



**ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO**  
**FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**  
**ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE**

**CARRERA: INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE**

**TRABAJO DE TITULACIÓN**

Tipo: Proyecto de Investigación

Previo a la obtención del título de:

**INGENIERA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE**

**TEMA:**

ESTUDIO DE NECESIDAD DE TRANSPORTE COMERCIAL EN LA  
ZONA RURAL DEL CANTÓN AMBATO, PROVINCIA DE  
TUNGURAHUA

**AUTORA:**

KAREN TATIANA PONLUISA MERA

**RIOBAMBA – ECUADOR**

**2019**

## **CERTIFICACIÓN DEL TRIBUNAL**

Certificamos que el presente trabajo de investigación ha sido desarrollado por la Srta. Karen Tatiana Ponluisa Mera, quien ha cumplido con las normas de investigación científica y una vez analizado su contenido, se autoriza su presentación

Dra. Jenny Margoth Villamarín Padilla

**DIRECTOR TRIBUNAL**

Ing. Miriam del Rocío Salas Salazar

**MIEMBRO TRIBUNAL**

## **DECLARACIÓN DE AUTORÍA**

Yo, Karen Tatiana Ponluisa Mera, declaro que el presente trabajo de titulación es de mi autoría y que los resultados del mismo son auténticos y originales. Los textos constantes en el documento que provienen de otra fuente, están debidamente citados y referenciados.

Como autora, asumo la responsabilidad legal y académica de los contenidos de este trabajo de titulación.

Riobamba, 04 de febrero del 2019

Karen Tatiana Ponluisa Mera

180425842-2

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo de titulación lo dedico especialmente a mi padre, quien con su gran sacrificio me ha permitido llegar tan lejos y a ser la persona que soy hoy en día, a mi madre quien también supo apoyarme de una u otra manera para cada día cumplir cada una de mis metas.

Dedico también este trabajo a todas las personas que de alguna manera supieron ayudarme y aportar en cada paso que he dado a lo largo de mi vida estudiantil y en mi diario vivir, aportando y enseñándome lo que es estar de pie y luchar cada día por ser una mejor persona y llegar a cumplir mis sueños.

Karen Tatiana Ponluisa Mera

## **AGRADECIMIENTO**

Quiero agradecer infinitamente a Dios por saber guiarme, por estar en cada una de mis decisiones y con sabiduría darme mayor entendimiento en cada situación que se me supo presentar a través de la realización del presente trabajo, por su infinita bondad de darme la vida y permanecer a lado de las personas que me hay apoyado.

A mis padres por estar cada día a mi lado y ayudarme de uno u otra manera, especialmente a mi padre quien ha sido un pilar muy fundamental a lo largo de toda mi vida, quien ha estado en los buenos y malos momentos dándome aliento para seguir adelante y llegar a ser la persona que soy.

A mis hermanos, por estar pendientes de mí en cualquier momento y enseñarme que se debe ser persistente y una persona correcta en lo que se haga, por hacer los días más llevaderos en mi vida y alentarme a que continúe con mi esfuerzo y ser una gran mujer en la vida.

Agradezco a la Dra. Jenny Margoth Villamarín Padilla e Ing. Miriam del Rocío Salas por su tiempo y por qué supieron guiarme de la mejor manera y me ayudaron cuanto más pudieron para culminar con mi trabajo de titulación. A la vez agradecerle al Eco. Nicolás Collaguazo quien también supo ayudarme al final de mi camino y apoyarme en lo posible.

## ÍNDICE GENERAL

Certificación del tribunal .....	ii
Declaración de autoría .....	iii
Dedicatoria.....	iv
Agradecimiento.....	v
Índice general.....	vi
Índice de tablas .....	x
Índice de gráficos.....	xi
Índice de figuras.....	xii
Índice de anexos.....	xiii
Resumen.....	xiv
Abstract.....	xv
Introducción .....	1
CAPITULO I: PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN .....	3
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....	3
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA .....	4
1.3. SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA.....	4
1.4. OBJETIVOS .....	5
1.4.1. General.....	5
1.4.2. Específicos.....	5
1.5. JUSTIFICACIÓN .....	5
1.5.1. Justificación Teórica.....	5
1.5.2. Justificación Metodológica.....	5
1.5.3. Justificación Práctica.....	6
CAPÍTULO II: MARCO DE REFERENCIA .....	7
2.1. ANTECEDENTES DE INVESTIGACIÓN.....	7
2.2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	7

2.1.1.	Antecedentes Históricos Macro investigativos.....	7
2.1.2.	Antecedentes Históricos Meso Investigativos.....	7
2.1.3.	Antecedentes Históricos Micro investigativos. ....	7
2.3.	MARCO TEÓRICO .....	8
2.3.1.	Generalidades. ....	8
2.3.1.1.	Cantón Ambato.....	8
2.3.2.	Transporte Terrestre. ....	12
2.3.2.1.	Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. ....	13
2.3.3.	Transporte Comercial. ....	13
2.3.3.1.	Clasificación del transporte Comercial.....	14
2.3.4.	Normativa legal. ....	15
2.3.4.1.	Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. ....	15
2.3.4.2.	Reglamento de Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. ....	15
2.4.	MARCO CONCEPTUAL .....	16
2.4.1.	Terminología. ....	16
2.5.	IDEA A DEFENDER.....	19
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO.....		20
3.1.	ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN .....	20
3.2.	NIVEL DE INVESTIGACIÓN .....	20
3.2.1.	Investigación Descriptiva. ....	20
3.2.2.	Investigación Exploratoria.....	20
3.3.	DISEÑO DE INVESTIGACIÓN .....	20
3.4.	TIPO DE ESTUDIO .....	20
3.5.	POBLACIÓN Y MUESTRA .....	21
3.5.1.	Población. ....	21
3.5.2.	Muestra. ....	22

3.5.2.1. Distribución de la muestra.....	23
3.6. MÉTODOS, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN.....	24
3.6.1. Métodos.....	24
3.6.1.1. Inductivo – Deductivo.....	24
3.6.1.2. Método analítico – sintético.....	24
3.6.2. Técnicas.....	24
3.6.2.1 Entrevista.....	24
3.6.2.2 Encuesta.....	24
3.6.2.3. Observación.....	24
3.6.3. Instrumentos.....	25
3.7. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	25
3.7.1. Procesamiento de datos.....	25
3.7.2. Análisis e Interpretación de Resultados.....	25
3.7.2.1. Encuesta.....	25
3.7.2.2. Entrevista.....	58
3.8. COMPROBACIÓN DE LA IDEA A DEFENDER.....	60
3.8.1. Idea a defender.....	60
CAPÍTULO IV: MARCO PROPOSITIVO.....	61
1.1. TÍTULO.....	61
1.2. PRESENTACIÓN.....	61
1.3. INTRODUCCIÓN.....	61
1.4. JUSTIFICACIÓN.....	63
1.5. CONTENIDO DE LA PROPUESTA.....	63
1.5.1. Primera etapa: Determinación y zonificación del área de estudio.....	63
1.5.2. Segunda etapa: Análisis Técnico.....	69
1.5.2.1. Análisis Situacional actual.....	69
1.5.2.2. Oferta.....	70



1.5.2.3. Demanda.....	70
1.5.2.4. Cálculo de estimación de necesidades.....	71
1.5.3. Tercera etapa: Habilitación de la flota vehicular.....	74
1.5.3.1. Constitución Jurídica.....	74
1.5.4. Cuarta etapa: Especificaciones técnicas.....	77
1.5.4.1. Vehículos autorizados para prestar servicio de transporte escolar e institucional.....	77
1.5.4.2. Vida útil de los vehículos de transporte escolar e institucional.....	77
1.5.4.3. Requisitos Generales.....	78
1.5.4.4. Requisitos específicos del vehículo a utilizar para la prestación del servicio..	78
1.5.4.5. Elementos de seguridad y control de un minibús.....	79
1.5.4.6. Especificación técnica de la parada de bus.....	80
CONCLUSIONES.....	82
BIBLIOGRAFÍA.....	83
ANEXOS.....	86

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1:</b> Distribución del servicio de transporte en la ciudad de Ambato.....	4
<b>Tabla 2:</b> División política-administrativa cantonal.....	11
<b>Tabla 3:</b> División de la población rural del cantón Ambato.....	22
<b>Tabla 4:</b> Distribución de la muestra.....	23
<b>Tabla 5:</b> Tabulación general de la zona rural del cantón Ambato.....	26
<b>Tabla 6:</b> Motivo de viaje.....	28
<b>Tabla 7:</b> Medio de movilización de la población.....	29
<b>Tabla 8:</b> Ocupación de la población.....	30
<b>Tabla 9:</b> Frecuencia de viaje.....	31
<b>Tabla 10:</b> Medio de transporte considerado necesario.....	32
<b>Tabla 11:</b> Dificultad para trasladarse.....	33
<b>Tabla 12:</b> Nivel de servicio de las unidades de transporte.....	34
<b>Tabla 13:</b> Análisis parroquial de la zona rural del cantón Ambato.....	35
<b>Tabla 14:</b> Tabulación de la entrevista.....	58
<b>Tabla 15:</b> Ubicación de las parroquias rurales.....	63
<b>Tabla 16:</b> Origen y Destino.....	65
<b>Tabla 17:</b> Origen y Destino.....	66
<b>Tabla 18:</b> Horario a prestar por la flota vehicular.....	69
<b>Tabla 19:</b> Número de estudiantes de la Unidad Educativa Del Milenio Intercultural Bilingüe Chibuleo.....	70
<b>Tabla 20:</b> Número de estudiantes de la Unidad Educativa Intercultural Bilingüe del Milenio Pueblo Kisapincha.....	71
<b>Tabla 21:</b> Cálculo de estimación de necesidades de la parroquia Juan Benigno Vela y Quisapincha.....	72
<b>Tabla 22:</b> Clasificación de los vehículos de transporte escolar.....	77
<b>Tabla 23:</b> Vida útil de los vehículos de transporte comercial modalidad escolar.....	77
<b>Tabla 24:</b> Especificaciones técnicas del área del conductor en un minibús.....	79

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1:</b> Partición modal de la zona rural del cantón Ambato .....	55
<b>Gráfico 2:</b> Partición modal de la parroquia Juan Benigno Vela .....	56
<b>Gráfico 3:</b> Partición modal de la parroquia Quisapincha.....	57

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1:</b> Ubicación política y geográfica del cantón Ambato.....	10
<b>Figura 2:</b> División Político-Administrativa cantonal .....	12
<b>Figura 3:</b> Zonificación de la parroquia rural Juan Benigno Vela .....	64
<b>Figura 4:</b> Zonificación de la parroquia rural Quisapincha.....	65
<b>Figura 5:</b> Entrada de los minibuses a la unidad educativa Chibuleo .....	67
<b>Figura 6:</b> Parada exclusiva de los minibuses en la unidad educativa Chibuleo .....	67
<b>Figura 7:</b> Entrada de los minibuses a la unidad educativa Quisapincha.....	68
<b>Figura 8:</b> Parada exclusiva de los minibuses en la unidad educativa Quisapincha.....	68
<b>Figura 9:</b> Parada de los minibuses en la unidad educativa del milenio .....	80

## ÍNDICE DE ANEXOS

<b>Anexo 1:</b> Encuesta dirigida a la población de la zona rural del cantón Ambato.....	86
<b>Anexo 2:</b> Encuesta dirigida a los funcionarios de la Dirección de Movilidad, Tránsito y transporte .....	87
<b>Anexo 3:</b> Tabulación de datos de las parroquias rurales del cantón Ambato.....	88
<b>Anexo 4:</b> Número de estudiantes de las Unidades Educativas del Milenio .....	111
<b>Anexo 5:</b> Formularios utilizados para la propuesta del trabajo de investigación.....	115
<b>Anexo 6:</b> Requisitos específicos del vehículo, ventanas del conductor - Zona de visibilidad frontal superior .....	118
<b>Anexo 7:</b> Requisitos específicos del vehículo, ventanas del conductor - Zona de visibilidad inferior.....	118
<b>Anexo 8:</b> Requisitos específicos del vehículo, ventanas del conductor - Zona de visibilidad izquierda.....	118
<b>Anexo 9:</b> Requisitos específicos del vehículo, ventanas del conductor - Zona de visibilidad horizontal .....	119
<b>Anexo 10:</b> Especificaciones técnicas de la carrocería – Asientos para pasajeros .....	119
<b>Anexo 11:</b> Levantamiento de información en la zona rural del cantón Ambato.....	119
<b>Anexo 12:</b> Verificación del servicio de transporte ilegal en las Unidades Educativas del Milenio .....	122

## RESUMEN

El presente trabajo de titulación tiene como objetivo realizar y presentar un Estudio de Necesidad de Transporte Comercial en la zona rural del cantón Ambato, provincia de Tungurahua con la finalidad de mejorar la calidad de vida de los estudiantes que viven en las comunidades más lejanas a las unidades educativas del milenio y de la población de las parroquias involucradas. El estudio para satisfacer la demanda que se requiere en las parroquias, se lo realizó de manera ordenada, comenzando con el estudio de necesidad comercial a nivel general, es decir, se trabajó en las 18 parroquias pertenecientes al cantón Ambato, mediante la recolección de información con la aplicación de encuestas realizadas a la población, entrevistas a los funcionarios públicos de la Dirección de Movilidad y con la información proporcionada de las Unidades Educativas del Milenio; como resultado se obtuvo que las parroquias Juan Benigno Vela y Quisapincha requieren de un servicio de Transporte Escolar para la correcta y segura movilización de los estudiantes de las distintas comunidades. Después de haber obtenido los resultados se llegó a la conclusión que existe una demanda de 759 asientos en la parroquia Juan Benigno Vela y 296 asientos en la parroquia Quisapincha el cual será distribuido con 17 unidades y 7 unidades respectivamente; las mismas unidades vehiculares serán de 32 asientos para ambas parroquias y deberán cumplir con las respectivas normas establecidas, así como estar constituidas jurídicamente para la obtención del permiso de operación y prestar un servicio legal y seguro.

**Palabras Claves:** <CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS>, <DEMANDA>, <ESTUDIO DE NECESIDAD>, <MOVILIZACIÓN>, <TRANSPORTE COMERCIAL>, <UNIDADES EDUCATIVAS DEL MILENIO>, <AMBATO (CANTÓN)>.

DRA. JENNY MARGOTH VILLAMARÍN PADILLA

**DIRECTORA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN**

## ABSTRACT

The present research to get title has got as objective to perform and present a Commercial Transport Necessity Study in the rural zone of Ambato Canton, Tungurahua Province with the aim of improving the students' life who live in the farthest communities from the millennium educative units and the involved parishes populations. The addressee study to satisfy the demand which is required in the parishes was run in an ordered way, starting from the commercial necessity study at a general level, it means that it was developed in the 18 parishes belonging to Ambato Canton thorough gathering info by means of surveys oriented towards the population, Dirección de Movilidad public employees interviews and with this info got from Millennium Educative Units; As a result it was that which was gathered from Juan Benigno Vela and Quisapincha parishes it is required a School transport Service in order to get a correct and safe students' mobilization coming from the different communities. After having obtained the results it was concluded that there is a 759 seats demand in Juan Benigno Vela and of 296 seats for Quisapincha parish that will be distributed through 17 and 7 transportation units respectively, those will be 32 seats for each parish and they have to fulfil with the respective established rules, as well as to be legally established to get the operating permission and to offer a legal and safe service.

**Key Words:** <ADMINISTRATIVE AND ECONOMIC SCIENCES>, <DEMAND>, <NECESSITY STUDY>, <TRANSPORTATION>, <COMMERCIAL TRANSPORT>, <MILLENNIUM EDUCATIVE UNITS>, <AMBATO CANTON>.

## INTRODUCCIÓN

En la zona rural de la ciudad de Ambato, provincia de Tungurahua, varios centros educativos tuvieron que ser cerrados para la unificación y creación de dos unidades educativas del milenio, la primera ubicándose en la comunidad Chibuleo de la parroquia rural de Juan Benigno Vela llamada Unidad Educativa del Milenio Intercultural Bilingüe “Chibuleo” Guardiania de la Lengua y la segunda en la parroquia rural Quisapincha llamada Unidad Educativa del Milenio Intercultural Bilingüe “Pueblo de Kisapincha” Guardiania de la Lengua, por este motivo los estudiantes tienen que trasladarse de manera informal a su lugar de destino.

La mayoría de estudiantes se movilizan por medio del transporte informal, el mismo que no es adecuado ya que se pone en riesgo la seguridad e integridad de los estudiantes y demás personas que hacen uso de este transporte, esto afecta a quienes se encuentran lejos de las unidades educativas del milenio, ya que los demás se trasladan a pie o en un vehículo por cuenta propia.

Ambas parroquias rurales no poseen ninguna operadora de transporte escolar que se encuentre legalmente constituida y preste el servicio, por este motivo es importante realizar la presente investigación para la obtención de un equilibrio entre la oferta y demanda de los estudiantes, de esta forma lograr satisfacer la necesidad de la movilización de los estudiantes y así mejorar su calidad de vida.

Después de la realización del trabajo de campo se pudo evidenciar que existe una gran demanda insatisfecha de estudiantes, este resultado es de ayuda para la implementación del servicio de transporte escolar para prestar un servicio seguro y de calidad, mejorando la movilidad de cada uno de ellos.

El presente trabajo de titulación se lo estructuró en cuatro capítulos, en el capítulo uno se presenta el planteamiento, formulación y delimitación del problema, la justificación y los objetivos que se pretenden alcanzar durante el desarrollo del presente trabajo de titulación. El capítulo dos contiene el marco de referencia donde se presentan antecedentes históricos y referentes a la investigación que son trabajos con similitud a la misma, a su vez el marco teórico y marco conceptual donde son conceptos importantes y palabras claves que serán utilizadas en la investigación. También se presenta la idea a defender de la investigación y la identificación respectiva de las variables.



El tercer capítulo muestra el marco metodológico donde se presentan los tipos de investigación, la población y muestra que será usada para continuar con el desarrollo del trabajo de campo, la misma muestra que sirve para delimitar las parroquias que tienen el problema en la zona rural del cantón Ambato, se muestran las técnicas, métodos e instrumentos adecuados para la correcta recolección de información, y en el análisis e interpretación de datos se obtiene la situación actual de la zona rural.

Finalmente, en el cuarto capítulo se muestra el marco propositivo, la propuesta de un informe técnico de necesidad del servicio de transporte escolar en la zona rural del cantón Ambato, provincia de Tungurahua, que contiene la presentación de la propuesta, la justificación y el contenido de la misma donde se muestra el modelo de cuatro etapas para el respectivo dimensionamiento de flota vehicular y varias especificaciones técnicas que debe prestar el servicio de transporte escolar.

# **CAPITULO I: PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

## **1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

En el Ecuador el transporte se ha convertido en un medio de gran importancia para la población permitiendo recorrer grandes distancias en el menor tiempo posible. Con el pasar del tiempo, el transporte vehicular ha ido evolucionando y cambiando considerablemente, convirtiéndose en una necesidad, el mismo que es de suma importancia para el comercio, educación y economía del país.

En la ciudad de Ambato según el censo 2010 se tiene 329.856 habitantes, cada año se puede identificar el crecimiento poblacional del cantón de 1.54%, por tal razón los habitantes se ven en la necesidad de extenderse territorialmente a los alrededores, la misma que con el pasar del tiempo presenta altos porcentajes de crecimiento poblacional, siendo el 50,1% de la zona urbana y el 49,9% de la zona rural, lo cual ha acrecentado las distancias de viajes entre origen y destino, generando que los habitantes busquen trasladarse de alguna manera a su lugar de destino.

Actualmente según estadísticas emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito dentro del transporte comercial tenemos: transporte escolar e institucional, carga liviana, transporte mixto, taxi; que cuenta con 91 operadoras y una flota vehicular de 3.463 unidades los mismos que brindan su servicio en la zona urbana de la ciudad, además se cuenta con la modalidad de transporte público que opera bajo rutas y frecuencias establecidas, teniendo 5 operadoras y una flota vehicular de 397 unidades. El servicio de transporte público abastece a la zona urbana y en parte a la zona rural, por lo cual es evidente la falta de medios de movilización en las zonas aledañas.

Mientras tanto en la zona rural existen 7 operadoras que pertenecen a Taxi Parroquial Rural con una flota vehicular de 160 unidades y 5 operadoras de Transporte Intracantonal Rural con una flota vehicular de 75 unidades, por lo cual la movilización de la población rural se lo realiza por medios no seguros e inadecuados, ya que deben desplazarse desde los sectores aledaños hacia su destino en un transporte comunitario ilegal o cualquier otro medio de transporte que exponga a los estudiantes, padres de familia, trabajadores y demás a que sufran algún incidente que afecte su seguridad e integridad.

Zona Urbana			Zona Urbana			Zona Rural		
Servicio de Transporte	Operadora	Unidades	Servicio de Transporte	Operadora	Unidades	Servicio de Transporte	Operadora	Unidades
Taxis	50	2398				Taxi parroquial rural	7	160
Carga Liviana	28	721	Intracantonal Urbano	5	397	Intracantonal Rural	5	75
Escolar e Institucional	11	296						
Transporte Mixto	2	48						
<b>91 operadoras con 3463 unidades</b>			<b>5 operadoras con 397 unidades</b>			<b>12 operadoras con 235 unidades</b>		

**Tabla 1:** Distribución del servicio de transporte en la ciudad de Ambato

**Fuente:** Dirección de Movilidad, Tránsito y Transporte

**Elaborado por:** Autoría propia.

A su vez la unificación de unidades educativas ha provocado que no exista un medio de transporte adecuado, lo cual que provoca la movilización informal de los habitantes como estudiantes, comerciantes, agricultores, entre otros que necesitan trasladarse a sus alrededores en vehículos no autorizados, de la misma manera genera desorden en la ciudadanía ya que deben dirigirse a pie y se provoca congestionamiento por el uso de vehículos particulares ya que no hay un control adecuado en la zona rural, a su vez se provocan quejas sobre la inseguridad, el desaseo y desorden en los diferentes sectores aledaños.

## 1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿De qué modo influye un estudio de necesidad de transporte comercial en la zona rural del cantón Ambato, provincia de Tungurahua?

## 1.3. SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA

El problema se lo delimita con la ayuda de varios organismos de apoyo al Transporte Terrestre y la Seguridad Vial, como son el Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Ambato mediante la Dirección de Transporte, Tránsito y Movilidad, tomando en cuenta los siguientes aspectos.

**Objeto de investigación:** Transporte Comercial

**Campo de Acción:** Gestión de Transporte Terrestre

**Localización:** Zona rural, Cantón Ambato, Provincia de Tungurahua

**Tiempo:** Periodo 2018

## **1.4. OBJETIVOS**

### **1.4.1. General.**

Desarrollar un estudio de necesidad de transporte comercial para determinar la oferta y demanda existente en la zona rural del cantón Ambato, Provincia de Tungurahua.

### **1.4.2. Específicos.**

- Determinar la situación actual del servicio de transporte comercial en la zona rural del cantón Ambato.
- Analizar la oferta y la demanda del servicio de transporte comercial en la zona rural del cantón Ambato.
- Presentar un informe técnico referente a la necesidad de servicio de transporte comercial en la zona rural del cantón Ambato.

## **1.5. JUSTIFICACIÓN**

### **1.5.1. Justificación Teórica.**

El transporte es de gran importancia para la sociedad debido a la necesidad de movilización con la finalidad de desarrollar actividades primordiales del ser humano. El sector comercial, educativo, agricultor, entre otros es amplio dentro del cantón Ambato, pero en la zona rural requiere de un medio de movilización apto para acudir al destino de la población.

Un adecuado medio de transporte comercial en la zona rural nos ayuda a combatir la inseguridad que genera el transporte informal, de igual manera genera grandes beneficios que contribuyen a la calidad de movilización de las personas del sector rural para desarrollar sus diferentes actividades puesto que disminuye el número de vehículos en los alrededores en horas pico, de esta manera se contribuye a que los viajes que realicen sean a distancias moderadas hacia sus hogares o lugares de destino sean de forma segura, cómoda y con un servicio de calidad, mejorando de esta manera la calidad de vida de la población.

### **1.5.2. Justificación Metodológica.**

Varias unidades educativas del sector rural de este cantón fueron unificadas debido a las nuevas disposiciones de educación, por lo cual los estudiantes y demás personas que se movilizan por los alrededores de las mismas se han visto en la necesidad de trasladarse ya sea en transporte comunitario informal de manera insegura o por medios no motorizados pudiéndose exponer al cambio continuo de clima y verse afectados por el

mismo, es por eso que la realización de este estudio es de gran importancia ya que los moradores de estos sectores deben contar con un servicio indispensable para acceder a la educación, comercio, entre otros con una movilización segura, cómoda y eficiente.

### **1.5.3. Justificación Práctica.**

El presente trabajo investigativo se lo va a realizar en el cantón Ambato, específicamente en la zona rural; ya que se cuenta con conocimientos del lugar, de la misma manera se cuenta con la colaboración de los moradores y la autorización respectiva de las autoridades del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Ambato, y de la Empresa Pública Dirección de Transporte, Tránsito y Movilidad de Ambato, quien tiene las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a nivel cantonal, lo cual facilita el desarrollo de la investigación bajo el tema planteado.

Esta investigación es factible realizar porque existe una amplia bibliografía, páginas en internet con el tema de interés, además se cuenta con experiencia y resultados obtenidos en otros sectores del país, a su vez se cuenta con el tiempo y recursos necesarios para culminar la investigación.

## **CAPÍTULO II: MARCO DE REFERENCIA**

### **2.1. ANTECEDENTES DE INVESTIGACIÓN**

Para la ejecución del presente trabajo investigativo se ha indagado exhaustivamente, se ha encontrado que existen temas similares en nuestro país, intentando que el servicio de transporte comercial sea más accesible para la población, ya que por la falta de un estudio no ha sido posible contar con el transporte comercial adecuado en la zona rural.

Debido al incremento de la población en el Ecuador en la zona rural, la modalidad de transporte comercial se ha vuelto indispensable y es regularizado por las autoridades correspondientes, las mismas que garantizan la seguridad de las personas. Los vehículos que se encuentran dando servicio en la zona rural son ilegales e incumplen la ley.

### **2.2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS**

Ante esta latente necesidad en las diferentes ciudades de Ecuador se han realizado varios estudios similares para la operación de transporte comercial como:

#### **2.1.1. Antecedentes Históricos Macro investigativos.**

El Proyecto de Facilitación del Comercio y el Transporte, el cual fue financiado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) y ejecutado entre los ejercicios de 2007 y 2012, ayudó a posibilitar el transporte de carga entre la ex República Yugoslava de Macedonia y los países vecinos de Europa sudoriental, a través de la eliminación de los embotellamientos en ciertas zonas fronterizas y el mejoramiento de la eficiencia y la calidad de las carreteras del Corredor X de la Red Transeuropea de Transporte. (*Grupo Banco Mundial, 2014*)

#### **2.1.2. Antecedentes Históricos Meso Investigativos.**

En la universidad de Córdoba en el año 2014 se realizó un “Estudio de la Movilidad Urbana de Curitiba” por el Ing. Cléver Ubiratan Teixeira de Almeida en el cual como una de sus principales directrices propone: Establecer y perfeccionar acciones de planeamiento, operación y gestión del transporte colectivo y comercial, en forma integrada con las políticas de uso y ocupación del suelo, sistema vial, medio ambiente y sostenibilidad. (*Almeida, 2014*)

#### **2.1.3. Antecedentes Históricos Micro investigativos.**

Según la ANT en los años 2012 hasta el año 2014, se realizó estudios de necesidad de servicio de transporte comercial en modalidad de carga liviana en varias provincias del

país como: Azuay, Bolívar, Cañar, Carchi, Chimborazo, Cotopaxi, El Oro, Esmeraldas, Guayas, Imbabura, Loja, Manabí, Morona Santiago, Napo, Orellana, Pastaza, Pichincha, Santa Elena, Sucumbíos, Tungurahua y Zamora Chinchipe; en el cual se determinó la oferta que estaba autorizada, la situación actual de la demanda y la demanda insatisfecha existente, con el fin de satisfacer la misma y brindar un adecuado servicio de transporte, además estos estudios permitieron el incremento de cupos y conformación de operadoras de transporte comercial.

En la ciudad de Quito se ejecutó algo similar con el tema “DIMENSIONAMIENTO DE LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA EN EL ECUADOR” realizado por el Ing. Jairo Fabián Ortega en la cual propone una metodología en base a la oferta para determinar la demanda de vehículos de transporte de carga pesada en el Ecuador. (*Ortega, 2014, pág. 1*)

Los antecedentes investigativos encontrados nos ayudarán a tener una mayor comprensión acerca de cómo se puede realizar un estudio de necesidad de transporte comercial en la zona rural del cantón Ambato.

## **2.3. MARCO TEÓRICO**

### **2.3.1. Generalidades.**

A continuación, se expondrá una reseña histórica de manera simplificada de las Parroquias Rurales del cantón Ambato de la provincia de Tungurahua, así tendremos una visión mucho más amplia del área de estudio en cuanto a sus condiciones económicas, políticas y físicas, analizando la necesidad de la población.

#### **2.3.1.1. Cantón Ambato.**

San Juan Bautista de Ambato, ciudad ecuatoriana, capital de la provincia de Tungurahua. Es también conocida como Cuna de los Tres Juanes, Tierrita Linda, Jardín del Ecuador y Ciudad de las Flores, Frutas y el Pan.

El primer asentamiento ambateño tuvo un fin trágico el día jueves 20 de junio de 1698, pues a la una de la mañana un temblor violento destruyó en pocos segundos a casi todas las casas incluida la iglesia del lugar, la mayoría de sus habitantes fueron sorprendidos en pleno sueño y sepultados bajo los escombros de sus propias casas.

El fiscal Antonio de Ron, previa la compra de las tierras a los indígenas quisapinchas, fundó por segunda ocasión Ambato en 1698. Para el año de 1756 contaba ya con unas

150 familias españolas y más o menos unos seis mil indígenas, se presentó entonces una solicitud ante el Virrey de Nueva Granada pidiéndole el ascenso de Ambato a la categoría de Villa, la que fue atendida en octubre del mismo año.

Un 4 de febrero de 1797, fuertes temblores abrieron quebradas, hundieron montañas y destruyeron nuevamente Ambato. Dentro de la época colonial se refundó Ambato como Asiento de Ambato a manos del Capitán Antonio Clavijo el día 6 de diciembre de 1698 como circunscripción dentro del Corregimiento de Riobamba. Posteriormente, a pedido de sus habitantes y con orden judicial de la Real Audiencia de Quito, adquirió la categoría de Villa de Ambato el 26 de abril de 1757. Con esta refundación por parte de los conquistadores españoles alcanzó una cierta posición como nodo comercial en la región.

El 12 de noviembre de 1820 Ambato declara su independencia. El cantón Ambato formaba parte de la provincia de Chimborazo, pero mediante Decreto del 6 de noviembre de 1831, el Congreso Constitucional del Estado del Ecuador, determinó que Ambato queda agregado a la provincia de Pichincha, considerando que el voto general de los habitantes de esta ciudad, exigía la separación. El 23 de julio de 1860 adquiere la categoría de provincia y el 21 de mayo de 1861 se crea como tal mediante decreto de la Convención Nacional. (*Gobierno Autónomo Descentralizado de Ambato, 2016, pág. 2*)

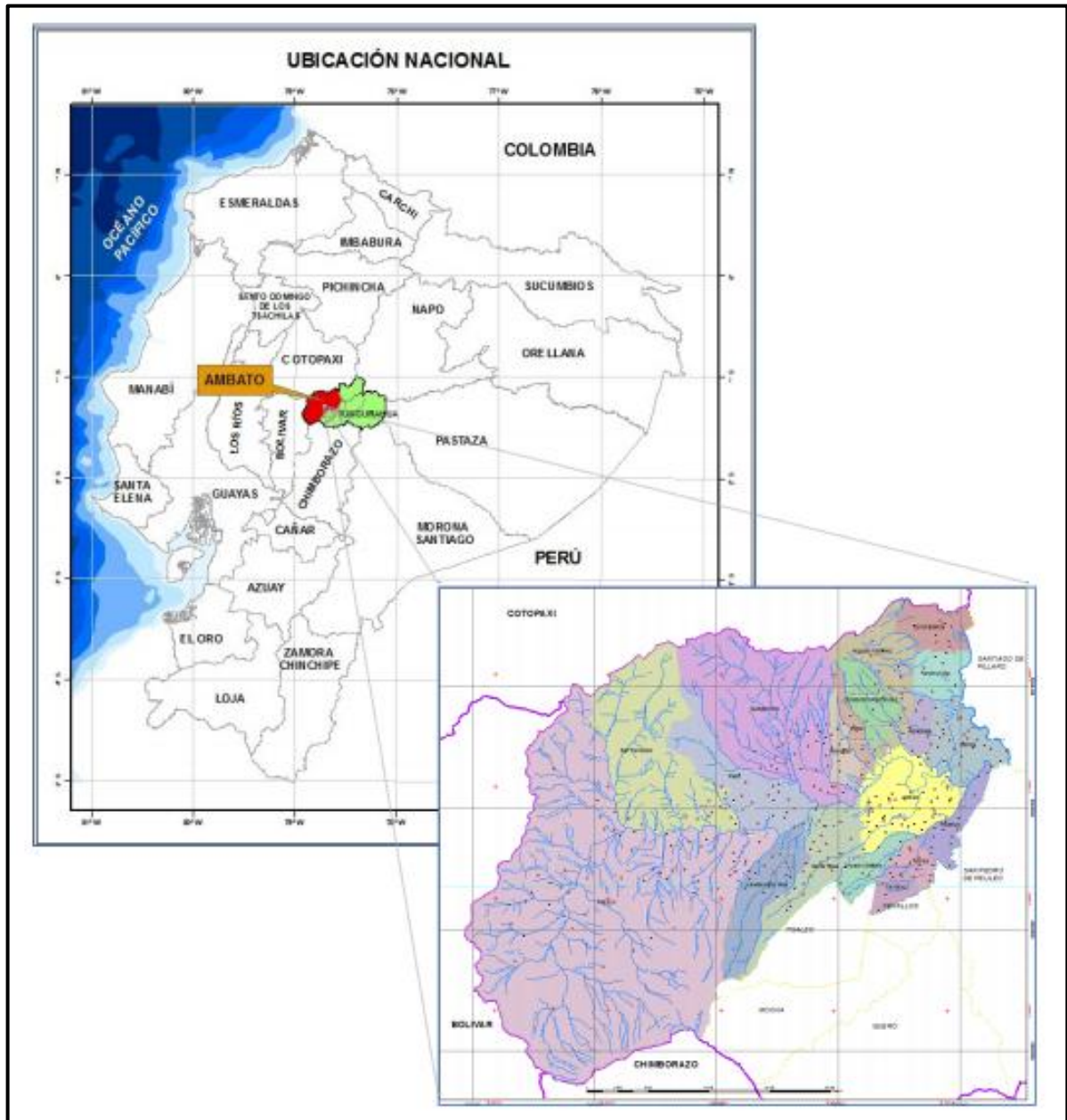
#### **a) Extensión del Cantón**

“El cantón Ambato cuenta con una superficie de 1.017 km<sup>2</sup>, que equivale al 30 % de la Extensión de la provincia del Tungurahua.” (*Gobierno Autónomo Descentralizado de Ambato, 2016, pág. 5*)



## b) Ubicación Política

*Figura 1:* Ubicación política y geográfica del cantón Ambato



**Fuente:** GAD Municipalidad de Ambato  
**Elaborado por:** COORDINACIÓN PDOT – 2016

## c) División Político-Administrativa

Ambato está conformado en su estructura político-administrativa por parroquias urbanas y rurales. Se conoce como “La Matriz” a la zona urbana, que agrupa a las parroquias de: San Francisco, La Merced, Celiano Monge, Huachi Loreto, Huachi Chico, La Matriz, Atocha – Ficoa, Pishilata y La Península.

Por otra parte, las 18 parroquias rurales son: Ambatillo, Atahualpa, Augusto N. Martínez, Constantino Fernández, Huachi Grande, Izamba, Juan Benigno Vela, Montalvo, Pasa, Picaihua, Pilahuín, Quisapincha, San Bartolomé de Pinllo, San Fernando, Santa Rosa, Totoras, Cunchibamba y Unamuncho.

A continuación, se puede observar el siguiente cuadro de la división política – administrativa de la zona rural del cantón Ambato

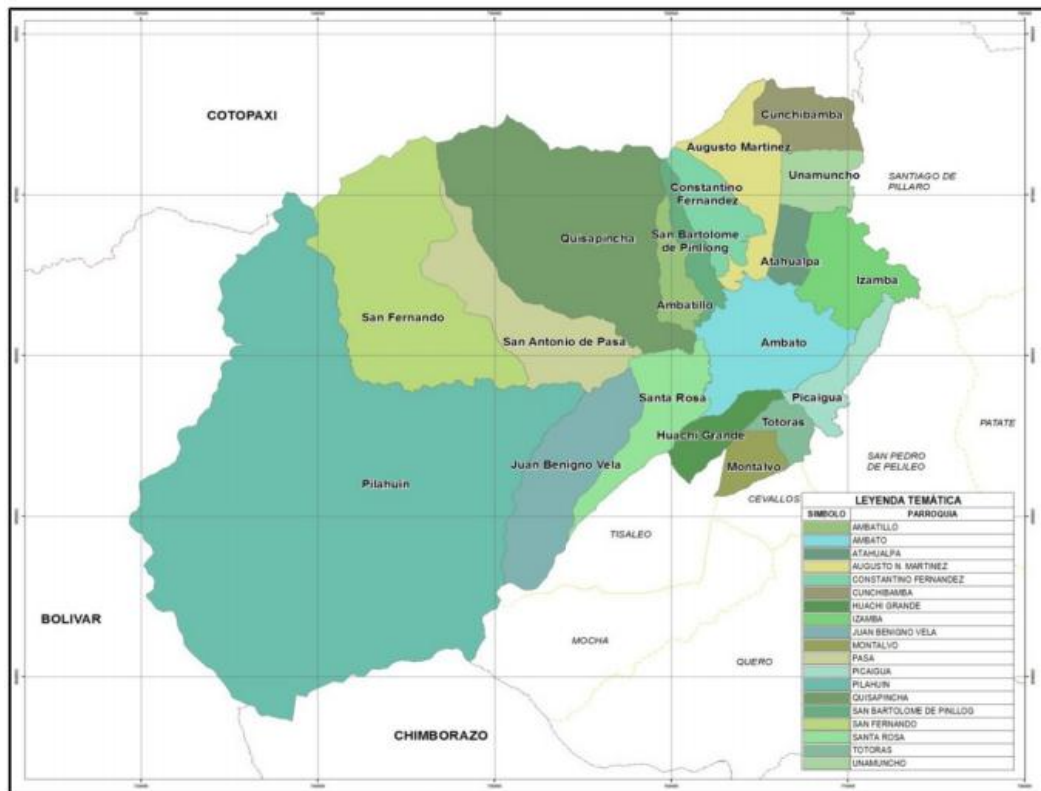
**Tabla 2:** *División política-administrativa cantonal*

<b>PARROQUIAS</b>	<b>SUPERFICIE (ha.)</b>
Ambatillo	1.265
Atahualpa	934
Augusto N. Martínez	3.129
Constantino Fernández	2.023
Cunchibamba	1.880
Huachi Grande	1.412
Izamba	2.948
Juan Benigno Vela	4.819
Montalvo	1.045
Pasa	4.893
Picaihua	1.524
Pilahuin	42.162
Quisapincha	12.150
San Bartolomé de Pinllo	1.088
San Fernando	10.340
Santa Rosa	3.005
Totoras	841
Unamuncho	1.525

**Fuente:** Dirección de Movilidad, Tránsito y Transporte

**Elaborado por:** Autoría propia

**Figura 2:** División Político-Administrativa cantonal



**Fuente:** Gobierno Autónomo Descentralizado - Municipalidad de Ambato

### 2.3.2. Transporte Terrestre.

Según el artículo 46 de la (*Asamblea Nacional Constituyente, 2012*), define al transporte terrestre como lo siguiente:

El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional.

El transporte terrestre de personas o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas.

Es, de todas las operaciones que efectúa el ser humano, una de las más necesarias y la más multiforme a la vez. No hay uno sólo de nuestros actos, que no implique en su elaboración, en su realización, el desplazamiento de personas, de cosas, de pensamiento. (Delgado, 1960, pág. 3)

Según las definiciones anteriores la autora llega a la conclusión de que: el transporte terrestre es el traslado de bienes o personas de forma libre y segura para cumplir las de necesidades de los mismos.

### ***2.3.2.1. Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.***

El Reglamento de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial nos indica que:

De las condiciones de Transporte Terrestre:

**Según el art. 40.-** El transporte terrestre de personas y bienes es un servicio esencial que responde a las siguientes condiciones de:

- **Responsabilidad:** el encargado es el Estado, el mismo que genera regulaciones, políticas y más controles necesarios para el respectivo cumplimiento de los usuarios y operadores de transporte terrestre.
- **Universalidad:** El estado garantiza el acceso al servicio de transporte terrestre, sin ninguna distinción.
- **Accesibilidad:** derechos que tiene cada uno de los ciudadanos a movilizarse, a su vez sus bienes.
- **Comodidad:** Es la parte del nivel de servicio que las distintas operadoras de transporte terrestre de pasajeros y bienes deben cumplir, de acuerdo a las normas, reglamentos técnicos y homologaciones establecidas por la Agencia Nacional de Tránsito

### **2.3.3. Transporte Comercial.**

Según el artículo 57 (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial), define al transporte comercial como:

“Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo.”

### **2.3.3.1. Clasificación del transporte Comercial.**

Del Reglamento de la ley de Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial en el artículo 62.- El servicio de transporte terrestre comercial de pasajeros y/o bienes (mercancías), puede ser de los siguientes tipos:

1. **Transporte Escolar e Institucional:** Consiste en el traslado de estudiantes desde sus domicilios hasta la institución educativa y viceversa; y en las mismas condiciones al personal de una institución o empresa pública o privada. Cumplen las disposiciones de la Agencia Nacional de Tránsito. Como parte de las normas de prevención y seguridad para el traslado de niños, niñas y adolescentes, los vehículos de transporte escolar estarán sujetos a la respectiva normativa.
2. **Taxi:** Consiste en el traslado de terceras personas a cambio de una contraprestación económica desde un lugar a otro dentro del ámbito intracantonal autorizado para su operación, y excepcionalmente fuera de ese ámbito cuando sea requerido por el pasajero.

Se divide en dos subtipos:

**Convencionales:** Consiste en el traslado de terceras personas mediante la petición del servicio de manera directa en las vías urbanas, en puntos específicos definidos dentro del mobiliario urbano (paradero de taxi), o mediante la petición a un centro de llamadas.

**Ejecutivos:** Consiste en el traslado de terceras personas mediante la petición del servicio, exclusivamente, a través de un centro de llamadas, siendo el recorrido autorizado el solicitado por el cliente.

3. **Servicio alternativo-excepcional:** Consiste en el traslado de terceras personas desde un lugar a otro en lugares donde sea segura y posible su prestación, sin afectar el transporte público o comercial. Los sectores urbano-marginales y rurales donde podrá operar esta clase de servicio serán definidos por los Municipios respectivos.
4. **Carga liviana:** Consiste en el traslado de bienes en vehículos de hasta 3.5 toneladas de capacidad de carga, desde un lugar a otro de acuerdo a una contraprestación económica. Deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten.

5. **Transporte mixto:** Consiste en el transporte de terceras personas y sus bienes en vehículos de hasta 1.2 toneladas de capacidad de carga, desde un lugar a otro, de acuerdo a una contraprestación económica, permitiendo el traslado en el mismo vehículo de hasta 5 personas (sin incluir el conductor) que sean responsables de estos bienes, sin que esto obligue al pago de valores extras por concepto de traslado de esas personas, y sin que se pueda transportar pasajeros en el cajón de la unidad (balde de la camioneta). Deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten.
6. **Carga Pesada:** Consiste en el transporte de carga de más de 3.5 toneladas, en vehículos certificados para la capacidad de carga que se traslade, y de acuerdo a una contraprestación económica del servicio.
7. **Turismo:** Consiste en el traslado de personas que se movilizan dentro del territorio ecuatoriano con motivos exclusivamente turísticos y se registrará por su propio Reglamento.

Se concluye que el transporte comercial se lo realiza a cambio de un pago por personas que requieren el mismo, sin tomar en cuenta el transporte público masivo o colectivo, también existen varios tipos de transporte comercial que están disponibles para la población, acorde a la necesidad de los mismo.

#### **2.3.4. Normativa legal.**

##### ***2.3.4.1. Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.***

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial nos indica que:

**Art. 30.5.-** Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;

##### ***2.3.4.2. Reglamento de Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.***

Según el Reglamento de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial nos indica que:

## **De Los Pasajeros Y Pasajeras Del Transporte Comercial**

**Art. 294.-** Los pasajeros y las pasajeras del transporte comercial tienen las siguientes obligaciones:

**Art. 295.-** En todo momento, los pasajeros y pasajeras de los servicios de taxis tienen el derecho a exigir el cobro justo y exacto, tal como lo señala el taxímetro de la unidad, el cual debe estar visible, en pleno y correcto funcionamiento durante el día y noche, y que cumpla con todas las normas y disposiciones de la Ley y este Reglamento. A solicitud del pasajero o pasajera, el conductor del taxi estará obligado a entregar un recibo por el servicio prestado.

## **De Los Pasajeros Del Transporte Escolar**

**Art. 296.-** Las personas del transporte escolar tienen derecho a ser transportados de forma que se garantice su seguridad, para lo cual se deberán seguir las normas de contar con el transporte adecuado, la prudencia al momento de circular, contar con una persona responsable al volante, llevar la cantidad de pasajeros acorde a la unidad de transporte, cumplir con el servicio de puerta a puerta englobado una buena calidad de servicio; además de otras previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre.

## **2.4. MARCO CONCEPTUAL**

### **2.4.1. Terminología.**

- **Automóvil.** - Vehículo liviano destinado al transporte reducido de un número de personas
- **Avenida.** - Vía pública urbana, generalmente dividida por islas de seguridad y compuesta de dos o más calzadas, en las que existen uno o más carriles de circulación.
- **Automóvil comercial.** - Es el que se dedica a la actividad comercial y que por el servicio que presta recibe un pago; este transporte puede ser de pasajeros y/o carga
- **Calle.** - Vía pública ubicada en los centros poblacionales conformada de aceras y calzada, destinada al tránsito peatonal y/o vehicular.
- **Camioneta.** - Vehículo a motor construido para el transporte de carga, con capacidad de hasta 3.500 Kg.

- **Capacidad.** - Es el número máximo de vehículos que pueden pasar por un determinado espacio de una vía durante un periodo de tiempo bajo las condiciones reales predominantes de vía y tráfico
- **Carretera.** - Vía pública destinada al tránsito vehicular y peatonal, ubicada fuera de los centros poblacionales
- **Circulación.** - Movimiento del tránsito por vías urbanas y rurales.
- **Conductor.** - Es la persona legalmente facultada para conducir un vehículo automotor, y quien guía, dirige o maniobra un vehículo remolcado.
- **Conductor Profesional.** - Conductor legalmente autorizado para conducir vehículos, generalmente de servicio público o comercial, por lo que tiene derecho a percibir una retribución económica.
- **Conductor No Profesional.** - Conductor legalmente autorizado para conducir vehículos a motor de hasta 3.500 Kg. de peso y 2.55 metros de ancho, por cuya actividad no puede percibir retribución económica alguna, ni está autorizado para conducir vehículos de servicio público o comercial.
- **Demanda de Transporte.** - Factor que se genera por la necesidad de transporte de determinada cantidad de personas en cierto espacio y tiempo.
- **Furgoneta.** - Vehículo ligero diseñado para el transporte de pasajeros y mercancías, compuesto por una superestructura integral entre el chasis y la carrocería. Puede tener una capacidad de pasajeros entre 10 y 18 asientos incluido el conductor.
- **Modo de Transporte.** - Tipo específico de vehículo y servicio mediante el cual se realiza la acción del desplazamiento de personas o cosas de un lugar a otro.
- **Nivel de Servicio.** - Grado en que son satisfechas las necesidades de transportación de la población.
- **Operación.** - Es un proceso, esto es, conjunto de acciones coordinadas encaminadas al buen funcionamiento del servicio de transporte público, a través de la integración de sus componentes operativos: hombres, autobuses y métodos, complementándose para lograr el objetivo común, que es el transporte de usuarios.
- **Parque Vehicular.** - Es el conjunto de unidades destinadas a prestar el servicio público o privado de transporte.



- **Pasajero.** - Es la persona que utiliza un medio de transporte para moverse de un lugar a otro, sin ser el conductor
- **Peatón.** - Es la persona que transita a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con discapacidad que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros.
- **Ruta.** - Recorrido legalmente autorizado a la transportación pública, considerado entre origen y destino
- **Seguridad Vial.** - Reducción del riesgo de accidentes de tránsito y la morbimortalidad en las vías, lograda a través de enfoques multidisciplinarios que abarcan ingeniería de tránsito; diseño de los vehículos; gestión del tránsito; educación, formación y capacitación de los usuarios de las vías; y la investigación del accidente
- **Sistema de transporte.** - Organización de elementos reales y conceptuales que tiene como propósito común el cambio de posición en el espacio de personas y bienes materiales.
- **Tarifa.** - Precio que para el transporte de pasajeros y carga fijan las autoridades de tránsito y transporte terrestres.
- **Taxi.** - Automóvil de color amarillo destinado al transporte comercial de personas.
- **Taxi Ejecutivo.** - Automóvil tipo sedán de color amarillo destinado al transporte comercial de personas, cuya prestación se la realiza a través de llamada telefónica a una central.
- **Tránsito.** - Movimiento ordenado de personas, animales y vehículos por las diferentes vías terrestres públicas o privadas, sujeto a leyes y reglamentos sobre la materia.
- **Transporte.** - Traslado de personas, animales y mercancías de un lugar a otro. Por su alcance: urbano, suburbano, foráneo, regional, nacional e internacional. Por su utilización: colectivo o individual. Por su elemento: carga o pasajeros.
- **Usuario.** - Persona física o moral que hace uso del servicio público de transporte de pasajeros o de carga, en cualquiera de sus modalidades del equipamiento auxiliar de éstos y de las vialidades.
- **Vehículo.** - Es la tecnología propia de cada sistema de transporte a través de la cual se ejecuta la acción de trasladarse de un sitio a otro.

- **Vehículo De Transporte Escolar E Institucional.** - Vehículo automotor legalmente autorizado para el transporte de estudiantes y de personas de entidades públicas o privadas.
- **Vía.** - Es un medio físico donde se realiza la acción de transportarse con características geométricas y físicas en función del tránsito.
- **Vialidad.** - Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos.
- **Zona Rural.** - Áreas ubicadas fuera del perímetro urbano.

## **2.5. IDEA A DEFENDER**

- En la zona rural del cantón Ambato existe demanda de servicio de transporte comercial en la modalidad de transporte escolar e institucional que requiere ser atendida.

## **CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO**

### **3.1. ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN**

La modalidad de investigación del presente proyecto esta direccionado cuantitativamente, ya que se van a medir las variables tanto independiente como dependiente que son la oferta y la demanda, estableciendo la influencia que tiene el transporte en la movilidad de la población en la zona rural del cantón Ambato. Para ello se utiliza instrumentos y técnicas adecuadas para la respectiva recolección de datos y obtener de la misma la tabulación y análisis correspondiente.

### **3.2. NIVEL DE INVESTIGACIÓN**

#### **3.2.1. Investigación Descriptiva.**

Esta investigación ayuda a que se midan y se describan situaciones o eventos, en ésta puntualizaremos las cualidades importantes tanto de grupos, personas o cualquier fenómeno que suceda dentro del mismo. Mientras se obtienen datos para tabular, posteriormente se buscan a su vez opiniones y varios puntos de vista en la situación actual.

#### **3.2.2. Investigación Exploratoria.**

Esta investigación se realizará en el lugar de estudio determinado que es la zona rural, ya que podremos obtener conocimientos nuevos en lo que concierne a realidad social, y a su vez estudiando dicha situación, identificaremos los problemas y necesidades.

#### **3.2.3. Investigación Documental.**

Esta investigación tiene como objetivo analizar las variables, usando la documentación que ya existe, de forma directa o indirecta.

### **3.3. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN**

La presente Investigación es de tipo NO EXPERIMENTAL, ya que se realiza sin manipular las variables. Más bien se basa en la observación de fenómenos tal y como se dan en su contexto natural para analizarlos con posterioridad.

### **3.4. TIPO DE ESTUDIO**

Esta investigación es de tipo transversal, ya que se realizará en un período de tiempo, en el cual se analizará la necesidad de la población en base al servicio tanto del transporte comercial como del transporte ilegal que circulan en varios sectores de la zona rural de la ciudad de Ambato.

### 3.5. POBLACIÓN Y MUESTRA

#### 3.5.1. Población.

En la ciudad de Ambato según el censo 2010 se tiene 329.856 habitantes, donde el crecimiento poblacional del cantón es de 1,54%, siendo el 50,1% de la zona urbana y el 49,9% de la zona rural.

Para la presente investigación se toma en cuenta la población económicamente activa (PEA) que va desde los 5 años hasta los 70 años de la zona rural siendo 98.758 habitantes según el censo 2010. Para calcular la población económicamente activa del año 2018 se realizará la respectiva proyección basándose en la tasa de crecimiento poblacional mediante la siguiente fórmula:

$$PEA_{2018} = PEA_{2010}(1 + TC)^8$$

Donde:

$PEA_{2010}$  = Población Económicamente Activa 2010

$PEA_{2018}$  = Población Económicamente Activa 2018

$TC$  = Tasa se crecimiento poblacional

**Tabla 3:** Población de la zona rural del Cantón Ambato

<b>Población Económicamente Activa 2010 (PEA)</b>	<b>Tasa de crecimiento</b>	<b>Población Económicamente Activa 2018 (PEA)</b>
98.758 habitantes	1,54%	111.601 habitantes

**Fuente:** Instituto Nacional de Estadísticas y Censos

**Elaborado por:** Autoría propia

La población económicamente activa obtenida para el año 2018 es de 111.601 habitantes, los cuales dividimos para cada parroquia de la zona rural, las parroquias son los estratos ya que ésta división ayuda a una investigación más acertada obteniendo una mejor división de las mismas.

**Tabla 4:** División de la población rural del cantón Ambato

<b>PARROQUIAS</b>	<b>HABITANTES</b>	<b>PORCENTAJE %</b>
Ambatillo	3.867	3,46
Atahualpa	7.568	6,78
Augusto N. Martínez	6.041	5,41
Constantino Fernández	1.869	1,67
Cunchibamba	3.300	2,96
Huachi Grande	7.828	7,01
Izamba	10.741	9,62
Juan Benigno Vela	5.499	4,93
Montalvo	2.885	2,59
Pasa	4.793	4,29
Picaihua	6.109	5,47
Pilahuin	8.945	8,01
Quisapincha	9.589	8,59
San Bartolomé de Pinllo	6.707	6,01
San Fernando	1.837	1,65
Santa Rosa	15.490	13,88
Totoras	5.087	4,56
Unamuncho	3.446	3,09
<b>TOTAL</b>	<b>111.601</b>	<b>100,00</b>

**Fuente:** Instituto Nacional de Estadísticas y Censos

**Elaborado por:** Autoría propia

### 3.5.2. Muestra.

La muestra se la obtendrá mediante la ayuda de la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Nz^2pq}{e^2(N - 1) + (z^2pq)}$$

Dónde:

**n**= tamaño de la muestra

**N**= tamaño de la población

**p**= porcentaje de veces que se supone que ocurre 0,5

**q**= porcentaje de veces de la no ocurrencia del fenómeno 0,5

**z**= nivel de confianza 1,96

$$n = \frac{111601 * 1,96^2 * 0,5 * 0,5}{0,05^2(111601 - 1) + (1,96^2 * 0,5 * ,05)}$$

$$n = 382.84$$

$$n \approx 383 \text{ habitantes}$$

### 3.5.2.1. Distribución de la muestra.

De la muestra obtenida que es 383 habitantes, se divide por parroquia para realizar las encuestas a la población correspondiente.

**Tabla 5:** Distribución de la muestra

PARROQUIAS	HABITANTES	PORCENTAJE %
Ambatillo	13	3,46
Atahualpa	26	6,78
Augusto N. Martínez	21	5,41
Constantino Fernández	6	1,67
Cunchibamba	11	2,96
Huachi Grande	27	7,01
Izamba	37	9,62
Juan Benigno Vela	19	4,93
Montalvo	10	2,59
Pasa	16	4,29
Picaihua	21	5,47
Pilahuin	31	8,01
Quisapincha	33	8,59
San Bartolomé de Pinillo	23	6,01
San Fernando	6	1,65
Santa Rosa	53	13,88
Totoras	18	4,56
Unamuncho	12	3,09
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100,00</b>

**Fuente:** Muestra estadística

**Elaborado por:** Autoría propia

A su vez la entrevista se realizará a 2 funcionarios públicos de la Dirección de Transporte, Tránsito y Movilidad del cantón Ambato

### **3.6. MÉTODOS, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN**

#### **3.6.1. Métodos.**

##### ***3.6.1.1. Inductivo – Deductivo.***

En la presente investigación se utilizó este método ya que se empezó de lo particular a lo general. Permittiéndonos evidenciar en la sección del marco teórico y los objetivos, de esta manera se llegó a la conclusión de que las parroquias rurales del cantón Ambato, tienen la necesidad de transportarse a sectores aledaños, los mismos que son muy extensos y pueden llegar hasta límites de otros cantones; el servicio de bus público esta abastecido con 5 líneas intracantonal rural llegando hasta los barrios más centrales, de lo cual se deduce que la población de la zona rural debe desplazarse considerablemente para llegar al servicio.

##### ***3.6.1.2. Método analítico – sintético.***

Este método se lo utilizó ya que mediante la información obtenida se pudo descomponer en distintas partes la presente investigación, lo cual permite conocer, analizar, distinguir y explicar las respectivas características de cada una de las interrogantes planteadas. Se lo puede evidenciar en los objetivos y los resultados de la investigación.

#### **3.6.2. Técnicas.**

Las técnicas que se emplearán en esta investigación son las siguientes:

##### ***3.6.2.1 Entrevista.***

La entrevista es un método para obtener información durante una reunión privada; en la que la investigadora se dirige al entrevistado y realiza preguntas referentes a la investigación y donde la persona entrevistada ofrece algún tipo de información o datos.

##### ***3.6.2.2 Encuesta.***

La encuesta es una técnica de investigación que consiste en una interrogación verbal o escrita que se les realiza a las personas con el fin de obtener información necesaria para la investigación

##### ***3.6.2.3. Observación.***

Esta técnica se aplicó para conocer la situación actual del servicio del transporte comercial.

### **3.6.3. Instrumentos.**

Los instrumentos que se utilizará para la presente investigación serán:

- a. Para la encuesta es el cuestionario que está dirigido para los habitantes de las parroquias rurales del cantón Ambato, los mismos que serán de corte cerrado, dicotómicos y de selección múltiple.
- b. Para la entrevista estará dirigida a las autoridades del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Ambato específicamente de la Dirección de Transporte, Tránsito y Movilidad, constará de cinco preguntas, las mismas que serán abiertas.

## **3.7. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS**

### **3.7.1. Procesamiento de datos.**

Para la realización del levantamiento de información se utilizaron las respectivas técnicas de investigación mencionadas entre las más importantes: la entrevista que se realizó a funcionarios públicos, la encuesta que se realizó a la población correspondiente y la observación que se realizó por la autora.

El respectivo procesamiento de datos se refiere a la tabulación, elaboración de gráficos y tablas de la información obtenida mediante la herramienta del programa Microsoft Excel para llegar a la determinación total en base a las encuestas realizada en las parroquias de la zona rural y así llegar de manera general al total del cantón.

### **3.7.2. Análisis e Interpretación de Resultados.**

#### **3.7.2.1. Encuesta.**

Este instrumento es dirigido a la población de la zona rural del cantón Ambato, se realizó la recolección de información en dos semanas incluyendo días de feria en cada parroquia, de lunes a domingo, dividiendo así para las 18 parroquias del cantón Ambato.

#### **a) Análisis general de la zona rural del cantón Ambato**

Con respecto a la información que se obtuvo se procede a realizar un análisis general de cada ítem de la encuesta, dando a conocer la situación real y actual de la zona rural del cantón Ambato.



**Tabla 6:** Tabulación general de la zona rural del cantón Ambato

PARROQUIAS	1. ¿Por qué motivo viaja usted?							2. ¿Qué medio de movilización utiliza usted?						3. ¿Qué ocupación tiene usted?											4. ¿Con que frecuencia viaja usted?				5. ¿Qué medio de transporte considera usted necesario en su parroquia?				6. ¿Tiene usted dificultad para llegar a su lugar de destino?		7. ¿Qué nivel de servicio prestan las unidades de transporte en su parroquia?							
	Casa	Compras	Estudios	Salud	Trabajo	Ocio, diversión	Trámites Personales	A pie	Bicicleta	Bus	Motocicleta	Taxi	Vehículo Propio	Agricultor	Ama de casa	Artesano	Comerciante	Costurera	Docente	Empleada Doméstica	Empleado Privado	Empleado Público	Estilista	Estudiante	Ganadero	Médico	Negocio Propio	Niñera	Panadero	Diario	Semanal	Mensual	Esporádica	Bus	Camioneta Simple	Furgoneta	Taxi	Si	No	Bueno	Regular	Malo
Ambatillo	0	4	4	1	4	0	0	0	0	8	0	5	0	0	2	0	0	0	0	2	1	0	4	0	0	3	1	0	7	4	1	1	10	1	2	0	1	12	0	10	3	
Atahualpa	0	5	16	2	3	0	0	0	1	21	0	1	3	1	2	0	2	0	0	1	1	0	16	0	0	3	0	0	17	5	4	0	23	0	1	2	6	20	7	19	0	
Augusto N. Martínez	1	4	11	1	4	0	0	0	0	19	0	0	2	4	1	0	1	0	0	0	0	0	12	0	0	3	0	0	12	5	3	1	19	2	0	0	3	18	4	17	0	
Constantino Fernández	0	2	4	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	4	1	0	1	5	0	1	0	2	4	1	5	0	
Cunchibamba	0	1	2	1	7	0	0	1	0	4	0	0	6	4	2	0	0	0	0	2	0	0	1	2	0	0	0	0	5	3	2	1	11	0	0	0	0	11	0	11	0	
Huachi Grande	2	2	9	2	11	1	0	1	0	22	2	1	1	0	2	0	0	5	0	0	6	1	1	10	0	0	2	0	0	20	5	2	0	27	0	0	0	0	27	11	14	2
Izamba	1	6	15	3	12	0	0	3	1	27	3	0	3	2	3	0	0	0	0	11	2	0	14	0	0	4	0	1	27	6	1	3	37	0	0	0	0	37	26	11	0	
Juan Benigno Vela	2	1	15	1	0	0	0	9	1	2	0	5	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0	16	1	0	0	0	0	17	1	1	0	3	1	6	9	17	2	2	14	3	
Montalvo	1	4	4	1	0	0	0	0	0	9	1	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	6	4	0	0	6	0	4	0	0	10	6	3	1	
Pasa	2	2	3	0	7	1	1	0	0	10	0	0	6	5	1	0	0	0	0	1	4	0	5	0	0	0	0	0	8	2	2	4	16	0	0	0	0	16	5	11	0	
Picaihua	1	4	7	2	7	0	0	0	0	19	0	1	1	0	3	0	0	0	0	1	2	2	0	7	0	1	5	0	0	13	5	2	1	17	0	4	0	2	19	10	10	1

<b>Pilahuin</b>	2	3	20	2	4	0	0	10	0	21	0	0	0	1	4	0	0	0	0	2	1	0	21	1	0	1	0	0	22	2	4	3	27	2	0	2	1	30	22	9	0	
<b>Quisapincha</b>	1	1	12	0	19	0	0	0	0	11	0	13	9	6	1	0	0	0	0	9	0	0	12	2	0	3	0	0	25	7	1	0	5	5	21	2	25	8	9	21	3	
<b>San Bartolomé de Pinlo</b>	1	10	3	1	6	1	1	1	0	21	0	1	0	1	2	1	1	0	1	0	2	4	1	3	0	0	7	0	0	10	7	2	4	20	1	0	0	4	19	13	10	0
<b>San Fernando</b>	0	3	1	0	0	0	2	1	0	4	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	3	1	0	2	6	0	0	0	0	6	3	3	0	
<b>Santa Rosa</b>	2	10	19	3	19	0	0	12	0	28	3	2	8	4	9	0	3	0	0	2	14	0	20	0	0	1	0	0	37	12	1	3	47	1	0	5	0	53	22	19	12	
<b>Totoras</b>	1	5	3	0	2	7	0	0	2	15	0	0	1	0	2	0	0	0	0	3	0	1	10	0	0	2	0	0	7	7	2	2	16	0	2	0	0	18	9	9	0	
<b>Unamuncho</b>	0	1	4	0	7	0	0	2	0	3	0	0	7	5	1	0	0	0	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	6	3	3	0	11	1	0	0	2	10	2	10	0	
<b>TOTAL</b>	17	68	152	20	112	10	4	40	5	250	9	29	50	37	41	1	7	5	1	1	44	30	3	165	8	1	37	1	1	246	80	31	26	306	14	43	20	63	320	152	206	25
	<b>383</b>							<b>383</b>							<b>383</b>										<b>383</b>				<b>383</b>			<b>383</b>										

**Fuente:** Investigación de campo en la zona rural

**Elaborado por:** Autoría propia

## 1. ¿Por qué motivo viaja usted?

**Tabla 7:** *Motivo de viaje*

<b>MOTIVO DE VIAJE</b>	<b>POBLACIÓN ENCUESTADA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
Casa	17	4,44%
Compras	66	17,23%
Estudios	152	39,69%
Salud	20	5,22%
Trabajo	114	29,77%
Ocio, diversión	10	2,61%
Otros (Trámites personales)	4	1,04%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100,00%</b>

**Fuente:** Investigación de campo en la zona rural

**Elaborado por:** Autoría propia

Del total de la población que se encuestó que son 383 personas, dieron a conocer que se realizan más viajes por estudios representando así el 39,69% siendo así el porcentaje más alto; el 29,77% se traslada por trabajo; el 17,23% por ir de compras; el 5,22% por salud; el 4,44% por dirigirse a la casa; el 2,61% por ocio o diversión y finalmente el 1,04% por algún trámite personal que realizan.

Con las tabulaciones respectivas se puede evidenciar que en la zona rural del cantón Ambato la población se traslada en su mayoría por motivo de estudios, ya que los lugares atractores en esta zona son las unidades del milenio, seguido del trabajo que es otro de los factores por la que la población se moviliza, por ello se considera necesario que existan medios de transporte aptos y acordes a las actividades que realiza la población.

## 2. ¿Qué medio de movilización utiliza usted?

**Tabla 8:** Medio de movilización de la población

<b>MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZADO</b>	<b>POBLACIÓN ENCUESTADA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>A pie</b>	40	10,44%
<b>Bicicleta</b>	5	1,31%
<b>Bus</b>	250	65,27%
<b>Motocicleta</b>	9	2,35%
<b>Taxi</b>	29	7,57%
<b>Vehículo Propio</b>	50	13,05%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100,00%</b>

**Fuente:** Investigación de campo en la zona rural

**Elaborado por:** Autoría propia

De las 383 personas encuestadas, el 65,27% mencionaron que se movilizan por medio de bus, siendo éste el porcentaje más alto; el 13,05% en vehículo propio; el 10,44% a pie; el 7,57% en taxi; el 2,35% en motocicleta y finalmente el 1,31% en bicicleta.

Con la información obtenida se puede evidenciar claramente que la mayoría de la población de la zona rural del cantón Ambato se moviliza en bus ya que es el medio más accesible a cada una de las parroquias, contando la mayoría de las mismas con transporte intracantonal urbano y rural a la vez, seguido del medio de movilización que es el vehículo propio, ya que la población lo utiliza para el traslado de cosas personales o por dirigirse a algún lugar específico.

### 3. ¿Qué ocupación tiene usted?

**Tabla 9:** Ocupación de la población

<b>OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN</b>	<b>POBLACIÓN ENCUESTADA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
Agricultor	36	9,40%
Ama de casa	41	10,70%
Artesano	1	0,26%
Comerciante	7	1,83%
Costurera	5	1,31%
Docente	1	0,26%
Empleada Doméstica	1	0,26%
Empleado Privado	44	11,49%
Empleado Público	30	7,83%
Estilista	3	0,78%
Estudiante	165	43,08%
Ganadero	8	2,09%
Médico	1	0,26%
Negocio Propio	38	9,92%
Niñera	1	0,26%
Panadero	1	0,26%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100,00%</b>

**Fuente:** Investigación de campo en la zona rural

**Elaborado por:** Autoría propia

De la población encuestada, el 43,08% son estudiantes que representa el porcentaje más alto; el 11,49% es empleado privado; el 10,70% es ama de casa; el 9,92% se ocupa en su negocio propio; el 9,40% es agricultor; el 7,83% es empleado público; 2,09% se dedica a la ganadería; el 1,83% es comerciante; el 1,31% es costurera; el 0,78% es estilista y el 0,26% que representan otras ocupaciones como artesano, docente, empleada doméstica, médico, niñera y panadero.

En la zona rural del cantón Ambato de la información obtenida se puede evidenciar claramente que la mayoría de la población son jóvenes que están cursando diferentes años de educación como nivel básico, medio, bachillerato y universitario, por otra parte están los empleados privados los cuales prestan atención dentro de las parroquias, al igual que las amas de casa que solo se movilizan en su parroquia, existiendo cantidades de personas parecidas entre agricultores, negocios propios y empleados públicos, y

contando con otras actividades que como comerciantes, ganaderos, costureras, estilistas, médicos, niñeras y panaderos.

#### 4. ¿Con que frecuencia viaja usted?

**Tabla 10:** *Frecuencia de viaje*

<b>FRECUENCIA DE VIAJE</b>	<b>POBLACIÓN ENCUESTADA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
Diario	246	64,23%
Semanal (1 o 2 veces a la semana)	80	20,89%
Mensual (1 o 2 veces al mes)	31	8,09%
Esporádica (De vez en cuando)	26	6,79%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100,00%</b>

**Fuente:** Investigación de campo en la zona rural

**Elaborado por:** Autoría propia

De las 383 personas encuestadas, 64,23% del total mencionaron que viajan a diario; el 20,89% de manera semanal; el 8,09% de forma mensual y finalmente el 6,79% esporádicamente.

Se puede evidenciar claramente que la mayoría de la población viaja diariamente en la zona rural del cantón Ambato a sus diferentes destinos, de manera semanal se lo puede hacer referencia con las amas de casa, ya que más salen por motivos de compras, mensual y esporádicamente se lo hace referencia con la salud y trámites personales que realiza la población en estudio.

## 5. ¿Qué medio de transporte considera usted necesario en su parroquia

**Tabla 11:** Medio de transporte considerado necesario

<b>MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERADO NECESARIO</b>	<b>POBLACIÓN ENCUESTADA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
Bus	306	79,90%
Camioneta Simple	14	3,66%
Furgoneta (escolar e institucional)	43	11,23%
Taxi	20	5,22%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100,00%</b>

**Fuente:** Investigación de campo en la zona rural

**Elaborado por:** Autoría propia

De las 383 personas encuestadas, el 79,90% consideran necesario el bus; el 11,23% furgoneta; el 5,22% taxi y finalmente el 3,66% camioneta simple.

Se puede evidenciar que la población de la zona rural del cantón Ambato requiere el medio de transporte que es el bus intracantonal rural, tomando en cuenta que en la mayoría de parroquias se tiene acceso por medio de este vehículo, seguido del taxi en el cual la mayoría de estudiantes y otras personas se trasladan por la rapidez; mientras que a la furgoneta que es netamente escolar e institucional y al vehículo camioneta simple, la población no lo considera tan necesario.

**6. ¿Tiene usted dificultad para llegar a su lugar de destino?**

**Tabla 12:** *Dificultad para trasladarse*

<b>DIFICULTAD PARA TRASLADARSE</b>	<b>POBLACIÓN ENCUESTADA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
Si	63	16,45%
No	320	83,55%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100,00%</b>

**Fuente:** Investigación de campo en la zona rural

**Elaborado por:** Autoría propia

De la población encuestada que son 383 personas, el 83,55% mencionó que no tiene ninguna dificultad para llegar a su lugar de destino y el 16,45% dijo que si tiene alguna dificultad para llegar.

De los resultados obtenidos, se concluye que la mayoría de la población no tiene ninguna dificultad para acceder a cualquier lugar de los sectores aledaños, mientras que la población restante menciona que si tiene dificultades de acceso, por lo que es necesario atender a la necesidad de esa parte de la población que lo requiere.



## 7. ¿Qué nivel de servicio prestan las unidades de transporte en su parroquia?

**Tabla 13:** Nivel de servicio de las unidades de transporte

<b>NIVEL DE SERVICIO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE</b>	<b>POBLACIÓN ENCUESTADA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
Bueno	152	39,69%
Regular	206	53,79%
Malo	25	6,53%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100,00%</b>

**Fuente:** Investigación de campo en la zona rural

**Elaborado por:** Autoría propia

De la población encuestada, el 53,79% considera un nivel de servicio regular; el 39,69% bueno y el 6,53% malo.

Se llega a la conclusión de que el servicio de transporte prestado en la zona rural es regular, tomando en cuenta que más del 40% se refiere al servicio de transporte intracantonal rural y urbano, y el restante al servicio de transporte informal que existe en algunas parroquias, el servicio es bueno para el 39,69% ya que algunos encuestados mencionaron que cuentan con vehículos propios o que se trasladan por otro medio y el porcentaje restante de los encuestados consideran un servicio malo ya sea por frecuencias o por atención al usuario.

**b) Análisis parroquial de la zona rural del cantón Ambato**

**Tabla 14:** *Análisis parroquial de la zona rural del cantón Ambato*

<b>1. ¿POR QUÉ MOTIVO VIAJA USTED?</b>	
<b>PARROQUIAS</b>	<b>INTERPRETACIÓN DE DATOS</b>
<b>Ambatillo</b>	De las 13 personas encuestadas, se obtuvo que el 46,15% se traslada por motivo de trabajo; el 30,77% por estudios a las unidades educativas, colegios y universidades; el 15,38% por ir de compras; el 7,69% por cuestiones de salud.
<b>Atahualpa</b>	De las 26 personas encuestadas, se obtuvo que el 61,54% se traslada por motivo de estudios a las unidades educativas, colegios y universidades; el 19,23% por ir de compras; el 11,65% por dirigirse al trabajo y el 7,69% por motivos de salud.
<b>Augusto N. Martínez</b>	De las 21 personas encuestadas, se obtuvo que el 52,38% se traslada por motivo de estudios a las diferentes colegios y universidades; el 19,05% por ir de compras y por motivo de trabajo; el 4,76% por dirigirse a casa y por motivos de salud.
<b>Constantino Fernández</b>	De las 6 personas encuestadas, se obtuvo que el 66,67% se traslada por motivo de estudios a las diferentes colegios y universidades; el 33,33% por ir de compras.
<b>Cunchibamba</b>	De las 11 personas encuestadas, se obtuvo que el 63,64% se traslada por motivo de trabajo a los diferentes sectores aledaños o al centro de la ciudad; el 18,18% por estudios; el 9,09% por motivos compras y motivos de salud.
<b>Huachi Grande</b>	De las 27 personas encuestadas, se obtuvo que el 40,74% se traslada por motivo de trabajo, tomando en cuenta

que esta parroquia es comercial; el 33,33% por estudios, en su mayoría por estudios universitarios; el 7,41% por motivos de salud, ir casa y de compras; finalmente el 3,70% por ocio o diversión.

**Izamba**

De las 37 personas encuestadas, se obtuvo que el 40,54% se traslada por motivo de estudios, tomando en cuenta que en esta parroquia existen unidades educativas; el 32,43% por trabajo; el 16,22% por motivos de compras; el 8,711% salud y el 2,70% por dirigirse hacia sus hogares.

**Juan Benigno Vela**

De las 19 personas encuestadas, se obtuvo que el 78,95% se traslada por motivo de estudios, tomando en cuenta que la unidad educativa del milenio está ubicada en la comunidad Chibuleo; el 10,53% por ir a casa; el 5,26% por motivos de salud e ir de compras.

**Montalvo**

De las 10 personas encuestadas, se obtuvo que el 40,00% se traslada por motivo de estudios, especialmente a las universidades; el 40,00% por compras; el 10,00% ir a su hogar y el 10,00% por motivos de salud ya que ahí se encuentra un centro de salud.

**Pasa**

De las 16 personas encuestadas, se obtuvo que el 43,75% se traslada por motivo de trabajo; el 18,75% por estudios; el 12,50% por ir de compras y dirigirse a su hogar y el 6,25% algún trámite personal y por ocio o diversión.

**Picaihua**

De las 21 personas encuestadas, se obtuvo que el 33,33% se traslada por motivo de estudios y a su vez por motivo de trabajo; el 19,05% por compras; el 9,52% por salud y el 4,76% por dirigirse a casa.

**Pilahuin**

De las 31 personas encuestadas, se obtuvo que el 64,52% se traslada por motivo de estudios, especialmente a las escuelas y colegios; el 12,90% por trabajo; el 9,68% por compras y el 6,45% por motivos de salud y de dirigirse hacia sus hogares.

**Quisapincha**

De las 33 personas encuestadas, se obtuvo que el 57,58% se traslada por motivo de trabajo; el 36,36% por

estudios; el 3,03% por dirigirse a sus hogares y por motivos de compras.

**San Bartolomé de Pinillo**

De las 23 personas encuestadas, se obtuvo que el 43,48% se traslada por motivo de compras; el 26,09% por trabajo; el 13,04% por estudios y el 4,35% por motivos de salud, ocio o diversión, por dirigirse a sus hogares y por algún trámite personal.

**San Fernando**

De las 6 personas encuestadas, se obtuvo que el 50,00% se traslada por motivo de compras; el 33,33% por trámites personales y el 16,67% por motivos de estudio.

**Santa Rosa**

De las 53 personas encuestadas, se obtuvo que el 35,85% se traslada por motivo de estudios, especialmente a las universidades y por motivo de trabajo; el 18,87% por compras; el 5,66% por salud y el 3,77% por dirigirse a sus hogares.

**Totoras**

De las 18 personas encuestadas, se obtuvo que el 38,89% se traslada por motivo de ocio o diversión; el 27,78% por compras; el 16,67% por estudios y el 11,11% por motivos de trabajo y el 5,56% por dirigirse a casa.

**Unamuncho**

De las 12 personas encuestadas, se obtuvo que el 58,33% se traslada por motivo de trabajo; el 33,33% por estudios; el 8,33% por realizar compras fuera de la parroquia.

---

**2. ¿QUÉ MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZA USTED?**

---

**PARROQUIAS**

**INTERPRETACIÓN DE DATOS**

**Ambatillo**

Las 13 personas encuestadas, se movilizan en bus, siendo así el porcentaje más alto que representa el 61,54%; el 38,46% se traslada en taxi y ninguna persona se moviliza a pie, en bicicleta, en motocicleta ni en vehículo propio.

**Atahualpa**

Las 26 personas encuestadas, la mayoría de población de la parroquia se moviliza por bus, siendo así el porcentaje más alto que representa el 80,77%; el 11,54% por vehículo propio y finalmente el 3,85% en bicicleta

y en taxi.

**Augusto N. Martínez**

Las 21 personas encuestadas en la parroquia Augusto Martínez, la mayoría de esta población se moviliza por bus, siendo así el porcentaje más alto que representa el 90,48%; y finalmente el 9,52% en vehículo propio, ya sea como dueño o acompañante.

**Constantino Fernández**

De las 6 personas encuestadas en la parroquia Constantino Fernández, el 100% de la población se traslada en bus ya que en horas pico y especialmente en días de asistencias a colegios existen las frecuencias más seguidas.

**Cunchibamba**

Las 11 personas encuestadas en la parroquia Cunchibamba, se puede observar que la mayoría de esta población se moviliza por vehículo propio, siendo así el porcentaje más alto que representa el 54,55%; el 36,36% por el bus y finalmente el 9,09% a pie.

**Huachi Grande**

Las 27 personas encuestadas en la parroquia Huachi Grande, la mayoría de esta población se moviliza por bus, siendo así el porcentaje más alto que representa el 81,48%; el 7,41% se traslada en motocicleta y finalmente el 3,70% en vehículo propio, taxi o a pie.

**Izamba**

Las 27 personas encuestadas en la parroquia Izamba mencionan que en su mayoría esta población se moviliza por bus, siendo así el porcentaje más alto que representa el 72,97%; el 8,11% se traslada a pie, en motocicleta y vehículo propio; finalmente el 2,70% en bicicleta.

**Juan Benigno Vela**

De las 19 personas encuestadas en la parroquia Juan Benigno Vela, la mayoría de esta población se moviliza a pie, siendo así el porcentaje más alto que representa el 47,37%; el 26,32% se traslada en taxi conocido como taxi amigo que es un servicio informal; el 10,53% en los buses que pasan en un promedio de 45 minutos o vehículos propios y finalmente el 5,26% en bicicleta.

**Montalvo**

Las 10 personas encuestadas en la parroquia Montalvo mencionan que en su mayoría esta población se moviliza

	<p>por bus, siendo así el porcentaje más alto que representa el 90,00%; el 10,10% se moviliza en motocicleta.</p>
<b>Pasa</b>	<p>Las 16 personas encuestadas en la parroquia Pasa mencionan que en su mayoría esta población se moviliza por bus, siendo así el porcentaje más alto que representa el 64,50%; y finalmente el 37,50% se moviliza en vehículo propio.</p>
<b>Picaihua</b>	<p>Las 21 personas encuestadas en la parroquia Picaihua mencionan que en su mayoría esta población se moviliza por bus, siendo así el porcentaje más alto que representa el 90,48%; el 4,76% se moviliza en taxi y el 4,76% restante se traslada en su propio vehículo.</p>
<b>Pilahuin</b>	<p>Las 31 personas encuestadas en la parroquia Pilahuin mencionan que en su mayoría esta población se moviliza por bus, siendo así el porcentaje más alto que representa el 67,74%; el 23,26% se moviliza a pie.</p>
<b>Quisapincha</b>	<p>Las 33 personas encuestadas en la parroquia Quisapincha mencionan que en su mayoría esta población se moviliza por taxi, tomando en cuenta que son los taxis informales, siendo así el porcentaje más alto que representa el 39,39%; el 33,33% se moviliza en bus y finalmente el 27,27% se traslata en vehículo propio.</p>
<b>San Bartolomé de Pinllo</b>	<p>Las 23 personas encuestadas en la parroquia San Bartolomé de Pinllo mencionan que en su mayoría esta población se moviliza por bus, siendo así el porcentaje más alto que representa el 91,30%; el 4,35% se moviliza a pie y el resto del porcentaje en taxi.</p>
<b>San Fernando</b>	<p>Las 6 personas encuestadas en la parroquia San Fernando mencionan que en su mayoría esta población se moviliza por bus, siendo así el porcentaje más alto que representa el 66.67%; el 16,17% se moviliza tanto en vehículo propio como se dirigen a pie.</p>
<b>Santa Rosa</b>	<p>Las 53 personas encuestadas en la parroquia Santa Rosa mencionan que en su mayoría esta población se moviliza por bus, siendo así el porcentaje más alto que representa el 52,83%; el 22,64% se moviliza a pie; el</p>

15,09% en vehículo propio; el 5,66% en motocicleta y finalmente el 3,77% se traslada en taxi ya que cuentan con cooperativa de taxis.

**Totoras**

Las 18 personas encuestadas en la parroquia Totoras mencionan que en su mayoría esta población se moviliza por bus, siendo así el porcentaje más alto que representa el 83,33%; el 11,11% se moviliza en bicicleta y el 5,56% en vehículo propio.

**Unamuncho**

Las 12 personas encuestadas en la parroquia Unamuncho mencionan que en su mayoría esta población se moviliza por vehículo propio, siendo así el porcentaje más alto que representa el 58,33%; el 25,00% se moviliza en bus y el 16,67% se traslada a pie a su lugar de destino.

---

**3. ¿QUÉ OCUPACIÓN TIENE USTED?**

---

**PARROQUIAS**

**INTERPRETACIÓN DE DATOS**

---

**Ambatillo**

De la población encuestada de la parroquia rural Ambatillo, el 30,77% son estudiantes que representa el porcentaje más alto; el 23,08% poseen un negocio propio; el 15,38% son empleados privados y amas de casa; y el 7,69% que representan otras ocupaciones como empleado público y niñera. Mientras tanto las otras ocupaciones como agricultor, artesano, comerciante, costurera, docente, estilista y demás no las desempeña ninguna persona.

**Atahualpa**

De la población encuestada de la parroquia rural Atahualpa; el 61,54% son estudiantes que representa el porcentaje más alto; el 11,54% poseen un negocio propio; el 7,69% son amas de casa y comerciantes; y el 3,85% que representan otras ocupaciones como agricultor, empleado privado y público. Mientras tanto las otras ocupaciones como artesano, costurera, docente, estilista, ganadero y demás no las desempeña ninguna persona.

**Augusto N. Martínez**

De la población encuestada de la parroquia rural Augusto Martínez; el 57,14% son estudiantes que representa el

porcentaje más alto; el 19,05% son agricultores del sector; el 14,29% poseen negocios propios; y el 4,76% son amas de casa y comerciantes. Mientras tanto las otras ocupaciones como artesano, costurera, docente, estilista, ganadero y demás no las desempeña ninguna persona.

**Constantino Fernández**

De la población encuestada de la parroquia rural Constantino Fernández; el 83,33% son estudiantes que representa el porcentaje más alto; el 16,67% son agricultores del sector. Mientras tanto las otras ocupaciones como artesano, costurera, docente, estilista, ganadero y demás no las desempeña ninguna persona.

De la población encuestada de la parroquia rural Cunchibamba; el 36,36% son agricultores el cual representa el porcentaje más alto; el 18,18% son amas de casa, empleado privado y ganaderos; el 9,09% pertenece a estudiantes.

**Cunchibamba**

Mientras tanto las otras ocupaciones como artesano, costurera, docente, estilista, comerciante y demás no las desempeña ninguna persona.

De la población encuestada de la parroquia Huachi Grande; el 37,04% son estudiantes que representa el porcentaje más alto; el 22,22% son empleados privados y asea atendiendo farmacias, cooperativas, entre otros; el 18,52% se dedican a la costura; y el 7,41% son amas de casa y poseen negocio propio; finalmente el 3,70% es empleado público o estilista.

**Huachi Grande**

Mientras tanto las otras ocupaciones como artesano, agricultor, docente, estilista, ganadero y demás no las desempeña ninguna persona.

De la población encuestada en la parroquia Izamba; el 37,84% son estudiantes que representa el porcentaje más alto; el 29,73% son empleados privados ya sea atendiendo farmacias o locales, entre otros; el 10,81% posee un negocio propio; el 8,11% son amas de casa; el 5,41% son empleados públicos y agricultores; finalmente el

**Izamba**



2,70% pertenece a la ocupación de panadero. Mientras tanto las otras ocupaciones como artesano, comerciante, costurera, docente, estilista y demás no las desempeña ninguna persona.

### **Juan Benigno Vela**

De la población encuestada de la parroquia Juan Benigno Vela; el 84,21% son estudiantes que representa el porcentaje más alto; el 5,26% que está dividido entre las ocupaciones de ama de casa, empleado privado y ganadero.

Mientras tanto las otras ocupaciones como artesano, agricultor, docente, estilista, ganadero y demás no las desempeña ninguna persona.

### **Montalvo**

De la población encuestada en la parroquia Montalvo; el 40,00% son estudiantes que representa el porcentaje más alto siendo en su mayoría universitarios; el 30,00% son agricultores; finalmente el 30,00% restante pertenece a la ocupación de amas de casa. Mientras tanto las otras ocupaciones como artesano, comerciante, costurera, docente, estilista y demás no las desempeña ninguna persona.

### **Pasa**

De la población encuestada en la parroquia Pasa; el 31,25% son agricultores representando así el porcentaje más alto al igual que los estudiantes; el 25,00% son empleados públicos; finalmente el 6,25% está dividido entre amas de casa y empleados privados. Mientras tanto las otras ocupaciones como artesano, comerciante, costurera, docente, estilista y demás no las desempeña ninguna persona.

### **Picaihua**

De la población encuestada en la parroquia Picaihua; el 33,33% son estudiantes que representa el porcentaje más alto siendo en su mayoría universitarios; el 23,81% poseen negocio propio; el 14,29% son amas de casa; el 9,52% están entre empleados privados y empleados públicos; finalmente el 4,76% restante pertenece a la ocupación de médico. Mientras tanto las otras ocupaciones como artesano, comerciante, costurera, docente, estilista y demás no las desempeña ninguna persona.

**Pilahuin**

De la población encuestada en la parroquia Pilahuin; el 67,74% son estudiantes que representa el porcentaje más alto siendo en su mayoría de nivel medio y bachillerato; el 12,90% son amas de casa; el 6,45% son empleados privados ya sean atendiendo farmacias o locales; finalmente el 3,23% restante pertenecen a las ocupaciones de agricultor, empleado público y negocio propio. Mientras tanto las otras ocupaciones como artesano, comerciante, costurera, docente, estilista y demás no las desempeña ninguna persona.

**Quisapincha**

De la población encuestada en la parroquia Quisapincha; el 36,36% son estudiantes que representa el porcentaje más alto siendo en su mayoría de bachillerato y nivel medio; el 27,27% son empleados privados; el 18,18% son agricultores; el 9,09% poseen su negocio propio; el 6,06% son ganaderos y finalmente el 3,03% pertenece a la ocupación de amas de casa. Mientras tanto las otras ocupaciones como artesano, comerciante, costurera, docente, estilista y demás no las desempeña ninguna persona.

**San Bartolomé de Pinllo**

De la población encuestada en la parroquia San Bartolomé de Pinllo; el 30,43% poseen negocio propio; el 17,39% empleado público; el 13,04% son estudiantes, el 8,70% empleados privados y finalmente el 4,35% se reparten entre las ocupaciones agricultor, artesano, comerciante, docente, estilista. Mientras tanto las otras ocupaciones como costurera y demás no las desempeña ninguna persona.

**San Fernando**

De la población encuestada en la parroquia San Fernando; el 50,00% poseen negocio propio; el 16,67% son agricultores, amas de casa y estudiantes los cuales se encuentran entre los mismos porcentajes. Mientras tanto las otras ocupaciones como artesano, comerciante, costurera, docente, estilista y demás no las desempeña ninguna persona.

**Santa Rosa**

De la población encuestada en la parroquia Santa Rosa; el 37,74% son estudiantes que representa el porcentaje más alto siendo en su mayoría universitarios; el 26,42% son empleados públicos; el 16,98% son amas de casa; el

7,55% son gente que trabaja en agricultura; el 5,66% son comerciantes; el 3,77% son empleados privados y finalmente el 1,89% restante pertenece a la ocupación de negocio propio. Mientras tanto las otras ocupaciones como artesano, costurera, docente, estilista y demás no las desempeña ninguna persona.

**Totoras**

De la población encuestada en la parroquia Totoras; el 55,56% son estudiantes que representa el porcentaje más alto siendo en su mayoría de escuelas; el 16,67% son empleados privados; el 11,11% están divididos entre amas de casa y negocios propios como librerías y demás; finalmente el 5,56% restante pertenece a la ocupación de estilista. Mientras tanto las otras ocupaciones como artesano, comerciante, costurera, docente y demás no las desempeña ninguna persona.

**Unamuncho**

De la población encuestada en la parroquia Unamuncho; el 41,67% son agricultores que representa el porcentaje más alto; el 33,33% son estudiantes; el 16,67% representan a la ocupación de ganaderos y finalmente el 8,33% restante pertenece a la ocupación de amas de casa. Mientras tanto las otras ocupaciones como artesano, comerciante, costurera, docente, estilista y demás no las desempeña ninguna persona.

---

**4. ¿CON QUE FRECUENCIA VIAJA USTED?**

---

**PARROQUIAS**

**INTERPRETACIÓN DE DATOS**

---

**Ambatillo**

De las 13 personas encuestadas, mencionaron que viajan diariamente el 53,85% del total ya que en su mayoría son estudiantes universitarios; el 30,77% de manera semanal; el 7,69% de forma mensual y esporádicamente ya que se lo relacionan con viajes por motivos de salud o compras.

**Atahualpa**

De las 26 personas encuestadas, mencionaron que viajan diariamente el 65,38% del total ya que en su mayoría son estudiantes de colegio que se encuentran en cursos intensivos; el 19,23% de manera semanal; el 15,38% de forma mensual

<b>Augusto N. Martínez</b>	De las 21 personas encuestadas, mencionaron que viajan diariamente el 57,14% del total ya que necesitan trasladarse a sus estudios o trabajos; el 23,81% viaja de manera semanal; el 14,29% de forma mensual y de manera esporádica el 4,76%
<b>Constantino Fernández</b>	De las 6 personas encuestadas, mencionaron que viajan diariamente el 66,67% del total ya que necesitan trasladarse a sus estudios o lugares de trabajo; el 16,67% viaja de manera semanal y de manera esporádica.
<b>Cunchibamba</b>	De las 11 personas encuestadas, mencionaron que viajan diariamente el 45,45% del total ya que necesitan trasladarse en su mayoría al trabajo; el 27,27% viaja de manera semanal; el 18,18% de forma mensual y de manera esporádica el 9,09%
<b>Huachi Grande</b>	De las 27 personas encuestadas, mencionaron que viajan diariamente el 74,07% del total ya que necesitan trasladarse a sus estudios o trabajos; el 18,52% viaja de manera semanal; el 7,41% de forma mensual por salud o compras.
<b>Izamba</b>	De las 37 personas encuestadas, mencionaron que viajan diariamente el 72,97% del total ya que necesitan trasladarse a sus estudios o trabajos; el 16,22% viaja de manera semanal; el 8,11% esporádicamente especialmente por salud y el 2,70% de manera esporádica.
<b>Juan Benigno Vela</b>	De las 19 personas encuestadas, mencionaron que viajan diariamente el 84,97% del total ya que necesitan trasladarse a sus estudios o trabajos; el 5,26% viaja de manera semanal; el 5,26% de forma mensual por salud o compras.
<b>Montalvo</b>	De las 10 personas encuestadas, mencionaron que viajan diariamente el 60,0% del total ya que necesitan trasladarse a sus estudios o trabajos; el 40,00% viaja de manera semanal.
<b>Pasa</b>	De las 16 personas encuestadas, mencionaron que viajan diariamente el 50,00% del total ya que necesitan

trasladarse a sus estudios o trabajos; el 12,50% viaja de manera semanal al igual que mensualmente y el 25,00% restante viaja esporádicamente.

**Picaihua**

De las 21 personas encuestadas, mencionaron que viajan diariamente el 61,90% del total ya que necesitan trasladarse a sus estudios o trabajos; el 23,81% viaja de manera semanal; el 9,52% viaja de manera mensual y el porcentaje restante de 4,76% de manera esporádica.

**Pilahuin**

De las 31 personas encuestadas, mencionaron que viajan diariamente el 70,97% del total ya que necesitan trasladarse a sus estudios o trabajos; el 12,90% viaja de manera mensual; el 9,68% esporádicamente y el 6,45% semanalmente especialmente por compras.

**Quisapincha**

De las 33 personas encuestadas, mencionaron que viajan diariamente el 75,76% del total ya que necesitan trasladarse a sus estudios o trabajos; el 21,21% viaja de manera semanal y el 3,03% restante viaja de manera mensual.

**San Bartolomé de Pinillo**

De las 23 personas encuestadas, mencionaron que viajan diariamente el 43,48% del total ya que necesitan trasladarse a sus estudios o trabajos; el 30,43% viaja de manera semanal; el 17,39% esporádicamente y el 8,70% mensualmente.

**San Fernando**

De las 6 personas encuestadas, mencionaron que viajan diariamente el 50,00% del total ya que necesitan trasladarse a su lugar de destino; el 33,33% viaja de manera esporádica y el 16,67% de manera semanal.

**Santa Rosa**

De las 53 personas encuestadas, mencionaron que viajan diariamente el 69,81% del total ya que necesitan trasladarse a sus estudios o trabajos en su mayoría; el 22,64% viaja de manera semanal; el 5,66% esporádicamente y el 1,89% restante de manera semanal.

**Totoras**

De las 18 personas encuestadas, mencionaron que viajan diariamente y semanalmente el 38,89% del total ya que

necesitan trasladarse a sus estudios o trabajos; el 11,11% viaja de manera mensual y esporádicamente.

**Unamuncho**

De las 12 personas encuestadas, mencionaron que viajan diariamente el 50,00% del total ya que necesitan trasladarse en su mayoría por trabajo; el 25,00% viaja de manera semanal y mensualmente.

**5. ¿QUÉ MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERA USTED NECESARIO EN SU PARROQUIA?**

**PARROQUIAS**

**INTERPRETACIÓN DE DATOS**

**Ambatillo**

De las 13 personas encuestadas, consideran necesario el bus en un 76,92% ya que no hay muchos buses en el sector; el 15,38% considera el taxi ya que es más veloz y el 7,69% camioneta simple para poder trasladar mercadería en el caso que lo requieran.

**Atahualpa**

De las 26 personas encuestadas, consideran necesario el bus en un 88,46% es decir que aumente la frecuencia de la línea; el 7,69% considera la furgoneta que es netamente escolar e institucional y el 3,85% taxi, a pesar que existe una cooperativa.

**Augusto N. Martínez**

De las 21 personas encuestadas, consideran necesario el bus un 90,48% es decir que aumente la frecuencia de la línea; el 9,52% considera necesario la camioneta simple para poder trasladar personas y mercancías si lo requieren.

**Constantino Fernández**

De las 6 personas encuestadas, consideran necesario el bus un 83,33% es decir que aumente la frecuencia de la línea; el 16,67% considera necesario taxi para poder trasladarse de manera rápida.

**Cunchibamba**

De las 11 personas encuestadas, consideran necesario el bus el 100% de la población encuestada, ya que mencionan que los buses se demoran y observan gente parada esperando.

**Huachi Grande**

De las 27 personas encuestadas, consideran necesario el bus en un 100% con referencia a que se aumente la frecuencia de ciertas líneas, ya que poseen incluso taxis y camionetas tanto simples como mixtas.

<b>Izamba</b>	De las 37 personas encuestadas, consideran necesario el bus en un 100% con referencia a que se aumente la frecuencia de ciertas líneas y que exista un mejor servicio de ellos hacia la comunidad, ya que poseen incluso taxis.
<b>Juan Benigno Vela</b>	De las 19 personas encuestadas, consideran necesario la furgoneta que es netamente escolar e institucional en un 47,37%; el 31,58% considera necesario el taxi ya que ahí lo conocen como taxi amigo el cual es un servicio ilegal, el 15,79% considera que se aumenten buses y finalmente el 5,26% considera necesario la camioneta simple.
<b>Montalvo</b>	De las 10 personas encuestadas, consideran necesario el bus en un 60,00% con referencia a que se aumente la frecuencia en la única línea que abastece en esta parroquia incluyendo el servicio de transporte intracantonal rural y urbano; el 40,00% considera necesario taxi, a pesar de que exista una cooperativa.
<b>Pasa</b>	De las 16 personas encuestadas, consideran necesario el bus en un 100,00% con referencia a que se aumente la frecuencia en la única línea que abastece en esta parroquia que presta el servicio de transporte intracantonal rural ya que es el más económico y accesible.
<b>Picaihua</b>	De las 21 personas encuestadas, consideran necesario el bus en un 80,95% con referencia a que se aumente la frecuencia a las líneas que abastecen en esta parroquia incluyendo el servicio de transporte intracantonal rural y urbano; el 19,05% considera necesario taxi, a pesar de que exista una cooperativa.
<b>Pilahuin</b>	De las 31 personas encuestadas, consideran necesario el bus en un 87,10% con referencia a que se aumente la frecuencia en la única línea que abastece en esta parroquia de transporte intracantonal rural; el 6,45% considera necesario camioneta simple y furgoneta que es netamente servicio de transporte escolar e institucional.
<b>Quisapincha</b>	De las 33 personas encuestadas, consideran necesario el servicio de furgoneta en un 63,64% ya que prefieren

este servicio; el 15,15% considera necesario bus y camioneta simple, el 6,06% considera necesario el taxi.

**San Bartolomé de Pinlo**

De las 23 personas encuestadas, consideran necesario el bus en un 86,96% con referencia a que se aumente la frecuencia en la única línea que abastece en esta parroquia incluyendo el servicio de transporte intracantonal rural y urbano; el 8,70% considera necesario taxi y el 4,35% considera camioneta simple.

**San Fernando**

De las 6 personas encuestadas, consideran necesario el bus en un 100,00% con referencia a que se aumente la frecuencia en la única línea que abastece en esta parroquia ya que lo consideran económico y el más accesible.

**Santa Rosa**

De las 53 personas encuestadas, consideran necesario el bus en un 88,68% ya que existen buses de transporte intracantonal rural como urbano; el 9,43% considera necesario la furgoneta que es netamente escolar e institucional y finalmente el 1,89% considera necesaria camioneta simple.

**Totoras**

De las 18 personas encuestadas, consideran necesario el bus en un 88,89% con referencia a que se aumente la frecuencia en la única línea que abastece en esta parroquia; el 11,11% considera necesario taxi.

**Unamuncho**

De las 12 personas encuestadas, consideran necesario el bus en un 91,67% con referencia a que se aumente la frecuencia en la única línea que abastece en esta parroquia que es de servicio intracantonal rural; el 8,33% considera necesaria camioneta simple.

---

**6. ¿TIENE USTED DIFICULTAD PARA LLEGAR A SU LUGAR DE DESTINO?**

---

**PARROQUIAS**

**INTERPRETACIÓN DE DATOS**

---

**Ambatillo**

De las 13 personas encuestadas, el 92,31% mencionó que no tiene ninguna dificultad para llegar a su lugar de destino y el 7,69% menciona que si tiene alguna dificultad para llegar a su destino.

**Atahualpa**

De las 26 personas encuestadas, el 76,92% mencionó que no tiene ninguna dificultad para llegar a su lugar de destino mientras tanto el 23,08% menciona que si tiene alguna dificultad para llegar a su destino.



<b>Augusto N. Martínez</b>	De las 21 personas encuestadas, el 85,71% mencionó que no tiene ninguna dificultad para llegar a su lugar de destino mientras tanto el 14,29% menciona que si tiene alguna dificultad para llegar a su lugar destino.
<b>Constantino Fernández</b>	De las 6 personas encuestadas, el 66,67% mencionó que no tiene ninguna dificultad para llegar a su lugar de destino mientras tanto el 33,33% menciona que si tiene alguna dificultad para llegar a su lugar destino.
<b>Cunchibamba</b>	De las 11 personas encuestadas, el 100% de la población encuestada no tiene ninguna dificultad para dirigirse a su destino, ya que en su mayoría poseen vehículo propio y las demás personas que acceden al servicio del bus intracantonal rural y urbano tiene en cuenta en los horarios que pasan por allí.
<b>Huachi Grande</b>	De las 27 personas encuestadas, el 100,00% aseguro que no tiene ningún inconveniente ya que existen buses cada cinco minutos o menos, no tienen dificultad para llegar a su lugar de destino ya que cuentan con el servicio de bus intracantonal urbano.
<b>Izamba</b>	De las 27 personas encuestadas, el 100,00% aseguro que no tiene ningún inconveniente ya que existen buses cada tres minutos o menos, no tienen dificultad para llegar a su lugar de destino ya que cuentan con el servicio de bus intracantonal urbano.
<b>Juan Benigno Vela</b>	De las 19 personas encuestadas, el 84,47% tienen inconvenientes para llegar a sus lugares de destino especialmente a la escuela del milenio o comunidades aledañas, el 10,53% no tiene dificultad para trasladarse, tomando en cuenta que este porcentaje posee vehículo propio.
<b>Montalvo</b>	De las 10 personas encuestadas, el 100,00% aseguro que no tiene ningún inconveniente ya que existen buses cada tres cinco minutos, no tienen dificultad para llegar a su lugar de destino ya que cuentan con el servicio de bus intracantonal urbano y rural a la vez.
<b>Pasa</b>	De las 16 personas encuestadas, el 100,00% aseguro que no tiene ningún inconveniente ya que existen buses

cada media hora, no tienen dificultad para llegar a su lugar de destino ya que cuentan con el servicio de bus intracantonal rural y no salen mucho de la zona y cuando salen tienen un horario fijo para no tener dificultades a la hora de salida de la población.

**Picaihua**

De las 21 personas encuestadas, el 90,48% aseguro que no tiene ningún inconveniente ya que existen buses cada tres cinco minutos, no tienen dificultad para llegar a su lugar de destino ya que cuentan con el servicio de bus de varias líneas, mientras que el 9,52% si tienen alguna dificultad para llegar a su lugar de destino.

**Pilahuin**

De las 31 personas encuestadas, el 96,77% mencionó que no tiene ningún inconveniente para llegar a su lugar de destino ya que cuentan con el servicio de bus intracantonal rural y el 3,23% aseguro que se tiene algún tipo de inconveniente.

**Quisapincha**

De las 33 personas encuestadas, el 75,76% aseguro que tiene inconveniente ya que no existen buses o a su vez no hay movilización por los sectores aledaños, mientras que el 24,24% no tiene dificultad por que utilizan el servicio informal o tienen vehículo propio.

**San Bartolomé de Pinillo**

De las 23 personas encuestadas, el 82,61% aseguro que no tiene ningún inconveniente ya que existen buses de cinco a diez minutos, no tienen dificultad para llegar a su lugar de destino ya que cuentan con el servicio de bus intracantonal urbano y rural a la vez. Mientras que el 17,39% considera que si tiene dificultad para llegar a su lugar de destino.

**San Fernando**

De las 6 personas encuestadas, el 100,00% aseguro que no tiene ningún inconveniente ya que existen buses, no tienen dificultad para llegar a su lugar de destino ya que cuentan con el servicio de bus intracantonal rural.

**Santa Rosa**

De las 53 personas encuestadas, el 100,00% aseguro que no tiene ningún inconveniente ya que existen buses de dos a tres minutos, no tienen dificultad para llegar a su lugar de destino ya que cuentan con el servicio de bus

intracantonal urbano y rural a la vez.

**Totoras**

De las 18 personas encuestadas, el 100,00% aseguro que no tiene ningún inconveniente ya que existen buses de cinco a ocho minutos de frecuencia, no tienen dificultad para llegar a su lugar de destino ya que cuentan con el servicio de bus intracantonal urbano.

**Unamuncho**

De las 12 personas encuestadas, el 83,33% aseguro que no tiene ningún inconveniente ya que en su mayoría poseen vehículos propios y no tienen dificultad para llegar a su lugar de destino, mientras que el 16,67% si tienen dificultad para llegar a su lugar de destino.

---

**7. ¿QUÉ NIVEL DE SERVICIO PRESTAN LAS UNIDADES DE TRANSPORTE EN SU PARROQUIA?**

---

**PARROQUIAS**

**INTERPRETACIÓN DE DATOS**

---

**Ambatillo**

De las 13 personas encuestadas, el 76,92% considera un nivel de servicio regular ya que cuentan con buses, pero no existen frecuencias adecuadas; el 23,08% lo considera malo porque la atención al usuario no es buena.

**Atahualpa**

De las 26 personas encuestadas, el 73,08% considera un nivel de servicio regular ya que cuentan con buses cada cinco a ocho minutos, pero la atención al usuario no es muy buena; el 26,92% lo considera bueno por la cantidad de vehículos al servicio de la parroquia ya sea intracantonal rural o urbano.

**Augusto N. Martínez**

De las 21 personas encuestadas, el 80,95% considera un nivel de servicio regular ya que cuentan con buses a cada momento; el 19,05% lo considera bueno por la cantidad de vehículos al servicio de la parroquia ya sea intracantonal rural o urbano.

**Constantino Fernández**

De las 6 personas encuestadas, el 83,33% considera un nivel de servicio regular ya que cuentan con el servicio de buses, pero pasan cada hora; el 16,67% lo considera bueno.

**Cunchibamba**

De las 11 personas encuestadas, el 100% de la población encuestada menciona que tal vez el servicio que

prestan las unidades de transporte es regular, ya que como se mencionó anteriormente la mayoría se traslada en vehículo propio y no tiene acceso al servicio de bus intracantonal rural y urbano.

**Huachi Grande**

De las 27 personas encuestadas, el 51,85% considera un nivel de servicio regular ya que cuentan con buses a cada momento; el 40,74% lo considera bueno por la cantidad de vehículos al servicio de la parroquia ya sea intracantonal rural o urbano y el 7,41% lo considera malo por la rapidez con la que manejan.

**Izamba**

De las 37 personas encuestadas, el 70,27% considera un nivel de servicio bueno ya que cuentan con buses a cada momento y el 29,73% lo considera regular por la rapidez con la que manejan y pocas veces no prestan una buena atención al usuario.

**Juan Benigno Vela**

De las 19 personas encuestadas, el 73,68% considera un nivel de servicio regular ya que toman en cuenta el servicio del taxi amigo es decir el servicio informal que se presta en esta parroquia; el 15,79% lo considera malo ya que al existir buses, no cuentan con frecuencias acordes a la necesidad de la población y el 10,53% lo considera bueno por los vehículos ilegales que prestan el servicio.

**Montalvo**

De las 10 personas encuestadas, el 60,00% considera un nivel de servicio bueno ya que cuentan con buses a cada momento; el 30,00% lo considera regular por la rapidez con la que manejan y el 10,00% lo considera malo ya que a veces no esperan en las paradas establecidas.

**Pasa**

De las 16 personas encuestadas, el 68,75% considera un nivel de servicio regular; el 31,25% lo considera bueno por la atención prestada al usuario.

**Picaihua**

De las 21 personas encuestadas, el 47,62% considera un nivel de servicio bueno ya que cuentan con buses a cada momento; el otro 47,62% lo considera regular por la rapidez con la que manejan y la atención que presta, finalmente el 4,76% lo considera malo ya que a veces no esperan en las paradas establecidas o no paran donde se

debe.

**Pilahuin**

De las 31 personas encuestadas, el 70,97% considera un nivel de servicio bueno ya que cuentan con buses cada 15 minutos; el 29,03% lo considera regular por la demora que tienen ciertas veces.

**Quisapincha**

De las 33 personas encuestadas, el 63,64% considera un nivel de servicio regular ya que cuentan con buses, pero no existen frecuencias seguidas; el 27,27% lo considera bueno y el 9,09% lo considera malo ya que a veces no esperan en las paradas establecidas.

**San Bartolomé de Pinlo**

De las 23 personas encuestadas, el 56,52% considera un nivel de servicio bueno ya que cuentan con buses; el 43,48% consideran regular ya que mencionan que suelen demorarse a veces.

**San Fernando**

De las 6 personas encuestadas, el 50,50% considera un nivel de servicio regular ya que cuentan con buses, pero no existen frecuencias seguidas; el 50,50% lo considera bueno.

**Santa Rosa**

De las 53 personas encuestadas, el 41,51% considera un nivel de servicio bueno ya que cuentan con buses de dos a tres minutos; el 35,85% lo considera regular ya que no se detienen en las paradas establecidas y el 22,64% lo considera malo ya que van demasiado rápido por lo que tienen que llegar a timbrar los conductores en los lugares permitidos.

**Totoras**

De las 18 personas encuestadas, el 50,50% considera un nivel de servicio regular ya que cuentan con buses pero no existen frecuencias seguidas; el 50,50% lo considera bueno ya que existen buses en las paradas establecidas.

**Unamuncho**

De las 12 personas encuestadas, el 83,33% considera un nivel de servicio regular ya que cuentan con buses, pero no existen frecuencias seguidas; el 16,67% lo considera bueno ya que es accesible.

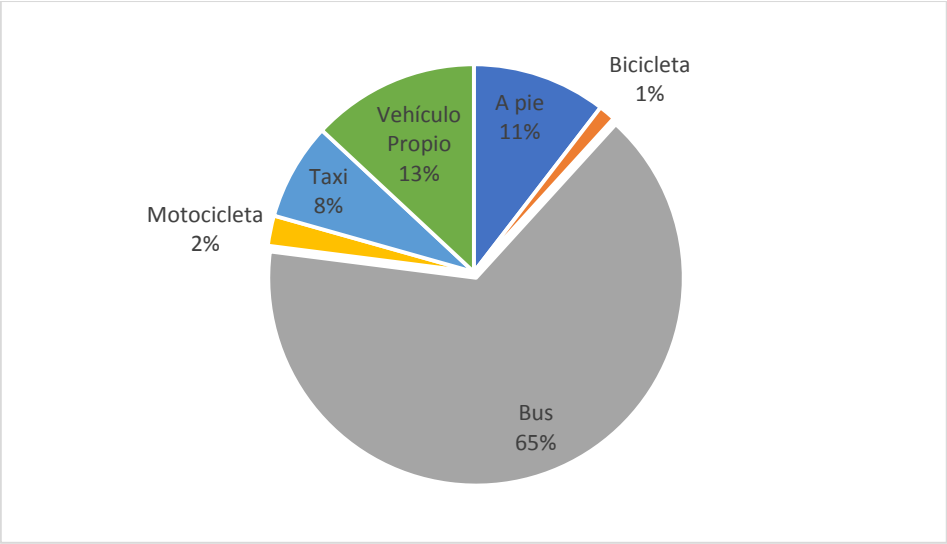
---

**Fuente:** Investigación de campo en la zona rural (**Anexo 4**)

**Elaborado por:** Autoría propia

En el siguiente gráfico podemos verificar que en la zona rural del cantón Ambato, no existe gran demanda de transporte comercial, ya que en las 16 parroquias de las 18 existentes, se trasladan en bus intracantonal urbano y rural:

**Gráfico 1:** *Partición modal de la zona rural del cantón Ambato*



**Fuente:** Tabla N° 7  
**Elaborado**

por:

Autoría

propia

Cabe mencionar que después de la realización de los respectivos análisis de cada una de las encuestas se tuvo como conclusión lo siguiente:

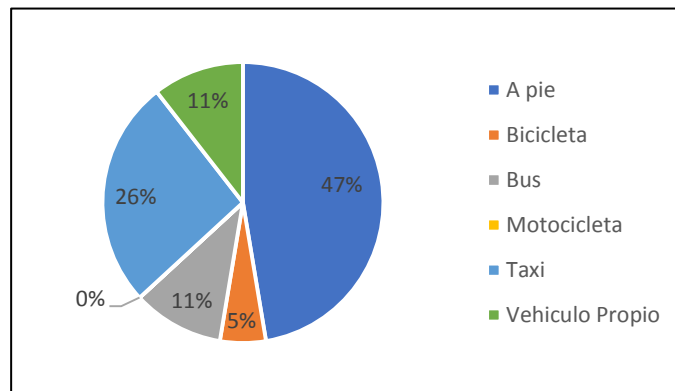
### c) Análisis situacional de las parroquias

Tomando en cuenta la tabulación anterior, haciendo énfasis en las parroquias Juan Benigno Vela y Quisapincha, siendo las únicas afectadas y de gran extensión, al no existir ningún tipo de vehículo comercial entre comunidades o sectores dentro de las mismas; obtenemos como resultado:

En la parroquia rural **Juan Benigno Vela** en la comunidad CHIBULEO existe un gran problema, en cuanto al traslado de estudiantes y personal administrativo hacia la Unidad Educativa Del Milenio Intercultural Bilingüe Chibuleo, al no tomar en cuenta el tiempo y distancia que deben recorrer los estudiantes y personal administrativo para llegar a su destino, están prestos a sufrir cualquier tipo de accidente o pagar un costo que no está estipulado por la ley, muchas personas acceden a utilizar el servicio informal dentro de esta parroquia ya que no existe servicio de transporte comercial, y siendo esta la única manera de trasladarse entre comunidades; mediante el dialogo con la población se pudo evidenciar que llegan a pagar desde 20 centavos hasta 60 centavos, mencionaron que en la carretera se encuentra la parada de ciertos vehículos informales cada hora pico, en la mañana y tarde; existe buses que trasladan a los estudiantes y demás población hacia los sectores aledaños cerca de la Unidad Educativa, los cuales no están permitidos para su uso.

Verificándose en la tabulación correspondiente lo siguiente:

**Gráfico 2:** Partición modal de la parroquia Juan Benigno Vela



**Fuente:** Tabla N° 13

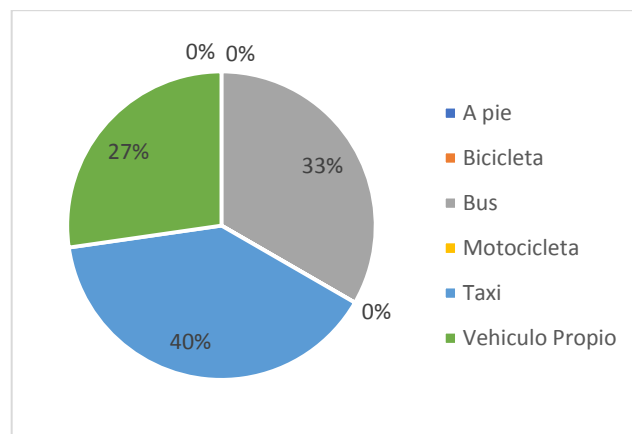
**Elaborado por:** Autoría propia

Se puede verificar que el 47% se trasladan a pie y a su vez el 26% hace uso del taxi y camionetas informales, estas camionetas y taxis son conocidos en la parroquia y comunidades como taxi amigo.

En la parroquia **Quisapincha** de igual manera no existe el servicio de transporte comercial, en ésta parroquia existe una gran cantidad de vehículos que prestan el servicio informal, durante el diálogo con los conductores de las unidades que prestan éste servicio mencionaron que desean que se los legalice, un porcentaje alto de la población de la parroquia indicó que deben trasladarse en estos taxis y camionetas informales ya que la frecuencia del servicio intracantonal rural no abastece sus necesidades, al igual que en la parroquia Juan Benigno Vela, existe el mismo problema en cuando a la Unidad Educativa Intercultural Bilingüe del Milenio Pueblo Kisapincha ya que se encuentra lejos de las otras comunidades, sostienen el mismo inconveniente. A diferencia de la anterior, esta parroquia llega a cobrar hasta 2 dólares por carrera, los cuales están dispuestos a ser pagados por la población ya que necesitan llegar a su lugar de destino.

Verificándose en la tabulación correspondiente lo siguiente:

**Gráfico 3:** Partición modal de la parroquia Quisapincha



**Fuente:** Investigación de campo en la zona rural

**Elaborado por:** Autoría propia

Se puede verificar que la mayoría de estudiantes y personal administrativo, es decir el 40% hace uso del taxi y camionetas informales, estas camionetas y taxis son conocidos en la parroquia y comunidades como taxi amigo; el 33% se traslada en bus intracantonal rural y finalmente el 27% en vehículo propio.



### 3.7.2.2. Entrevista.

A continuación, se presenta los resultados de la entrevista realizada a los funcionarios de la Dirección de Tránsito, transporte y Movilidad del cantón Ambato

**Tabla 15:** *Tabulación de la entrevista*

<b>1. ¿Qué piensa usted acerca del servicio de transporte comercial que se presta en la zona rural del cantón Ambato?</b>	
Ingeniera Katherine Latorre	Tomando en cuenta que las modalidades de transporte comercial que se encarga la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad que son taxi convencional y ejecutivo, carga liviana, escolar e institucional. El transporte comercial es muy importante, pero al no ser muy frecuente ya que este no cuenta con rutas y frecuencias establecidas y tiene un costo más alto, la población a veces no puede acceder. Provocando que la población acceda al servicio informal ya que es un medio de transporte más económico.
Ingeniero Freddy León	El servicio de transporte comercial es importante para la zona rural, tomando en cuenta que existen parroquias autorizadas para que brinden este servicio indispensable y en la cuales no existe este servicio se lo complementa con servicio de transporte intracantonal rural.
<b>2. ¿Cree usted que es necesario realizar un estudio para conocer la necesidad del transporte comercial en la zona rural del catón Ambato?</b>	
Ingeniera Katherine Latorre	Es sumamente importante, ya que los estudios de tránsito o transporte son necesarios para ser guiados o tener una idea clara de las deficiencias que puedan existir en el ámbito de transporte. A su vez sería importante recomendable realizarlo constantemente
Ingeniero Freddy León	Sí, es muy importante contar con la herramienta necesaria de un estudio actualizado sobre la oferta y

demanda del servicio de transporte comercial en las parroquias rurales, ya que se debe tomar en cuenta parámetros que son alto, medio y bajo.

---

**3. ¿Qué alternativas de solución cree usted que se pueda dar al servicio informal que se provoca en la zona de estudio mencionada anteriormente?**

---

Ingeniera Katherine Latorre Realizar un estudio para conocer la realidad o situación actual que se está viviendo en la parroquia, como la población tiende a expandirse pues las necesidades van surgiendo y con estudios desactualizados no se puede abastecer a toda la población especialmente en la zona rural y generar mejoras. Por el momento no se podría dar una solución formal ya que se debe tomar en cuenta los decretos y el servicio de transporte informal. Otra posible alternativa es redistribuir la flota del servicio comercial hacia la zona rural.

Ingeniero Freddy León Redistribuir la flota vehicular, tanto de la zona rural y urbana para lograr un trabajo más organizado y a su vez evitar la informalidad que se provoca en estas zonas aledañas o entre comunidades.

---

**4. ¿Considera usted que se debe actuar de manera inmediata ante la necesidad de movilización de la población dentro de la zona rural del cantón?**

---

Ingeniera Katherine Latorre Efectivamente, se debe actuar de manera inmediata para escuchar las necesidades de la población y dar una alternativa de solución inmediata, para brindar un servicio de calidad a la población, y que mejor mediante estudios técnicos que abalicen y garanticen la seguridad del usuario.

Ingeniero Freddy León Si, aunque se cuenta con la existencia de la prestación del servicio intracantonal rural el cual cubre el 85% de las zonas, hay que atender al 15% restante ya que no

---

cuentan con ningún tipo de transporte.

---

**Fuente:** Investigación de campo en la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad

**Elaborado por:** Autoría propia

### **3.8. COMPROBACIÓN DE LA IDEA A DEFENDER**

#### **3.8.1. Idea a defender.**

Después de realizar el levantamiento de información correspondiente, en la zona rural se puede evidenciar que en las parroquias Juan Benigno Vela y Quisapincha no poseen ningún vehículo de Transporte Comercial, la misma que requiere ser atendida para proporcionar un mejor servicio a las distintas comunidades y sectores. Hallándose a su vez que existe una demanda total del servicio de Transporte Escolar, por lo que la realización de la presente investigación es factible, la misma que logrará satisfacer las necesidades de movilidad del Cantón Ambato

Es así que en la pregunta número 2 de la encuesta realizada a cada una de las parroquias, en la parroquia Juan Benigno Vela podemos evidenciar que el 47,37% se traslada a pie y el 39,39 % se traslada de manera informal en los conocidos taxis amigos en la parroquia Quisapincha; en la pregunta número 3 se puede evidenciar que el 84,21% son estudiantes en la parroquia Juan Benigno Vela y en la parroquia Quisapincha el 36,36% ; mientras que en la pregunta número 5 están dispuestos a usar el servicio de transporte escolar e institucional en la parroquia Juan Benigno Vela el 47,37% y en la parroquia Quisapincha el 63,64%; y finalmente en la pregunta número 6 verificamos totalmente que ambas parroquias poseen una demanda insatisfecha y tienen dificultad para acceder a su lugar de destino, siendo así el 89,47% en la parroquia Juan Benigno Vela y el 75,76% en la parroquia Quisapincha.

## **CAPÍTULO IV: MARCO PROPOSITIVO**

### **1.1.TÍTULO**

INFORME TÉCNICO DE NECESIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL EN LA ZONA RURAL DEL CANTÓN AMBATO, PROVINCIA DE TUNGURAHUA

### **1.2.PRESENTACIÓN**

El actual estudio de necesidad del servicio de transporte escolar e institucional en la zona rural es una contribución importante para los estudiantes y habitantes del Cantón Ambato, el mismo que tiene como objetivo mostrar las necesidades del servicio de transporte, ayudar a la movilización y acceso de las personas de manera segura, cómoda y eficiente.

### **1.3.INTRODUCCIÓN**

El servicio de transporte escolar es un medio necesario e importante para el traslado de los estudiantes, puesto que los mismos deben recorrer grandes distancias, siendo fundamental un medio adecuado para el ser humano, mejorando así la movilización y la economía de las parroquias rurales.

Para el desarrollo del presente estudio nos basamos en la Normativa Emitida por la Agencia Nacional de Tránsito, la cual establece los lineamientos correspondientes para este tipo de servicio que es la RESOLUCIÓN No. 108-DIR-2016-ANT RESOLUCIÓN INHERENTE A LOS LINEAMIENTOS TÉCNICOS REFERENCIALES PARA LA GESTIÓN DE LA COMPETENCIA DEL TRANSPORTE TERRESTRE INTRACANTONAL

El presente trabajo investigativo se basa en cuatro etapas, como se menciona a continuación:

- I. En esta etapa se determina el área de estudio y se zonifica la misma.
- II. En la segunda etapa se presenta las fórmulas aplicadas, las mismas que son emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito es decir el análisis técnico del estudio de necesidad, donde se determina la oferta y demanda que existe sobre el transporte escolar, se indicaron lineamientos técnicos y finalmente se realizó el cálculo del dimensionamiento de la flota que es necesaria para el transporte

comercial modalidad escolar e institucional para las parroquias Juan Benigno  
Vela y Quisapincha.

- III. En la tercera etapa se muestra el procedimiento referente a los permisos de circulación de la flota vehicular, donde se mencionan los distintos requisitos que se deben cumplir previamente para la constitución jurídica y la obtención del permiso de operación.
- IV. En esta última etapa se indican las especificaciones técnicas que deben cumplir cada uno de los vehículos que estarán disponibles a prestar el servicio de transporte en la modalidad ya mencionada; se presenta su clasificación, elementos de seguridad, vida útil, equipo de emergencia; entre otros.

#### **1.4. JUSTIFICACIÓN**

Haciendo énfasis en el transporte, el mismo que se ha ido convirtiendo con el paso del tiempo en uno de los ejes más importantes y estratégicos tanto para el desarrollo social y económico del país, existe una necesidad de movilizarse de un lugar hacia otro, el mismo requerimiento que debe ser atendido por cada entidad designada.

El presente estudio se basa en indagar y determinar las necesidades de las parroquias rurales Juan Benigno Vela y Quisapincha, la realización de este estudio determina la oferta y demanda existente del servicio de transporte comercial en la modalidad escolar e institucional. Con el propósito de que la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad del cantón Ambato permita la conformación y entrega de los respectivos títulos habilitantes a las distintas operadoras de transporte para el servicio de transporte escolar e institucional y así satisfacer las necesidades de movilidad de las parroquias rurales.

#### **1.5. CONTENIDO DE LA PROPUESTA**

##### **1.5.1. Primera etapa: Determinación y zonificación del área de estudio.**

##### **1. Información general de las áreas de estudio**

**Tabla 16:** *Ubicación de las parroquias rurales*

<b>UBICACIÓN</b>	
<b>Parroquia Juan Benigno Vela</b>	<b>Parroquia Quisapincha</b>
La parroquia rural Juan Benigno Vela pertenece al cantón Ambato, provincia de Tungurahua, posee una superficie de 4.819 km <sup>2</sup>	La parroquia rural Quisapincha se encuentra ubicada a 12 km de la ciudad de Ambato, a una altura de 3.000 msnm.
	<b>Límites de la parroquia:</b>

---

**Límites de la parroquia son:**

- **Norte:** parroquias Pasa y Pilahuin
- **Sur:** cantones Tisaleo y Mocha
- **Este:** el cantón Tisaleo y parroquia Santa Rosa
- **Oeste:** parroquia Pilahuín
- **Norte:** provincia de Cotopaxi
- **Sur:** parroquias Pasa y Santa Rosa
- **Este:** parroquias Ambatillo y San Bartolomé de Pinllo
- **Oeste:** parroquias de San Fernando y Pasa.

---

**Fuente:** Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de las parroquias rurales Juan Benigno Vela y Quisapincha

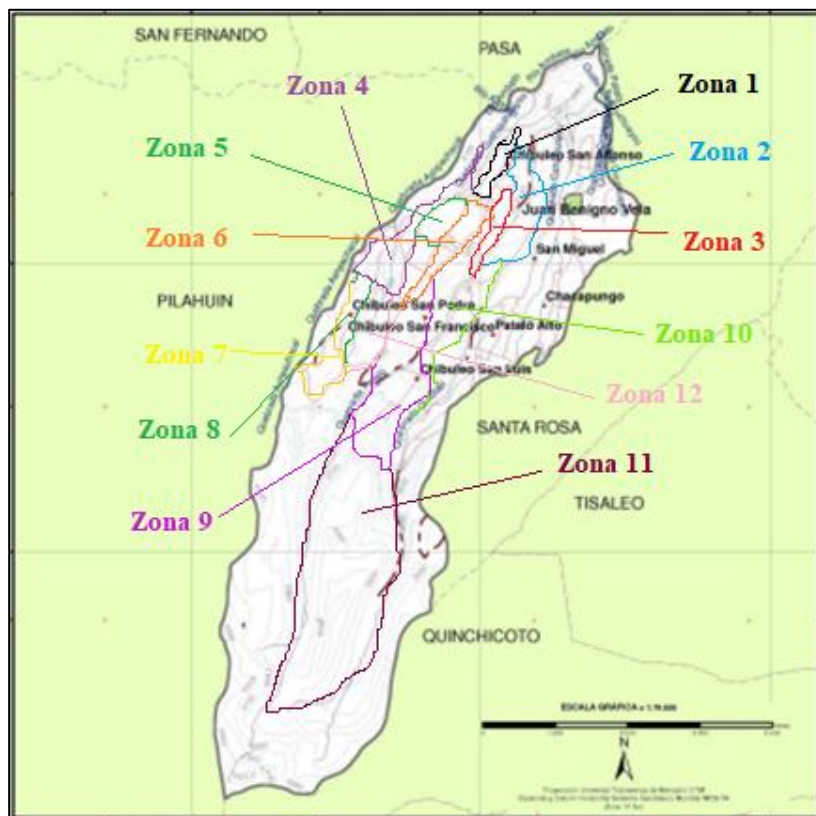
**Elaborado por:** Autoría propia

## 2. Zonificación de las áreas de estudio

La zonificación de las parroquias Juan Benigno Vela y Quisapincha se realizó de acuerdo a cada una de las comunidades que requieren la necesidad para el traslado de los estudiantes; obteniendo como clasificación las siguientes zonas:

- **Parroquia Juan Benigno Vela:**

*Figura 3: Zonificación de la parroquia rural Juan Benigno Vela*



**Fuente:** Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de la parroquia rural Juan Benigno Vela

**Elaborado por:** Autoría propia

**Tabla 17:** Origen y destino de los estudiantes

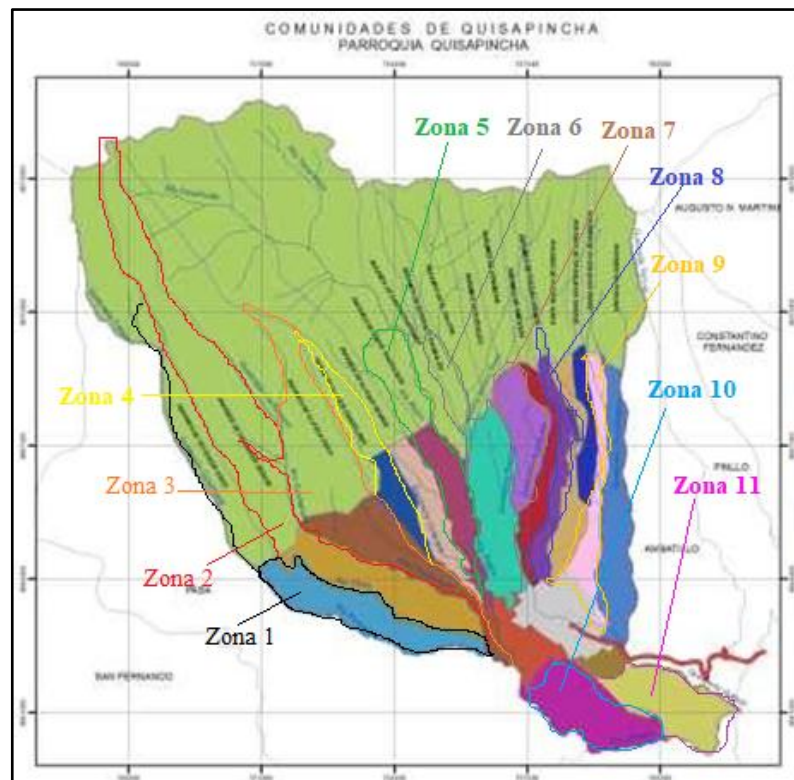
ORIGEN	DESTINO	UNIDAD EDUCATIVA DEL MILENIO INTERCULTURAL BILINGÜE CHIBULEO (ESTUDIANTES)
Zona 1: Apatuc Alto		48
Zona 2: Angahuana		56
Zona 3: Chibuleo San Luis		98
Zona 4: Chibuleo San Pedro		65
Zona 5: Chibuleo San Alfonso		45
Zona 6: Chibuleo San Francisco		80
Zona 7: Misquillí		42
Zona 8: Cuatro Esquinas		46
Zona 9: San pablo		58
Zona 10: Tamboloma		46
Zona 11: Yantzaputzan		85
Zona 12: Pucará Grande		69
	<b>TOTAL</b>	<b>738</b>

**Fuente:** Investigación de campo

**Elaborado por:** Autoría propia

- **Parroquia Quisapincha:**

**Figura 4:** Zonificación de la parroquia rural Quisapincha





**Fuente:** Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de la parroquia rural Quisapincha  
**Elaborado por:** Autoría propia

**Tabla 18:** *Origen y destino de los estudiantes*

ORIGEN	DESTINO	UNIDAD EDUCATIVA INTERCULTURAL BILINGÜE DEL MILENIO PUEBLO KISAPINCHA (ESTUDIANTES)		
		MATUTINA	VESPERTINA	TOTAL
<b>Zona 1: Ambayata</b>		45	25	70
<b>Zona 2: Cachilvana Grande</b>		45	40	85
<b>Zona 3: El Galpón</b>		9	12	21
<b>Zona 4: Illagua Chaupiloma</b>		32	40	72
<b>Zona 5: Illahua Grande</b>		37	25	62
<b>Zona 6: Nueva Tondoloque</b>		30	28	58
<b>Zona 7: Pucará Chico</b>		15	18	33
<b>Zona 8: Pucará Grande</b>		40	40	80
<b>Zona 9: Puganza</b>		15	14	29
<b>Zona 10: Putugleo</b>		45	39	84
<b>Zona 11: Quillali</b>		25	20	45
	<b>TOTAL</b>	<b>338</b>	<b>301</b>	<b>639</b>

**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaborado por:** Autoría propia

### 3. Paradas propuestas en las Unidades Educativas del Milenio

La flota vehicular contará con paradas exclusivas dentro de las unidades educativas del milenio, puesto que en cada una de ellas existe el parqueadero adecuado para el ascenso y descenso de los estudiantes, garantizando así su seguridad.

- *Unidad Educativa Del Milenio Intercultural Bilingüe Chibuleo*

*Figura 5:* Entrada de los minibuses a la unidad educativa Chibuleo



**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaborado por:** Autoría propia

*Figura 6:* Parada exclusiva de los minibuses en la unidad educativa Chibuleo



**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaborado por:** Autoría propia

- *Unidad Educativa Intercultural Bilingüe del Milenio Pueblo Kisapincha*

*Figura 7:* Entrada de los minibuses a la unidad educativa Quisapincha



**Fuente:** Investigación de campo  
**Elaborado por:** Autoría propia

*Figura 8:* Parada exclusiva de los minibuses en la unidad educativa Quisapincha



**Fuente:** Investigación de campo

**Elaborado por:** Autoría propia

#### 4. Propuesta de horarios para la flota vehicular

**Tabla 19:** Horario propuesto para la flota vehicular

Unidad del milenio	Hora de Ingreso	Nivel escolar	Hora de Salida
<b>Unidad Educativa Del Milenio Intercultural Bilingüe Chibuleo</b>	8:20	Inicial	11:20
	7:20	Primer grado hasta décimo	13:00
		Bachillerato internacional	14:20
<b>Matutina</b>			
<b>Unidad Educativa Intercultural Bilingüe del Milenio Pueblo Kisapincha</b>	8:20	Inicial	11:20
	7:20	Primer grado hasta décimo	12:40
		Bachillerato internacional	13:40
		<b>Vespertina</b>	
13:00	Inicial	16:00	
12:00	Primer grado hasta décimo	18:20	
	Bachillerato internacional		

**Fuente:** Unidades Educativas Interculturales del Milenio

**Elaborado por:** Autoría propia

#### 1.5.2. Segunda etapa: Análisis Técnico.

##### 1.5.2.1. Análisis Situacional actual.

Después del correcto levantamiento de información, podemos evidenciar que el sector estudiantil de las parroquias rurales Juan Benigno Vela y Quisapincha del cantón Ambato se movilizan en los distintos transportes informales, ya sean camionetas o taxis que están situadas en paradas ilegales, debido a la actual demanda existente, los estudiantes se trasladan a pie o de manera insegura en las camionetas ya sea camioneta simple o doble cabina, estando prestos a sufrir algún percance ya que las camionetas no son aptas para el traslado de personas en la parte del cajón, quienes prestan el servicio

las adaptan para poder trasladar a los estudiantes, la mayoría de los cuales se movilizan de manera incomoda.

Tomando en cuenta una parte de los estudiantes deben realizar doble gasto, pues deben tomar dos vehículos para llegar a la unidad educativa correspondiente, por ello, el servicio de transporte escolar e institucional es absolutamente necesario para el traslado de los mismos de las parroquias Juan Benigno Vela y Quisapincha del Cantón Ambato

#### **1.5.2.2. Oferta.**

En las parroquias Juan Benigno Vela y Quisapincha no existen operadoras de transporte legalmente constituidas que presten el servicio de transporte escolar e institucional, por lo cual la oferta es totalmente nula, evidenciado en el levantamiento de información.

#### **1.5.2.3. Demanda.**

Para la determinación de la respectiva flota nos basamos en lo expuesto anteriormente: Se establece la demanda existente de transporte escolar e institucional en las parroquias, cabe mencionar que se debe tomar en cuenta a los docentes:

<b>PARROQUIA JUAN BENIGNO VELA</b>	<b>PARROQUIA QUISAPINCHA</b>
985 estudiantes	636 estudiantes
40 docentes	32 docentes

**Tabla 20:** *Número de estudiantes de la Unidad Educativa Del Milenio Intercultural Bilingüe Chibuleo*

<b>UNIDAD EDUCATIVA DEL MILENIO INTERCULTURAL BILINGÜE CHIBULEO</b>	
<b>COMUNIDAD</b>	<b>ESTUDIANTES</b>
Chibuleo San Francisco	80
Chibuleo San Luis	72
Chibuleo San Pedro	85
Chibuleo San Alfonso	76
Apatuc Alto	88
Misquillí	94
Angahuana	86
Cuatro Esquinas	85
San pablo	82
Tamboloma	89

Yantzaputzan	85
Pucará Grande	73
<b>TOTAL</b>	<b>985</b>

**Fuente:** Unidad Educativa Del Milenio Intercultural Bilingüe Chibuleo

**Elaborado por:** Autoría propia

**Tabla 21:** *Número de estudiantes de la Unidad Educativa Intercultural Bilingüe del Milenio Pueblo Kisapincha*

<b>UNIDAD EDUCATIVA INTERCULTURAL BILINGÜE DEL MILENIO PUEBLO KISAPINCHA</b>			
<b>COMUNIDAD</b>	<b>JORNADA</b>		<b>ESTUDIANTES</b>
	<b>MATUTINA</b>	<b>VESPERTINA</b>	
Cachilvana Grande	45	40	85
Pucará Grande	40	40	80
Pucará Chico	15	18	33
Ambayata	45	25	70
Putugleo	45	39	84
El Galpón	9	12	21
Puganza	15	14	29
Quillali	25	20	45
Illagua Chaupiloma	32	40	72
Illahua Grande	37	25	62
Nueva Tondoloque	30	25	55
<b>TOTAL</b>	<b>338</b>	<b>298</b>	<b>636</b>

**Fuente:** Unidad Educativa Intercultural Bilingüe del Milenio Pueblo Kisapincha

**Elaborado por:** Autoría propia

#### **1.5.2.4. Cálculo de estimación de necesidades.**

A su vez en las parroquias mencionadas hay que tomar en cuenta, que para la población objetivo se debe hacer uso del número de estudiantes y el número de docentes. Además, según las unidades educativas del milenio en las parroquias se realizó una prueba piloto para saber quiénes estarían dispuestos a usar el transporte escolar e institucional desde el 07 de septiembre al 28 del mencionado mes, dando como resultado que el 73,30% en la parroquia Juan Benigno Vela lo usaría y el 79,87% en la parroquia Quisapincha.

Se debe tomar en cuenta que en la parroquia rural de Quisapincha se trabajará en horario matutino con la mayor cantidad de estudiantes transportados, que es de 338 estudiantes, más los 32 docentes y de igual manera en la parroquia Juan Benigno Vela con los 985 estudiantes más los 40 docentes.

**Tabla 22:** *Cálculo de estimación de necesidades de la parroquia Juan Benigno Vela y Quisapincha*

<b>PARROQUIAS</b>	
<b>JUAN BENIGNO VELA</b>	<b>QUISAPINCHA</b>
<b>1. Total de pasajeros día por una unidad vehicular</b>	
$TPd = \#Op * \#cls$	
<b>Dónde:</b>	
TPd = total de pasajeros al día	
#OP = número de ocupantes promedio por ciclo	
#Cls = número de ciclos al día	
Número de ocupantes promedio por ciclo = 73,30% = 24	Número de ocupantes promedio por ciclo = 79,87% = 26
Número de ciclos al día = 2	Número de ciclos al día = 2
$TPd = \#Op * \#cls$	$TPd = \#Op * \#cls$
$TPd = 24 * 2$	$TPd = 26 * 2$
$TPd = 48 \text{ pasajeros}$	$TPd = 52 \text{ pasajeros}$
<b>2. Oferta total actual de asientos</b>	
$Ofasnt = \Sigma \text{Capacidad de asientos de cada unidad autorizada}$	
<b>Dónde:</b>	
• <b>Ofasnt</b> = oferta total actual de asientos autorizados	
No existe Oferta actual autorizada.	
<b>Oferta Total Actual de Asientos = 0 asientos</b>	
<b>3. Oferta actual del servicio</b>	
$Ofa_s = Of_{asnt} * \#Ciclos$	
<b>Dónde:</b>	

---

**Ofa<sub>s</sub>**= oferta actual del servicio  
**Of<sub>asnt</sub>**=oferta total actual de asientos  
**#ciclos**=Ciclos realizados al día  
**Oferta total actual de asientos = 0**  
**#ciclos = 2** ciclos al día

$$Ofa_s = Of_{asnt} * \#Ciclos$$

$$Ofa_s = 0 * 2$$

$$Ofa_s = 0 \text{ asientos}$$

---

#### 4. Demanda actual

---

$$Da = PO * \% \text{ personas que utilizarían el transporte}$$

**Dónde:**

**Da**= Demanda actual

**PO**= Población objetivo

**%personas que utilizan el transporte**= corresponde al porcentaje de personas que en la encuesta respondieron que utilizarían el servicio.

**Población objetivo:** 1035 personas

**Porcentaje de personas que utilizarían el transporte:** 73,30%

**Población objetivo:** 370 personas

**Porcentaje de personas que utilizarían el transporte:** 79,87%

$$Da = PO * \% \text{ personas que utilizan transporte}$$

$$Da = 1035 * 73,30\%$$

$$Da = 759 \text{ personas}$$

$$Da = PO * \% \text{ personas que utilizan transporte}$$

$$Da = 370 * 79,87\%$$

$$Da = 296 \text{ personas}$$

---

#### 5. Unidades necesarias para atender la demanda insatisfecha

---

$$U_n = D_a - Ofa_s$$

**Dónde:**

**Un**= unidades necesarias

**Da**=Demanda Actual

**Ofas**= oferta actual del servicio

**Demanda actual:** 759 personas

**Oferta actual del servicio**= 0 unidades o 0 asientos con un promedio de 32 asientos cada unidad

$$U_n = D_a - Ofa_s$$

$$U_n = 759 - 0$$

$$U_n = 759 \text{ asientos}$$

**Demanda actual:** 296 personas

**Oferta actual del servicio**= 0 unidades o 0 asientos con un promedio de 32 asientos cada unidad

$$U_n = D_a - Ofa_s$$

$$U_n = 296 - 0$$

$$U_n = 296 \text{ asientos}$$



---

## DEMANDA INSATISFECHA

---

Existe una demanda insatisfecha de 759 asientos con la ocupación del 73,30%, es decir se requiere 17 unidades de transporte de 32 asientos.	Existe una demanda insatisfecha de 296 asientos con la ocupación del 79,87%, es decir se requiere 7 unidades de transporte de 32 asientos.
---	--

---

**Fuente:** Agencia Nacional de Tránsito, RES-108-DIR-2016

**Elaborado por:** Autoría propia

Se propone la conformación de dos Operadoras de Transporte Escolar e Institucional, una que preste el servicio en la parroquia Juan Benigno Vela, constituida por 17 minibuses de 32 pasajeros y otra en la parroquia Quisapincha que conste de 7 minibuses de 32 pasajeros y de esta manera satisfacer la necesidad de los estudiantes y a la vez velar por su seguridad.

Hay que tomar en cuenta que en la Unidad Educativa Intercultural Bilingüe del Milenio Pueblo Kisapincha la operadora de transporte deberá realizar doble jornada para la prestación de su servicio.

### **1.5.3. Tercera etapa: Habilitación de la flota vehicular.**

#### ***1.5.3.1. Constitución Jurídica.***

##### **a) Informe previo de factibilidad**

Este servicio será únicamente prestado por personas jurídicas debidamente constituidas y autorizadas por el organismo de tránsito competente, los mismos que deben contar con el título habilitante vigente, extendido por dicha entidad.

“Para la constitución jurídica de una compañía de transporte escolar e institucional, los que se encuentren interesados deberán obtener el informe previo de factibilidad favorable ante la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad de Ambato” (Agencia Nacional de Tránsito, 2014, pág. 2)

Los requisitos para la obtención del respectivo informe previo de factibilidad, de acuerdo al Formulario establecido por la Agencia Nacional de Tránsito son:

- 1. Borrador de Minuta de constitución jurídica de la operadora de transporte, la cual debe especificar (razón social, socios, capital social, aportes, administración, objeto exclusivo)**

2. Copia de la Reserva de denominación emitida por la entidad competente (Superintendencia de Compañías o Superintendencia de Economía Popular y Solidaria)
3. Original del Acta de Nombramiento provisional del Representante Legal
4. Archivo electrónico con la nómina de socios o accionistas en donde consten los nombres y apellidos completos, número de cédulas y correos electrónicos.
5. Certificado de cada socio de no ser miembro de la fuerza pública en servicio activo, vigilantes, autoridades o empleados civiles que trabajen en los organismos relacionados con el tránsito y el transporte terrestre.
6. Historia laboral del tiempo de servicio por empleador del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS), por cada socio.
7. Copia legible del comprobante de pago del costo de servicio.

**b) Habilitación comercial**

Los permisos de operación se podrán conceder previo a la verificación y cumplimiento de los siguientes requisitos, según el Formulario de habilitación comercial

1. Certificación de revisión técnica vehicular para vehículos menores al 2011 de conformidad a la resolución No. ANT-NACDSGRDI18-0000003, con asunto “Reforma a la resolución No. 063-DIR-2017-ANT”, artículo 5, factura de la casa comercial en caso de vehículos nuevos; o la constatación emitida por la Dirección de Regulación de la Agencia Nacional de Tránsito para vehículos iguales o menores al 2010, de la conformidad con la resolución No. 097-DIR-2016-ANT y sus modificatorias, o la resolución que estuviere vigente.
2. Copia del contrato de compra venta notariado y registrado en el SRI o copia certificada de la factura del vehículo, emitida por la casa comercial (para vehículo que no se consideró en la concesión o renovación del permiso de operación).
3. Copia del nombramiento del representante legal de la operadora debidamente registrado y vigente.
4. Copia del certificado de votación vigente del socio.
5. Póliza de seguro del vehículo a ser habilitado.
6. Copia legible del comprobante de pago del costo del servicio.

El ente encargado de entregar este permiso importante es la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad de Ambato

**c) Concesión de permiso de operación**

Para la prestación del servicio de transporte comercial escolar e institucional, se debe tener de forma obligatoria el Permiso de Operación el mismo que es entregado por la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad de Ambato y se debe cumplir con los requisitos estipulados en el Formulario de Concesión de Permiso de Operación:

1. Nómina de los socios o accionistas en donde consten los nombres y apellidos, número de cédula y tipo de licencia.
2. Certificado de cada socio de no ser miembro de la fuerza pública en servicio activo, vigilantes, autoridades o empleados civiles que trabajen en los organismos relacionados con el tránsito y el transporte terrestre.
3. Matrícula o copia del contrato de compra venta notariado (en caso de existir), certificado de revisión técnica vehicular para vehículos menores al 2011 de conformidad a la resolución No. ANT-NACDSGRDI18-0000003, con asunto “Reforma a la resolución No. 063-DIR-2017-ANT”, artículo 5, factura de la casa comercial en caso de vehículos nuevos; o la constatación emitida por la Dirección de Regulación de la Agencia Nacional de Tránsito para vehículos iguales o menores al 2010, de la conformidad con la resolución No. 097-DIR-2016-ANT y sus modificatorias, o la resolución que estuviere vigente.
4. Nómina de socios otorgado por el Secretario de la Cooperativa (en el caso de Cooperativas) o por la Superintendencia de Compañías (en caso de Compañías); Nombramiento registrado en la Superintendencia de Compañías y en el Registro Mercantil o Registro de la Propiedad según el caso (para compañías) o Registro de Directivas de Organizaciones de la Economía Popular y Solidaria (Para cooperativas)
5. Copia del Registro Único de Contribuyentes de la compañía
6. Historia laboral del tiempo de servicio por empleador del instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS), por cada socio.
7. Copia legible del Comprobante de pago del costo del servicio.

**d) Objeto social exclusivo**

Para la constitución jurídica de las operadoras de transporte comercial escolar e institucional, el objeto social será exclusivo y no se autoriza a prestar otro tipo de servicio el cual se debe estipular claramente en el estatuto y en el permiso de operación respectivo. (Agencia Nacional de Tránsito, 2014, pág. 4)

#### 1.5.4. Cuarta etapa: Especificaciones técnicas.

##### 1.5.4.1. Vehículos autorizados para prestar servicio de transporte escolar e institucional.

La flota vehicular necesaria para las parroquias rurales del cantón Ambato debe estar de acuerdo al reglamento que se encuentra establecido por Instituto Ecuatoriano de Normalización, cumpliendo con los estándares requeridos de acuerdo a al Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 041:2013

**Tabla 23:** Clasificación de los vehículos de transporte escolar e institucional

Vehículo	Número de ocupantes, incluido el conductor
Furgoneta	Desde 12 hasta 18
Microbús	Desde 19 hasta 26
Minibús	Desde 27 hasta 35
Bus	A partir de 36

**Fuente:** Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 041:2013

##### 1.5.4.2. Vida útil de los vehículos de transporte escolar e institucional.

Los vehículos para la prestación del servicio deben estar homologados de acuerdo al cuadro de vida útil establecido por la Agencia Nacional de Tránsito.

**Tabla 24:** Vida útil de los vehículos de transporte comercial modalidad escolar e institucional

Modalidad de Transporte	Clase de Vehículo	Tipo de Vehículo	Vida útil total (Años)
Escolar e	Autobús	Bus, minibús o	20

institucional	microbús	
Furgoneta	Furgoneta de pasajeros	15

**Fuente:** Resolución 111-DIR-2014-ANT

#### ***1.5.4.3.Requisitos Generales.***

Según el Reglamento Técnico Ecuatoriano 041:2013 el servicio de transporte escolar e institucional debe contar con los siguientes requisitos:

#### **1. Especificaciones del motor**

- Deben tener una arrancabilidad en pendiente
- Capacidad de aceleración en plano: deben tener la potencia adecuada, torque y relación de transmisión necesarias que permitan alcanzar la velocidad mínima de 40 km/h.
- Los motores de cada vehículo deben poseer una certificación de que cumplen con las normas ambientales vigentes en el Ecuador
- El ciclo de funcionamiento del motor puede ser Otto o Diesel
- Los sistemas de escape deben respetarse, no se pueden realizar cambios algunos.

#### **2. Especificaciones del chasis**

- El chasis del vehículo debe estar certificado como diseño original, sin modificación alguna
- La dirección del vehículo de transporte escolar e institucional debe contar con la dirección original
- EL sistema de frenos tanto para parqueo como para prestar el servicio deben ser respetados por el diseño original del fabricante
- El vehículo de transporte escolar e institucional debe contar con una transmisión automática o manual, de acuerdo al diseño original

#### ***1.5.4.4.Requisitos específicos del vehículo a utilizar para la prestación del servicio.***

Según el Reglamento Técnico Ecuatoriano 041:2013 el servicio de transporte escolar e institucional debe contar con los siguientes requisitos específicos:

- Deben contar con un sistema de freno neumático y auxiliar

- El largo del vehículo debe ser máximo de 10.000 mm
- EL ancho total del vehículo debe ser de 2.600 mm
- La altura máxima del vehículo es de 3.000 mm incluida la escotilla
- Los ángulos de acometida deben ser entre 8° hasta 12°
- Las ventanas del conductor deben abrirse por lo menos un 30% y deben tener la posibilidad de ver la parte baja del lateral izquierdo
- La visibilidad frontal permitida del conductor se la puede observar en el **anexo 6**
- La visibilidad inferior permitida, se la puede evidenciar en el **anexo 7**
- La visibilidad izquierda permitida, se puede ver en el **anexo 8**
- La visibilidad horizontal permitida, se puede mirar en el **anexo 9**
- Las ventanas de los usuarios deben ser herméticas y tener una altura máxima de 1.000 mm y un espesor de 4 mm
- Las puertas de ingreso y salida de pasajeros deben estar ubicadas en el lado derecho y entre ejes, no deben estar bloqueadas y deben tener una altura mínima de 1.850 mm
- Deben tener salidas de emergencia que pueden ser las ventanas o una escotilla.
- La altura interna del vehículo debe ser de 1.800 mm del corredor central.
- Los espejos retrovisores deben ser retractiles hacia el vehículo y tener la superficie plana y otra convexa, este debe garantizar la visión del suelo no a menos de 60 m
- El asiento para pasajeros es de un ancho mínimo: 500 mm y una altura desde el piso a la base del asiento es de 400 mm ( $\pm 5\%$ )

**1.5.4.5. Elementos de seguridad y control de un minibús.**

**Tabla 25:** *Especificaciones técnicas del área del conductor en un minibús*

MINIBÚS	
Tacógrafo	Obligatorio en todos los vehículos que transporte personas o bienes
Limitador de velocidad	Según la Organización de las Naciones Unidas, los vehículos deben tener instalado un dispositivo de limitación de velocidad que sea ajustable y se encuentre homologado

Rotulación	Los rótulos ya sean externos o internos deben estar escritos de forma clara y concisa en letras mayúsculas, en el idioma español
Bolsas de aire	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Debe poseer mínimo 2 airbags frontales, deben estar protegidos cada uno de sus ocupantes en caso de colisión frontal. Deben tener un airbag de recambio</li> <li>- Debe estar visible en la parte central para los conductores de los vehículos que se aproximen hacia la parte de atrás del vehículo</li> </ul>
Señal de PARE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Su tamaño debe ser de 200 mm x 200 mm</li> <li>- Debe ser luminosa e intermitente, debe actuar con el sistema de luces intermitentes de parada del vehículo.</li> <li>- No debe obstaculizar la visión del conductor del vehículo</li> </ul>

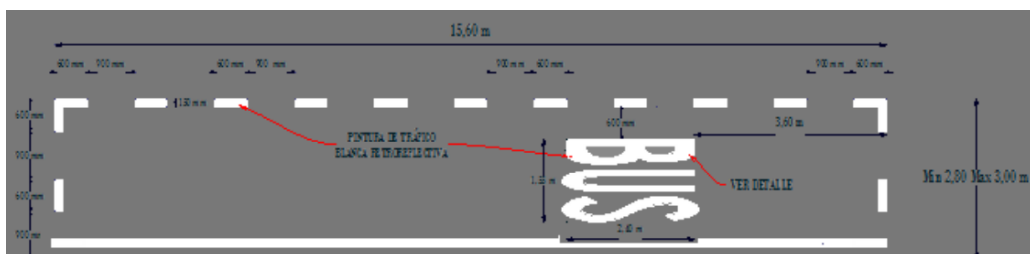
**Fuente:** Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 041:2013 y Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 034 (4R)

**Elaborado por:** Autoría propia

#### ***1.5.4.6. Especificación técnica de la parada de bus.***

Esta señalización según la Norma RTE INEN 004-2 tiene como objetivo delimitar el área donde solo los buses de transporte escolar e institucional se podrán estacionar para el ascenso y descenso de pasajeros.

**Figura 9:** Parada de los minibuses en la unidad educativa del milenio



**Fuente:** Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 004-2

- El largo debe ser de 15.60 m
- El ancho debe tener un mínimo de 2.80 m y un máximo de 3.00 m

## **DOCUMENTACIÓN HABILITANTE DEL TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL:**

- Adhesivo o consolidado de revisión técnica vehicular o visual
- Instalación del disco pare
- Permiso de operación vigente de la operadora o resolución de la habilitación vehicular
- Control de cinturones de seguridad
- Listado de pasajeros
- Contrato de servicio de transporte que determine la ruta, origen, destino en el cual se incluya las callas y copias certificadas
- Se debe tener los parabrisas: delantero y posterior, en los lados laterales del vehículo, el número de registro municipal



## CONCLUSIONES

- En la zona rural del Cantón Ambato el 89% de la zona rural no tiene necesidad de trasladarse por el servicio de transporte comercial, mientras que el 11% que pertenece a las parroquias Juan Benigno Vela y Quisapincha si tienen la necesidad de trasladarse por medio del transporte comercial modalidad escolar e institucional.
- El presente trabajo de investigación que se desarrolló en la zona rural del cantón Ambato, ha sido viable ya que no existe un equilibrio entre la oferta y demanda actual, por lo que se concluye existe una gran demanda insatisfecha de estudiantes siendo de 759 asientos en la parroquia Juan Benigno Vela y de 296 asientos en la parroquia Quisapincha del servicio de transporte debido a que no existe un servicio legal que se preste en las parroquias.
- En la realización del informe técnico con referencia a la necesidad de transporte comercial modalidad escolar e institucional en las parroquias nombradas anteriormente, se estableció la flota vehicular para cubrir la demanda insatisfecha con los requerimientos necesarios para prestar el servicio a la población que es de 22 vehículos, por lo que se debe constituir dos operadoras de transporte, la primera operadora de transporte con 17 unidades de transporte para la unidad educativa del milenio de Juan Benigno Vela en la comunidad de Chibuleo y 7 unidades de transporte para la unidad educativa del milenio de Quisapincha.

## BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de Tránsito. (2012). *Vehículos de transporte escolar*. Obtenido de [http://www.tungurahua.gob.ec/carrocero/wp-content/uploads/2016/09/RTE\\_041.pdf](http://www.tungurahua.gob.ec/carrocero/wp-content/uploads/2016/09/RTE_041.pdf)
- Agencia Nacional de Tránsito. (2014). *Cuadro de vida útil para vehículos de transporte terrestre público y comercial*. Obtenido de <https://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2014/file/2652-resolucion-no-111-dir-2014-ant-cuadro-de-vida-util-para-vehiculos-de-transporte-terrestre-publico-y-comercial>
- Agencia Nacional de Tránsito. (2014). *Reglamento para el Servicio de Transporte Escolar e Institucional*. Obtenido de <https://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2014/file/2656-resolucion-no-112-dir-2014-ant-reglamento-para-el-servicio-de-transporte-escolar-e-institucional>
- Agencia Nacional de Tránsito. (2018). *Formulario - Concesión de permiso de operación comercial*. Obtenido de <https://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/5590-formulario-concesion-de-permiso-de-operacion-comercial>
- Agencia Nacional de Tránsito. (2018). *Formulario - Habilitación comercial*. Obtenido de <https://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/5464-formulario-habilitacion-comercial>
- Agencia Nacional de Tránsito. (2018). *Formulario - Informe de factibilidad previo a la constitución jurídica comercial*. Obtenido de <https://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/5465-formulario-informe-de-factibilidad-previo-a-la-constitucion-juridica-comercial>
- Agencia Nacional de Tránsito. (2018). *Guía de Documentación Habilitante - Transporte Comercial*. Obtenido de <https://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/5908-guia-de-documentacion-habilitante-transporte-comercial>
- Almeida, C. U. (2014). *Movilidad urbana en Curitiba*. Obtenido de <http://www.uco.edu.co/extension/territoriales/Pensamiento%20Regional/Documents/MOVILIDAD%20URBANA%20EN%20CURITIBA.pdf>

- Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador. (2012). *Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>
- Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Obtenido de <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>
- Delgado, R. F. (1960). SCOP. *Importancia económica y social de los transportes*, 3.
- Gobierno Autónomo Descentralizado de Ambato. (2016). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. Obtenido de <http://www.ambato.gob.ec/wp-content/uploads/2016/09/PDOT-Ambato-07-06-2016.pdf>
- Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural Juan Benigno Vela. (2015). *Plan de Ordenamiento Territorial del Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural Juan Benigno Vela*. Obtenido de [http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL\\_SNI/data\\_sigad\\_plus/sigadplusdocumentofinal/1865016590001\\_PDOT\\_2015\\_JB\\_Vela\\_30-10-2015\\_18-57-17.pdf](http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/sigadplusdocumentofinal/1865016590001_PDOT_2015_JB_Vela_30-10-2015_18-57-17.pdf)
- Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural Quisapincha. (2015). *Plan de Ordenamiento Territorial del Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural Quisapincha*. Obtenido de [http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL\\_SNI/data\\_sigad\\_plus/sigadplusdocumentofinal/1865015190001\\_QUISAPINCHA%20PLAN%20DE%20DESARROLLO%20Y%20ORDENAMIENTO%20TERRITORIAL%202015\\_30-10-2015\\_09-16-36.pdf](http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/sigadplusdocumentofinal/1865015190001_QUISAPINCHA%20PLAN%20DE%20DESARROLLO%20Y%20ORDENAMIENTO%20TERRITORIAL%202015_30-10-2015_09-16-36.pdf)
- Grupo Banco Mundial. (2014). *Transporte: Resultados del sector*. Obtenido de <http://www.bancomundial.org/es/results/2013/04/14/transport-results-profile>
- Instituto Ecuatoriano de Normalización. (2012). *Señalización vial parte 2: Señalización Horizontal*. Obtenido de [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/LOTAIP2015\\_reglamento\\_tecnico\\_se+%C2%A6alizaci+%C2%A6n\\_horizontal.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/LOTAIP2015_reglamento_tecnico_se+%C2%A6alizaci+%C2%A6n_horizontal.pdf)

Instituto Ecuatoriano de Normalización. (2016). *Señalización vial parte 1: Señalización Vertical*. Obtenido de <http://www.normalizacion.gob.ec/>

Ortega, J. (Noviembre de 2014). *Dimensionamiento de las compañías de transporte de carga pesada en el Ecuador*. (Tesis de maestría, Pontífica Universidad Católica del Ecuador) Obtenido de <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/8085/DIMENSIONAMIENTO%20DE%20LAS%20COMPA%C3%91%C3%8DAS%20DE%20TRANSPORTE%20DE%20CARGA%20PESADA%20EN%20EL%20ECUADOR..pdf?sequence=1>

# ANEXOS

## Anexo 1: Encuesta dirigida a la población de la zona rural del cantón Ambato



**DIRECCIÓN DE TRÁNSITO, TRANSPORTE Y MOVILIDAD AMBATO**

**ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO  
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS  
ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE**



Con el objetivo de conocer la necesidad de los habitantes de las zonas rurales del cantón Ambato, se realiza la siguiente encuesta

Encuesta N°: \_\_\_\_\_ Sector: Rural Parroquia: \_\_\_\_\_ Fecha: \_\_\_\_\_

1. ¿Por qué motivo viaja usted?		2. ¿Qué medio de movilización utiliza usted?		3. ¿Qué ocupación tiene usted?	
Casa		A pie		Agricultor	
Compras		Bicicleta		Estudiante	
Estudios		Bus		Ganadero	
Salud		Motocicleta		Empleado Público	
Trabajo		Taxi		Empleado Privado	
Ocio, diversión		Vehículo Propio		Otros (detalle)	
Otros (detalle)		Otros (detalle)			
4. ¿Con que frecuencia viaja usted?		5. ¿Qué medio de transporte considera usted necesario en su parroquia		6. ¿Tiene usted dificultad para llegar a su lugar de destino?	
Diario		Bus		Si	
Semanal (1 o 2 veces a la semana)		Camioneta Simple		No	
Mensual (1 o 2 veces al mes)		Furgoneta (escolar e institucional)			
Esporádica (De vez en cuando)		Taxi			
7. ¿Qué nivel de servicio prestan las unidades de transporte en su parroquia?		OBSERVACIÓN:			
Bueno					
Regular					
Malo					

Elaborado por: Karen Ponluisa

**Anexo 2:** Entrevista dirigida a los funcionarios de la Dirección de Movilidad, Tránsito y transporte



**ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO  
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS  
ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE**



*Entrevista dirigida a funcionarios de la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad*

Funcionario: \_\_\_\_\_

1. ¿Qué piensa usted acerca del servicio de transporte comercial que se presta en la zona rural del cantón Ambato?

---

---

---

---

2. ¿Cree usted que es necesario realizar un estudio para conocer la necesidad del transporte comercial en la zona rural del cantón Ambato?

---

---

---

---

3. ¿Qué alternativas de solución cree usted que se pueda dar al servicio informal que se provoca en la zona de estudio mencionada anteriormente?

---

---

---

---

4. ¿Considera usted que se debe actuar de manera inmediata ante la necesidad de movilización de la población dentro de la zona rural del cantón?

---

---

---

---

### Anexo 3: Tabulación de datos de las parroquias rurales del cantón Ambato

#### 1. ¿POR QUÉ MOTIVO VIAJA USTED?

		Tabla: Motivo de viaje		
	MOTIVO DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE	
AMBATILLO	Casa	0	0,00%	
	Compras	2	15,38%	
	Estudios	4	30,77%	
	Salud	1	7,69%	
	Trabajo	6	46,15%	
	Ocio, diversión	0	0,00%	
	Trámites personales	0	0,00%	
	<b>TOTAL</b>	<b>13</b>	<b>100,00%</b>	
		Tabla: Motivo de viaje		
	MOTIVO DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE	
ATAHUALPA	Casa	0	0,00%	
	Compras	5	19,23%	
	Estudios	16	61,54%	
	Salud	2	7,69%	
	Trabajo	3	11,54%	
	Ocio, diversión	0	0,00%	
	Trámites personales	0	0,00%	
	<b>TOTAL</b>	<b>26</b>	<b>100,00%</b>	
		Tabla: Motivo de viaje		
	MOTIVO DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE	
AUGUSTO N. MARTÍNEZ	Casa	1	4,76%	
	Compras	4	19,05%	
	Estudios	11	52,38%	
	Salud	1	4,76%	
	Trabajo	4	19,05%	
	Ocio, diversión	0	0,00%	
	Otros (Trámites personales)	0	0,00%	
	<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>100,00%</b>	
		Tabla: Motivo de viaje		
	MOTIVO DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE	
CONSTANTINO FERNÁNDEZ	Casa	0	0,00%	
	Compras	2	33,33%	
	Estudios	4	66,67%	
	Salud	0	0,00%	
	Trabajo	0	0,00%	
	Ocio, diversión	0	0,00%	
	Otros (Trámites personales)	0	0,00%	
	<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>100,00%</b>	
		Tabla: Motivo de viaje		
	MOTIVO DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE	
CUNCHIBAMBA	Casa	0	0,00%	
	Compras	1	9,09%	
	Estudios	2	18,18%	
	Salud	1	9,09%	
	Trabajo	7	63,64%	
	Ocio, diversión	0	0,00%	
	Otros (Trámites personales)	0	0,00%	
	<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>100,00%</b>	
		Tabla: Motivo de viaje		
	MOTIVO DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE	
HUACHI GRANDE	Casa	2	7,41%	
	Compras	2	7,41%	
	Estudios	9	33,33%	

Salud	2	7,41%
Trabajo	11	40,74%
Ocio, diversión	1	3,70%
Otros (Trámites personales)	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>27</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Motivo de viaje

IZAMBA

MOTIVO DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Casa	1	2,70%
Compras	6	16,22%
Estudios	15	40,54%
Salud	3	8,11%
Trabajo	12	32,43%
Ocio, diversión	0	0,00%
Otros (Trámites personales)	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>37</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Motivo de viaje

JUAN BENIGNO VELA

MOTIVO DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Casa	2	10,53%
Compras	1	5,26%
Estudios	15	78,95%
Salud	1	5,26%
Trabajo	0	0,00%
Ocio, diversión	0	0,00%
Otros (Trámites personales)	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>19</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Motivo de viaje

MONTALVO

MOTIVO DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Casa	1	10,00%
Compras	4	40,00%
Estudios	4	40,00%
Salud	1	10,00%
Trabajo	0	0,00%
Ocio, diversión	0	0,00%
Otros (Trámites personales)	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Motivo de viaje

PASA

MOTIVO DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Casa	2	12,50%
Compras	2	12,50%
Estudios	3	18,75%
Salud	0	0,00%
Trabajo	7	43,75%
Ocio, diversión	1	6,25%
Otros (Trámites personales)	1	6,25%
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Motivo de viaje

PICAIHUA

MOTIVO DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Casa	1	4,76%
Compras	4	19,05%
Estudios	7	33,33%
Salud	2	9,52%
Trabajo	7	33,33%
Ocio, diversión	0	0,00%
Otros (Trámites personales)	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Motivo de viaje

PILAHUIN

MOTIVO DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Casa	2	6,45%
Compras	3	9,68%
Estudios	20	64,52%
Salud	2	6,45%
Trabajo	4	12,90%



Ocio, diversión	0	0,00%
Otros (Trámites personales)	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>31</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Motivo de viaje

QUISAPINCHA

MOTIVO DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Casa	1	3,03%
Compras	1	3,03%
Estudios	19	57,58%
Salud	0	0,00%
Trabajo	12	36,36%
Ocio, diversión	0	0,00%
Otros (Trámites personales)	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>33</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Motivo de viaje

SAN  
BARTOLOMÉ  
DE PINLLO

MOTIVO DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Casa	1	4,35%
Compras	10	43,48%
Estudios	3	13,04%
Salud	1	4,35%
Trabajo	6	26,09%
Ocio, diversión	1	4,35%
Otros (Trámites personales)	1	4,35%
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Motivo de viaje

SAN  
FERNANDO

MOTIVO DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Casa	0	0,00%
Compras	3	50,00%
Estudios	1	16,67%
Salud	0	0,00%
Trabajo	0	0,00%
Ocio, diversión	0	0,00%
Otros (Trámites personales)	2	33,33%
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Motivo de viaje

SANTA ROSA

MOTIVO DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Casa	2	3,77%
Compras	10	18,87%
Estudios	19	35,85%
Salud	3	5,66%
Trabajo	19	35,85%
Ocio, diversión	0	0,00%
Otros (Trámites personales)	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>53</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Motivo de viaje

TOTORAS

MOTIVO DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Casa	1	5,56%
Compras	5	27,78%
Estudios	3	16,67%
Salud	0	0,00%
Trabajo	2	11,11%
Ocio, diversión	7	38,89%
Otros (Trámites personales)	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>18</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Motivo de viaje

UNAMUNCHO

MOTIVO DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Casa	0	0,00%
Compras	1	8,33%
Estudios	4	33,33%
Salud	0	0,00%
Trabajo	7	58,33%

Ocio, diversión	0	0,00%
Otros (Trámites personales)	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>100,00%</b>

2. ¿QUÉ MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZA USTED?

Tabla: Medio de movilización de la población

MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZADO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
A pie	0	0,00%
Bicicleta	0	0,00%
Bus	8	61,54%
Motocicleta	0	0,00%
Taxi	5	38,46%
Vehículo Propio	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>13</b>	<b>100,00%</b>

AMBATILLO

Tabla: Medio de movilización de la población

MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZADO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
A pie	0	0,00%
Bicicleta	1	3,85%
Bus	21	80,77%
Motocicleta	0	0,00%
Taxi	1	3,85%
Vehículo Propio	3	11,54%
<b>TOTAL</b>	<b>26</b>	<b>100,00%</b>

ATAHUALPA

Tabla: Medio de movilización de la población

MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZADO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
A pie	0	0,00%
Bicicleta	0	0,00%
Bus	19	90,48%
Motocicleta	0	0,00%
Taxi	0	0,00%
Vehículo Propio	2	9,52%
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>100,00%</b>

AUGUSTO N.  
MARTÍNEZ

Tabla: Medio de movilización de la población

MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZADO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
A pie	0	0,00%
Bicicleta	0	0,00%
Bus	6	100,00%
Motocicleta	0	0,00%
Taxi	0	0,00%
Vehículo Propio	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>100,00%</b>

CONSTANTINO  
FERNÁNDEZ

Tabla: Medio de movilización de la población

MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZADO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
A pie	1	9,09%
Bicicleta	0	0,00%
Bus	4	36,36%
Motocicleta	0	0,00%
Taxi	0	0,00%
Vehículo Propio	6	54,55%
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>100,00%</b>

CUNCHIBAMBA

Tabla: Medio de movilización de la población

MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZADO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
A pie	1	3,70%
Bicicleta	0	0,00%
Bus	22	81,48%
Motocicleta	2	7,41%
Taxi	1	3,70%
Vehículo Propio	1	3,70%
<b>TOTAL</b>	<b>27</b>	<b>100,00%</b>

HUACHI  
GRANDE

Tabla: Medio de movilización de la población

MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZADO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
A pie	3	8,11%
Bicicleta	1	2,70%
Bus	27	72,97%
Motocicleta	3	8,11%
Taxi	0	0,00%
Vehículo Propio	3	8,11%
<b>TOTAL</b>	<b>37</b>	<b>100,00%</b>

IZAMBA

Tabla: Medio de movilización de la población

MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZADO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
A pie	9	47,37%
Bicicleta	1	5,26%
Bus	2	10,53%
Motocicleta	0	0,00%
Taxi informal	5	26,32%
Vehículo Propio	2	10,53%
<b>TOTAL</b>	<b>19</b>	<b>100,00%</b>

JUAN BENIGNO  
VELA

Tabla: Medio de movilización de la población

MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZADO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
A pie	0	0,00%
Bicicleta	0	0,00%
Bus	9	90,00%
Motocicleta	1	10,00%
Taxi	0	0,00%
Vehículo Propio	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>100,00%</b>

MONTALVO

Tabla: Medio de movilización de la población

MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZADO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
A pie	0	0,00%
Bicicleta	0	0,00%
Bus	10	62,50%
Motocicleta	0	0,00%
Taxi	0	0,00%
Vehículo Propio	6	37,50%
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>100,00%</b>

PASA

Tabla: Medio de movilización de la población

MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZADO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
A pie	0	0,00%
Bicicleta	0	0,00%
Bus	19	90,48%

PICAIHUA

Motocicleta	0	0,00%
Taxi	1	4,76%
Vehículo Propio	1	4,76%
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de movilización de la población

PILAHUIN

MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZADO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
A pie	10	32,26%
Bicicleta	0	0,00%
Bus	21	67,74%
Motocicleta	0	0,00%
Taxi	0	0,00%
Vehículo Propio	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>31</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de movilización de la población

QUISAPINCHA

MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZADO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
A pie	0	0,00%
Bicicleta	0	0,00%
Bus	11	33,33%
Motocicleta	0	0,00%
Taxi informal	13	39,39%
Vehículo Propio	9	27,27%
<b>TOTAL</b>	<b>33</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de movilización de la población

SAN BARTOLOMÉ DE PINLLO

MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZADO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
A pie	1	4,35%
Bicicleta	0	0,00%
Bus	21	91,30%
Motocicleta	0	0,00%
Taxi	1	4,35%
Vehículo Propio	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de movilización de la población

SAN FERNANDO

MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZADO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
A pie	1	16,67%
Bicicleta	0	0,00%
Bus	4	66,67%
Motocicleta	0	0,00%
Taxi	0	0,00%
Vehículo Propio	1	16,67%
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de movilización de la población

SANTA ROSA

MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZADO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
A pie	12	22,64%
Bicicleta	0	0,00%
Bus	28	52,83%
Motocicleta	3	5,66%
Taxi	2	3,77%
Vehículo Propio	8	15,09%
<b>TOTAL</b>	<b>53</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de movilización de la población

TOTORAS

MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZADO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
---------------------------------	----------------------	------------

UNAMUNCHO

A pie	0	0,00%
Bicicleta	2	11,11%
Bus	15	83,33%
Motocicleta	0	0,00%
Taxi	0	0,00%
Vehículo Propio	1	5,56%
<b>TOTAL</b>	<b>18</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de movilización de la población

MEDIO DE MOVILIZACIÓN UTILIZADO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
A pie	2	16,67%
Bicicleta	0	0,00%
Bus	3	25,00%
Motocicleta	0	0,00%
Taxi	0	0,00%
Vehículo Propio	7	58,33%
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>100,00%</b>

## 3. ¿QUÉ OCUPACIÓN TIENE USTED?

Tabla: Ocupación de la población

AMBATILLO

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Agricultor	0	0,00%
Ama de casa	2	15,38%
Artesano	0	0,00%
Comerciante	0	0,00%
Costurera	0	0,00%
Docente	0	0,00%
Empleada Doméstica	0	0,00%
Empleado Privado	2	15,38%
Empleado Público	1	7,69%
Estilista	0	0,00%
Estudiante	4	30,77%
Ganadero	0	0,00%
Médico	0	0,00%
Negocio Propio	3	23,08%
Niñera	1	7,69%
Panadero	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>13</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Ocupación de la población

ATAHUALPA

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Agricultor	1	3,85%
Ama de casa	2	7,69%
Artesano	0	0,00%
Comerciante	2	7,69%
Costurera	0	0,00%
Docente	0	0,00%
Empleada Doméstica	0	0,00%
Empleado Privado	1	3,85%
Empleado Público	1	3,85%
Estilista	0	0,00%
Estudiante	16	61,54%
Ganadero	0	0,00%
Médico	0	0,00%

Negocio Propio	3	11,54%
Niñera	0	0,00%
Panadero	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>26</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Ocupación de la población

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Agricultor	4	19,05%
Ama de casa	1	4,76%
Artesano	0	0,00%
Comerciante	1	4,76%
Costurera	0	0,00%
Docente	0	0,00%
Empleada Doméstica	0	0,00%
Empleado Privado	0	0,00%
Empleado Público	0	0,00%
Estilista	0	0,00%
Estudiante	12	57,14%
Ganadero	0	0,00%
Médico	0	0,00%
Negocio Propio	3	14,29%
Niñera	0	0,00%
Panadero	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Ocupación de la población

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Agricultor	0	0,00%
Ama de casa	1	16,67%
Artesano	0	0,00%
Comerciante	0	0,00%
Costurera	0	0,00%
Docente	0	0,00%
Empleada Doméstica	0	0,00%
Empleado Privado	0	0,00%
Empleado Público	0	0,00%
Estilista	0	0,00%
Estudiante	5	83,33%
Ganadero	0	0,00%
Médico	0	0,00%
Negocio Propio	0	0,00%
Niñera	0	0,00%
Panadero	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Ocupación de la población

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Agricultor	4	36,36%
Ama de casa	2	18,18%
Artesano	0	0,00%
Comerciante	0	0,00%
Costurera	0	0,00%
Docente	0	0,00%
Empleada Doméstica	0	0,00%
Empleado Privado	2	18,18%

AUGUSTO N.  
MARTÍNEZ

CONSTANTINO  
FERNÁNDEZ

CUNCHIBAMBA

Empleado Público	0	0,00%
Estilista	0	0,00%
Estudiante	1	9,09%
Ganadero	2	18,18%
Médico	0	0,00%
Negocio Propio	0	0,00%
Niñera	0	0,00%
Panadero	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Ocupación de la población

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Agricultor	0	0,00%
Ama de casa	2	7,41%
Artesano	0	0,00%
Comerciante	0	0,00%
Costurera	5	18,52%
Docente	0	0,00%
Empleada Doméstica	0	0,00%
Empleado Privado	6	22,22%
Empleado Público	1	3,70%
Estilista	1	3,70%
Estudiante	10	37,04%
Ganadero	0	0,00%
Médico	0	0,00%
Negocio Propio	2	7,41%
Niñera	0	0,00%
Panadero	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>27</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Ocupación de la población

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Agricultor	2	5,41%
Ama de casa	3	8,11%
Artesano	0	0,00%
Comerciante	0	0,00%
Costurera	0	0,00%
Docente	0	0,00%
Empleada Doméstica	0	0,00%
Empleado Privado	11	29,73%
Empleado Público	2	5,41%
Estilista	0	0,00%
Estudiante	14	37,84%
Ganadero	0	0,00%
Médico	0	0,00%
Negocio Propio	4	10,81%
Niñera	0	0,00%
Panadero	1	2,70%
<b>TOTAL</b>	<b>37</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Ocupación de la población

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Agricultor	0	0,00%
Ama de casa	1	5,26%
Artesano	0	0,00%
Comerciante	0	0,00%

HUACHI  
GRANDE

IZAMBA

JUAN BENIGNO  
VELA

MONTALVO

Costurera	0	0,00%
Docente	0	0,00%
Empleada Doméstica	0	0,00%
Empleado Privado	1	5,26%
Empleado Público	0	0,00%
Estilista	0	0,00%
Estudiante	16	84,21%
Ganadero	1	5,26%
Médico	0	0,00%
Negocio Propio	0	0,00%
Niñera	0	0,00%
Panadero	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>19</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Ocupación de la población

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Agricultor	3	30,00%
Ama de casa	3	30,00%
Artesano	0	0,00%
Comerciante	0	0,00%
Costurera	0	0,00%
Docente	0	0,00%
Empleada Doméstica	0	0,00%
Empleado Privado	0	0,00%
Empleado Público	0	0,00%
Estilista	0	0,00%
Estudiante	4	40,00%
Ganadero	0	0,00%
Médico	0	0,00%
Negocio Propio	0	0,00%
Niñera	0	0,00%
Panadero	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Ocupación de la población

PASA

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Agricultor	5	31,25%
Ama de casa	1	6,25%
Artesano	0	0,00%
Comerciante	0	0,00%
Costurera	0	0,00%
Docente	0	0,00%
Empleada Doméstica	0	0,00%
Empleado Privado	1	6,25%
Empleado Público	4	25,00%
Estilista	0	0,00%
Estudiante	5	31,25%
Ganadero	0	0,00%
Médico	0	0,00%
Negocio Propio	0	0,00%
Niñera	0	0,00%
Panadero	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>100,00%</b>



Tabla: Ocupación de la población

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Agricultor	0	0,00%
Ama de casa	3	14,29%
Artesano	0	0,00%
Comerciante	0	0,00%
Costurera	0	0,00%
Docente	0	0,00%
Empleada Doméstica	1	4,76%
Empleado Privado	2	9,52%
Empleado Público	2	9,52%
Estilista	0	0,00%
Estudiante	7	33,33%
Ganadero	0	0,00%
Médico	1	4,76%
Negocio Propio	5	23,81%
Niñera	0	0,00%
Panadero	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>100,00%</b>

PICAIHUA

Tabla: Ocupación de la población

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Agricultor	1	3,23%
Ama de casa	4	12,90%
Artesano	0	0,00%
Comerciante	0	0,00%
Costurera	0	0,00%
Docente	0	0,00%
Empleada Doméstica	0	0,00%
Empleado Privado	2	6,45%
Empleado Público	1	3,23%
Estilista	0	0,00%
Estudiante	21	67,74%
Ganadero	1	3,23%
Médico	0	0,00%
Negocio Propio	1	3,23%
Niñera	0	0,00%
Panadero	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>31</b>	<b>100,00%</b>

PILAHUIN

Tabla: Ocupación de la población

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Agricultor	6	18,18%
Ama de casa	1	3,03%
Artesano	0	0,00%
Comerciante	0	0,00%
Costurera	0	0,00%
Docente	0	0,00%
Empleada Doméstica	0	0,00%
Empleado Privado	9	27,27%
Empleado Público	0	0,00%
Estilista	0	0,00%
Estudiante	12	36,36%
Ganadero	2	6,06%

QUISAPINCHA

SAN  
BARTOLOMÉ  
DE PINLLO

Médico	0	0,00%
Negocio Propio	3	9,09%
Niñera	0	0,00%
Panadero	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>33</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Ocupación de la población

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Agricultor	1	4,35%
Ama de casa	2	8,70%
Artesano	1	4,35%
Comerciante	1	4,35%
Costurera	0	0,00%
Docente	1	4,35%
Empleada Doméstica	0	0,00%
Empleado Privado	2	8,70%
Empleado Público	4	17,39%
Estilista	1	4,35%
Estudiante	3	13,04%
Ganadero	0	0,00%
Médico	0	0,00%
Negocio Propio	7	30,43%
Niñera	0	0,00%
Panadero	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Ocupación de la población

SAN  
FERNANDO

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Agricultor	1	16,67%
Ama de casa	1	16,67%
Artesano	0	0,00%
Comerciante	0	0,00%
Costurera	0	0,00%
Docente	0	0,00%
Empleada Doméstica	0	0,00%
Empleado Privado	0	0,00%
Empleado Público	0	0,00%
Estilista	0	0,00%
Estudiante	1	16,67%
Ganadero	0	0,00%
Médico	0	0,00%
Negocio Propio	3	50,00%
Niñera	0	0,00%
Panadero	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Ocupación de la población

SANTA ROSA

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Agricultor	4	7,55%
Ama de casa	9	16,98%
Artesano	0	0,00%
Comerciante	3	5,66%
Costurera	0	0,00%
Docente	0	0,00%
Empleada Doméstica	0	0,00%
Empleado Privado	2	3,77%
Empleado Público	14	26,42%
Estilista	0	0,00%
Estudiante	20	37,74%
Ganadero	0	0,00%

Médico	0	0,00%
Negocio Propio	1	1,89%
Niñera	0	0,00%
Panadero	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>53</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Ocupación de la población

TOTORAS

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Agricultor	0	0,00%
Ama de casa	2	11,11%
Artesano	0	0,00%
Comerciante	0	0,00%
Costurera	0	0,00%
Docente	0	0,00%
Empleada Doméstica	0	0,00%
Empleado Privado	3	16,67%
Empleado Público	0	0,00%
Estilista	1	5,56%
Estudiante	10	55,56%
Ganadero	0	0,00%
Médico	0	0,00%
Negocio Propio	2	11,11%
Niñera	0	0,00%
Panadero	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>18</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Ocupación de la población

UNAMUNCHO

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Agricultor	5	41,67%
Ama de casa	1	8,33%
Artesano	0	0,00%
Comerciante	0	0,00%
Costurera	0	0,00%
Docente	0	0,00%
Empleada Doméstica	0	0,00%
Empleado Privado	0	0,00%
Empleado Público	0	0,00%
Estilista	0	0,00%
Estudiante	4	33,33%
Ganadero	2	16,67%
Médico	0	0,00%
Negocio Propio	0	0,00%
Niñera	0	0,00%
Panadero	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>100,00%</b>

4. ¿CON QUE FRECUENCIA VIAJA USTED?

Tabla: Frecuencia de viaje

AMBATILLO

FRECUENCIA DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Diario	7	53,85%
Semanal (1 o 2 veces a la semana)	4	30,77%
Mensual (1 o 2 veces al mes)	1	7,69%
Esporádica (De vez en cuando)	1	7,69%
<b>TOTAL</b>	<b>13</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Frecuencia de viaje

ATAHUALPA

FRECUENCIA DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Diario	17	65,38%
Semanal (1 o 2 veces a la semana)	5	19,23%
Mensual (1 o 2 veces al mes)	4	15,38%
Esporádica (De vez en cuando)	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>26</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Frecuencia de viaje

AUGUSTO N. MARTÍNEZ

FRECUENCIA DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Diario	12	57,14%
Semanal (1 o 2 veces a la semana)	5	23,81%
Mensual (1 o 2 veces al mes)	3	14,29%
Esporádica (De vez en cuando)	1	4,76%
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Frecuencia de viaje

CONSTANTINO FERNÁNDEZ

FRECUENCIA DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Diario	4	66,67%
Semanal (1 o 2 veces a la semana)	1	16,67%
Mensual (1 o 2 veces al mes)	0	0,00%
Esporádica (De vez en cuando)	1	16,67%
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Frecuencia de viaje

CUNCHIBAMBA

FRECUENCIA DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Diario	5	45,45%
Semanal (1 o 2 veces a la semana)	3	27,27%
Mensual (1 o 2 veces al mes)	2	18,18%
Esporádica (De vez en cuando)	1	9,09%
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Frecuencia de viaje

HUACHI GRANDE

FRECUENCIA DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Diario	20	74,07%
Semanal (1 o 2 veces a la semana)	5	18,52%
Mensual (1 o 2 veces al mes)	2	7,41%
Esporádica (De vez en cuando)	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>27</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Frecuencia de viaje

IZAMBA

FRECUENCIA DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Diario	27	72,97%
Semanal (1 o 2 veces a la semana)	6	16,22%
Mensual (1 o 2 veces al mes)	1	2,70%
Esporádica (De vez en cuando)	3	8,11%
<b>TOTAL</b>	<b>37</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Frecuencia de viaje

JUAN BENIGNO  
VELA

FRECUENCIA DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Diario	17	89,47%
Semanal (1 o 2 veces a la semana)	1	5,26%
Mensual (1 o 2 veces al mes)	1	5,26%
Esporádica (De vez en cuando)	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>19</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Frecuencia de viaje

MONTALVO

FRECUENCIA DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Diario	6	60,00%
Semanal (1 o 2 veces a la semana)	4	40,00%
Mensual (1 o 2 veces al mes)	0	0,00%
Esporádica (De vez en cuando)	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Frecuencia de viaje

PASA

FRECUENCIA DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Diario	8	50,00%
Semanal (1 o 2 veces a la semana)	2	12,50%
Mensual (1 o 2 veces al mes)	2	12,50%
Esporádica (De vez en cuando)	4	25,00%
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>100,00%</b>

PICAIHUA

Tabla: Frecuencia de viaje

FRECUENCIA DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Diario	13	61,90%
Semanal (1 o 2 veces a la semana)	5	23,81%
Mensual (1 o 2 veces al mes)	2	9,52%
Esporádica (De vez en cuando)	1	4,76%
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>100,00%</b>

PILAHUIN

Tabla: Frecuencia de viaje

FRECUENCIA DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Diario	22	70,97%
Semanal (1 o 2 veces a la semana)	2	6,45%
Mensual (1 o 2 veces al mes)	4	12,90%
Esporádica (De vez en cuando)	3	9,68%
<b>TOTAL</b>	<b>31</b>	<b>100,00%</b>

QUISAPINCHA

Tabla: Frecuencia de viaje

FRECUENCIA DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Diario	25	75,76%
Semanal (1 o 2 veces a la semana)	7	21,21%
Mensual (1 o 2 veces al mes)	1	3,03%
Esporádica (De vez en cuando)	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>33</b>	<b>100,00%</b>

SAN  
BARTOLOMÉ  
DE PINLLO

Tabla: Frecuencia de viaje

FRECUENCIA DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Diario	10	43,48%
Semanal (1 o 2 veces a la semana)	7	30,43%
Mensual (1 o 2 veces al mes)	2	8,70%

SAN FERNANDO

Esporádica (De vez en cuando)	4	17,39%
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Frecuencia de viaje

FRECUENCIA DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Diario	3	50,00%
Semanal (1 o 2 veces a la semana)	1	16,67%
Mensual (1 o 2 veces al mes)	0	0,00%
Esporádica (De vez en cuando)	2	33,33%
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>100,00%</b>

SANTA ROSA

Tabla: Frecuencia de viaje

FRECUENCIA DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Diario	37	69,81%
Semanal (1 o 2 veces a la semana)	12	22,64%
Mensual (1 o 2 veces al mes)	1	1,89%
Esporádica (De vez en cuando)	3	5,66%
<b>TOTAL</b>	<b>53</b>	<b>100,00%</b>

TOTORAS

Tabla: Frecuencia de viaje

FRECUENCIA DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Diario	7	38,89%
Semanal (1 o 2 veces a la semana)	7	38,89%
Mensual (1 o 2 veces al mes)	2	11,11%
Esporádica (De vez en cuando)	2	11,11%
<b>TOTAL</b>	<b>18</b>	<b>100,00%</b>

UNAMUNCHO

Tabla: Frecuencia de viaje

FRECUENCIA DE VIAJE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Diario	6	50,00%
Semanal (1 o 2 veces a la semana)	3	25,00%
Mensual (1 o 2 veces al mes)	3	25,00%
Esporádica (De vez en cuando)	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>100,00%</b>

5. ¿QUÉ MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERA USTED NECESARIO EN SU PARROQUIA

Tabla: Medio de transporte considerado necesario

AMBATILLO

MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERADO NECESARIO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bus	10	76,92%
Camioneta Simple	1	7,69%
Furgoneta (escolar e institucional)	0	0,00%
Taxi	2	15,38%
<b>TOTAL</b>	<b>13</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de transporte considerado necesario

ATAHUALPA

MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERADO NECESARIO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bus	23	88,46%
Camioneta Simple	0	0,00%
Furgoneta (escolar e institucional)	2	7,69%
Taxi	1	3,85%
<b>TOTAL</b>	<b>26</b>	<b>100,00%</b>

AUGUSTO N. MARTÍNEZ

Tabla: Medio de transporte considerado necesario

MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERADO	POBLACIÓN	PORCENTAJE
---------------------------------	-----------	------------

NECESARIO	ENCUESTADA	
Bus	19	90,48%
Camioneta Simple	2	9,52%
Furgoneta (escolar e institucional)	0	0,00%
Taxi	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de transporte considerado necesario

CONSTANTINO  
FERNÁNDEZ

MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERADO NECESARIO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bus	5	83,33%
Camioneta Simple	0	0,00%
Furgoneta (escolar e institucional)	0	0,00%
Taxi	1	16,67%
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de transporte considerado necesario

CUNCHIBAMBA

MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERADO NECESARIO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bus	11	100,00%
Camioneta Simple	0	0,00%
Furgoneta (escolar e institucional)	0	0,00%
Taxi	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de transporte considerado necesario

HUACHI  
GRANDE

MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERADO NECESARIO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bus	27	100,00%
Camioneta Simple	0	0,00%
Furgoneta (escolar e institucional)	0	0,00%
Taxi	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>27</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de transporte considerado necesario

IZAMBA

MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERADO NECESARIO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bus	37	100,00%
Camioneta Simple	0	0,00%
Furgoneta (escolar e institucional)	0	0,00%
Taxi	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>37</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de transporte considerado necesario

JUAN BENIGNO  
VELA

MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERADO NECESARIO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bus	3	15,79%
Camioneta Simple	1	5,26%
Furgoneta (escolar e institucional)	9	47,37%
Taxi	6	31,58%
<b>TOTAL</b>	<b>19</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de transporte considerado necesario

MONTALVO

MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERADO NECESARIO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bus	6	60,00%
Camioneta Simple	0	0,00%
Furgoneta (escolar e institucional)	0	0,00%
Taxi	4	40,00%
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>100,00%</b>

PASA

Tabla: Medio de transporte considerado necesario

MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERADO NECESARIO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bus	16	100,00%
Camioneta Simple	0	0,00%
Furgoneta (escolar e institucional)	0	0,00%
Taxi	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de transporte considerado necesario

MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERADO NECESARIO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bus	17	80,95%
Camioneta Simple	0	0,00%
Furgoneta (escolar e institucional)	0	0,00%
Taxi	4	19,05%
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de transporte considerado necesario

MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERADO NECESARIO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bus	27	87,10%
Camioneta Simple	2	6,45%
Furgoneta (escolar e institucional)	2	6,45%
Taxi	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>31</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de transporte considerado necesario

MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERADO NECESARIO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bus	5	15,15%
Camioneta Simple	5	15,15%
Furgoneta (escolar e institucional)	21	63,64%
Taxi	2	6,06%
<b>TOTAL</b>	<b>33</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de transporte considerado necesario

MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERADO NECESARIO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bus	20	86,96%
Camioneta Simple	1	4,35%
Furgoneta (escolar e institucional)	0	0,00%
Taxi	2	8,70%
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de transporte considerado necesario

MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERADO NECESARIO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bus	6	100,00%
Camioneta Simple	0	0,00%
Furgoneta (escolar e institucional)	0	0,00%
Taxi	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de transporte considerado necesario

MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERADO NECESARIO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bus	47	88,68%
Camioneta Simple	1	1,89%
Furgoneta (escolar e institucional)	5	9,43%
Taxi	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>53</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de transporte considerado necesario

MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERADO NECESARIO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bus	16	88,89%



Camioneta Simple	0	0,00%
Furgoneta (escolar e institucional)	0	0,00%
Taxi	2	11,11%
<b>TOTAL</b>	<b>18</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Medio de transporte considerado necesario

MEDIO DE TRANSPORTE CONSIDERADO NECESARIO	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bus	11	91,67%
Camioneta Simple	1	8,33%
Furgoneta (escolar e institucional)	0	0,00%
Taxi	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>100,00%</b>

6. ¿TIENE USTED DIFICULTAD PARA LLEGAR A SU LUGAR DE DESTINO?

Tabla: Dificultad para trasladarse

DIFICULTAD PARA TRASLADARSE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Si	1	7,69%
No	12	92,31%
<b>TOTAL</b>	<b>13</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Dificultad para trasladarse

DIFICULTAD PARA TRASLADARSE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Si	6	23,08%
No	20	76,92%
<b>TOTAL</b>	<b>26</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Dificultad para trasladarse

DIFICULTAD PARA TRASLADARSE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Si	3	14,29%
No	18	85,71%
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Dificultad para trasladarse

DIFICULTAD PARA TRASLADARSE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Si	2	33,33%
No	4	66,67%
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Dificultad para trasladarse

DIFICULTAD PARA TRASLADARSE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Si	0	0,00%
No	11	100,00%
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Dificultad para trasladarse

DIFICULTAD PARA TRASLADARSE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Si	0	0,00%
No	27	100,00%
<b>TOTAL</b>	<b>27</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Dificultad para trasladarse

DIFICULTAD PARA TRASLADARSE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Si	0	0,00%
No	37	100,00%
<b>TOTAL</b>	<b>37</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Dificultad para trasladarse

DIFICULTAD PARA TRASLADARSE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Si	0	0,00%
No	37	100,00%
<b>TOTAL</b>	<b>37</b>	<b>100,00%</b>

Si	17	89,47%
No	2	10,53%
<b>TOTAL</b>	<b>19</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Dificultad para trasladarse

MONTALVO

DIFICULTAD PARA TRASLADARSE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Si	0	0,00%
No	10	100,00%
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Dificultad para trasladarse

PASA

DIFICULTAD PARA TRASLADARSE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Si	0	0,00%
No	16	100,00%
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Dificultad para trasladarse

PICAIHUA

DIFICULTAD PARA TRASLADARSE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Si	2	9,52%
No	19	90,48%
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Dificultad para trasladarse

PILAHUIN

DIFICULTAD PARA TRASLADARSE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Si	1	3,23%
No	30	96,77%
<b>TOTAL</b>	<b>31</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Dificultad para trasladarse

QUISAPINCHA

DIFICULTAD PARA TRASLADARSE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Si	25	75,76%
No	8	24,24%
<b>TOTAL</b>	<b>33</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Dificultad para trasladarse

SAN BARTOLOMÉ DE PINLLO

DIFICULTAD PARA TRASLADARSE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Si	4	17,39%
No	19	82,61%
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Dificultad para trasladarse

SAN FERNANDO

DIFICULTAD PARA TRASLADARSE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Si	0	0,00%
No	6	100,00%
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Dificultad para trasladarse

SANTA ROSA

DIFICULTAD PARA TRASLADARSE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Si	0	0,00%
No	53	100,00%
<b>TOTAL</b>	<b>53</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Dificultad para trasladarse

TOTORAS

DIFICULTAD PARA TRASLADARSE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Si	0	0,00%
No	18	100,00%
<b>TOTAL</b>	<b>18</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Dificultad para trasladarse

UNAMUNCHO

DIFICULTAD PARA TRASLADARSE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
-----------------------------	----------------------	------------

Si	2	16,67%
No	10	83,33%
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>100,00%</b>

7. ¿QUÉ NIVEL DE SERVICIO PRESTAN LAS UNIDADES DE TRANSPORTE EN SU PARROQUIA?

Tabla: Nivel de servicio de las unidades de transporte

AMBATILLO

NIVEL DE SERVICIO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bueno	0	0,00%
Regular	10	76,92%
Malo	3	23,08%
<b>TOTAL</b>	<b>13</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Nivel de servicio de las unidades de transporte

ATAHUALPA

NIVEL DE SERVICIO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bueno	7	26,92%
Regular	19	73,08%
Malo	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>26</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Nivel de servicio de las unidades de transporte

AUGUSTO N. MARTÍNEZ

NIVEL DE SERVICIO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bueno	4	19,05%
Regular	17	80,95%
Malo	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Nivel de servicio de las unidades de transporte

CONSTANTINO FERNÁNDEZ

NIVEL DE SERVICIO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bueno	1	16,67%
Regular	5	83,33%
Malo	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Nivel de servicio de las unidades de transporte

CUNCHIBAMBA

NIVEL DE SERVICIO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bueno	0	0,00%
Regular	11	100,00%
Malo	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Nivel de servicio de las unidades de transporte

HUACHI GRANDE

NIVEL DE SERVICIO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bueno	11	40,74%
Regular	14	51,85%
Malo	2	7,41%
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Nivel de servicio de las unidades de transporte

IZAMBA

NIVEL DE SERVICIO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bueno	26	70,27%
Regular	11	29,73%
Malo	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>37</b>	<b>100,00%</b>

Tabla: Nivel de servicio de las unidades de transporte

JUAN BENIGNO VELA

NIVEL DE SERVICIO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
Bueno	2	10,53%

<b>Regular</b>	14	73,68%
<b>Malo</b>	3	15,79%
<b>TOTAL</b>	19	100,00%

Tabla: Nivel de servicio de las unidades de transporte

MONTALVO

NIVEL DE SERVICIO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
<b>Bueno</b>	6	60,00%
<b>Regular</b>	3	30,00%
<b>Malo</b>	1	10,00%
<b>TOTAL</b>	10	100,00%

Tabla: Nivel de servicio de las unidades de transporte

PASA

NIVEL DE SERVICIO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
<b>Bueno</b>	5	31,25%
<b>Regular</b>	11	68,75%
<b>Malo</b>	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	16	100,00%

Tabla: Nivel de servicio de las unidades de transporte

PICAIHUA

NIVEL DE SERVICIO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
<b>Bueno</b>	10	47,62%
<b>Regular</b>	10	47,62%
<b>Malo</b>	1	4,76%
<b>TOTAL</b>	21	100,00%

Tabla: Nivel de servicio de las unidades de transporte

PILAHUIN

NIVEL DE SERVICIO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
<b>Bueno</b>	22	70,97%
<b>Regular</b>	9	29,03%
<b>Malo</b>	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	31	100,00%

Tabla: Nivel de servicio de las unidades de transporte

QUISAPINCHA

NIVEL DE SERVICIO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
<b>Bueno</b>	9	27,27%
<b>Regular</b>	21	63,64%
<b>Malo</b>	3	9,09%
<b>TOTAL</b>	33	100,00%

Tabla: Nivel de servicio de las unidades de transporte

SAN BARTOLOMÉ DE PINLLO

NIVEL DE SERVICIO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
<b>Bueno</b>	13	56,52%
<b>Regular</b>	10	43,48%
<b>Malo</b>	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	23	100,00%

Tabla: Nivel de servicio de las unidades de transporte

SAN FERNANDO

NIVEL DE SERVICIO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
<b>Bueno</b>	3	50,00%
<b>Regular</b>	3	50,00%
<b>Malo</b>	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	6	100,00%

Tabla: Nivel de servicio de las unidades de transporte

SANTA ROSA

NIVEL DE SERVICIO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	POBLACIÓN ENCUESTADA	PORCENTAJE
<b>Bueno</b>	22	41,51%

<b>Regular</b>	19	35,85%
<b>Malo</b>	12	22,64%
<b>TOTAL</b>	53	100,00%

**Tabla:** Nivel de servicio de las unidades de transporte

TOTORAS

<b>NIVEL DE SERVICIO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE</b>	<b>POBLACIÓN ENCUESTADA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>Bueno</b>	9	50,00%
<b>Regular</b>	9	50,00%
<b>Malo</b>	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	18	100,00%

**Tabla:** Nivel de servicio de las unidades de transporte

UNAMUNCHO

<b>NIVEL DE SERVICIO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE</b>	<b>POBLACIÓN ENCUESTADA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>Bueno</b>	2	16,67%
<b>Regular</b>	10	83,33%
<b>Malo</b>	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	12	100,00%

**Fuente:** Investigación de campo en la zona rural


**Elaborado por:** Autoría propia

**Anexo 4: Número de estudiantes de las Unidades Educativas del Milenio**

- Unidad Educativa Del Milenio Intercultural Bilingüe Chibuleo

 **Ministerio de Educación**

**UNIDAD EDUCATIVA DEL MILENIO  
INTERCULTURAL BILINGÜE "CHIBULEO"  
GUARDIANA DE LA LENGUA**



Oficio No. MINEDUC-CZ3-18D02-UEMIBCH-270-2018  
Chibuleo San Francisco, 09 de noviembre de 2018

**Asunto:** Información para el desarrollo de Tesis: Tema Estudio de Necesidad de Transporte Comercial Modalidad Escolar e Institucional en la Zona Rural del Cantón Ambato.

Señorita  
Karen Ponluisa  
ESTUDIANTE DE LA ESPOCH  
Ciudad


De mi consideración:

Dando respuesta a su oficio de fecha 09 de noviembre de 2018, doy a conocer los nombres de las parroquias, comunidades y sectores desde donde vienen los estudiantes de la Unidad Educativa del Milenio Intercultural Bilingüe "Chibuleo" Guardiana de la Lengua:

PARROQUIA	COMUNIDAD	SECTORES
Benigno Vela	Chibuleo San Francisco	Centro, San Juan, La Libertad, Loma de Caluña, Totorá Loma, Agua Santa, Cobo Loma
	Chibuleo San Luis	La Merced, Atahualpa
	Chibuleo San Pedro	Echaleche
	Chibuleo San Alfonso	
Santa Rosa	Apatuc Alto	
	Misquilli	
	Angahuana	
	Cuatro Esquinas San Pablo	
Pilahuin	Tamboloma	
	Yatzaputzan	
	Pucará Grande	

Particular que comunico, para los fines pertinentes.

Atentamente,  
  
**Mg. Mariana Paredes S.**  
Rectora Encargada  
C.C. 1802471803



Elaborado: RERL  
Revisado: MEPS

Chibuleo San Francisco - Juan Benigno Vela - Tungurahua - Ecuador  
18b00011@gmail.com - Telf: (03) 3730360  
Rectora: marianae.paredes@educacion.gob.ec - Cel: 0983201186



Señorita  
Karen Ponluisa  
ESTUDIANTE DE LA ESPOCH

Dando respuesta al correo enviado el día 15 de noviembre del 2018, damos a conocer la cantidad de estudiantes solicitada por cada sector, comunidad y parroquia de los estudiantes de la Unidad Educativa del Milenio Intercultural Bilingüe "Chibuleo" Guardiana de la Lengua

PARROQUIA	NUMERO DE ESTUDIANTES	COMUNIDAD	NUMERO DE ESTUDIANTES	SECTORES	NUMERO DE ESTUDIANTES
Juan Benigno Vela	476	Chibuleo San Francisco	291	Centro	34
				San Juan	26
				La libertad	33
				Loma de Caluña	48
				Totora Loma	51
				Agua Santa	45
				Cobo Loma	54
				Chibuleo San Luis	98
				La Merced	45
				Atahualpa	53
Santa Rosa	135	Chibuleo San Pedro	56	Echaleche	56
				Chibuleo San Alfonso	31
				31	31
				Apatuc Alto	26
				Misquilli	42
Pilahuin	127	Angahuana	34	34	34
				Cuatro Esquinas	18
				San pablo	15
				15	15
				Tamboloma	46
TOTAL ESTUDIANTES					738
					53
					28

Particular que comunico, para fines pertinentes.

Atentamente,

Mg. Mariana Paredes S  
Rectora encargada

Adjunto: Oficio No. MINEDUC-CZ3-18D02-UEMIBCH-270-2018

- Unidad Educativa Intercultural Bilingüe del Milenio Pueblo Kisapincha



**"PUEBLO KISAPINCHA" WARANKAY ISHKAYSHIMI**  
**KAWSAYPURA YACHAYWASI**  
**UNIDAD EDUCATIVA DEL MILENIO INTERCULTURAL BILINGÜE**  
**"PUEBLO KISAPINCHA"**

Fecha de Creación 03 -02-2014 Coordinación Zonal N° 03 Distrito N° 18D01 Circuito 18D01C09  
Ecuador – Tungurahua – Ambato - Quisapincha –Comunidad El Galpón



Ministerio de Educación del Ecuador

---

Oficio N° MINEDUC-CZ3-18D02-UEMIBPK-270-218

El Galpón, 14 de noviembre del 2018

**Asunto:** Información para el desarrollo de Tesis: Tema Estudio de necesidades de Transporte Comercial Modalidad Escolar e Institucional en la Zona Rural del cantón Ambato.

Señorita  
Karen Ponluisa  
**ESTUDIANTE DE LA ESPOCH**  
Ciudad.

De mi consideración:

Dando respuesta a su oficio de fecha 07 de noviembre de 2018, doy a conocer los nombres de las comunidades y sectores pertenecientes a la parroquia de Quisapincha de donde vienen los estudiantes de la Unidad Educativa del Milenio Intercultural Bilingüe "Pueblo Kisapincha" Guardiana de la Lengua:

**COMUNIDADES**

- Cachilvana Grande	- Puganza
- Pucará Grande	- Quillalli
- Pucará Chico	- Illagua Chaupiloma
- Ambayata	- Illahua Grande
- Putugleo	- Nueva Tondolique
- El Galpón	

Transportando 271 estudiantes en la matutina y 237 estudiantes en la jornada vespertina y en total 508 estudiantes, cabe recalcar que no existen transporte para los sectores de Calhuasi Grande, Calhuasi, Chico e Illahua Chicho y el Sector la plaza central de Quisapincha.

Particular que comunico, para los fines pertinentes.

Atentamente,



Lic. Luis Chuncha  
RECTOR ENCARGADO



Llaktata charinkapak yachachinchik (Educamos para tener Patria) [uem.pueblokisapincha@outlook.com](mailto:uem.pueblokisapincha@outlook.com)/033731710





**"PUEBLO KISAPINCHA" WARANKAY ISHKAYSHIMI  
KAWSAYPURA YACHAYWASI**

UNIDAD EDUCATIVA DEL MILENIO INTERCULTURAL BILINGÜE

"PUEBLO KISAPINCHA"

Fecha de Creación 03-02-2014 Coordinación Zonal Nº 03 Distrito Nº 18D01 Circuito 18D01C09  
Ecuador-Tungurahua-Ambato-Quisapincha-Comunidad El Galpón



Señorita  
Karen Ponluisa  
**ESTUDIANTE DE LA ESPOCH**

Dando respuesta a su correo enviado el día 15 de noviembre del 2018, damos a conocer la cantidad de estudiantes solicitada por cada sector, comunidad y parroquia de los estudiantes de la Unidad Educativa del Milenio Intercultural Bilingüe "Pueblo de Kisapincha" Guardianas de la Lengua

Comunidad	Número de Estudiantes		
	Jornada		
	Matutina	Vespertina	
Cachilvana Grande	45	40	
Pucará Grande	40	40	
Pucará Chico	15	18	
Ambayata	45	25	
Putugleo	45	39	
El Galpón	9	12	
Puganza	15	14	
Quillali	25	20	
Illagua Chaupiloma	32	40	
Illahua Grande	37	25	
Nueva Tondoloque	30	28	
<b>TOTAL</b>	<b>338</b>	<b>301</b>	<b>639</b>


Particular que comunico, para fines pertinentes.


Atentamente,

Lic. Luis Chuncha  
Rector encargado


Adjunto: Oficio No. MINEDUC-CZ3-18D02-UEMIBPK-270-218

Anexo 5: Formularios utilizados para la propuesta del trabajo de investigación

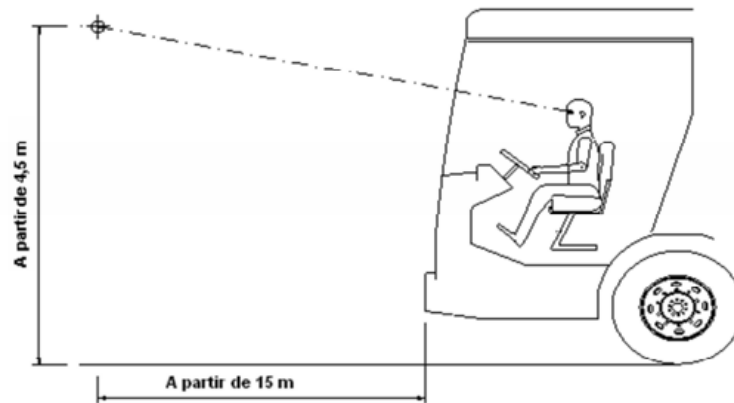
 <b>AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO</b>		<b>SOLICITUD DEL INFORME DE FACTIBILIDAD PREVIO A LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA (TRANSPORTE COMERCIAL)</b>		Código: Fecha: 03/07/2018 Versión:
<b>DATOS DE LA SOLICITUD</b>				
FECHA DE LA SOLICITUD		TIPO DE ORGANIZACIÓN DE TRANSPORTE		
____/____/____		COOPERATIVA <input type="checkbox"/> COMPANIA <input type="checkbox"/>		
<b>DATOS DEL SOLICITANTE</b>				
Reserva del nombre de la Cooperativa / Compañía aprobada por la entidad competente			NÚMERO DE SOCIOS	
<b>DOMICILIO E INFORMACIÓN DE LA OPERADORA DE TRANSPORTE TERRESTRE</b>				
PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA	TELÉFONO	
<b>DIRECCIÓN</b>				
CALLE PRINCIPAL		NUMERACIÓN	CALLE SECUNDARIA	
<b>MODALIDAD DE TRANSPORTE</b>				
TURISTICO <input type="checkbox"/>		CARGA MIXTA <input type="checkbox"/>	CARGA PESADA <input type="checkbox"/>	
<b>DATOS DEL REPRESENTANTE LEGAL</b>				
No. RUC O CÉDULA DE CIUDADANÍA	APELLIDOS Y NOMBRES COMPLETOS		TELÉFONO	
<input type="checkbox"/> <b>Aceptación</b>				
<b>NOTIFICACIÓN ELECTRÓNICA:</b> * En mi calidad de usuario de los servicios que presta la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, me comprometo a la revisión de la bandeja de entrada de mi usuario creado y/o actualizado en el Sistema de Gestión Documental (Quipus), al momento del ingreso de mi solicitud, dentro de los plazos establecidos para la atención, con el fin de verificar el estado o no respuesta a la misma. * Adicionalmente de manera expresa autorizo que cualquier comunicación referente a mi trámite ingresado en la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, me sean notificadas a mí como usuario registrado en el sistema. Como electrónico: <input type="text"/> (Llevar con letra legible) (Lo anterior, de conformidad a lo ordenado en el CÓDIGO ORGÁNICO ADMINISTRATIVO, Capítulo IV NOTIFICACIÓN artículo No. 165, párrafo final) y a la LEY DE COMERCIO ELECTRÓNICO, FIRMAS ELECTRÓNICAS Y MENSAJES DE DATOS, en su artículo No. 56)				
FIRMA DEL REPRESENTANTE LEGAL				
<b>REQUISITOS</b>				
				<b>RV.</b>
1. Borrador de Minuta de constitución jurídica de la operadora de transporte, la cual debe especificar (razón social, socios, capital social, aportes, administración, objeto exclusivo).				
2. Copia de la Reserva de denominación emitida por la entidad competente (Superintendencia de Compañías o Superintendencia de Economía Popular y Solidaria).				
3. Original del Acta de Nombramiento Provisional del Representante Legal.				
4. Archivo electrónico con la nómina de socios o accionistas en donde consten los nombres y apellidos completos, número de cédulas y correos electrónicos.				
5. Certificado de cada socio de no ser miembro de la fuerza pública en servicio activo, vigilantes, autoridades o empleados civiles que trabajen en los organismos relacionados con el tránsito y el transporte terrestre; este requisito aplica en casos de que la Constitución Jurídica sea mayor a los 180 días o el socio que no hayan participado en el proceso de constitución jurídica.				
6. Historia laboral del tiempo de servicio por empleador del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS), por cada socio.				
7. Copia legible del Comprobante de pago del costo de servicio.				
<b>NOTAS</b>				
Costo: USD 156,00 (Turístico) USD 162,00 (Carga Mixta) USD 152,00 (Carga Pesada); (LOTTTSV: Art. 29 Núm. 7; Art. 20 Num.9-Num. 11); Resolución Nº 077-DIR-2017-ANT (Tarifario 2018). Los socios NO deben adeudar a la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) / Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE)/ Corporación Financiera Nacional (CFN)				
La solicitud debe ser firmada por el Representante Legal de la compañía/cooperativa. El peticionario es el único responsable del origen y validez de las firmas, sellos y documentos digitales entregados a la ANT establecido para el trámite correspondiente. Declaro que la información proporcionada en el presente formulario es verdadera y que podrá ser verificada por la ANT, la cual se reserva el derecho de iniciar las acciones legales pertinentes, en caso de que se detecte cualquier adulteración en las mismas. Art. 140 COA: "Cuando alguno de los actos de la persona interesada no reúna los requisitos necesarios, la administración pública le notificará para que en el término de diez días, subsane su omisión. (...) especificará los requisitos que deben ser atendidos por la persona interesada con la indicación de su fundamento legal, técnico o económico (...). Si la persona interesada no cumple lo dispuesto por la administración pública se entenderá como desistimiento y será declarado en la resolución."				

	<b>SOLICITUD PARA LA CONCESIÓN DE PERMISO DE OPERACIÓN (TRANSPORTE COMERCIAL)</b>			Código:
				Fecha: 03/07/2018
				Versión:
<b>DATOS DE LA SOLICITUD</b>				
FECHA DE LA SOLICITUD		TIPO DE ORGANIZACIÓN DE TRANSPORTE		
____/____/____		COOPERATIVA <input type="checkbox"/> COMPAÑÍA <input type="checkbox"/>		
<b>DATOS DE LA ORGANIZACIÓN SOLICITANTE</b>				
NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN O RAZÓN SOCIAL			RUC	
PROVINCIA			CANTÓN	PARROQUIA
				TELÉFONO
<b>DIRECCIÓN</b>				
CALLE PRINCIPAL		NUMERACIÓN		CALLE SECUNDARIA
<b>MODALIDAD DE TRANSPORTE</b>				
CARGA MDXTA <input type="checkbox"/> CARGA PESADA <input type="checkbox"/>				
<b>DATOS JURÍDICOS DE CONSTITUCIÓN</b>				
<b>COOPERATIVA</b> ACUERDO MINISTERIAL N° (Superintendencia de Economía Popular y Solidaria)		<b>COMPAÑÍA</b> RESOLUCIÓN N° (Superintendencia de Compañías)		
FECHA		FECHA		
____/____/____		____/____/____		
<b>DATOS DEL REPRESENTANTE LEGAL</b>				
No. RUC o CÉDULA DE CIUDANÍA		FECHA NOMBRAMIENTO		FECHA DE CADUCIDAD
		____/____/____		____/____/____
APELLIDOS Y NOMBRES COMPLETOS			TELÉFONO	
<input type="checkbox"/> <b>ACEPTACIÓN</b>				
<b>NOTIFICACIÓN ELECTRÓNICA:</b> * En mi calidad de usuario de los servicios que presta la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, me comprometo a la revisión de la bandeja de entrada de mi usuario creado y/o actualizado en el Sistema de Gestión Documental (Qipusa), al momento del ingreso de mi solicitud, dentro de los plazos establecidos para la atención, con el fin de verificar el estado o no respuesta a la misma. * Adicionalmente de manera expresa autorizo que cualquier comunicación referente a mi trámite ingresado en la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, me sean notificadas a mi correo electrónico señalado a: Correo electrónico: (Unir con letra legible) <input type="text"/> (Lo anterior, de conformidad a lo ordenado en el CÓDIGO ORGÁNICO ADMINISTRATIVO, Capítulo IV NOTIFICACIÓN artículo No. 165, párrafo final; y a la LEY DE COMERCIO ELECTRÓNICO, FIRMAS ELECTRÓNICAS Y MENSAJES DE DATOS, en su artículo No. 56)				
FIRMA DEL REPRESENTANTE LEGAL				
<b>DATOS DE VEHÍCULOS NUEVOS</b>				
N° FACTURA ELECTRÓNICA				
<b>REQUISITOS</b>				
1. Nómina de los socios o accionistas en donde consten los nombres y apellidos completos, número de cédula y tipo de licencia.				RV.
2. Certificado de cada socio de no ser miembro de la fuerza pública en servicio activo, vigilantes, autoridades o empleados civiles que trabajen en los organismos relacionados con el tránsito y el transporte terrestre; este requisito aplica en casos de que la Constitución Jurídica sea mayor a los 180 días o el socio que no hayan participado en el proceso de constitución jurídica.				
3. Matrícula o copia del contrato de compra venta notariado (en caso de existir), certificado de revisión técnica vehicular para vehículos menores al 2011 de conformidad a la resolución No. ANT-NAICDGRDI18-000003, con asunto " Reforma a la Resolución No. 063-DIR-2017-ANT", Artículo 5, factura de la casa comercial en caso de vehículos nuevos; o, la constatación emitida por la Dirección de Regulación de la ANT para vehículos iguales o menores al 2010, de conformidad con la resolución No. 097-DIR-2016-ANT y sus modificatorias, o la resolución que estuviere vigente.				
4. Nómina de socios otorgada por el Secretario de la Cooperativa (en el caso de Cooperativas) o por la Superintendencia de Compañías (en caso de Compañías); Nomenclario registrado en la Superintendencia de Compañías y en el Registro Mercantil o Registro de la Propiedad según el caso (para Compañías) o Registro de Directivas de Organizaciones de la Economía Popular y Solidaria (Para Cooperativas)				
5. Copia del Registro Único de Contribuyentes de la compañía				
6. Historia laboral del tiempo de servicio por empleador del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS), por cada socio.				
7. Copia legible del Comprobante de pago del costo del servicio				

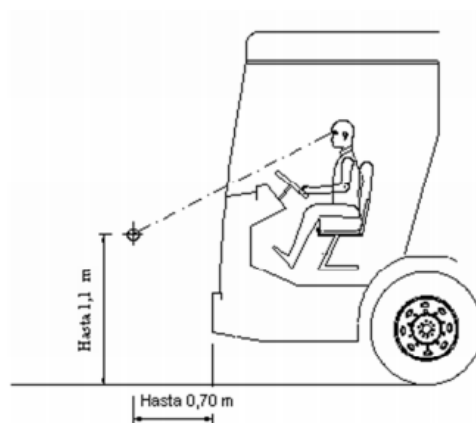


 <b>AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO</b>	<b>SOLICITUD DE HABILITACIÓN DE VEHÍCULO (TRANSPORTE COMERCIAL)</b>		Código:
			Fecha: 01/07/2018
			Versión:
<b>DATOS DE LA SOLICITUD</b>			
FECHA DE LA SOLICITUD ____/____/____		TIPO DE ORGANIZACIÓN DE TRANSPORTE COOPERATIVA <input type="checkbox"/> COMPAÑÍA <input type="checkbox"/>	
<b>DATOS DE LA ORGANIZACIÓN SOLICITANTE</b>			
NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN O RAZÓN SOCIAL		RUC	
PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA	TELÉFONO
<b>DIRECCIÓN</b>			
CALLE PRINCIPAL	NUMERACIÓN	CALLE SECUNDARIA	
<b>DATOS DEL SOCIO</b>			
No. RUC O CÉDULA DE IDENTIDAD	APELLIDOS Y NOMBRES COMPLETOS		TELÉFONO
<b>DATOS DEL VEHÍCULO A SER HABILITADO</b>			
PLACA O VIR	No. MOTOR		
No. CHASIS	No. PASAJEROS		
MARCA	CILINDRAJE		
AÑO FABR.			
No. ÚLTIMA RESOLUCIÓN			
<b>MODALIDAD DE TRANSPORTE</b>			
TURÍSTICO <input type="checkbox"/>		CARGA MIXTA <input type="checkbox"/>	CARGA PESADA <input type="checkbox"/>
<b>DATOS DEL REPRESENTANTE LEGAL</b>			
No. RUC O CÉDULA DE CIUDADANÍA	APELLIDOS Y NOMBRES COMPLETOS		TELÉFONO
<input type="checkbox"/> <b>ACEPTACIÓN</b> <p><b>NOTIFICACIÓN ELECTRÓNICA:</b></p> <p>* En mi calidad de usuario de los servicios que presta la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, me comprometo a la revisión de la bandeja de entrada de mi usuario creado y/o actualizado en el Sistema de Gestión Documental (Siquiza), al momento del ingreso de mi solicitud, dentro de los plazos establecidos para la atención, con el fin de verificar el estado o no respuesta a la misma.</p> <p>* Adicionalmente de manera expresa autorizo que cualquier comunicación referente a mi trámite ingresado en la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, me sean notificadas a mí como electrónico señalado a continuación:</p> <p>Correo electrónico: <input type="text"/></p> <p>(Leer con letra legible)</p> <p>(Lo anterior, de conformidad a lo ordenado en el CÓDIGO ORGÁNICO ADMINISTRATIVO, Capítulo IV NOTIFICACIÓN artículo No. 186, párrafo final y a la LEY DE COMERCIO ELECTRÓNICO, FIRMAS ELECTRÓNICAS Y MENSAJES DE DATOS, en su artículo No. 96)</p>			
FIRMA DEL REPRESENTANTE LEGAL			
<b>DATOS DEL SOCIO</b>			
No. RUC O CÉDULA DE CIUDADANÍA	APELLIDOS Y NOMBRES COMPLETOS		TELÉFONO
FIRMA DEL SOCIO			
<b>REQUISITOS PARA LA HABILITACIÓN DE VEHÍCULOS</b>			<b>RV.</b>
1. Certificado de revisión técnica vehicular para vehículos menores al 2011 de conformidad a la resolución No. ANT-NACOGGRI(16-0000003), con asunto "Reforma a la Resolución No. 063-DIR-2017-ANT", Artículo 5, factura de la casa comercial en caso de vehículos nuevos; o, la constatación emitida por la Dirección de Regulación de la ANT para vehículos iguales o menores al 2010, de conformidad con la resolución No. 097-DIR-2016-ANT y sus modificatorias, o la resolución que estuviere vigente.			
2. Copia del contrato de compra venta notariado y registrado en el SRI o copia certificada de la factura del vehículo emitida por la casa comercial (para vehículo que no se considere en la concesión o renovación del permiso de operación)			
3. Copia del nombramiento del representante legal de la operadora debidamente registrado y vigente.			
4. Copia del certificado de votación vigente del socio.			

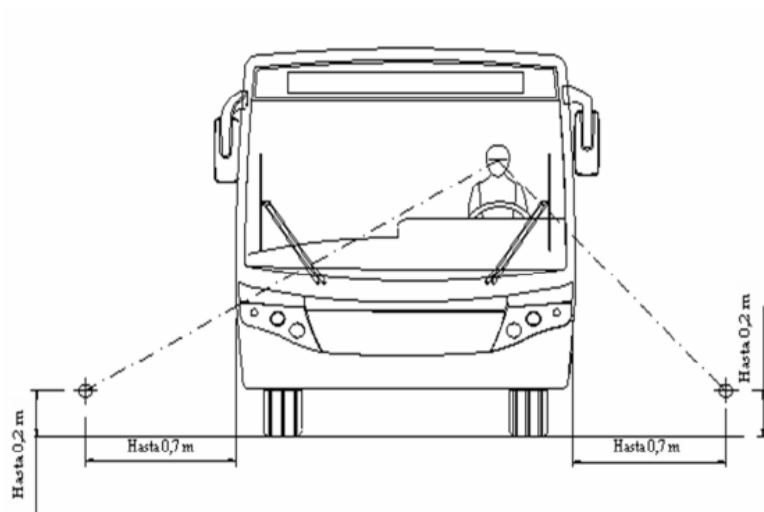
**Anexo 6:** Requisitos específicos del vehículo, ventanas del conductor - Zona de visibilidad frontal superior



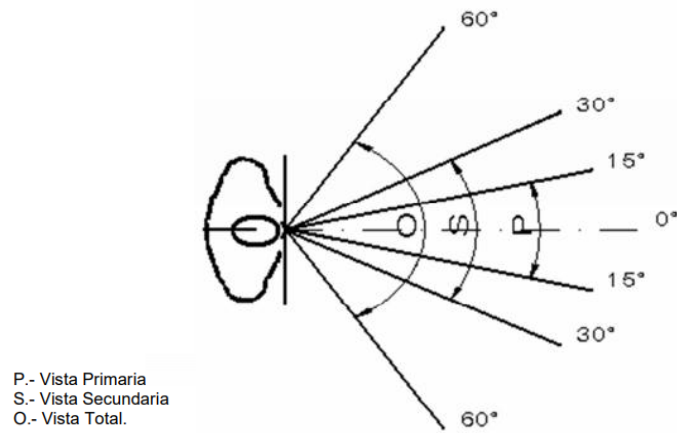
**Anexo 7:** Requisitos específicos del vehículo, ventanas del conductor - Zona de visibilidad inferior



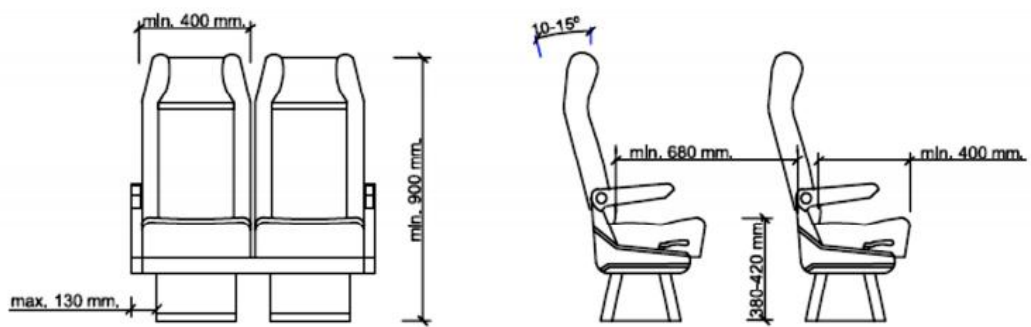
**Anexo 8:** Requisitos específicos del vehículo, ventanas del conductor - Zona de visibilidad izquierda



**Anexo 9:** Requisitos específicos del vehículo, ventanas del conductor - Zona de visibilidad horizontal



**Anexo 10:** Especificaciones técnicas de la carrocería – Asientos para pasajeros



**Anexo 11:** Levantamiento de información en la zona rural del cantón Ambato













**Anexo 12:** Verificación del servicio de transporte ilegal en las Unidades Educativas del Milenio



