INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR REY DAVID

PROYECTO DE TITULACIÓN

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE TÉCNICO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRÁNSITO

TEMA:

REORDENAMIENTO INFORMAL Y SU IMPACTO EN LA MOVILIDAD EN LA AV. CASUARINA DE GUAYAQUIL 2021

AUTORES:

AGENTE 4 CERCADO MENDOZA MIGUEL ANGEL

AGENTE 4 CASTRO CEVALLOS JOSÉ FERNANDO

TUTOR:

MG. CARRILLO GURUMENDI OMAR

DAULE – ECUADOR

2021

Índice General

Índice General II

Índice de Tablas V

Índice de Figuras VI

Dedicatoria VII

Agradecimiento VIII

Dedicatoria IX

Agradecimiento IX

Certificado del Tutor X

Certificación de Revisores XI

Autoría XII

Certificado Antiplagio XIII

Resumen XIV

Abstract XV

Capítulo I: Problema de la Investigación 1

1.1. Antecedentes del Problema 1

1.2. Planteamiento del Problema 2

1.2.1. Formulación del Problema 4

1.3. Objetivos de la Investigación 4

1.3.1. Objetivo General 4

1.3.2. Objetivos Específicos 4

1.4. Justificación de la Investigación 4

Capítulo II: Fundamentación Teórica de la Investigación 6

2.1. Marco Teórico 6

2.1.1. Antecedentes 6

2.2. Marco Legal 12

2.2.1. CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR 12

2.2.2. LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL 14

2.2.3. LEY ORGÁNICA DE RÉGIMEN MUNICIPAL 15

Capítulo III: Diseño Metodológico 17

3.1. Tipo de investigación 17

3.1.1. Tipo descriptivo 17

3.1.2. Investigación Correlacional 17

3.1.3. Investigación Explicativa 18

3.2. Población y muestra del estudio 18

3.2.1. Población 18

3.2.2. Muestra 19

3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos 20

3.4. Aspectos éticos 21

Capítulo IV: Análisis de Resultados 22

4.1. Resultados 22

4.2. Análisis 32

4.3. Propuesta 34

4.3.1 Elementos 34

Conclusiones y recomendaciones 36

Conclusiones 36

Recomendaciones 37

Referencias bibliográficas 38

Anexos 40

Índice de Tablas

Tabla 1. 22

Tabla 2. 23

Tabla 3. 24

Tabla 4. 25

Tabla 5. 26

Tabla 6. 27

Tabla 8. 28

Tabla 9. 29

Tabla 10. 30

Tabla 7. 31

Índice de Figuras

Figura 1. Enfoque Social. 9

Figura 2. Género sector Casuarina..... 22

Figura 3. Edad vendedores informales sector Casuarina..... 23

Figura 4. Tiempo que tiene como vendedor informal de sector Casuarina 24

Figura 5. Ventas informales ocasiona obstrucciones en la movilidad peatonal. 25

Figura 6. Ventas informales tienen impacto en la movilización de los buses. 26

Figura 7. Accidente de trensito donde ha estado un vendedor involucrado. 27

Figura 8. Involucrado en accidente de tránsito como vendedor 28

Figura 9. Le gustaría estar en una asociación. 29

Figura 10. Le gustaría contar con zonas seguras donde pueda realizar su actividad..30

Figura 11. Conductores de buses no permiten vendedores informales para evitar cualquier peligro. 31

Figura 12. Elementos de la propuesta..... 34

Dedicatoria

A Dios, por permitirme llegar alcanzar, la meta trazada con salud en el pasó a pasó. Dedico a mis hijos FERNANDO MANUEL CASTRO GALARZA Y FERNANDA NOEMÍ CASTRO GALARZA, quiénes son mis motores de vida, están en mi día a día presente y quiénes me motivan alcanzar mis objetivos y metas planteadas.

José Castro Cevallos

Agradecimiento

Agradecer a nuestro Padre Dios y nuestra madre Santa María siempre virgen, quiénes con sus bendiciones qué derraman sobre mí, siempre y en todo momento, en base a mis esperanzas y sacrificios por obtener un objetivo planteado en mi vida como meta por alcanzar, me dan fortalezas, y con mí actitud más mí aptitud, yo pueda llegar y adquirir mi meta definida.

Así mismo agradecer, a mí amada madre TRINIDAD CEVALLOS, y padre FRANCISCO CASTRO, quiénes me dan él respaldo y su apoyo incondicional, demostrándome su amor infinito sobre mí, aferrándose en todo momento en el bienestar mío cómo hijo de ellos,

Mi agradecimiento a mi señora esposa KATHERINE GALARZA quién respalda y me motiva para llegar a lograr y alcanzar mis objetivos planteados. indicar quiénes me motivan e inspiran en mi día a día son mis dos hijos: FERNANDO MANUEL CASTRO GALARZA Y FERNANDA NOEMÍ CASTRO GALARZA los mismo qué son mis motores de vida, por los que lucho con amor procurando el bienestar de ellos siempre. en mi proceso de estudio, gracias a cada uno de los maestros/catedráticos míos por sus conocimientos impartidos y adquiridos, en el Instituto Superior Técnico Rey David. gratitud al tutor de proyecto, Ing. Omar Carrillo qué con su experiencia y paciencia que me ha brindado desde el inicio de las conferencias de preparación. Gracias al Instituto Rey David qué me abrió su puerta, para que llegue alcanzar con objetivos claves la excelencia profesional

Dedicatoria

El presente proyecto de grado le dedico a Dios, quien como guía obtuvo presente en el caminar de mi vida, bendiciéndome y dándome fuerza para continuar con mi meta trazadas sin desfallecer. A mi esposa que, con su apoyo incondicional, amor y confianza permitieron que logre culminar mi carrera profesional.

Agradecimiento

El presente trabajo agradezco a Dios por ser mi guía y acompañante en el transcurso de mi vida, brindándome paciencia y sabiduría para culminar con éxito mis metas propuestas. A mi esposa NATALI por ser mi pilar fundamental y haberme apoyado incondicionalmente, pese a las adversidades e inconvenientes que se presentaron. Agradezco a mi tutor de tesis Mg. Omar Carrillo Gurumendi quien con su experiencia, conocimiento y motivación me oriento en la investigación.

Miguel Ángel Cercado Mendoza

Certificado del Tutor

El suscrito certifica que el Proyecto de Titulación realizado como requisito previo a la obtención del título de Técnico Superior en Planificación y Gestión del Tránsito y cuyo tema es: **"**Reordenamiento informal y su impacto en la movilidad en la av. Casuarina de Guayaquil 2021**"**, de autoría de los estudiantes Miguel Ángel Cercado Mendoza Y José Fernando Castro Cevallos, ha sido revisado en todos sus componentes.

Daule, 30 de noviembre del 2021

Ing. Omar Carrillo Gurumendi, Mg.

Tutor Académico

Certificación de Revisores

Los suscritos certificamos que el Proyecto de Titulación realizado como requisito previo a la obtención del título de Técnico Superior en Planificación y Gestión del Tránsito y cuyo tema es: **"REORDENAMIENTO INFORMAL Y SU IMPACTO EN LA MOVILIDAD EN LA AV.CASUARINA DE GUAYAQUIL 2021"**, de autoría de los estudiantes **CERCADO MENDOZA MIGUEL** y **CASTRO CEVALLOS JOSÉ FERNANDO**., ha sido revisado en todos sus componentes, bajos los parámetros establecidos por los formatos del **INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR REY DAVID**, cuya calificación es la siguiente:

Daule, 30 de noviembre del 2021.

Calificación de docente corrector 1: …../6 (……)

…….

Ing. JHONNY IVÁN CRUZ MORETA

Autoría

Yo, CERCADO MENDOZA MIGUEL ANGEL autor del presente Proyecto de Titulación: **"**Reordenamiento informal y su impacto en la movilidad en la av. Casuarina de Guayaquil 2021**"**, declaro que los contenidos expuestos son de mi exclusiva responsabilidad y autoría.

Daule, 30 de noviembre del 2021

CERCADO MENDOZA MIGUEL ANGEL

Autor

Yo, CASTRO CEVALLOS JOSÉ FERNANDO autor del presente Proyecto de Titulación titulado **"**Reordenamiento informal y su impacto en la movilidad en la av. Casuarina de Guayaquil 2021**"**, declaro que los contenidos expuestos son de mi exclusiva responsabilidad y autoría.

Daule, 30 de noviembre del 2021

CASTRO CEVALLOS JOSÉ FERNANDO

Autor

Certificado Antiplagio

Resumen

En el presente trabajo de investigación "*Reordenamiento informal y su impacto en la movilidad en la Av. Casuarina de Guayaquil 2021***"**, presenta como el comercio informal es un fenómeno importante en la actualidad y este va ganando cada día más lugar no solo en la economía, hoy en día su afectación llega de manera directamente al tránsito, y este provocando desorden vehicular y peatonal, además del aumentado en el riego de accidentes, choques, atropellos, hasta la pérdida de vidas humanas. La presente investigación refleja la problemática que existe desde años y que en la actualidad se mantiene en la Av. Casuarina de Guayaquil, la carencia de un control de los comerciantes informales que venden sus productos de manera desordenada e incumpliendo los parámetros de seguridad que se necesitan para ejercer esta actividad, influyendo en su mayoría en accidentes de tránsito. Para el desarrollo metodológico del proyecto, se consideró la investigación no experimental cuantitativa, de tipo descriptivo y de campo que es la vía púbica que es inajenable, imprescriptible e intransferible, tiene un carácter de derecho colectivo, que está siendo deteriorado por la acción del comercio informal ambulatorio.

Palabras clave: Movilidad, Informal, Accidentes, Vendedores

Abstract

In the present research work "Informal reordering and its impact on mobility in Av. Casuarina de Guayaquil 2021", presents how informal trade is an important phenomenon today and this is gaining more and more place not only in the economy Nowadays, but its affectation also reaches directly to the traffic, and this causing vehicular and pedestrian disorder, in addition to the increased risk of accidents, crashes, run over, even the loss of human lives. This research reflects the problem that has existed for years and that currently remains on Av. Casuarina de Guayaquil, the lack of control of informal merchants who sell their products in a disorderly manner and breach the security parameters that are needed. to carry out this activity, mainly influencing traffic accidents. For the methodological development of the project, the non-experimental quantitative, descriptive, and field research was considered, which is the public route that is inaccessible, imprescriptible and non-transferable, has a character of collective law, which is being deteriorated by the action of commerce informal outpatient.

Keywords: Mobility, Informal, Accidents, Vendors

Capítulo I: Problema de la Investigación

1.1. Antecedentes del Problema

El crecimiento del comercio informal coincide con la crisis rural, causada indirectamente por procesos de modernización, reforma agraria, urbanización, etc., de forma tal, que las grandes urbes como la ciudad de Guayaquil, se vuelven un escenario atractivo para la migración rural, que ante la necesidad de subsistir y la poca oferta de plazas laborales, encuentran en esta actividad una alternativa de ingreso económico. Ante este hecho, las acciones municipales de las diferentes administraciones pretendieron dar soluciones momentáneas que no llegaron a concretarse por completo, pues inicialmente se consideraba que la situación del comercio en las calles era algo temporal, que terminaría una vez superada la crisis.

El deterioro en la economía a nivel mundial producido por la crisis del 2008 al 2012 en las economías desarrolladas, ha generado graves problemas de desempleo y déficit de plazas 3 de trabajo decente, por tal razón muchas personas se ven obligadas ingresar a la economía informal, para sobrevivir realizando trabajos en condiciones laborales inadecuadas con baja remuneración y sin protección social, ni seguridad jurídica, aunque los índices de informalidad han disminuido lentamente.

El comercio informal ambulatorio, es una actividad que está caracterizada por la poca o nula regulación que hay sobre ella, esta actividad, se origina en mayor porcentaje dentro de un sector de la población, que tiene por rasgos identificables, tener escasos recursos económicos, desconocimiento de la legislación comercial y la carencia de un espacio físico definido, donde desarrollar sus actividades comerciales. La existencia de este tipo comercio informal, se da y está creciendo en diferentes contextos urbanos a lo largo del mundo, teniendo como accionar común, el uso de los espacios públicos como soporte físico para estas actividades informales.

1.2. Planteamiento del Problema

La problemática del comercio informal se presenta como una realidad recurrente en la Ave. Casuarina de la ciudad de Guayaquil, que ocupa cada vez más espacios no designados para el desarrollo de dicha actividad, sobre todo hace uso indiscriminado de los espacios públicos que atenta contra el uso del suelo urbano. Varios son los intentos de intervención municipal de las distintas administraciones por gestionar alternativas que brinden solución al problema; sin embargo, ninguna de las mismas fue concluyente.

El comercio informal se torna un problema complejo para el estado, debido a que muchas personas ven en la informalidad el único medio de sustento para sus familias debido a la falta de empleo formal y mejores oportunidades, que muestra un panorama contrario al Plan Nacional del Buen vivir que implementa el gobierno nacional, de una sociedad justa y con derecho a una vida digna.

En la actualidad el asentamiento de comerciantes informales se ha vuelto un problema para los países que sufren crisis económicas en gran escala donde ha crecido la pobreza y se han desarrollado formas de supervivencia ocasionando la creciente de comerciantes informales a la vez dando lugar a la molestia del resto de la población, y afectando la imagen de las ciudades donde se presenta este fenómeno.

No obstante, cabe recalcar que siendo la informalidad una causa de desorden es un modo de empleo que genera ingresos a las personas que lo practican también son factores que ocasionan accidentes de tránsito en la impudencia del vendedor de no respetar la calle y normas de tránsito provocando los accidentes vehiculares.

En América Latina los accidentes de tránsito han sido los responsables para que muchas avenidas se pinten de sangre en varios de los casos por culpa de ciertos vendedores informales que infringen invadiendo las calle so cruzando por vender y a su vez de quienes de igual forma

poco o nada de caso hacen a las señales de tránsito que en el transcurso de las vías se encuentran., lo que provoca no solo la pérdida de un familiar o ser querido sino también en muchos de los casos las mutilaciones de varios de sus miembros que los dejan no solo con una discapacidad temporal sino permanente.

En Ecuador esta problemática surge a diario y aunque exista una ley específica que sancione a los conductores que no cumplen con lo que la ley expresa, también debería existir una ley para aquellos vendedores informales no cumplen con las leyes de tránsito o señalética que están en las vías y así poder cambiar esta situación.

Con 421 siniestros en 2019, la vía Perimetral continúa de largo a la cabeza del top de las arterias de Guayaquil con más accidentes de tránsito. Un puesto que también lo obtuvo en el 2018, con 419 casos. Los sucesos que ocurrieron el año pasado en esta vía de 27 kilómetros de extensión dejaron un saldo de 20 fallecidos. La parte positiva (si acaso cabe decirlo así) es que el porcentaje de víctimas mortales se redujo en comparación con 2018, cuando hubo 24, según indican las estadísticas de la Autoridad de Tránsito Municipal (ATM) citado por (Pizza, 2020).

En la Av. Casuarina kilómetro 23.5 se han presentado un alto porcentaje de accidentes de tránsito, es considerado uno de los “puntos negros” por la alta accidentabilidad que se presentan en esta vía de la ciudad. Se ha reportado un total de accidentes del 32% anualmente, los tipos de incidentes que ocurren se deben por: atropello, choque, colisión, estrellamiento y roces que en un 17% se suscitan con mayor frecuencia que en otras avenidas de la ciudad de Guayaquil (Cladерón Jurado, 2015).

Este asidero de datos que han venido aumento permite a los autores establecer la evidencia que hoy en día una la taza de accidentes de tránsito ha estado en alza cuyas consecuencias mortales, afecta directamente a la ciudadanía, economía, etc.

1.2.1. Formulación del Problema

¿Cómo incide el reordenamiento informal y su impacto en los niveles de movilidad en la Av. Casuarina de Guayaquil, 2021?

1.3. Objetivos de la Investigación

1.3.1. Objetivo General

Analizar como incide el reordenamiento informal y su impacto en la movilidad en la Av. Casuarina de Guayaquil, 2021.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Fundamentar las bases teóricas de la venta informal y accidentes de tránsito.
- Identificar los factores de riesgo que inciden en los accidentes de tránsito por las ventas informales en el Km 5 vía a Nobol – Daule, 2021.
- Diseñar un plan con base en el vendedor para el reordenamiento informal y su impacto en la movilidad en la Av. Casuarina de Guayaquil, 2021.

1.4. Justificación de la Investigación

A nivel nacional y a través de los medios de comunicación observamos que diariamente se suscitan gran cantidad de accidentes de tránsito en las vías públicas que provocan pérdidas de vidas, personas que quedan con discapacidades permanentes y otras marcadas psicológicamente para toda la vida por el impacto sufrido; pérdida de objetos y bienes que con tanto esfuerzo se logró adquirir; estos hechos se han convertido en la segunda causa de muerte en nuestro país y es necesario aportar de alguna forma para conseguir que se disminuya las estadísticas alarmantes en cuanto a infracciones de tránsito, por esta razón la investigación se

torna de gran importancia, escogiéndose el tema las ventas informales y su influencia en los accidentes de tránsito en la Av. Casuarina de la ciudad de Guayaquil, por cuanto este tipo es de gran importancia para la sociedad y el progreso del país para su prevención.

Obtener información de primera mano que permita la disminución de accidentes o incidentes de tránsito, con la aplicación de propuestas que permitan la generación de estrategias de movilización, generadas desde la investigación de campo arma que permite a los investigadores en la formalidad de sus estudios. A partir de esto se puede establecer un asidero o justificativo práctico del proyecto, ya que lo expresado demuestra habilidades adquiridas y que son puesto en acción en el campo mismo de necesidad.

Capítulo II: Fundamentación Teórica de la Investigación

2.1. Marco Teórico

2.1.1. Antecedentes

El sector informal aparece como una clara alternativa a la insuficiencia de la oferta laboral de un sector moderno, ante lo cual el problema de la desocupación, la pobreza y la miseria están interrelacionados entre si derivándose de ello el sector informal, es decir grupo de personas que trabaja por cuenta propia para poder subsistir sin recibir beneficios laborales estipulados en la constitución de la República.

Según Cotrina y Peregrino (2018), Analizar los factores que determinan la informalidad empresarial. La investigación fue analítica, explicativa transversal. Concluyen que, el 40% confirman que la falta de dinero es uno de los componentes más notables que estimula a la informalidad; también por las normas jurídicas y leyes del sector trasporte, por miedo a los gastos posteriores; por último, las barreras burocráticas y; sobre todo que en los municipios el tiempo de espera por la gestión de licencia de funcionamiento sobrepasa a lo esperado por los conductores.

> *Los accidentes de tránsito constituyen un problema de orden legal y social que ha sido necesario investigar para determinar las causas que generan las infracciones de tránsito. Los peatones se convierten en usuarios de la justicia, que en ocasiones no toman las medidas de seguridad necesarias y los conductores no toman consciencia para evitar cometer las infracciones de tránsito, siendo este objeto de ocasionar los accidentes en las vías y por último hasta la muerte. Toscano,* (2019, pág. 22).

El autor hace un enfoque al orden social y cultural ya que si se habla de infracciones cometidas por conductores y peatones se basa en la falta de cultura por parte de la ciudadanía

en general, ya que este es un problema que al suscitarse a diario preocupa también a los organismos encargados de la seguridad vial en nuestro país especialmente en el Distrito Metropolitano de Quito.

Para Arreaga, (2018) La particularidad del sector informal deriva por el aumento de pobreza, caracterizada por la poca capacidad de acumulación de capital, la aplicación de métodos anticuados, los obstáculos al ingreso que se impuso al segmento de economías menos desarrolladas, que luego pasa a ser denominada como “subempleo”.

El término de informalidad o sector informal es un principio para describir a las actividades no agrícolas de pequeña escala productiva, en las cuales los individuos obtenían una forma de vida adicional de la que el mercado formal les podía ofrecer. Las actividades económicas estaban relacionadas con la producción de bienes de bajo valor agregado, tales como las artesanías o la alfarería por citar algunos, o también en servicios como el transporte de agua o alimentos.

2.1.2. Accidente de tránsito

Un accidente de tráfico, accidente de tránsito, accidente vial o siniestro automovilístico es un suceso imprevisto y ajeno al factor humano que altera la marcha normal o prevista del desplazamiento en las vialidades. Especialmente es aquel suceso en el que se causan daños a una persona o cosa, de manera repentina ocasionada por un agente externo involuntario (Dávalos Mauricio, B. G., 2018).

El perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritaria o generalmente) a factores externos e imprevistos que contribuyen la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, de un como pueden ser fallos mecánicos repentinos, condiciones ambientales desfavorables

(sismos o cambios climáticos bruscos y repentinos) y cruce de animales durante el tráfico o incluso la caída de un árbol por fuertes vientos en la calle o carretera.

La culpa como una modalidad de conducta punible que se configura cuando el resultado típico es producto de la infracción al deber objetivo de cuidado, y el agente debió haberlo previsto por ser previsible, o habiéndolo previsto confió en poder evitarlo" (Blanco, Sandra, 2017).

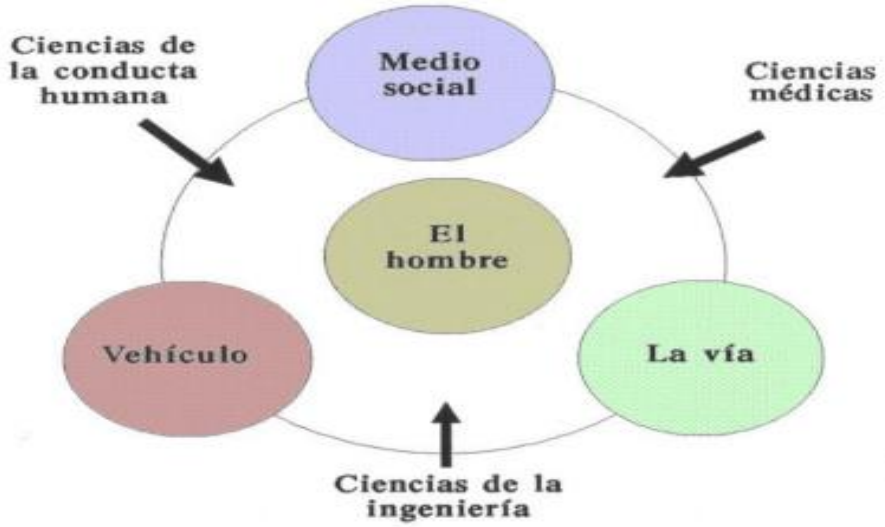
Una de las principales causas para que se den los accidentes de tránsito son las sustancias estupefacientes entre ellos el alcohol las que son producto de esta problemática, en la legislación ecuatoriana hay artículos específicos en la que sanciona a los conductores que se encuentren bajo este estado pero es donde se genera la falta de aplicación en este caso a la ley de tránsito lo que genera que se violente el derecho a la vida la misma que se encuentra promulgada en la constitución.

2.1.3. Seguridad vial

La seguridad vial se fundamenta en la interacción de tres elementos básicos: elemento humano, elemento vía y elemento vehículo, puede adicionarse un cuarto elemento denominado ambiental o medio ambiente. (CIifuentes, C. F., 2017)

Figura 1.

Enfoque Social.



Fuente: (CIifuentes, C. F., 2017).

Para que ocurra un accidente de tránsito es necesario que los elementos pierdan su armonía por lo que, ante cualquier alteración de los elementos enunciados, se produce un accidente de tránsito.

2.1.4 Comercio informal

A comienzos de los años setenta, surgió el concepto dualista formal e informal, gracias al estudio realizado por Keith Hart en Ghana, en el cual analizó el nivel de ocupación urbana, observando que hay oportunidades de ingreso en ambos sectores formal e informal, especialmente en los estratos de la población de menores recursos para los cuales hay diversas ocupaciones, resaltando la dinámica del sector informal por los múltiples oficios que pueden desempeñar, que son muchos desde betuneros y vendedores ambulantes. El autor Hart en 1971 relaciona el sector formal con el empleo asalariado y el informal trabajadores por cuenta propia (Torres Galárraga, A., 2021, pág. 10).

El comercio informal nace con el hambre mismo cuando este comienza realizar actos de comercio, su origen seguramente es debido a que el robo y la venta de bienes robados requieren de actividades que, por su naturaleza, operan fuera del marco legal, asimismo el comercio informal procede de la necesidad que tienen los individuos de hacer actos de comercio pero que los tributos, ahora llamados contribuciones, son de tal manera gravosos que obligan al comerciante a trabajar sin pagar impuestos (Contreras Soto., 2017, pág. 92).

El comercio informal es una salida de las personas que están pasando hambre porque no encuentran un trabajo estable que ayude a sostener a su familia por lo cual las personas en el comercio informal ven una salida para que de esta manera comprando productos y volviendo a vender deambulando por las calles estas personas logran sobrevivir día a día manteniendo con los pocos ingresos a sus familias por lo cual no es permite pagar un impuesto un local para realizar un comercio formal.

2.1.5 Vendedor

Ocasionalmente, en el contrato de compraventa civil, el que vende o enajena la cosa que el comprador adquiere en propiedad. Profesionalmente, en la compraventa mercantil, el comerciante o el dependiente u otro auxiliar de él que vende o hace de intermediario ejecutivo ante el cliente o parroquiano. En el comercio pues, cabe ser vendedor de lo ajeno, teniendo poder para ello (Castillo, W., 2017, pág. 192).

Se entiende como vendedor a la persona que ofrece sus servicios, mercadería, alimentos, electrodomésticos, bienes y otros productos de comercialización ya sea por cuenta propia, empresa u organización. Además, es quien se encarga de mostrar las características, forma de uso, resolver las dudas del producto para que la persona se convenza de comprar.

Los vendedores son las personas que buscan la mercadería para expandir a sus clientes, además que deben revisar que los productos y mercadería sean de calidad y en buen estado,

tienen que saber el funcionamiento de cada uno de estos y dar un buen servicio ya que eso hará que las personas vuelvan a comprarles

2.1.5.1 Vendedor Ambulante

El vendedor ambulante no sólo es aquel que ofrece sobre una cobija o plástico muñecos, coladores o bisutería en general, como tampoco los que utilizan un carro esferado o una simple caja donde acomodan cualquier cantidad de alimentos empaquetados y cigarrillos, sino que también cubre aquéllos que venden productos en los semáforos de reconocidas marcas e, inclusive, el vendedor de rosas (Orozco, H., 2018, pág. 24).

Los vendedores Ambulantes son diversos no ocupan un solo tipo de producto como: accesorios, comida, frutas, dulces, ropa, rosas, juguetes, plato, alfombras, etc. Los vendedores ambulantes trabajan con variedad de productos y no solo se puede definir con un solo producto a este tipo de vendedores, además que no se encuentran en lugares fijos o característicos ya que estos se encuentran en las distintas partes de la ciudad donde ellos se encuentran.

En cuanto a lo que se refiere a los vendedores ambulantes es claro que este grupo de personas no todos los que practican esta actividad expenden un mismo producto si no que son diferentes para así poder abarcar las necesidades de las personas que les van adquirir sus productos y estos van recorriendo las calles para llegar a más personas.

El comercio informal es la actividad de vender y comprar por parte de personas naturales sin constitución de una empresa o negocio, las causas del comercio informal son muchas en el país, sin embargo aunque aumente esta modalidad de comercio, el motivo se debe a que no existe otras opciones para generar ingresos, este tipo de negocios no tiene un lugar físico de establecimiento, sino que los comerciantes se movilizan de un lugar a otro buscando clientes y vendiendo productos mercantiles y consumibles al instante.

2.1.5.2 Movilidad

La movilidad urbana es entonces un factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la **calidad de vida de sus ciudadanos** y el acceso a servicios básicos de salud y educación (..) Pero la gestión del desarrollo urbano es una tarea compleja que involucra múltiples niveles de gobierno, así como diversas instituciones públicas y privadas. Para lograr resultados óptimos en esta materia, los expertos sugieren:

- Establecer una sinergia entre el transporte, la accesibilidad, la movilidad y la gestión urbana.
- Promover el intercambio de información y buenas prácticas entre sistemas de transporte y sus ciudades
- Establecer redes de cooperación regionales, entre profesionales, autoridades, asociaciones y usuarios (CAF, 2013).

2.2. Marco Legal

El presente proyecto de investigación encuentra su asidero legal bajo el amparo de:

2.2.1. CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

Según la Constitución en sus artículos:

Art. 262.- Los gobiernos regionales autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias:

1. Planificar el desarrollo regional y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, provincial, cantonal y parroquial.

3. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades.

4. Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito regional.

6. Determinar las políticas de investigación e innovación del conocimiento, desarrollo y transferencia de tecnologías, necesarias para el desarrollo regional, en el marco de la planificación nacional.

7. Fomentar las actividades productivas regionales.

Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.

2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.

3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal. (Pág. 130).

Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias. (Pág. 176).

2.2.2. LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Según la ley de tránsito en sus artículos dice:

Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos. (Pág. 2).

Art. 2.- La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables (Pág. 2)

Art. 3.- El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas (Pág. 2)

Art. 5.- El Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, controlará y exigirá la capacitación integral,

permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social. (Pág. 3)

Art. 7.- Las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilidad de personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial. (Pág. 3)

Art. 9.- Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes. (Pág. 3)

2.2.3. LEY ORGÁNICA DE RÉGIMEN MUNICIPAL

Según la Ley Orgánica Municipal en sus artículos dice:

Art. 1.- El municipio es la sociedad política autónoma subordinada al orden jurídico constitucional del Estado, cuya finalidad es el bien común local y, dentro de éste y en forma primordial, la atención de las necesidades de la ciudad, del área metropolitana y de las parroquias rurales de la respectiva jurisdicción.

Art. 14.- Son funciones primordiales del municipio, sin perjuicio de las demás que le atribuye esta Ley, las siguientes:

10a. Servicio de mataderos y plazas de mercado;

13a. Regular el uso de la vía pública en áreas urbanas y suburbanas de las cabeceras cantonales y en las áreas urbanas de las parroquias rurales del cantón;

19a. Podrá planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre, en forma directa, por concesión, autorización u otras formas de contratación administrativa, en coordinación con los organismos de tránsito competentes, de acuerdo con las necesidades de la comunidad;

20a. Ejercer el control de la venta en espacios y vías públicas de toda obra artística literaria, musical o científica, en cualquier formato, producida, reproducida o distribuida, que se encuentren protegidas por la Ley de Propiedad Intelectual.

Hace referencia a cuáles son las funciones explicitas de los municipios dedicados a velar por el orden, la seguridad, la regulación en los mercados de abastos de víveres, así como también controlar, planificar y regular el tránsito en las zonas aledañas a los mercados en coordinación con los organismos de tránsitos.

Capítulo III: Diseño Metodológico

3.1. Tipo de investigación

La aplicación de la investigación se realizará para el reordenamiento informal y su impacto en la movilidad en la Av. Casuarina de Guayaquil, se considera que el estudio es una investigación no experimental cuantitativa porque solo observa los fenómenos en su ambiente natural y luego los analiza, está orientado hacia el reordenamiento informal.

3.1.1. Tipo descriptivo

Busca especificar propiedades, características y rasgos importantes de cualquier fenómeno que se analice. Describe tendencias de un grupo o población. (Hernández, R., Fernández, C., & Baptistas, P., 2015)

Dentro del estudio se aplicó la investigación descriptiva para describir el problema desde sus inicios hasta la actualidad, las características por las cuales ha surgido el reordenamiento informal, mide cada una de las variables encontradas y por medio de los resultados las describe: tamaño de la población, ubicación del problema, quien controla las actividades del mercado, etc. recopila toda la información necesaria y realiza un análisis descriptivo de cada una de las variables.

3.1.2. Investigación Correlacional

Asocia variables mediante un patrón predecible para un grupo o población, este tipo de estudio tiene como finalidad conocer la relación o grado de asociación que exista entre dos o más conceptos, categorías o variables en un contexto particular.

La utilidad principal de los estudios correlaciónales es saber cómo se puede comportar un concepto o una variable al conocer el comportamiento de otras variables vinculadas.

Este tipo de investigación fue para relacionar las variables causa y efecto para el reordenamiento informal en la Av. Casuarina de la ciudad de Guayaquil.

3.1.3. Investigación Explicativa

Está dirigida a responder por las causas de los eventos y fenómenos físicos o sociales. Se enfoca en explicar porque ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta, o porque se relacionan dos o más variables (Hernández, R., Fernández, C., & Baptistas, P., 2015)

Además, se utilizó la investigación explicativa, ya que se da a conocer el porqué del reordenamiento informal porque se han situado en ese espacio de la avenida, causando molestias y provocando accidentes de tránsito, se explican una serie de variables que afectan a este fenómeno.

3.2. Población y muestra del estudio

3.2.1. Población

Según Hernández, et al (2015) es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones. Por lo cual la población para el presente estudio estará conformada por los vendedores informales la Av. Casuarina de la ciudad de Guayaquil.

En este trabajo de investigación, la población está constituida por los ciudadanos que habitan en el Sector de la Casuarina, con exactitud en las calles comprendida, desde la vía Perimetral entrando por la Calle 22 N-O, Primer Callejón 22 N-O, Octavo Pasaje 56 N-O y saliendo a la vía Perimetral de nuevo, iniciando la Avenida Casuarina, a quien luego se les aplicara el instrumento de recolección de datos (encuestas).

La población se refiere a un conjunto de todos los individuos a estudiar, la población para el presente trabajo según los Miembros de la “Asociación Vendedores Seguros” los cuales se dedican al comercio informal en el sector de la entrada de la 8, Av. La Casuarina, que

comprenden edades entre los 18 – 55 años, de sexo masculino y femenino de nivel socio económico bajo según datos emitidos y respaldados por la Unidad Policial No.1 del Fortín de la Ciudad de Guayaquil, se estiman alrededor de 227 personas.

3.2.2. Muestra

Al realizar una investigación se establece la representatividad de los datos por lo que las muestras deben ser fiables para que los datos recogidos sean generales a toda la población. Con esto una muestra es representativa si sus integrantes poseen todas y cada una de las características que definen a su población de origen.

Por lo que la presente investigación utilizara la siguiente formula finita ya que se conoce el número de conforman los vendedores informales de la Av. Casuarina de la ciudad de Guayaquil.

Para la obtención de información necesaria para fundamentar el presente trabajo de investigación se aplica una encuesta para cada sector, para el sector comercial formal se determina la muestra mediante los datos poblacionales según datos emitidos y respaldados por la Unidad Policial No.1 del Fortín de la Ciudad de Guayaquil, se estiman alrededor de 227 personas, se considera con un grado de error admisible del 0.07, es decir 0.02 grados más que se utiliza en la fórmula del sector formal debido a que no existe población establecida del número de comerciantes informales en este sector.

El cálculo de la muestra a tomar en consideración para el desarrollo de la investigación es:

$$\boldsymbol{n = \frac{Z^2 * N * P * Q}{\left(e^2(N-1)\right) + \ (Z^2 * P * Q)}}$$

Z = Nivel de confianza (95% ≅ 1.96)

p = Probabilidad de éxito (50%)

q = Probabilidad de fracaso (50%)

e = Margen de error (7%)

$$n = \frac{227 * 1.96^2 * 0.5 * 0.5}{0.07^2 (227 - 1) + 1.96^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$\mathrm{n} = \frac{218{,}0108000}{2{,}0678000}$$

n = 105,431

Donde después de realizar la operación se obtiene como resultado 105 vendedores informales de la Av. Casuarina de la ciudad de Guayaquil, siendo el número de encuestas que realizara el presente trabajo investigativo.

3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

El instrumento a utilizar encuesta la cual se aplicará a 105 vendedores informales de la Av. Casuarina de la ciudad de Guayaquil para conocer los motivos a que lo llevan a trabajar en la informalidad aplicando una muestra probabilística aleatoria simple.

Para el presente proyecto de investigación los autores establecerán los siguientes indicadores, fueron evaluados, a través de ítems, con una escala ordinal de Likert. Adicionalmente también se usaron preguntas cerradas.

3.4. Aspectos éticos

Según Hernández, et al (2015), mencionan a la responsabilidad, para la efectividad en la utilización de recursos; honestidad: primando el fin y; confidencialidad: cuidando la imagen y trayectoria. Por lo que tanto la investigación como los que la realizan excluirán cualquier nombre personal o de agrupación por pedido de los encuestados.

Capítulo IV: Análisis de Resultados

4.1. Resultados

4.1.1 Encuesta dirigida los comerciantes informales, que realizan sus actividades económicas en el sector Casuarina.

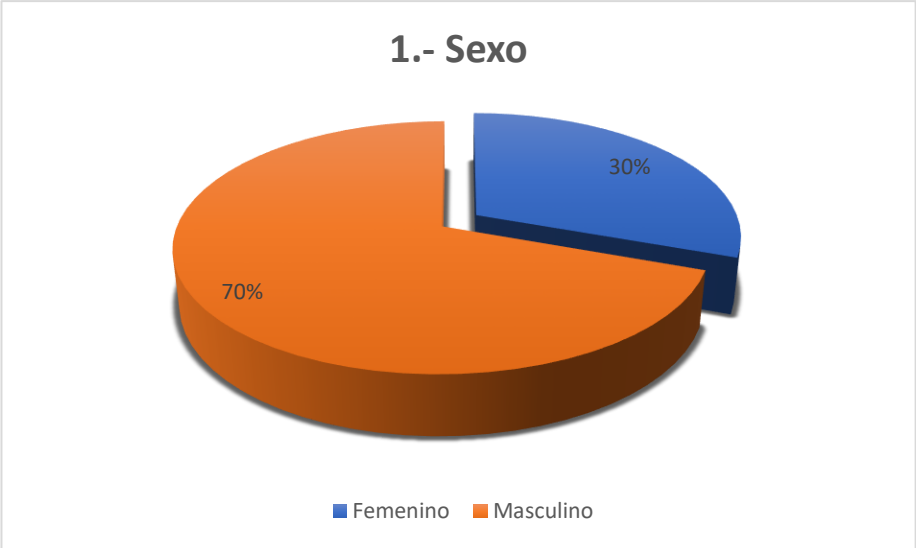
Pregunta 1. Género

Tabla 1.

Género sector Casuarina

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Femenino	32	30%
Masculino	73	70%
Total	105	100%

Figura 2. Género sector Casuarina



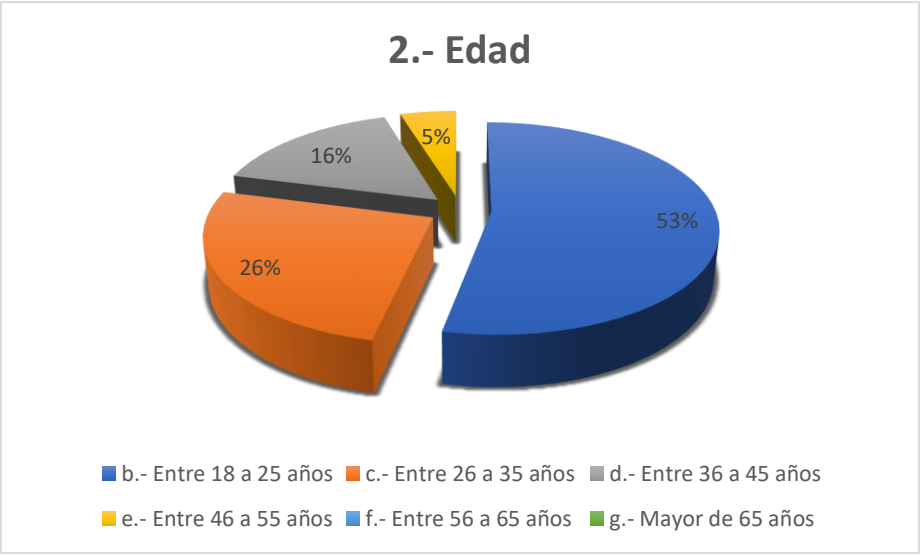
Pregunta 2. Edad

Tabla 2.

Edad vendedores informales sector Casuarina

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Entre 18 a 25 años	56	53%
Entre 26 a 35 años	27	26%
Entre 36 a 45 años	17	16%
Entre 46 a 55 años	5	5%
Entre 56 a 65 años	0	0%
Mayor de 65 años	0	0%
Total	105	100%

Figura 3. Edad vendedores informales sector Casuarina



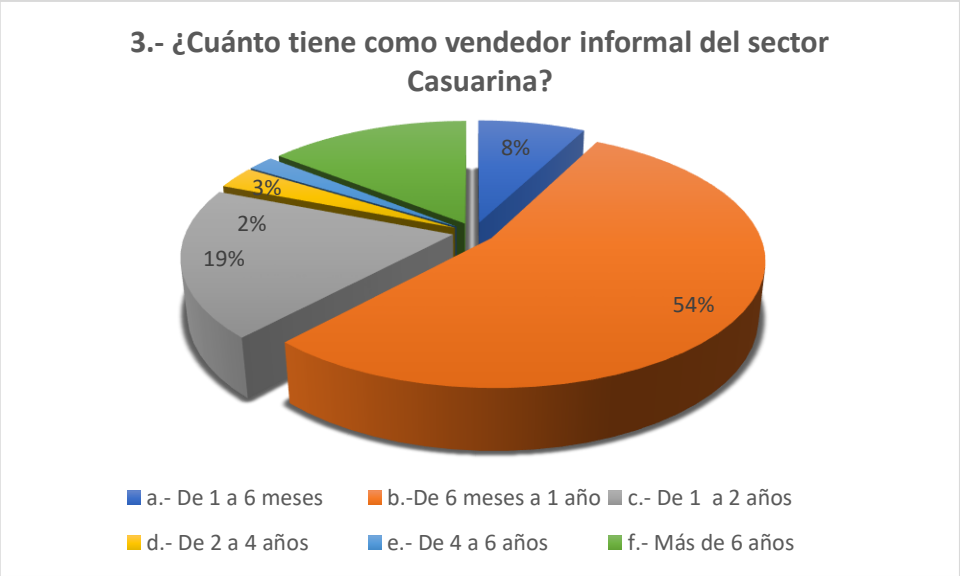
Pregunta 3. ¿Cuánto tiempo tiene como vendedor informal?

Tabla 3.

Tiempo que tiempo tiene como vendedor informal de sector Casuarina

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- De 1 a 6 meses	8	8%
b.-De 6 meses a 1 año	57	54%
c.- De 1 a 2 años	20	19%
d.- De 2 a 4 años	3	3%
e.- De 4 a 6 años	2	2%
f.- Más de 6 años	15	14%
Total	105	100%

Figura 4. Tiempo que tiene como vendedor informal de sector Casuarina



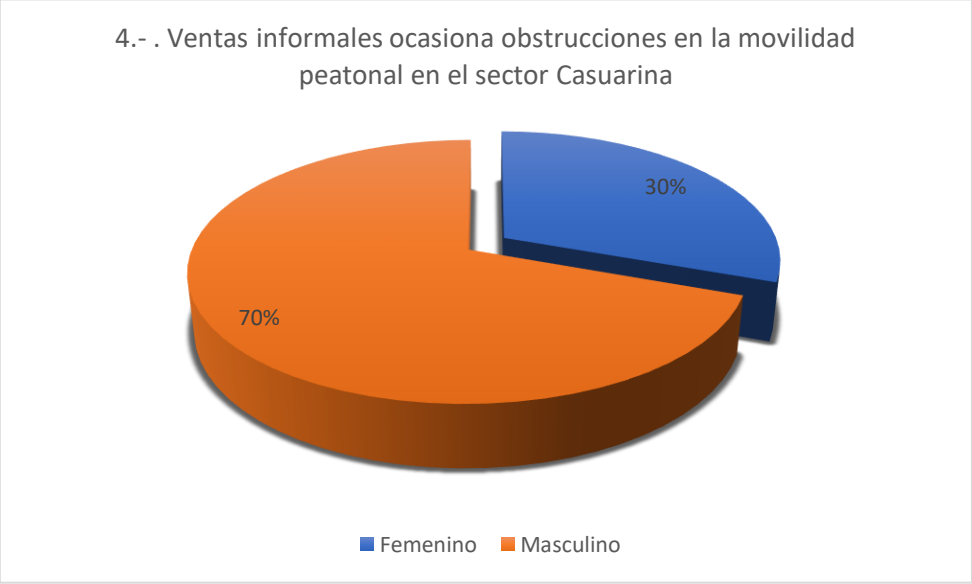
Pregunta 4. ¿Considera usted que las ventas informales ocasionan obstrucciones en la movilidad peatonal en el sector Casuarina?

Tabla 4.

Ventas informales ocasiona obstrucciones en la movilidad peatonal

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Si	74	70%
No	31	30%
Total	105	100%

Figura 5. Ventas informales ocasiona obstrucciones en la movilidad peatonal.



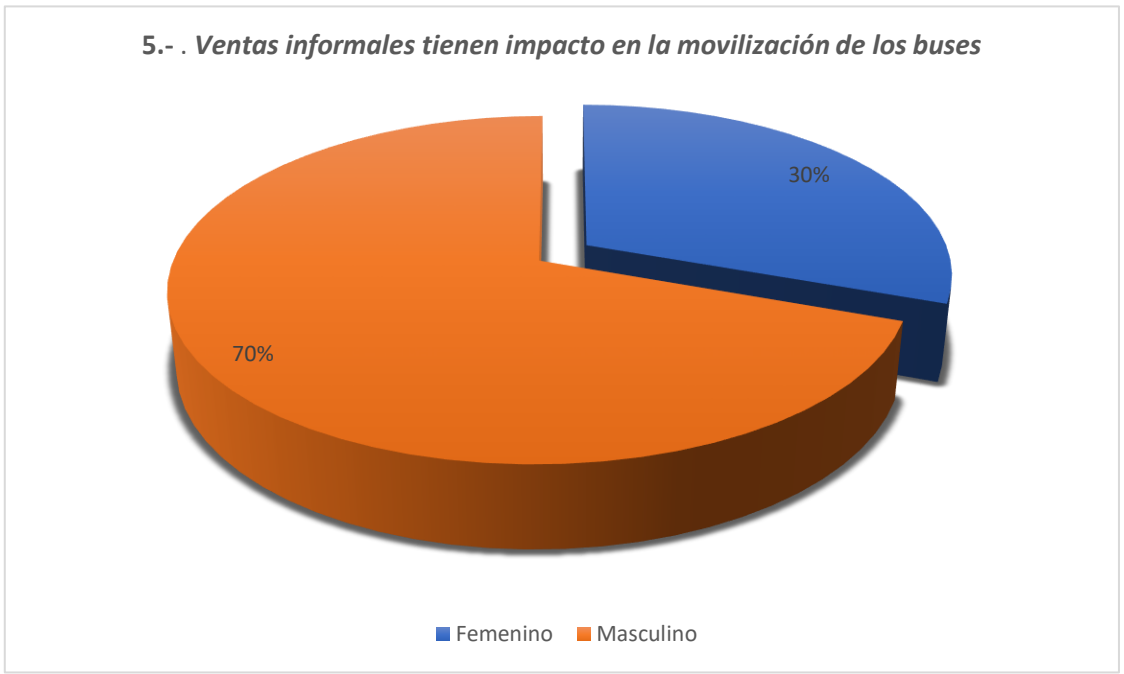
Pregunta 5. ¿Considera usted que las ventas informales tienen impacto en la movilización de buses?

Tabla 5.

Ventas informales tienen impacto en la movilización de los buses

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Si	100	95%
No	5	5%
Total	105	100%

Figura 6. Ventas informales tienen impacto en la movilización de los buses.



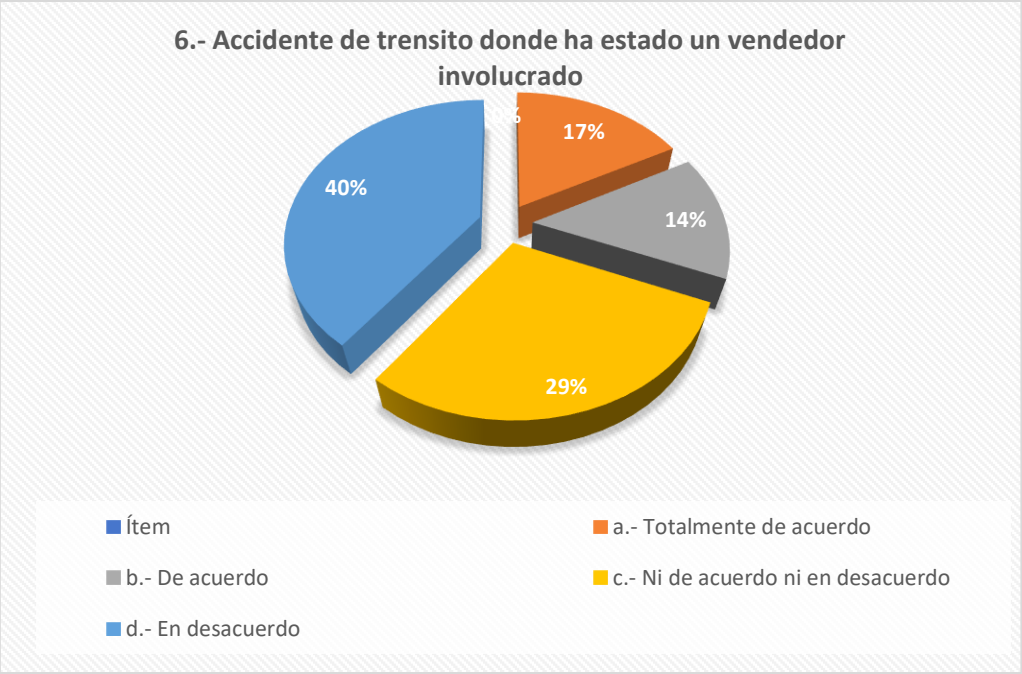
Pregunta 6. ¿Ha presenciado accidente de tránsito donde ha estado un vendedor involucrado?

Tabla 6.

Accidente de trensito donde ha estado un vendedor involucrado.

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	47	45%
De acuerdo	13	12%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	27	26%
En desacuerdo	13	12%
En total desacuerdo	5	5%
Total	105	100%

Figura 7. Accidente de trensito donde ha estado un vendedor involucrado.



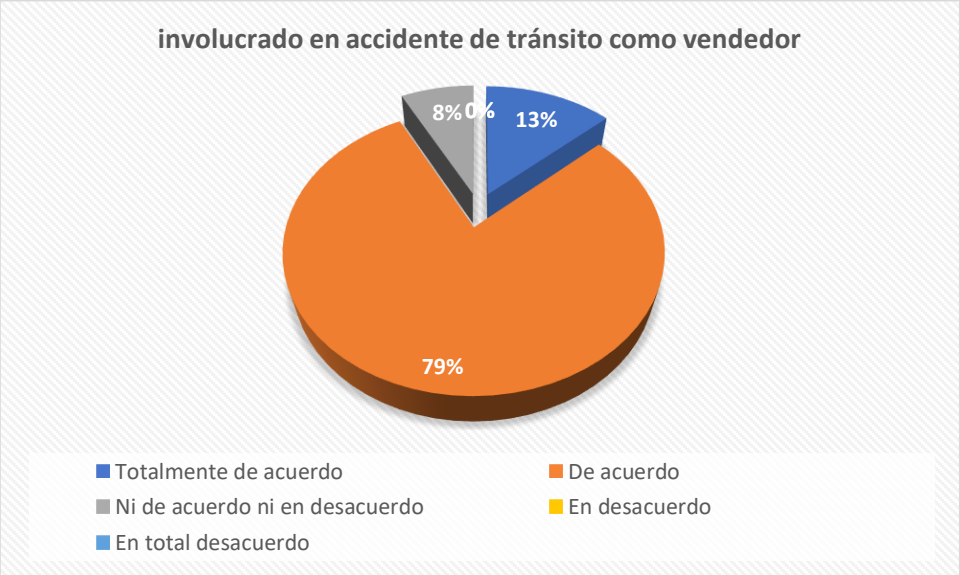
Pregunta 7 ¿Ha estado involucrado en accidente de tránsito como vendedor?

Tabla 7.

Involucrado en accidente de tránsito como vendedor

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	0	0%
De acuerdo	37	35%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	20	19%
En desacuerdo	26	25%
En total desacuerdo	22	21%
Total	105	100%

Figura 8. Involucrado en accidente de tránsito como vendedor



Pregunta 8. ¿Le gustaría estar en una asociación?

Tabla 8.

Le gustaría estar en una asociación.

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	14	13%
De acuerdo	83	79%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	8	8%
En desacuerdo	0	0%
En total desacuerdo	0	0%
Total	105	100%

Figura 9. Le gustaría estar en una asociación.



Pregunta 9. ¿Le gustaría contar con zonas seguras donde pueda realizar su actividad?

Tabla 9.

Le gustaría contar con zonas seguras donde pueda realizar su actividad.

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	14	13%
De acuerdo	83	79%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	8	8%
En desacuerdo	0	0%
En total desacuerdo	0	0%
Total	105	100%

Figura 10. Le gustaría contar con zonas seguras donde pueda realizar su actividad..



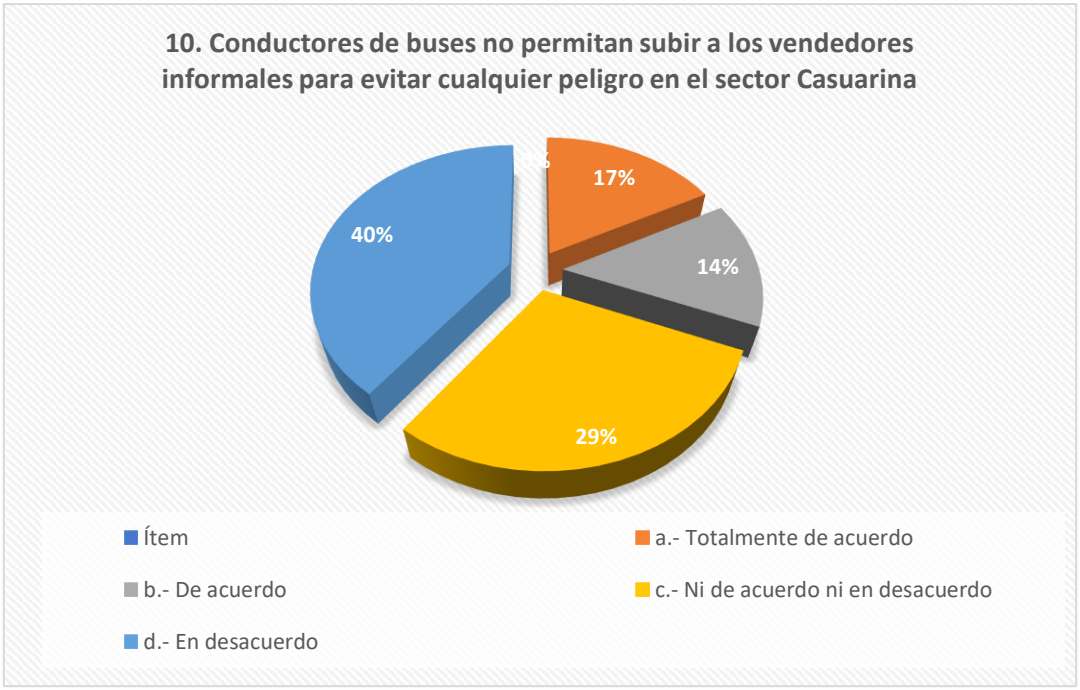
Pregunta 10. ¿Considera usted que los conductores de buses no permitan subir a los vendedores informales para evitar cualquier peligro en el sector Casuarina?

Tabla 10.

Conductores de buses no permiten vendedores informales para evitar cualquier peligro.

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	22	21%
De acuerdo	0	0%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	59	56%
En desacuerdo	9	9%
En total desacuerdo	15	14%
Total	105	100%

Figura 11. Conductores de buses no permiten vendedores informales para evitar cualquier peligro.



4.2. Análisis

En el planteamiento de la pregunta uno el 30% es de sexo femenino y el 70% es masculino.

En la pregunta dos el planteamiento de por edad el 53% está entre 18 a 25 años, el 26% entre 26 a 35 años, el 16% entre 36 a 45 años y el 5% entre 46 a 55 años

El planteamiento de la pregunta de cuánto tiempo lleva, el 8% De 1 a 6 meses, el 54% De 6 meses a 1 año, el 19% De 1 a 2 años, el 3% De 2 a 4 años, el 2% De 4 a 6 años y el 14% Más de 6 años tiempo que lleva siendo vendedor informal

Con el paso de los años han aparecido nuevas formas de comercio informal las cuales han ido incrementándose en especial el comercio de bienes de consumo inmediato y alimentos preparados, en el sector de la av. Casuarina, por ser sitios de alta concentración de compradores, la presencia de comerciantes informales es ya de tipo permanente, y de cierta manera se han incorporado a la dinámica económica de la ciudad. Cabe mencionar también que si no existiera demanda de los ciudadanos por estos productos seguramente las actividades informales tenderían a desaparecer.

Es evidente que la suma de factores económicos no permite a los vendedores informales no regularizados buscar solución a esta. Dejando como evidencia que la afectación de la crisis de empleo, lo cual son motivos para llevar a la venta informal ocasionando conflictos y accidentes de tránsito, la solución es la reubicación de los vendedores informales.

El vendedor informal siempre es aquel que labora todo el día y anda de un lugar a otro y por lo general este comercio, aunque es muy fatigado en ciertas ocasiones también a la vez es algo remunerado ya que en las encuestas que se realizó se puede apreciar que muchos dicen que

la mayoría de las veces sus ingresos al mes superan un salario básico, lo que en su mayoría no piensa en ser reubicados.

De los resultados obtenidos son impedimento de movilización tanto para peatones y buses que a diario circulan proyectando accidentes de tránsito por no cumplir con las normativas de seguridad vial.

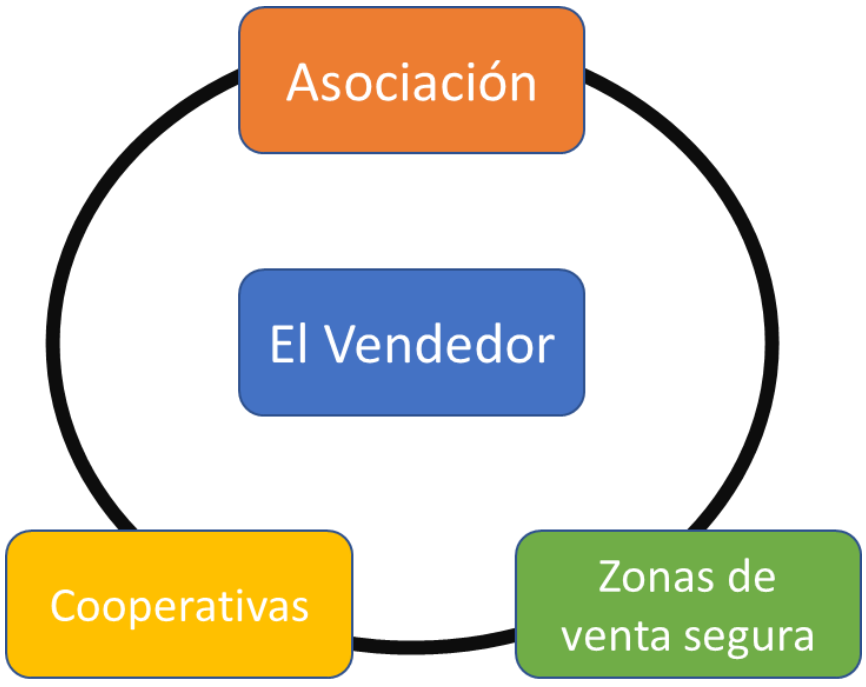
.

4.3. Propuesta

4.3.1 Elementos

Con los datos obtenidos de la investigación se realizará la siguiente propuesta la cual basada en tres ejes que giran alrededor del vendedor como factor de incidencia para el reordenamiento informal y su impacto en la movilidad en la av. Casuarina de Guayaquil. Es necesario que el enlace de los tres elementos vinculantes de la propuesta sea llevado consecutivamente sin saltarse o eliminarse uno ya que no tendría el efecto que se desea, mejorar la movilidad del sector. Esto se evidencia con la figura que deja ver la propuesta como un proceso cíclico.

Figura 12. Elementos de la propuesta



Asociación

Saber cuántos vendedores existen con base de datos, permitirá establecer un ordenamiento y ubicación de estos, sin contar con los benéficos que obtendrían siendo una

asociación. Elemento de distinción será la obligatoriedad de una camiseta distintiva o chaleco mientras realicen sus labores y desplazamiento en la vía.

Zonas seguras

Busca que los vendedores ambulantes se movilicen en unos lugares establecidos según unas placas que se otorgaran de acuerdo con el producto que se comercialice. En esta estrategia se prevé el tamaño del carro ambulante, para determinar las zonas donde pueden ejercer la actividad. Entre mayor sea el tamaño del vehículo se manejarán unos niveles de restricción, los cuales se distinguirán por el color en las placas. Busca que los vendedores informales se desplacen a zonas distintas, a las críticas en la cuales ejercen su actividad, desplazándose a los diferentes barrios de la ciudad.

Cooperativas

La participación de los cooperados de los sistemas de trasportación pública permitirá tener el éxito de la propuesta aquí planteada ya que ellos serán los principales beneficiados al tener una mejor viabilidad, permitiéndoles desplazarse sin poner en riesgos al usuario, peatón y vendedor.

El mejoramiento de la viabilidad del tránsito perfeccionando las formas de trabajo con la seguridad para todos los actores se asegura con la disposición que los políticos puedan tener al momento de la generación de proyectos como el realizado por los autores.

Conclusiones y recomendaciones

Conclusiones

Con el resultado del estudio de las encuestas realizadas en el sector Casuarina y con una observación directa se espera contribuir a buscar o sugerir soluciones para estos vendedores, los resultados obtenidos permitirán elaborar planes de contingencia para la planificación del tránsito.

Es necesaria que cuando se realice la implementación de la propuesta esta deberá contar con la participación de profesionales que cuenten con la experticia técnica necesaria, lo que asegurara el éxito de esta. Y si se cuenta con la participación de la academia esto permitirá que exista investigación constante.

La participación del municipio con ordenanza y con la demarcación y señalización de las zonas seguras permitirá esa sinergia que una ciudad como Guayaquil es reclamada por sus habitantes

Recomendaciones

Promover la carnetización y reconocerle sus derechos a la reubicación y evitar privilegios políticos y coyunturales para incentivar y promover la toma de conciencia para el cambio proyectado, además; consolidar la membresía de las cuatro organizaciones existentes para regular sus “derechos adquiridos”.

Aplicación del Plan estratégico que permita solucionar de manera efectiva, eficiente y eficaz al problema de la viabilidad y a la vez mejorar las condiciones de vida y desarrollo integral.

La investigación servirá de guía también para impulsar y fortalecer la cultura de ordenamiento de la ciudad con una adecuación de espacios físicos donde estos comerciantes puedan ejercer su labor de manera ordenada, la implementación de sanciones a quienes vendan productos sin estar registrados, contribuye sin duda a la mejora no solo del desarrollo de la ciudad sino a la belleza de la misma así evitando accidentes de tránsito en la Ave. Casuarina de la ciudad de Guayaquil.

Referencias bibliográficas

Arreaga Alban, C. A., & Luna Pico, M. L. (2018). *Estudio del comercio informal y su incidencia de la ciudad de Babahoyo provincia de los Ríos.* Babahoyo.

Asamblea Constituyente. (19 de noviembre de 2021). *Constitución de la Republica del Ecuador*. Obtenido de https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2008/6716.pdf

Asamblea Constituyente. (19 de noviembre de 2021). *http://www.oas.org/juridico/spanish/ven_res48.pdf*. Obtenido de http://www.oas.org/juridico/spanish/ven_res48.pdf

Asamblea Constituyente. (19 de noviembre de 2021). *LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO 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

Blanco, Sandra. (2017). *Guía para la Conducción Segura.* . Montevideo.

CAF. (22 de 08 de 2013). *Banco de Desarrollo de América Latina.* Obtenido de Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina: https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2013/08/que-es-movilidad-urbana/

Castillo, W. (2017). *Cómo llegué a ser el vendedor que soñé.* . Colombia.

CIifuentes, C. F. (2017). *Seguridad al Conducir.* . Buenos Aires - Argentina.

Claderón Jurado, C. (2015). *PROMOCIÓN DE UN PLAN DE CULTURA VIAL A TRAVÉS DEL USO DE LAS TICs EN EL SECTOR DE LA AV. CASUARINA DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL EN EL AÑO 2015-2016.* GUAYAQUIL: UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL.

Contreras Soto. (2017). *Necesidades del Comercio al por Menor en Celaya.* Celaya.

Cotrina, R., & Peregrino, W. (2018). *Factores que determinan la informalidad empresarial en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca.* Cajamarca - Perú:: UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONIO GUILLERMO URRELO.

Dávalos Mauricio, B. G. (2018). *Manejo de Emergencias a Víctimas de Accidentes de Tránsito.* Quito.

Hernández, R., Fernández, C., & Baptistas, P. (2015). *Metodología de la investigación. 6ta edición.* México: :: Publicaciones de McGraw-Hill.

Orozco, H. (2018). *Actitudes del vendedor ambulante de la localidad de Chapinero frente a sus condiciones laborales.* Colombia.

Pizza, J. (27 de 01 de 2020). *Expreso*. Obtenido de https://www.expreso.ec/guayaquil/perimetral-imbatible-reina-accidentes-4084.html

Torres Galárraga, A. (2021). *Análisis de las características generales del sector informal en el Ecuador - segmento pequeños comercios. Tesis de Maestría. Quito.* Quito.

Toscano, J. (2019). *Causas de las infracciones a la ley de tránsito en el distrito metropolitano de quito.* Quito.

Anexos