y en el caso de los que superan la velocidad del sonido se denominan aviones supersónicos e hipersónicos. Pueden clasificarse por su uso como aviones civiles (que pueden ser de carga, transporte de pasajeros, entrenamiento, sanitarios, contra incendios, etc.) y aviones militares (carga, transporte de tropas, cazas, bombarderos, de reconocimiento o espías, de reabastecimiento en vuelo, etc.).

También pueden clasificarse en función de su planta motriz; aviones propulsados por motores a pistón, motores a reacción (turborreactor, turborreactor de doble flujo, turbohélice, etc.) o propulsores (cohetes). Su principio de funcionamiento se basa en la fuerza aerodinámica que actúa sobre las alas, haciendo que la misma produzca una sustentación. Esta se origina en la diferencia de presiones entre la parte superior e inferior del ala, producida por su forma especial.

3.- Desde Un Punto De Vista Funcional

- Ü Transportes urbanos
- Ü Transportes interurbanos
- Ü Transportes turísticos

4.-Desde Un Punto De Vista Reglamentario

Ü Autobús

El autobús es un vehículo terrestre diseñado para el transporte de personas. Generalmente es usado en los servicios de transporte público urbano e interurbano, y con trayecto fijo. Su capacidad puede variar entre 10 y 120 pasajeros.

- Ü El autobús hace referencia al transporte urbano, mientras que el autocar u ómnibus lo hace al interurbano. Otra forma de diferenciación semántica va de acuerdo al tamaño y capacidad del vehículo, considerando ómnibus al autobús que puede transportar más de 30 personas y microbús al que transporta menos. Sin embargo estas denominaciones no son uniformes y varían enormemente en el mundo hispanohablante, como puede verse en la ficha de regionalismos a continuación.

Ü Metro

El metro es la unidad principal de longitud del Sistema Internacional de Unidades. La definición dada por la Oficina Internacional de Pesos y Medidas es la siguiente: Un metro es la distancia que recorre la luz en el vacío durante un intervalo de $1/299.792.458$ de segundo.¹

Inicialmente esta unidad de longitud fue creada por la Academia de las Ciencias francesa en 1791 y definida como la diezmillonésima parte de la distancia que separa el polo de la línea del ecuador terrestre. Si este valor se expresara de manera análoga a como

se define la milla náutica, se correspondería con la longitud de meridiano terrestre que forma un arco de 1/10 de segundo de grado centesimal.

Ü **Líneas Aéreas.**

Líneas aéreas, o aerolíneas, son aquellas organizaciones que se dedican al transporte de pasajeros o carga, y, en algunos casos, animales, por avión. El mundo de las líneas aéreas es complejo. Existen compañías que se dedican a transportar pasajeros y carga de forma regular, mientras que también hay otras empresas que transportan a sus clientes o grupos de clientes de la forma puntual acordada entre ellos. Estas últimas compañías son llamadas «chárter».

Ü **Trenes**

Se denomina tren a una serie de vagones o coches conectados que generalmente circulan sobre carriles de riel permanentes para el transporte de mercancías o pasajeros de un lugar a otro. No obstante, también existen trenes de carretera. El ferrocarril puede ir por rieles (trenes convencionales), u otras vías destinadas y diseñadas para la levitación magnética. Pueden tener una o varias locomotoras, pudiendo estar acopladas en cabeza o en configuración push pull (una en cabeza y otra en cola) y vagones, o ser automotores en cuyo caso los vagones (todos o algunos) son autopropulsados. Varía entonces la manera de propulsión de los trenes, principalmente según su utilización.

Políticas y servicios de transporte público urbano en Venezuela

Según la legislación venezolana, el servicio de transporte público urbano es competencia municipal, aun cuando existe competencia nacional en cuanto a las condiciones para la prestación de los servicios de transporte público, es por esta razón que en el país existe una política nacional de transporte urbano que define los lineamientos de las políticas locales. La Política Nacional de Transporte Urbano que fue formulada en 1991 y reformulada en el año 2001, tiene como lineamientos principales: la organización de los poderes públicos; la asistencia financiera al sector; el aumento de la calidad del transporte urbano; la capacitación y modernización del sector y la adecuación de la infraestructura al transporte urbano (FONTUR, 2001).

El organismo del Estado encargado de implementar esta política es la Fundación Fondo Nacional de Transporte Urbano (FONTUR), el cual debe trasladar a los municipios los fondos y el apoyo técnico necesario para la implementación de esta política a nivel local, que como se señala anteriormente incorpora un componente de calidad, por lo menos en lo formal. En todo el país, el servicio de transporte público urbano es prestado por empresas privadas, de diferentes modalidades, cooperativas de transporte, asociaciones civiles, entre otros; pero una de las características principales, al igual que en muchos países latinoamericanos, es que el servicio es prestado por individuos, dueños de los vehículos que ante la crisis económica que han vivido estos países han encontrado como empleo su incorporación laboral en la prestación del servicio de transporte. Esta modalidad de prestación de servicio es perfectamente legal dentro de la política nacional y local de transporte, porque como lo establece la Ley, aun cuando es responsabilidad del municipio la prestación del servicio, no necesariamente tiene que ser prestada por el propio municipio, éste debe ser el garante de la prestación del servicio de transporte público urbano, para lo cual puede utilizar diferentes modalidades como lo es que los privados presten el servicio, y el municipio regule y controle el servicio. Debido a que cada Municipio tiene sus propias características: físicas, geográficas, culturales, sociales, políticas y económicas, la prestación del servicio de transporte público urbano posee sus particularidades locales, es por esta razón que para esta investigación se estudia las políticas y la calidad de servicio de transporte en la ciudad de Puerto Cabello Estado Carabobo.

2.2.12. Consideraciones De La Calidad De Servicio De Transporte Urbano.

Para definir los parámetros de calidad de servicio es necesario conocer cuáles son los componentes del sistema de transporte público urbano, el subsistema de transporte público urbano comprende lo relativo a la prestación del servicio, el cual engloba la infraestructura (vías), los equipos complementarios (vehículos), las organizaciones operadoras, las autoridades de tutela, los usuarios, las relaciones entre ellos y el marco legal, entre otros. Su funcionamiento se realiza de la siguiente manera: los ciudadanos necesitan movilizarse para

desplazarse a sus sitios de trabajo, educación, recreación, comercio, entre otros; para ello necesitan transportarse a través de unos medios los cuales pueden ser: caminando, vehículos de tracción humana, como por ejemplo las bicicletas, vehículos a motor, como motocicletas, vehículos particulares, vehículos colectivos como minibuses, autobuses, hasta vehículos de transporte masivo como metros, troles, etc. También necesitan la infraestructura vial que es a través de esta que circulan estos vehículos, para los usuarios del transporte público, se debe contar además con una infraestructura de apoyo a la operación como lo son paradas, terminales.

Todos estos elementos del sistema deben organizarse para prestar de la mejor manera el servicio, esta responsabilidad la asume el Municipio. Típicamente, los requerimientos de los usuarios del transporte público son: salir de su casa, caminar lo menos posible hasta el lugar donde pasa el transporte, esperar lo menos posible en la parada para tomar el transporte, trasladarse en el menor tiempo en vehículos seguros y confortables hasta su lugar destino, y pagar una tarifa baja, ya que el costo del transporte representa un porcentaje importante de la cesta básica de los ciudadanos. De esta manera, ofrecer calidad de servicio es hacer que cada componente de este sistema de transporte público urbano brinde seguridad física, seguridad de la prestación del servicio, comodidad, tarifas acorde con la calidad recibida, entre otros. Es decir, el buen funcionamiento de la operación del transporte contribuye a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, sin embargo, en esta investigación se considera fundamental la participación de los usuarios en el proceso de planificación y prestación del servicio de transporte en el Municipio, ya que son éstos los que reciben finalmente el servicio requerido.

Considerando lo antes expuesto, en esta investigación se propone que la calidad de servicio debe considerar los siguientes parámetros:

a) Cobertura del transporte público urbano en el municipio, según los estándares internacionales, se recomienda que los ciudadanos dispongan del servicio de transporte público en un radio de 300 mts de sus viviendas. Esto es que una persona usuaria del transporte público camine hasta un máximo de tres (3) cuadras para tomar el transporte público. De esta manera, la planificación y diseño de las rutas de transporte deben prever esto para garantizar la calidad del servicio de transporte urbano.

b) Infraestructura vial, comprende las vías por donde transita el transporte público urbano, en este sentido las vías deben estar en buen estado de asfaltado, señalización y tránsito, preferiblemente priorizando el transporte público.

c) Infraestructura de apoyo, comprende las paradas y refugios para el resguardo de los usuarios del transporte mientras esperan el transporte público, las cuales deben estar en buen estado físico y estar equidistantes para el mejor uso de los usuarios. También se consideran en este parámetro las paradas terminales de las rutas, con la finalidad de brindarle apoyo a los usuarios y a los prestatarios del servicio como: operadores de transporte, controladores de rutas, funcionarios de la alcaldía encargados del control de la operación, entre otros.

d) Vehículos utilizados, uno de los componentes principales del sistema de transporte es el vehículo utilizado para el traslado de los pasajeros, los cuales deben estar diseñados para tal fin, deben producir el menor impacto de contaminación ambiental, ser cómodos y tener las condiciones de seguridad para el resguardo físico de los usuarios, el mantenimiento adecuado y la cantidad de vehículos suficientes para garantizar el traslado de los pasajeros.

e) Satisfacción de los usuarios, en este parámetro se considera el trato recibido por los prestatarios del servicio, el cumplimiento de los transportistas en la operación del servicio, la relación precio-calidad de las tarifas de transporte.

f) Satisfacción de los transportistas, debido a que el servicio de transporte es prestado por empresas privadas, cooperativas, asociaciones civiles, entre otros, es importante que el personal que labora para la prestación del servicio esté satisfecho con respecto al trato de los usuarios, beneficios sociales, condiciones de trabajo, entre otros.

g) Participación de los usuarios de transporte en el proceso de formación de las políticas de transporte público urbano en el Municipio Porteño, ya que este es el usuario final del transporte y es quién vive diariamente la problemática del sistema de transporte, en este sentido su participación en las acciones que emprende el Estado se considera fundamental para contribuir a la calidad del servicio.

2.2.13. SATISFACCIÓN DE LOS USUARIOS.

El servicio de transporte urbano tiene como objetivo principal la movilización de los ciudadanos y en esa relación de prestación del servicio hay una interacción entre el operador del transporte y el usuario en el cual debe generarse un ambiente de cordialidad y respeto, el respeto en el trato que recibe, al cumplimiento del servicio, al cobro de una tarifa acorde con la calidad del servicio que se recibe. Actualmente el Municipio no mide el grado de satisfacción de los usuarios, sin embargo ha establecido un mecanismo para que los usuarios de transporte formalicen las quejas que tienen hacia el transportista, los usuarios se dirigen a la sede del alcaldía y a través de cartas firmadas por el o los usuarios de transporte indicando cual es la falta que ha cometido el operador de transporte se realiza la denuncia, las quejas típicas de los usuarios es por irrespeto en el trato por parte del operador, el alto volumen de la música que se escucha en el vehículo, el cobro irregular de la tarifa y el incumplimiento en la prestación del servicio en zonas periféricas de la ciudad.

De acuerdo al número de quejas la alcaldía penaliza al operador de transporte o a la línea, sin embargo esta penalización es más formal que de hecho, ya que la misma necesidad de transporte de la ciudad y la carencia de oferta de transporte hace que el instituto muchas veces ignore esta situación. Por otro lado, hay un incumplimiento permanente en la operación del servicio de transporte por parte de las líneas operadoras, el deterioro físico y funcional de los vehículos de transporte que hacen que la operación del servicio no sea confiable, esto significa que no hay seguridad por parte de los usuarios de transporte en tomar el servicio en un tiempo preestablecido, los usuarios pasan mucho tiempo esperando a las unidades de transporte, tanto en las horas pico como en las horas valles, en las pico debido al aumento de la demanda, la poca oferta, la baja capacidad de puestos de las unidades, a que el tiempo de viaje en las horas picos aumenta por el congestionamiento y esto hace que se requieran más unidades para trasladar a los usuarios. En las horas valles ya que mucho de los choferes de las unidades no encuentran rentabilidad en el servicio a esas horas porque la demanda disminuye y como no existe control por parte de los funcionarios del Municipio para garantizar el servicio a los usuarios, éstos prefieren en ese tiempo realizar otras actividades, descansar, etc.

2.2.14. Una Mirada Al Transporte Público En Venezuela.

La circulación de la población mediante transporte urbano en el ámbito nacional es un tema que encierra diferentes realidades según las características de cada localidad. Considerando la variabilidad de tamaños que existen entre las distintas ciudades y teniendo en cuenta que en ellas no existe homogeneidad en las alternativas de elección del transporte. La intención es determinar los principales factores que intervienen en las decisiones de los usuarios de transporte público y particular en general, y el grado de satisfacción que encuentran con el transporte que utilizan.

El estado de las unidades, la calidad de las prestaciones, el costo, la disponibilidad de los servicios, la seguridad, son algunos de los temas que se abordan. Sin olvidar los problemas que presentan la circulación dentro de cada ciudad, el estado de las calles, las grandes distancias, la disponibilidad de paradas y todo aquello que determine una problemática para cada ciudad en particular, dentro del ámbito nacional. Considerando que el transporte público urbano de personas es un servicio indispensable e insustituible para el normal desarrollo de las relaciones sociales y económicas de las ciudades.

Todos los habitantes de una ciudad ya sea grande o pequeña, dentro de sus necesidades básicas, está la de movilizarse o trasladarse de un lugar a otro, estas sociedades hacen uso de diversos medios como: a tracción animal, a pié, la bicicleta, motocicleta o vehículos de dos tiempos, automóvil, autobús, tren elevado o metro. El hombre toma conciencia que el transporte público es parte fundamental del desarrollo de los pueblos y realiza grandes esfuerzos para estudiar, planificar, diseñar e implementar sistemas de transporte que sean eficientes, que mejoren la calidad de vida y que se adapten constantemente a los constantes cambios de modernización y desarrollo de las ciudades.

El transporte público puede influir mucho en los patrones de viaje, ya que puede trasladar grandes volúmenes de personas ocupando un pequeño espacio vial. Este es un servicio prestado a la comunidad otorgando la oportunidad a aquellos que no poseen medios de transporte propios para satisfacer sus necesidades laborales, estudiantiles, sociales y recreacionales.

Desde finales del siglo XX y comienzos del siglo XXI las Universidades en Venezuela han presentado unas series de problemáticas que va desde los tickets del pasaje

estudiantil hasta la globalización económica, unos más complejos que otros pero importantes todos y que afectan tanto a los estudiantes, como a todos los trabajadores de las universidades ya sean profesores y/o facilitadores, administrativos, obreros y al resto del colectivo.

En Venezuela la iniciativa de transporte estudiantil es una propuesta que se realizó por parte de los estudiantes a nivel universitario de diferentes entidades a quienes se le donaría este medio con el fin de establecer rutas que pasaran por zonas adyacentes de sus hogares y facilitarle el acceso de traslado a la universidad o viceversa con el tiempo se ha ido incrementando aún más donde son ayudados aquellos estudiantes con menos recursos económicos y a su vez a los cuales se les brinda la oportunidad al estudiante de gozar del transporte a mitad del costo todo sin éxito ya que los choferes de las unidades no respetan los acuerdos.

Todos sufrimos a la hora de ir a trabajar, Y más aún cuando, para ir a la oficina, dependemos del transporte público. Esta experiencia la viven cada día millones y millones de usuarios del transporte público en las ciudades latinoamericanas. Diversos estudios recientes han demostrado que un usuario de transporte gasta entre 5 y 7 años de su vida en el transporte público. Esto explica sin duda por qué los choferes de los colectivos se convirtieron en unos de los trabajadores más temidos (y, tal vez, más odiados) por los ciudadanos.

Más bien creo que los choferes, y de manera general la casi totalidad de los trabajadores del sector viven, ellos también, cada día, un infierno. En los países en desarrollo, el transporte público se auto organiza en diferentes estructuras laborales informales, como los sindicatos o las asociaciones de rutas, que agrupan docenas de pequeños operadores individuales y sus diversos empleados. Siendo informales, los trabajadores del sector no cuentan con protección social. Tampoco cuentan con horarios de trabajo establecidos. Para acumular un ingreso aceptable al final de su jornada laboral, el chofer corre, no respeta señalizaciones, rellena al exceso su vehículo, y desprecia los tramos menos rentables de las diferentes rutas. La formalización laboral del sector es una necesidad, tanto para el trabajador del transporte como para la ciudadanía en general que padece, cada día, de las consecuencias de esta informalidad.

2.2.15. Participación De Los Usuarios De Transporte En El Proceso De Formulación De Las Políticas De Transporte Público Urbano En El Municipio Porteño.

En el contexto de un nuevo modelo de desarrollo impulsado por el gobierno de Venezuela a partir del año 1998, se busca la participación de los ciudadanos en la toma de decisiones públicas, esto es, la participación en el proceso de formación de las políticas públicas y entre ellas las políticas de transporte urbano. El Estado ha creado los mecanismos legales de participación ciudadana a través de la aprobación de la Constitución Nacional de la República Bolivariana de Venezuela en 1999 hasta la más reciente Ley de los Servicios Públicos, donde se manifiesta la importancia de la participación ciudadana a través de distintos mecanismos de participación como son: los consejos comunales de planificación, la creación de las mesas técnicas donde se incorporan los usuarios a resolver los problemas de sus comunidades, así como también la creación de núcleos de desarrollo endógeno, entre otros

2.3. Bases Legales.

Toda investigación requiere de fundamentos sólidos que sustenten lo expresado. Es por ello que, se consultan diversas fuentes legales que reúnen artículos de la ley referida a la Administración Pública al Poder Público Municipal.

Ø Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.

En caso de los deberes de la administración pública con relación a los ciudadanos y ciudadanas.

Artículo 141. La Administración Pública está al servicio de los ciudadanos y ciudadanas y se fundamenta en los principios de honestidad, participación, celeridad, eficacia, eficiencia, transparencia, rendición de cuentas y responsabilidad en el ejercicio de la función pública, con sometimiento pleno a la ley y al derecho

Ø Capítulo IV Del Poder Público Municipal.

Artículo 168: Los Municipios constituyen la unidad política primaria de la organización nacional, gozan de personalidad jurídica y autonomía dentro de los límites de la Constitución y la Ley. La Autonomía comprende:

- La elección de sus autoridades.
- La gestión de las materias de su competencia.
- La creación, recaudación e inversión de sus ingresos.

Las actuaciones del Municipio en el ámbito de sus competencias se cumplirán incorporando la participación ciudadana al proceso al proceso de definición y ejecución de la gestión pública y en el control y evaluación de sus resultados, en forma efectiva, suficiente y oportuna, conforme a la ley. Los actos de los Municipios no podrán ser impugnados sino ante los tribunales competentes de conformidad con la Constitución y la ley.

Ø **Ley Orgánica del Poder Público Municipal.**

Título IV de la Organización del Poder Público Municipal

Ü Capítulo I Principios Generales de la Organización Municipal

Artículo 75: El Poder Público Municipal se ejerce a través de cuatro funciones: la función ejecutiva, desarrollada por el alcalde o alcaldesa a quien corresponde el gobierno y la administración; la función deliberante que corresponde al Consejo Municipal, integrado por concejales y concejalas. La función de Control fiscal corresponderá a la Contraloría Municipal, en los términos establecidos en la ley y su ordenanza. Y la función de planificación, que será ejercida en corresponsabilidad con el Consejo Local de Planificación Pública.

Los órganos del poder público municipal, en el ejercicio de sus funciones incorporarán la participación ciudadana en el proceso de definición y ejecución de la gestión pública en el control y evaluación de sus resultados, para lo cual deberán crear los mecanismos que la garanticen.

2.4. Definición de Términos Básicos.

- Û **Administración Pública:** conjunto de Órganos Administrativos que desarrollan una actividad para el logro de un fin, a través de los Servicios Públicos.
- Û **Alcaldía:** Organización del Poder Municipal viendo esto a ser uno de los Organismos de Gobierno y administración de esta rama del poder público.
- Û **Autonomía:** capacidad de tomar decisiones sin intervención ajena.
- Û **Ciudadano:** persona registrada por las autoridades, que forma parte de una sociedad.
- Û **Derecho Administrativo:** conjunto de normas jurídicas que regula la organización, funcionamiento y atribuciones de la Administración pública en sus relaciones con los particulares y con otras Administraciones Públicas.
- Û **Derechos:** orden normativo e institucional de la conducta humana en sociedad inspirado en postulados de justicia, Deberes: actividades, actos y circunstancias que implican una determinada obligación moral o ética.
- Û **Garantía:** negocio jurídico mediante el cual se pretende dotar de una mayor seguridad al cumplimiento de una obligación.
- Û **Jurisdicción:** potestad, derivada de la soberanía del Estado, de aplicar el Derecho en el caso concreto, resolviendo de modo definitivo e irrevocable una controversia, que es ejercida en forma exclusiva por los tribunales de justicia
- Û **Marco Legal:** conjunto de leyes que existen en un determinado territorio.
- Û **Municipio:** entidad administrativa que agrupa una sola localidad o varias de una región.
- Û **Obligación:** situación en la cual una persona tiene que dar, hacer, o no hacer algo.
- Û **Poder Público:** capacidad jurídica legítima que poseen los poderes del Estado para ejercer en forma eficaz, mediante la coactividad, las acciones y los cometidos que les son conferidos por la Constitución.
- Û **Servicio Público:** conjunto de prestaciones reservadas en cada Estado a la órbita de las administraciones públicas y que tienen como finalidad ayudar a las personas que lo necesiten.
- Û **Desjudicialización:** Es éste fenómeno en virtud del cual se busca la solución de un conflicto interpersonal por mecanismos distintos, de los judiciales

CAPITULO III

MARCO METODOLÓGICO

La metodología se entiende como una parte del proceso de investigación que permite sistematizar los métodos y las técnicas necesarios para llevarla a cabo. Por lo tanto, es importante que, en toda investigación, los hechos, relaciones que se establecen y los resultados obtenidos, tengan el máximo grado de exactitud y confiabilidad. En esta etapa se establecieron las formas o manera de cómo fue abordada la investigación. Al respecto Balestrini (2008) señala: El marco metodológico está referido al momento que alude el conjunto de procedimientos lógicos, tecno-operacionales implícitos en todo proceso de investigación, con el objeto de ponerlos de manifiesto y sistematizarlos.

3.1. Tipo de Investigación

El tipo de investigación en un estudio, va a constituir un paso importante en la metodología, pues este va a determinar el enfoque del mismo. La presente investigación, se encuentra ubicada en el tipo de investigación documental. En este sentido, esta investigación, precisó de la revisión y exhaustivo análisis e interpretación de libros, leyes, artículos de revistas, reportes de investigación, material electrónico, trabajos de investigación, entre otros. En este orden de ideas Arias (2006:74) expone:

La investigación documental, es un proceso basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios, es decir, apoyándose en documentos de cualquier especie, obtenidos y registrados por otros investigadores; como en toda investigación, el propósito de este diseño es el aporte de nuevos conocimientos.

Esto por supuesto implica que el trabajo documental es aquel que se realiza basándose en trabajos previos e informaciones ya divulgadas a través de cualquier medio escrito, con el fin de profundizar y ampliar la naturaleza del hecho señalado. Cuando el investigador opta por este tipo de estudios utiliza documentos; los recolecta, selecciona,

analiza y presenta resultados

3.2. Nivel de Investigación

El nivel de la investigación es descriptivo. Consiste la misma, fundamentalmente, en caracterizar un fenómeno o situación concreta indicando sus rasgos más peculiares o diferenciadores. Arias (2006:30), define la investigación descriptiva de la forma siguiente:

Las investigaciones descriptivas consisten en la caracterización de un hecho, fenómeno o grupo con el fin de establecer su estructura o comportamiento. Los resultados de este tipo de investigación se ubican en un nivel intermedio en cuanto a la profundidad de los conocimientos.

La investigación descriptiva, permite establecer contacto con la realidad para observarla, describirla, predecirla y controlarla a fin de conocerla mejor; la finalidad de está radica en formular nuevos planteamientos y profundizar en los hechos existentes, e incrementar los supuestos teóricos de los fenómenos de la realidad observada, reseñando las características o rasgos de la situación o fenómeno objeto de estudio.

3.3. Métodos y Técnicas de Investigación Jurídica

Pallela y Martin (2003:74), manifiestan que: “El método es el conjunto de procedimientos que se sigue en las ciencias para hallar la verdad. Es una vía o camino para alcanzar una meta o fin”. Todo método está compuesto por una serie de pasos para alcanzar una meta. De este modo los métodos de investigación describieron los pasos para alcanzar el fin de la investigación.

El método de análisis que se utilizó fue el método analítico deductivo que permitió, partiendo de un enunciado general como lo constituyen las normas jurídicas arribar a un planteamiento en particular, que viene a ser el objetivo de la investigación. En cuanto al método deductivo Méndez (1998:98), señala: “el conocimiento deductivo permite que las verdades particulares contenidas en las verdades universales se vuelvan explícitas”.

Y en lo referente al método analítico el mismo autor afirma que: “El análisis inicia un proceso de conocimientos a partir de la identificación de cada uno de los elementos que

caracterizan a una realidad, de esta forma se establecen las relaciones entre los aspectos que componen el objeto de una investigación.” El Método analítico es aquel método de investigación que consiste en la desmembración de un todo, descomponiéndolo en sus partes o elementos para observar las causas, la naturaleza y los efectos.

Por su parte, Kalinowski, citado por Massini (1998:839), expresa que interpretar consiste en “atribuir un sentido determinado a un signo lingüístico y que es esencial que este signo provenga de otros, pues no se interpreta, en el sentido propio de la palabra, las propias expresiones, pues se conoce su sentido”. Es por ello que al consistir la norma en una proposición expresada a través de signos lingüísticos, es necesario llevar una cierta interpretación de ellos, a fin de desentrañar su sentido. Atendiendo a lo antes expresado la investigadora debió recurrir a la interpretación.

3.3.1. Técnicas e Instrumentos de Recolección de la Información

Según Sabino (2005:75), la técnica “es el procedimiento particular, reflexivo y confiable aplicado al empleo de un instrumento, al uso de material y al manejo de una determinada situación. El método es una estrategia; la técnica es táctica”. Las técnicas que se emplearon fueron las adecuadas a la investigación documental; entre las que se destacan:

El análisis de contenido: El cual permitió clasificar la información, siguiendo para ello lo considerado por Krippendorff, citado por Hernández y otros (2007:412), quien afirma que el análisis de contenido es “... una técnica de investigación para hacer inferencias válidas y confiables de datos con respecto a su contexto”. Es una técnica de investigación destinada a reproducir inferencias reproducibles y validas que pueda aplicarse, basadas en la lectura como instrumento de recolección de la información, cuando se requiere buscar mayores detalles relativos al contenido y aplicar variables e indicadores que pongan en evidencia un contenido latente, siendo una labor propiamente interpretativa y que cobra mayor importancia para el trabajo.

Revisión documental: Para Balestrini, (200:152), esta se utiliza como “punto de partida en el análisis de las fuentes documentales, mediante una lectura general de los textos, se inicia la búsqueda y observación de los hechos presentes en los materiales escritos consultados que son de interés para esta investigación”. Es una técnica que consiste en la selección y recopilación de información por medio de la lectura y crítica de documentos y materiales bibliográficos, de bibliotecas, hemerotecas, centros de documentación e información

Lectura evaluativa: Se entiende como aquella lectura que, según Alonso (2002:115):

... es esencialmente crítica, pues, no se trata sólo de comprender el pensamiento de un autor, sino de valorarlo. En ese sentido, se puede decir que la lectura que se realiza para la recolección de los datos tiene un carácter sumamente complejo, ya que la misma constituye el nivel más difícil que puede alcanzarse en la actividad de leer.

Este tipo de lectura se realiza cuando se desea dar una opinión autorizada sobre la calidad de un escrito. Es una lectura lenta, cuidadosa y reflexiva que implica la toma de notas, consulta de otros textos y de personas especializadas. Interviene la formación del lector, su criterio y conocimientos de lo leído.

Como instrumento de refuerzo para facilitar la recopilación y clasificación de la información, se utilizaron fichas de trabajo, estas permitieron una mejor organización de la información extraída de las fuentes consultadas, pudiéndose utilizar adicionalmente entre otras, la técnica del subrayado y la técnica de resumen

El subrayado: Fischer (2000:16), define el subrayado como “Resaltar por medio de rayas, ideas centrales en una lectura”. El fichaje por su parte no es sino, el vaciado de las ideas principales subrayadas en el texto, en la ficha. Al unir las ideas principales fichadas, lógicamente, con su respectiva interpretación, se tiene un texto ordenado y clarificador del problema que se investiga

El resumen: Ramírez (2001:34), considera que es “esquematizar bajo ideas principales, la temática estudiada”. El autor afirma, que por medio del resumen se logra

indicar en forma reducida, la vida que ha tenido una investigación. Alonso (2002:117), por su parte considera, que la técnica del resumen es entendida como "... la exposición condensada de un escrito en el cual se refleja fielmente las ideas expresada en el texto original, su extensión es variable, pues puede referirse desde un párrafo hasta un libro".

El resumen consiste en reducir un texto de tal forma que éste sólo contenga cuestiones importantes, las cuales se caracterizarán por: fidelidad en las palabras, puntos importantes adecuadamente destacados y que exista conexión entre ellos. Dentro de este compendio de técnicas de empleo como instrumento las fichas.

Ü FASES DE LA INVESTIGACION.

Fase I: Describir los servicios públicos de transporte del municipio de puerto cabello, estado Carabobo.

En esta fase, se describirá los sistemas operativos que prestan el servicio público en puerto Cabello.

Fase II: Especificar quienes prestan el servicio de transporte público en el municipio porteño.

En esta fase se especificará quienes prestan el servicio público de transporte en el municipio porteño.

Fase III: Determinar los lineamientos para desjudicializar el servicio público de transporte.

En esta fase se determinara los lineamientos emitidos por el gobierno municipal en materia del transporte público.

CAPÍTULO IV

Conclusiones y Recomendaciones

4.2. Conclusiones.

Ciertamente, los sistemas de transporte público existentes en muchas ciudades del país son, bajo muchos aspectos, ambientalmente y socialmente insostenibles. Y esto se debe en gran parte, a la estructura atomizada del transporte público. Lamentablemente el transporte informal alimenta un círculo vicioso y contribuye a la transición hacia el vehículo privado, lo cual tampoco es una opción viable en nuestra actual Venezuela con lo que representa el sostenimiento del mismo.

Uno de los grandes desafíos para las políticas públicas es transformar estos sistemas informales. Uno de los mayores retos es incluir a los choferes existentes al proceso de modernización, mediante medidas específicas de formalización empresarial y laboral, se puede impulsar la transformación del sector, incluyendo los actores existentes al proceso de cambio. De lo contrario, los procesos de modernización serían socialmente insostenibles ya que muchas personas viven de actividades directamente o indirectamente vinculadas al transporte público.

En esta investigación, se considera la calidad de servicio como el buen estado de los componentes que integran el sistema de transporte público urbano y de sus interrelaciones, para lo cual se propone considerar y cuantificar: cobertura del transporte público, infraestructura vial, infraestructura de apoyo, vehículos para la prestación del servicio, satisfacción de los usuarios, satisfacción de los transportistas y participación de los usuarios en el proceso de formación de las políticas de transporte urbano. Las políticas formales y reales formuladas en la Alcaldía de Puerto Cabello no han contribuido a mejorar la calidad de servicio de transporte público de la ciudad, ya que existen deficiencias en

cuanto a la cobertura del transporte público, la infraestructura vial y de apoyo, los vehículos empleados se consideran ineficientes para la prestación del servicio, los usuarios no están satisfechos con la calidad del servicio que reciben, los transportistas se sienten insatisfechos con sus condiciones de trabajo y es escasa la participación de los usuarios del transporte en el proceso de toma de decisiones en el área de transporte público por parte del Municipio.

A partir del cambio de modelo de desarrollo impulsado por el gobierno de Venezuela a finales de la década de los noventa, se incorporan dentro de la política de transporte urbano el componente social sobre el componente económico, específicamente en la relación del Estado con los transportistas, para lo cual se creó un Fondo de Asistencia al Transportista. A pesar de los mecanismos legales establecidos por el Estado para incentivar la participación ciudadana, en el sistema de transporte público urbano es escasa la participación de los usuarios de transporte público.

A objeto de poder establecer los elementos y rasgos fundamentales respecto al fenómeno de la Desjudicialización en materia civil, en este caso hacia el transporte público Porteño. Como un método o esquema de conciliación, bajo el marco jurídico venezolano, donde este novedoso método ha implicado Cambios y transformaciones fundamentales en la forma de abordaje del conflicto de transporte urbano.

De la investigación documental y las observaciones realizadas en las diversas fases del presente estudio se pudo constatar que la conciliación como medio que permite lograr la Desjudicialización como un procedimiento fácil, económico y menos tedioso que implica un acuerdo entre las partes y el compromiso de cumplir con el mismo. Tiene mucho que ver con una serie de factores entre los cuales resultan destacable el económico, educativo y el social sin menospreciar el perfil psicológico y la capacidad de visión y acuerdo que puedan tener las partes involucradas en el conflicto

4.3. Recomendaciones

Desjudicializar porque hasta tanto no se creen los Juzgados de Municipio Contencioso Administrativos, serán competentes para conocer de las demandas de prestación de servicios públicos así como las demandas de amparo directamente relacionadas con la prestación de servicios, los Juzgados de Municipio de la jurisdicción ordinaria.

La Ley Orgánica de la Jurisdicción Contencioso Administrativo para el reclamo de servicios públicos hace competente al Juez de Municipios, lo que burocratiza aún más el tema, lo hace más duro. Entonces ante cualquier reclamo para su mejora debe sacarse el tema del Poder Judicial y residenciarlo en la Administración Pública Municipal competente. Con la creación de una oficina pública de carácter municipal, departamental donde se pueda presentar un Derecho de Petición siendo éste un derecho que tiene toda persona para presentar solicitudes respetuosas a las entidades públicas o privadas que presten servicios fundamentales o esenciales, por motivos de interés general o particular y a obtener de ellas pronta resolución, obligadas a contestar dicho requerimiento.

El derecho de petición y de oportuna respuesta, establecido en la Constitución de la república bolivariana de Venezuela en su artículo 51 determina la obligatoriedad a la que están sujetos los entes públicos de responder aquellas peticiones realizadas por los ciudadanos. Establecer que así la queja, reclamo o petición sea verba (atreves de una ventanilla) o escrita, la entidad de servicios públicos debe darle el trámite como Derecho de Petición, esto significa que la entidad tiene obligatoriamente 15 días hábiles para darle una respuesta concreta al usuario. Transcurrido este lapso debe enviar de todos modos, una comunicación informando que se van a demorar xx días más porque están buscando pruebas o soportes, etc.

Municipio-usuarios debe establecer las condiciones de la prestación de servicio, Con rutas respetadas por el chofer de la unidad dejando claro que la misma debe ser cumplida sin importar el número de pasajeros que beneficie el destino ya establecido.

La fijación de tarifas, debe ser supervisada para que cada chofer no la establezca a criterio personal sino bajo la seguridad jurídica es, en el fondo, la garantía dada al individuo por el Estado de modo que su persona, sus bienes y sus derechos no serán violentados o que, si esto último llegara a producirse, le serán asegurados por la sociedad, la protección y reparación de los mismos al momento de incumplir, para ello es necesario incluir a los choferes existentes al proceso de modernización, mediante medidas específicas de formalización empresarial y laboral.

Esa autoridad administrativa con "plenos poderes" debe ser un gran compondor y contralor de la efectividad del cumplimiento de este servicio público así como lo establece nuestra carta política en su artículo 117. A su vez las leyes procesales establecerán la simplificación, uniformidad y eficacia de los trámites y adoptarán un procedimiento breve, oral y público. No se sacrificará la justicia por la omisión de formalidades no esenciales". El Artículo 258 culmina esta línea de intenciones cuando determina que "La ley organizará la Justicia de paz en las comunidades... y promoverá el arbitraje, la conciliación, la mediación y cualesquiera otros medios alternativos para la solución de conflictos. Todo esto con el fin de garantizar efectivamente el Principio de la Igualdad Procesal.

BIBLIOGRAFÍA

- Ü Alonso (2002). **La investigación desde la Psicología Experimental**. Barcelona, Tomo IX: Editorial Labor, S.A
- Ü Álvarez D. Ángel E. (1992), Análisis de Políticas Públicas. Publicaciones del CLAD. Caracas.
- Ü Arias, F. (2006). **El Proyecto de Investigación**. Guía Para la Elaboración. México DF. Trillas.
- Ü Balestrini, M. (2005) **Como se Elabora el Proyecto de Investigación**. Caracas: Servicio Editorial.
- Ü CABALLENAS DE TORRES, G (2006), “Diccionario Jurídico Elemental”. Editorial Heliasta S.R.L. Argentina.
- Ü FONTUR (2001), Política Nacional de Transporte Urbano 2001, Boletín Reporte I&T, Caracas, Venezuela.
- Ü GONZALES ESCORCHES (2003) universidad de Carabobo, La conciliación la mediación y el control de la legalidad en el juicio.
- Ü GRANADILLO, C (2003). El paradigma de la investigación como una reseña metodológica en la orientación y el asesoramiento. Valencia-Venezuela. Editado por la universidad de Carabobo a través de la Dirección de postgrado.
- Ü Hernández, S., Fernández C.y Baptista (2007) **Metodología de la Investigación**. Colombia Mac Graw-Hill. Reimpresión Panamericana de Formas e Impresos
- Ü HURTADO, H (2002) Proyecto de investigación holística. Bogotá-Colombia. Editorial delfín ltda.
- Ü HURTADO, I (2001) Paradigma y métodos de investigación en tiempos de cambios, Valencia-Venezuela. Editorial Episteme consultores asociados C.A.
- Ü Masinni, I. (1998). **La estructura y los procesos de investigación**. Educación y Ciencias Humanas, UNERS.

- Ü Méndez, C. (1998) **Introducción a las Técnicas de Investigación Social**. Argentina. Colección Guidance
- Ü Ocaña Rosa Virginia (2003). Análisis y Evaluación del Programa Nacional de Transporte Urbano en Venezuela (1991-2000) Trabajo de Ascenso. Universidad Simón Bolívar. Caracas.
- Ü OCTAVIO (2006) Medios alternativos de resolución de conflicto.
- Ü Pallela, S. y Martins, F. (2003). **Metodología de la Investigación Cuantitativa**. Primera Edición editorial Once, C.A. FEDUPEL
- Ü Sabino, C. (2005) **El Proceso de Investigación**. Caracas, Editorial Panapo
- Ü Tamayo y Tamayo, M. (2008). **El Proceso de la Investigación** México D. F. Editorial Limusa

FUENTES ELECTRONICAS

- Ü Wikipedia, la enciclopedia libre, marca registrada de Wikipedia foundation, inc.(2006).(consulta 2006 Mayo 20)
- Ü [http://biblioteca2.ucab.edu.ve/anexos/biblioteca/marc/texto/AAR7612.pdf.](http://biblioteca2.ucab.edu.ve/anexos/biblioteca/marc/texto/AAR7612.pdf)}
- Ü Tribunal Supremo De Justicia De La Republica Bolivariana De Venezuela, <http://www.tsj.gov.ve/index.shtml>