INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR REY DAVID

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE TÉCNICO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRÁNSITO

TEMA:
VENTA INFORMAL, INFLUENCIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN KM 5 VÍA PERIMETRAL NOBOL - DAULE, 2021

AUTOR:
SUB PREFECTO NAVARRETE TORRES DENISSE LISSETTE
SUB PREFECTO ROGGIERO AGUIRRE ERICK ROBERTO

TUTOR:
ING. CARRILLO GURUMENDI OMAR, MG.

DAULE – ECUADOR
2021

Presidencia de la República del Ecuador

Plan Nacional de Ciencia, Tecnología, Innovación y Saberes

SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE GRADUACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Venta informal, influencia en los accidentes de tránsito en km 5 vía perimetral Nobol - Daule, 2021		
AUTORES:	Sub Prefecto Navarrete Torres Denisse Lissette Sub Prefecto Roggiero Aguirre Erick Roberto		
REVISORES	Ing. Amanda Lozada Valdez		
INSTITUCIÓN:	Instituto Superior Técnico Rey David		
UNIDAD/FACULTAD:	Carrera de Planificación y Gestión del Transito		
GRADO OBTENIDO:	Técnico en Planificación y Gestión del Transito		
FECHA DE PUBLICACIÓN:		**No. DE PÁGINAS:**	62
ÁREAS TEMÁTICAS:	Planificación y Gestión del Transito		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Ventas informales, Accidentes de tránsito, Desempleo		

RESUMEN/ABSTRACT:

La presente investigación refleja la problemática que existe desde años y que en la actualidad se mantiene en Daule, la falta 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 que han ocasionado. El enfoque principal de este trabajo son los comerciantes informales y su influencia en los accidentes de tránsito en km 5 vía perimetral Nobol - Daule, 2021. La investigación es abordada desde el punto de vista urbano, dado que el espacio público que es inajenable, imprescriptible e intransferible, tiene un carácter de derecho colectivo, que está siendo deteriorado por la acción del comercio informal ambulatorio, convirtiéndose en un problema mayor, que impacta de forma directa diferentes en los accidentes de tránsito. El comercio informal es un problema social y económico bastante complejo que se vive a nivel mundial incluso en las economías desarrolladas, pero que afecta más a Latinoamérica, algunos países de África y del sur de Asia, detrás de la informalidad existen una serie de problemas estructurales que generan desigualdades sociales tales como la pobreza, el desempleo, la salud, la educación, migración, entre otros.

ADJUNTO PDF:	[X]	SI	[ ]	NO
CONTACTO CON AUTORES	**Teléfono:** 0980052642 0990738913		E-mail: liz.z85@hotmail.com erickrog@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:	**Nombre: Allison Murillo Villareal**			
	Teléfono: 042 798845 - 0960557044			
	E-mail: titulacionistred@gmail.com			

Certificación del tutor

En mi calidad de tutor de los estudiantes **Sub Prefecto Navarrete Torres Denisse Lissette y Sub Prefecto Roggiero Aguirre Erick Roberto**, de la carrera de Planificación y Gestión de Tránsito, nombrado por el Vicerrectorado CERTIFICO: que el trabajo de investigación especial titulado "**Venta informal, influencia en los accidentes de tránsito en km 5 vía perimetral Nobol - Daule, 2021"**, en obtención al grado académico de Técnico en Administración y Gestión de Transito, cumple con los requisitos académicos, científicos y formales que establece el Reglamento aprobado para tal efecto.

Atentamente

Ing. Carrillo Gurumendi Omar, Mg.

Daule, mayo 23 de 2021

Dedicatoria

Dedicamos el presente trabajo a nuestras hijas Ericka Denisse y Renata Lissette quienes son parte vital y el combustible de nuestras vidas, también de manera especial a nuestros Padres y Familia que siempre estuvieron ahí. Por los que ya no están y extrañamos.

Por todos ellos, Va.

Denisse y Erick

Agradecimiento

Gracias al Ser que lo ha creado todo y al cual le debemos la vida y lo que somos. Gracias a nuestros amores Ericka Denisse y Renata Lissette que a sus cortas edades están atentan y comprende la labor anegada que realizamos día a día compartiendo a sus padres la nobleza de servir.

A las autoridades del Instituto Superior Técnico Rey David y un agradecimiento especial a nuestro tutor el Ing. Omar Carrillo.

Declaración expresa

"La responsabilidad del contenido del este trabajo de investigación para la obtención del grado académico de Técnico en Planificación y Gestión del Tránsito, titulado: **Venta informal, influencia en los accidentes de tránsito en km 5 vía perimetral Nobol - Daule, 2021.** Es de correspondencia exclusiva de los autores: **Sub Prefecto Navarrete Torres Denisse Lissette y Sub Prefecto Roggiero Aguirre Erick Roberto**; y **EL PATRIMONIO INTELECTUAL DE LA MISMA PERTENECE AL INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO REY DAVID"**

_____

Sub Prefecto Navarrete Torres Denisse Lissette

C. I.: 0923522916

_____

Sub Prefecto Roggiero Aguirre Erick Roberto

C. I.: 0925503344

Índices de contenidos

Contenido

Certificación del tutor iii

Dedicatoria iv

Agradecimiento v

Declaración expresa vi

Índices de contenidos vii

Índices de tablas x

Índices de figuras xi

RESUMEN xii

ABSTRACT xiii

Capítulo I 1

1. El problema de investigación 1

1.1. Antecedentes del problema 1

1.2. Planteamiento del problema (Situación problemática) 2

1.3. Objetivos de la Investigación 3

1.3.1. Objetivo General 3

1.3.2. Objetivos específicos 4

1.4. Justificación de la Investigación 4

1.5. Hipótesis 5

1.6. Formulación del problema 5

1.7. Sistematización de problema 5

Capitulo II 6

2. Fundamentación teórica de la investigación 6

2.1. Marco teórico 6

2.1.1. Accidente de tránsito 8

2.1.2. Imprudencia 9

2.1.3. Seguridad vial 9

2.1.4. Comercio informal 10

2.1.5. Vendedor 11

2.2. Marco legal 13

2.3. Marco Contextual 20

Capitulo III 22

3. Diseño metodológico de la investigación (Metodología) 22

3.1. Tipo de investigación 22

3.1.1. Tipo descriptivo 22

3.1.2. Investigación Correlacional 22

3.1.3. Investigación Explicativa 23

3.2. Población y muestra del estudio 23

3.2.1. Población 23

3.2.2. Muestra 23

3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos 25

3.4. Aspectos éticos 25

3.5. Análisis de la información recopilada 26

3.5.1. Encuesta a conductores de tricimotos 26

3.6. Conclusiones de la investigación 36

Capitulo IV 37

4. Propuesta 37

4.1. Antecedentes de la propuesta 37

4.2. Objetivos de la propuesta 38

4.2.1. Objetivo general de la propuesta 38

4.2.2. Objetivos específicos de la propuesta 38

4.3. Propuesta 38

4.3.1. Publicidad 38

4.3.2. Plan de acción 38

4.4. Cronograma 40

4.5. Presupuesto 41

Conclusiones y recomendaciones 42

4.6. Conclusiones 42

4.7. Recomendaciones 44

Bibliografía 46

Anexos 48

Índices de tablas

Tabla 1 26

Tabla 2 27

Tabla 3. 28

Tabla 4 29

Tabla 5. 30

Tabla 6. 31

Tabla 7 32

Tabla 8 33

Tabla 9 34

Tabla 10. 35

Tabla 11 40

Tabla 12. 41

Índices de figuras

Figura 1. Enfoque Social 10

Figura 2. Mapa político del Cantón Daule. Tomado de (Google Maps, 2021) 20

Figura 3. Zona comercial del Cantón Daule. Tomado de (Google Maps, 2021) .....**¡Error! Marcador no definido.**

Figura 4. Zona comercial La Aurora del Cantón Daule. Tomado de (Google Maps, 2021) 21

Figura 5. Pregunta 1.- Sexo 26

Figura 6. Pregunta 2.- Edad 27

Figura 7. *Pregunta 3.- ¿Cuánto tiempo lleva realizando el servicio de tricimoto?* 28

Figura 8. Pregunta 4.- ¿Posee licencia profesional habilitante? 29

Figura 9. Pregunta 5.- ¿Pertenece a una asociación? 30

Figura 10. Pregunta 6.- ¿Pago por pertenecer a la asociación? 31

Figura 11. Pregunta 7.- ¿Por qué no ingresa a una cooperativa de tricimotos registrada por las autoridades? 32

Figura 12. Pregunta 8.- ¿Le gustaría pertenecer a una cooperativa de tricimotos? 33

Figura 13. Pregunta 9.- ¿Le gustaría obtener su documento habilitante de manejo? 34

Figura 14. Pregunta 10.- ¿Siendo tricimotos amarillo le gustaría brindar el servicio que brinda ahora? 35

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE TÉCNICO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRANSITO

TEMA: VENTA INFORMAL, INFLUENCIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN KM 5 VÍA PERIMETRAL NOBOL - DAULE, 2021.

Autores: Sub Prefecto Navarrete Torres Denisse Lissette
Sub Prefecto Roggiero Aguirre Erick Roberto
Tutor: Ing. Carrillo Gurumendi Omar Mg.

RESUMEN

La presente investigación refleja la problemática que existe desde años y que en la actualidad se mantiene en Daule, la falta 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 que han ocasionado. El enfoque principal de este trabajo son los comerciantes informales y su influencia en los accidentes de tránsito en km 5 vía perimetral Nobol - Daule, 2021. La investigación es abordada desde el punto de vista urbano, dado que el espacio público que es inajenable, imprescriptible e intransferible, tiene un carácter de derecho colectivo, que está siendo deteriorado por la acción del comercio informal ambulatorio, convirtiéndose en un problema mayor, que impacta de forma directa diferentes en los accidentes de tránsito. El comercio informal es un problema social y económico bastante complejo que se vive a nivel mundial incluso en las economías desarrolladas, pero que afecta más a Latinoamérica, algunos países de África y del sur de Asia, detrás de la informalidad existen una serie de problemas estructurales que generan desigualdades sociales tales como la pobreza, el desempleo, la salud, la educación, migración, entre otros.

Palabras clave: Ventas informales, Accidentes de tránsito, Desempleo.

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE TÉCNICO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRANSITO

TEMA: INFORMAL SALES, INFLUENCE ON TRAFFIC ACCIDENTS AT KM 5 VIA PERIMETRAL NOBOL - DAULE, 2021.

Autores: Sub Prefecto Navarrete Torres Denisse Lissette
Sub Prefecto Roggiero Aguirre Erick Roberto
Tutor: Ing. Carrillo Gurumendi Omar Mg.

ABSTRACT

The present investigation reflects the problem that has existed for years and that currently continues in Daule, the lack of control of informal traders who sell their products in a disorderly manner and in breach of the safety parameters that are needed to carry out this activity, mostly influencing traffic accidents that have been caused. The main focus of this work is informal traders and their influence on traffic accidents at km 5 of the Nobol - Daule perimeter road, 2021. The research is approached from an urban point of view, given that public space, which is inalienable, imprescriptible and non-transferable, has the character of a collective right, which is being deteriorated by the action of informal street commerce, becoming a major problem that has a direct impact on traffic accidents. Informal trade is a fairly complex social and economic problem that is experienced worldwide even in developed economies, but that affects Latin America, some African and South Asian countries the most. Behind informality there are a series of structural problems that generate social inequalities such as poverty, unemployment, health, education, migration, among others.

Keywords: Informal sales, Traffic accidents, Unemployment.

Capítulo I

1. El problema de investigación

1.1. Antecedentes del problema

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.

Los accidentes de tránsito generado por las ventas informales en el Km 5 de la vía perimetral Nobol – Daule, que llegan a ser hoy en día, la segunda causa principal de muerte en el mundo por la imprudencia que generan sus ventas de ir vendiendo por ganar algo de dinero sin darse cuenta del problema y peligro que generan.

En cualquier ámbito social donde se de esta actividad informal ambulatoria, siempre provocará un impacto negativo en la parte física de la ciudad o cantón, como también, una recurrente disputa ya sea por el uso o por el empoderamiento de las calles cuales son índice de accidentes de tránsito. Estos conflictos, donde la invasión y el manejo inadecuado son una

constante en los comerciantes informales, están provocando un acelerado deterioro de la parte material de los espacios públicos que, a su vez, se ve acompañado de otros factores que agravan aún más el problema ocasionando accidentes de tránsito en el Km 5 vías a Nobol Daule.

Surge la necesidad de tratar el tema debido a que no se han establecido penas drásticas o medidas con las ventas informales, para el delito de accidentes de tránsito con muerte por imprudencia, negligencia o impericia por parte de los peatones o vendedores informales.

1.2. Planteamiento del problema

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 especifica que sancione a los conductores que no cumplen con lo que la ley expresa, también debería existir una ley para aquellos vendedores informales no cumplan con las leyes de tránsito o señalética que están en las vías y así poder cambiar esta situación

Si no se corrige este problema es posible que en unos años la salud de los ciudadanos se vea afectada por el incremento de bacterias y de animales que viven en medio de la basura y que transmiten enfermedades que atentan contra la integridad de los moradores de este sector, no solamente eso sino la imagen de Daule se verá letalmente afectada por este factor agravante disminuyendo turistas y la migración de los ciudadanos a otras ciudades del país.

La adecuación de un espacio físico donde estos comerciantes puedan ejercer su labor de manera ordenada, la implementación de sanciones a quienes vendan productos sin registro sanitario y en mal estado, y la contratación de personal de limpieza que se encargue del aseo del mercado, contribuyen sin duda a la mejora no solo del desarrollo de la ciudad sino a la belleza de esta así evitando accidentes de tránsito en el Km 5 vía Nobol Daule.

1.3. Objetivos de la Investigación

1.3.1. Objetivo General

Analizar la venta informal, y su incidencia en los accidentes de tránsito en km 5 vía perimetral Nobol - Daule, 2021.

1.3.2. Objetivos específicos

- Determinar a través de una encuesta cómo incide el desorden y la excesiva cantidad de vendedores informales en los accidentes de tránsito en el Km 5 vía a Nobol – Daule, 2021.
- Identificar los factores de riesgo que inciden en los accidentes de tránsito por los vendedores informales en el Km 5 vía a Nobol – Daule, 2021.
- Diseñar un plan estratégico para la reubicación de los vendedores informal en el Km 5 vía a Nobol – Daule.

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, y se ha escogido el tema las ventas informales y su influencia en los accidentes de tránsito en el Km 5 vía a Nobol - Daule, por cuanto este tipo es de gran importancia para la sociedad y el progreso del país para su prevención.

Es necesario realizar un estudio acerca del asentamiento de comerciantes informales presenciado en el Km 5 vía a Nobol - Daule ya que es uno de los principales problemas que afecta en cuanto a accidentes de tránsito.

Los procesos de investigación dejan claro a los lectores que existe forma de direccionar el conocimiento del presente proyecto, a través del estudio empírico, se modelará un sistema práctico por medio del desarrollo de estrategias de marketing de servicio para los vendedores informales en el Km 5 vía a Nobol - Daule, todo con la finalidad de generar satisfacción en los usuarios y a los conductores profesionales que utilizan este medio para la transportación.

1.5. Hipótesis

Las personas que están inmersas en la actividad laboral informal están fuera del mercado laboral formal por falta de oportunidades y cambian su situación económica iniciando cualquier tipo de actividad o negocio para generar ingresos, que influye significativamente en los accidentes de tránsito en el Km 5 vía Nobol - Daule.

1.6. Formulación del problema

¿Cómo afecta los vendedores informales en los accidentes de tránsito en el Km 5 vía Nobol - Daule, 2021?

1.7. Sistematización de problema

¿Cuáles son las causas fundamentales para la provocación de accidentes de tránsito en el Km 5 vía Nobol - Daule?

¿Cuál es el índice de accidentes de tránsito producidos especialmente por Imprudencia y Negligencia de los vendedores informales en el Km 5 vía Nobol - Daule?

¿Qué alternativa de solución se da al problema planteado?

Capitulo II

2. Fundamentación teórica de la investigación

2.1. Marco teórico

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.

La Universidad Técnica De Ambato: Facultad De Jurisprudencia Y Ciencias Sociales; Tesis N° 466 Del Año 2017 Elaborado Por Morales Moreno Carlos Roberto, Con El Tema **"Causas principales para los accidentes de Tránsito y la Tipología"**: En la cual dice "…que los principales motivos para que se ocasionen los accidentes de tránsito son el conducir en estado de embriaguez, por incrementar la velocidad del vehículo inadecuadamente e innecesariamente, el irrespetar las señales de tránsito, por lo que indica que deberíamos tener todos nuestros sentidos orientados a la conducción y además con mucha responsabilidad…"

Universidad Técnica De Ambato: Facultad De Jurisprudencia Y Ciencias Sociales; Tesis N° 429 Del Año 2018 Elaborado Por Miño Mayorga Diana Elizabeth, Con El Tema **"Accidentes de Tránsito":** En la cual dice "…que existen diferentes tipos de accidentes de tránsito que por sus consecuencias a cada uno le anteceden en diferentes circunstancias y por ende nunca existiría un accidente igual a otro, y lo más apropiado para evitar los accidentes es conducir a la defensiva…

En el año 2019, Toscano Izurieta Juan Carlos realizo la tesis de pregrado de la Universidad Central del Ecuador con el tema: "CAUSAS DE LAS INFRACCIONES A LA LEY DE

TRÁNSITO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", en este trabajo el autor enfoca el tema manifestando que:

> *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

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". Arreaga, (2018).

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.

2.1.1. 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, (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, (Blanco, Sandra, 2017).

Una de las principales causas para que se den los accidentes de tránsito se hace mención a lo que la autora de este libro menciona ya que 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 nuestra constitución.

2.1.2. Imprudencia

El tratadista Carlos Olano Valderrama respecto a la imprudencia dice, “es aquella actitud síquica de quien no prevé el peligro o previniéndolo no hace todo lo posible para evitarlo”. Cabanellas, (2017).

El autor Guillermo Cabanellas define a la impericia como genéricamente, la falta de prudencia, de precaución, omisión de la diligencia debida, defecto de advertencia o previsión de alguna cosa y manifestación que descubre o revela algo que convenía reservar o que provoca algún mal ante la reacción ajena.

En la imprudencia no hay ni la intención plena ni el propósito definido de delinquir, pero se originan consecuencias tipificadas en la ley penal en determinadas cosas, por no haber precedido con la diligencia adecuada para evitar lesiones, perjuicio o daños.

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. Cifuentes, (2017).



Figura 1. Enfoque Social

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. Hart, 1971 relaciona

el sector formal con el empleo asalariado y el informal trabajadores por cuenta propia Torres, (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, (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, (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, (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.

2.2. Marco legal

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

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

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.

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.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

NOTA GENERAL:

En todas las normas legales y en la presente Ley cuando se mencione La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se entenderá que se refiere a La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANRCTTTSV), que también podrá ser conocida como Agencia Nacional de Tránsito A.N.T.

En todas aquellas normas legales en las que se hace referencia a la Comisión de Tránsito del Guayas se entenderá que se refieren a la Comisión de Tránsito del Ecuador, y donde diga Cuerpo de Vigilancia de la Comisión de Tránsito del Guayas se entenderá que aluden al Cuerpo de Vigilantes.

Dado por Art. 113 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de marzo del 2011.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Art. 240.- El patrimonio de la Comisión de Tránsito del Guayas, se constituye por:

DISPOSICIONES GENERALES

OCTAVA. – Los operadores del servicio de transporte público o quienes en general, para el desarrollo de sus actividades, contraten choferes profesionales para su servicio, deberán afiliarlos obligatoriamente al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS).

En el plazo de noventa días a partir de la vigencia de esta Ley, todas las compañías y cooperativas de transporte masivo de pasajeros y de carga están obligados a presentar en la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, cuando ellos ejerzan la competencia respectiva, las certificaciones de estar al día con las obligaciones para con el IESS y las copias de los contratos de trabajo de los choferes y empleados. De no hacerlo, se suspenderán las autorizaciones o permisos de operación, hasta que se cumpla la obligación.

LEY ORGÁNICA DE RÉGIMEN MUNICIPAL

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. El territorio de cada cantón comprende parroquias urbanas cuyo conjunto constituye una ciudad, y parroquias rurales.

En este artículo se establece que el Municipio es aquella autoridad vigente de orden constitucional y que tendrá el deber de velar por el bienestar de la comunidad, atender y cumplir sus necesidades.

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

. Regular y controlar la calidad, elaboración, manejo y expendio de víveres para el consumo público, así como el funcionamiento y condiciones sanitarias de los establecimientos y locales destinados a procesarlos o expenderlos;

10a. Servicio de mataderos y plazas de mercado;

11a. Planificar, coordinar y ejecutar planes y programas de prevención y atención social;

12a. Planificación del desarrollo cantonal;

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;

14a. Ejercer el control sobre las pesas, medidas y calidad de los productos que se expenden en los diversos locales comerciales de la jurisdicción;

15a. Promover y apoyar el desarrollo cultural, artístico, deportivo y de recreación, para lo cual podrá coordinar con instituciones públicas o privadas afines;

16a. Prevenir y controlar la contaminación del medio ambiente en coordinación con las entidades afines;

17a. Contribuir al fomento de la actividad productiva y su comercialización, a través de programas de apoyo a actividades como la artesanía, microempresarias y productoras de la pequeña industria entre otros, en coordinación con organismos nacionales, regionales, provinciales y parroquiales;

18a. Colaborar y coordinar con la Policía Nacional, la protección, seguridad y convivencia ciudadana;

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.

2.3. Marco Contextual

El cantón Daule está ubicado en la parte central de la provincia del Guayas, limita: Al Norte, el cantón Santa Lucía. Al Sur, Guayaquil. Al Este, Urbina Jado y Samborondón.

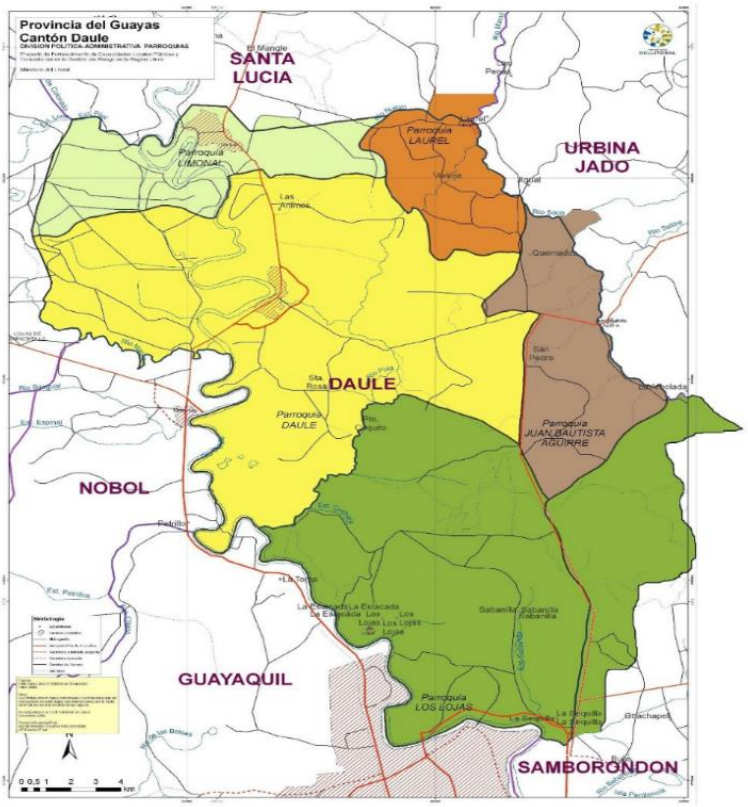


Figura 2. *Mapa político del Cantón Daule. Tomado de (Google Maps, 2021)*

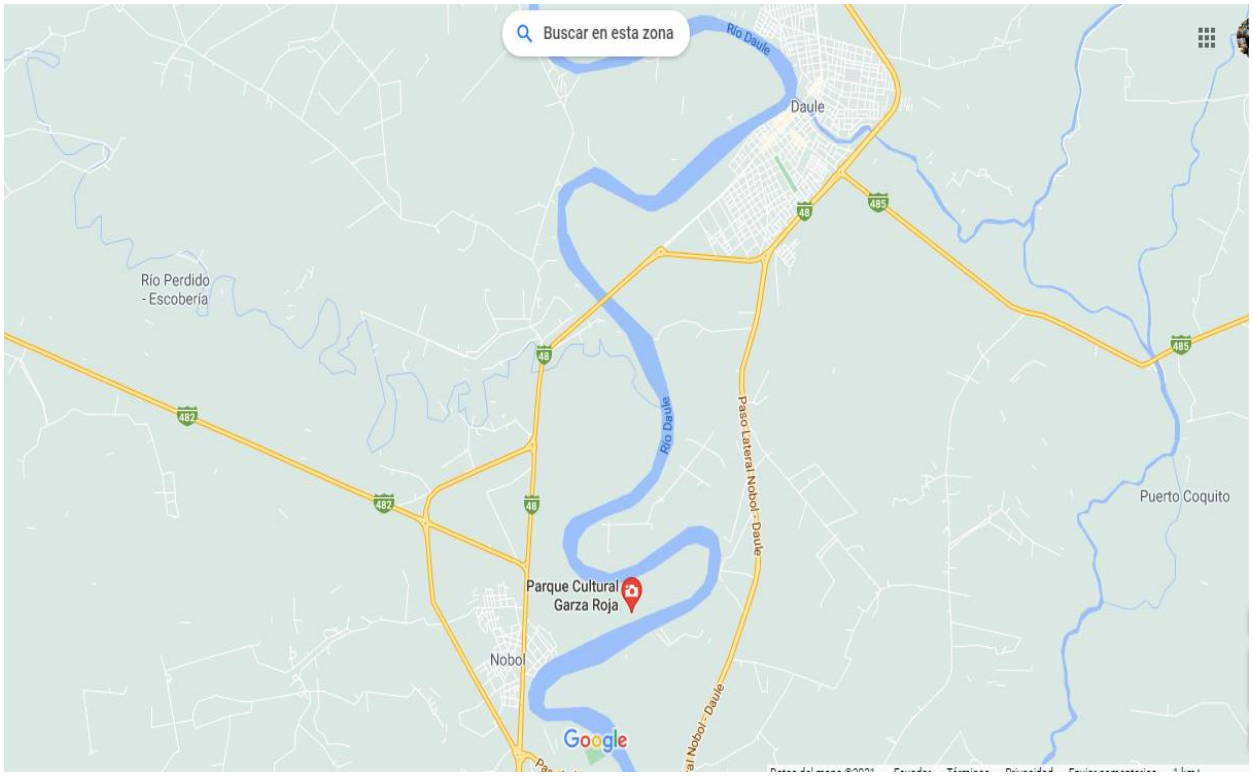


Figura 3. Km 5 vía Nobol Daule (Google Maps, 2021)



Figura 4. Vendedores informales Km 5 vía Nobol Daule (Google Maps, 2021)

Capitulo III

3. Diseño metodológico de la investigación (Metodología)

3.1. Tipo de investigación

La aplicación de la investigación se realizará al Comercio informal en el Km 5 vía Nobol Daule, considero que mi estudio es una Investigación no experimental Cuantitativa porque solo observa los fenómenos en su ambiente natural y luego los analiza, está orientado hacia el asentamiento de los comerciantes informales.

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, et al (2015).

Dentro de nuestro estudio encontramos la investigación descriptiva para describir el problema desde sus inicios hasta la actualidad, las características por las cuales ha surgido el asentamiento de los comerciantes informales, 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.

En nuestro estudio utilizamos este tipo de investigación para relacionar las variables causa y efecto si hablamos de que el asentamiento de los comerciantes informales incide en el Km 5 vía Nobol Daule.

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, et al (2015).

En nuestro estudio hacemos uso de la investigación explicativa ya que damos a conocer el porqué del asentamiento de los comerciantes porque se han situado de manera informal en ese espacio de la vía, 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 del km 5 vía a Nobol Daule

La población para tomar para la respectiva muestra se basa en datos tomados del PDOT de Daule (2021) una cantidad de 122 vendedores informales del km 5 vía a Nobol Daule

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 habitantes del cantón Daule que son 122 vendedores informales del km 5 vía a Nobol Daule.

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 (5%)

$$n = \frac{122 * 1.96^2 * 0.5 * 0.5}{0.05^2\ (122-1) + 1.96^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$\mathrm{n} = \frac{117{,}1688000}{1{,}2629000}$$

n = 92,778

Donde después de realizar el despegue se obtiene como resultado 93 vendedores informales del km 5 vía a Nobol Daule, siendo el número de encuestas que realizara el presente proyecto.

3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La técnica para usar es la encuesta la cual se aplicará a 93 vendedores informales del km 5 vía a Nobol Daule 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 entrevistados.

3.5. Análisis de la información recopilada

3.5.1. Encuesta a conductores de tricimotos

1.- Sexo

Tabla 1

Pregunta 1.- Sexo

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Femenino	32	34%
Masculino	61	66%
Total	93	100%

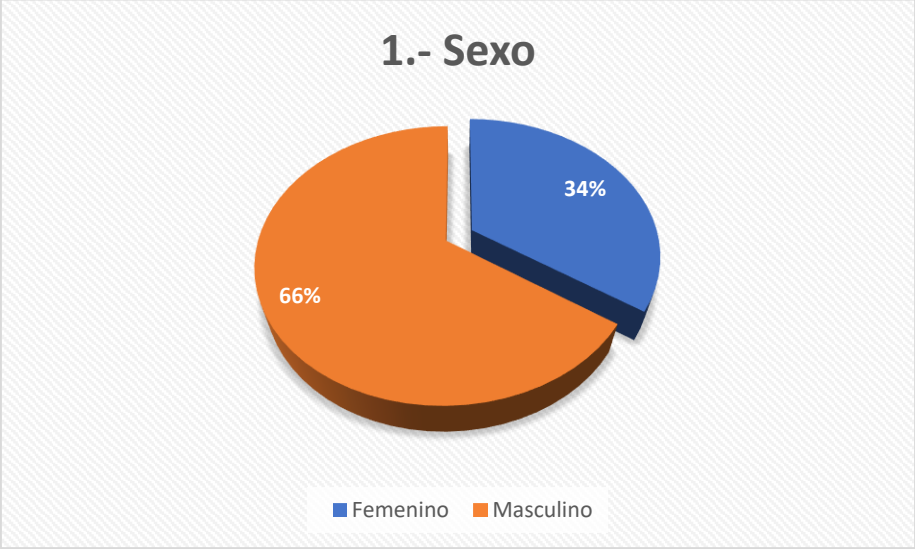


Figura 5. *Pregunta 1.- Sexo*

Análisis: en el planteamiento de la pregunta uno el sexo el 34% es femenino y el 66% es masculino.

2.- Edad

Tabla 2

Pregunta 2.- Edad

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- Entre 18 a 25 años	47	51%
b.- Entre 26 a 35 años	29	31%
c.- Entre 36 a 45 años	12	13%
d.- Entre 46 a 55 años	5	5%
e.- Entre 56 a 65 años	0	0%
f.- Mayor de 65 años	0	0%
Total	93	100%

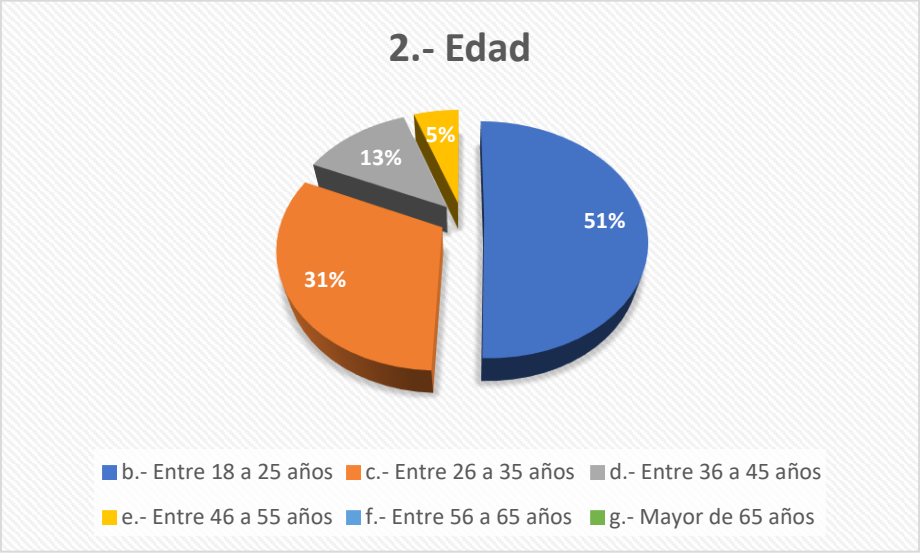


Figura 6. Pregunta 2.- Edad

Análisis: en la pregunta dos el planteamiento de por edad el 51% está Entre 18 a 25 años, el 31% Entre 26 a 35 años, el 13% Entre 36 a 45 años y el 5% Entre 46 a 55 años.

.

3.- ¿Cuánto tiempo lleva ser vendedor informal?

Tabla 3.

Pregunta 3.- ¿Cuánto tiempo lleva ser vendedor informal?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- De 1 a 6 meses	8	9%
b.-De 6 meses a 1 año	45	48%
c.- De 1 a 2 años	20	22%
d.- De 2 a 4 años	3	3%
e.- De 4 a 6 años	2	2%
f.- Más de 6 años	15	16%
Total	93	100%

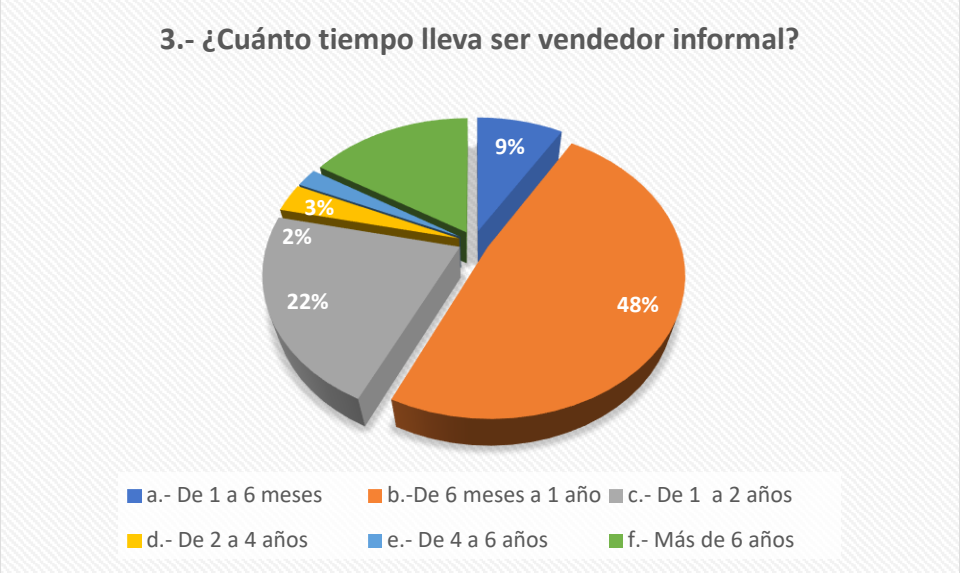


Figura 7. *Pregunta 3.- ¿Cuánto tiempo lleva ser vendedor informal?*

Análisis: el planteamiento de la pregunta 3 cuánto tiempo lleva realizando el 9% De 1 a 6 meses, el 48% De 6 meses a 1 año, el 22% De 1 a 2 años, el 3% De 2 a 4 años, el 2% De 4 a 6 años y el 16% Más de 6 años tiempo que lleva siendo vendedor informal.

4.- ¿Razones del porque no labora en un Empleo Formal?

Tabla 4

Pregunta 4.- ¿Razones del porque no labora en un Empleo Formal?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Por los niveles de estudios requeridos actualmente	19	20%
Por los límites de edad para acceder a un trabajo formal	22	24%
Por obtener mejores ingresos	37	40%
Porque es tradición familiar	15	16%
Total	93	100%

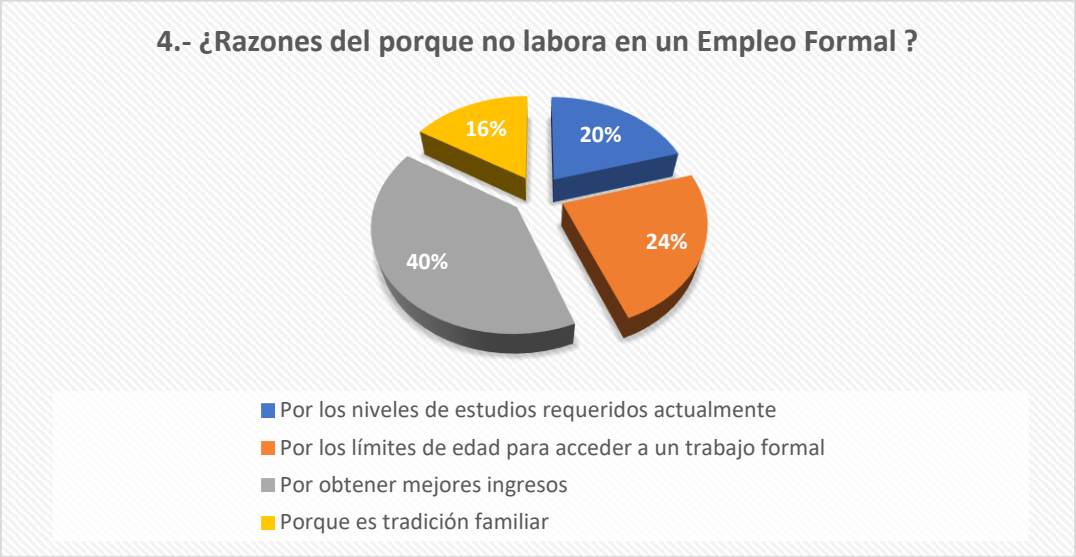


Figura 8. Pregunta 4.- ¿Razones del porque no labora en un Empleo Formal?

Análisis: en este segmento de la encuesta el 20% respondió Por los niveles de estudios requeridos actualmente, el 24% Por los límites de edad para acceder a un trabajo formal, 40% Por obtener mejores ingresos y el 16% Porque es tradición familiar, sobre las Razones del porque no labora en un Empleo Formal

5.- ¿Como Ud. Adquiere el dinero para comprar su mercadería para venta?

Tabla 5.

Pregunta 5.- ¿Como Ud. Adquiere el dinero para comprar su mercadería para venta?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Préstamo familiar	3	3%
Capital propio	34	37%
Préstamo de chulquero	54	58%
Préstamo del banco	2	2%
Total	93	100%

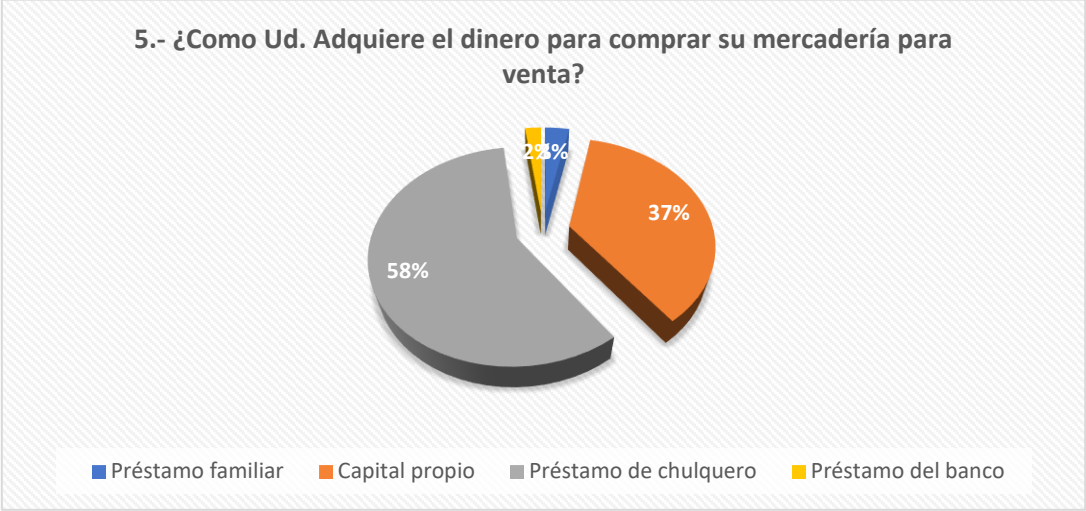


Figura 9. Pregunta 5.- ¿Como Ud. Adquiere el dinero para comprar su mercadería para venta?

Análisis: la investigación en el planteamiento la pregunta cinco, respondieron que el 3% fue por Préstamo familiar, 37% por Capital propio, el 58% por Préstamo de chulquero y el 2% por Préstamo del banco, sobre como adquiere el dinero para comprar su mercadería para venta.

6.- ¿Está consciente de los accidentes en especial de tránsito que puede ocasionar la venta informal?

Tabla 6.

Pregunta 6.- ¿Está consciente de los accidentes en especial de tránsito que puede ocasionar la venta informal?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Si	78	84%
No	15	16%
Total	93	100%

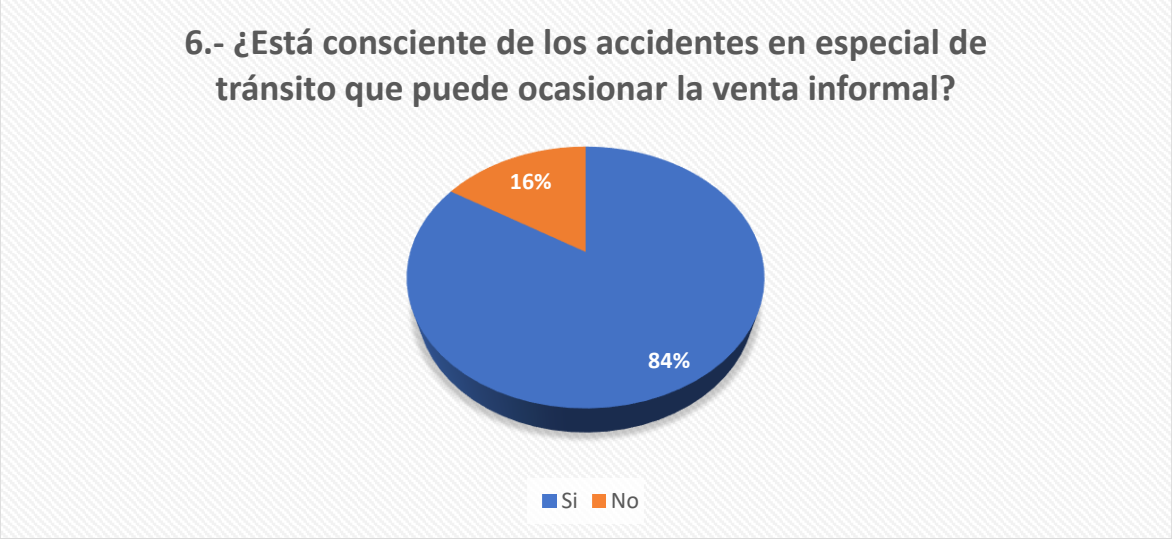


Figura 10. *Pregunta 6.- ¿Está consciente de los accidentes en especial de tránsito que puede ocasionar la venta informal?*

Análisis: para esta pregunta seis solo se le planteo, el 84% dijo que Si y el 16% No sobre si es consciente de los accidentes en especial de tránsito que puede ocasionar la venta informal

7.- ¿Cuál cree Ud. que es su principal problema como trabajador informal?

Tabla 7

Pregunta 7.- ¿Cuál cree Ud. que es su principal problema como trabajador informal?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Ataque de la Policía	15	16%
Delincuentes Infiltrados	28	30%
Competencia Desleal	26	28%
No tener Seguro Social	24	26%
Total	93	100%

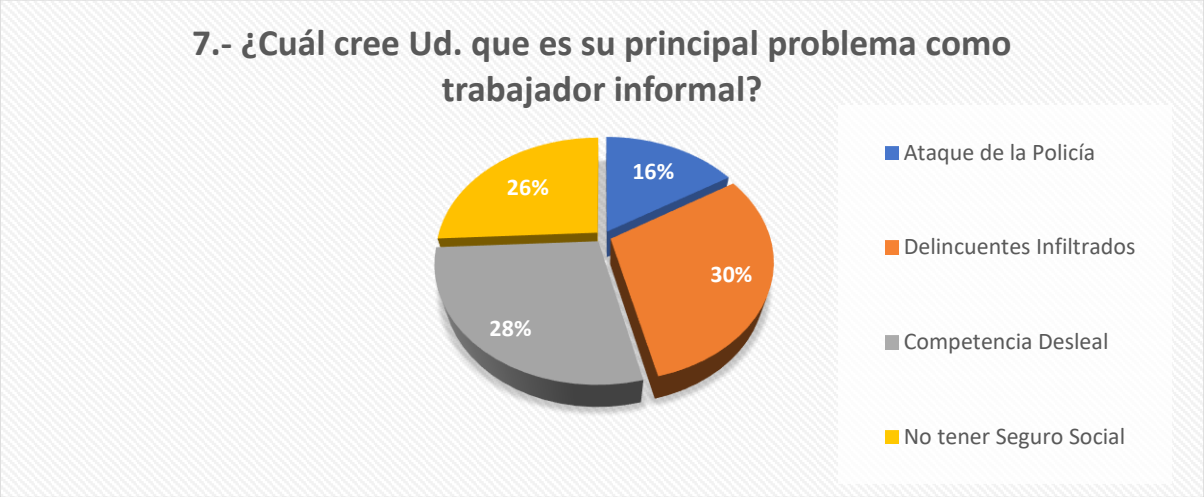


Figura 11. *Pregunta 7.- ¿Cuál cree Ud. que es su principal problema como trabajador informal?*

Análisis: con la realización de la pregunta siete la investigación, el 16% es de Ataque de la Policía, el 30% sobre Delincuentes Infiltrados, el 26% por Competencia Desleal y el 26% No tener Seguro Social sobre si cree que es el principal problema ser trabajador informal.

8.- ¿Le gustaría a Ud. Pasar de la Informalidad a un trabajo formal?

Tabla 8

Pregunta 8.- ¿Le gustaría a Ud. Pasar de la Informalidad a un trabajo formal?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- Totalmente de acuerdo	16	17%
b.- De acuerdo	13	14%
c.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo	27	29%
d.- En desacuerdo	37	40%
e. En total desacuerdo	0	0%
Total	93	100%

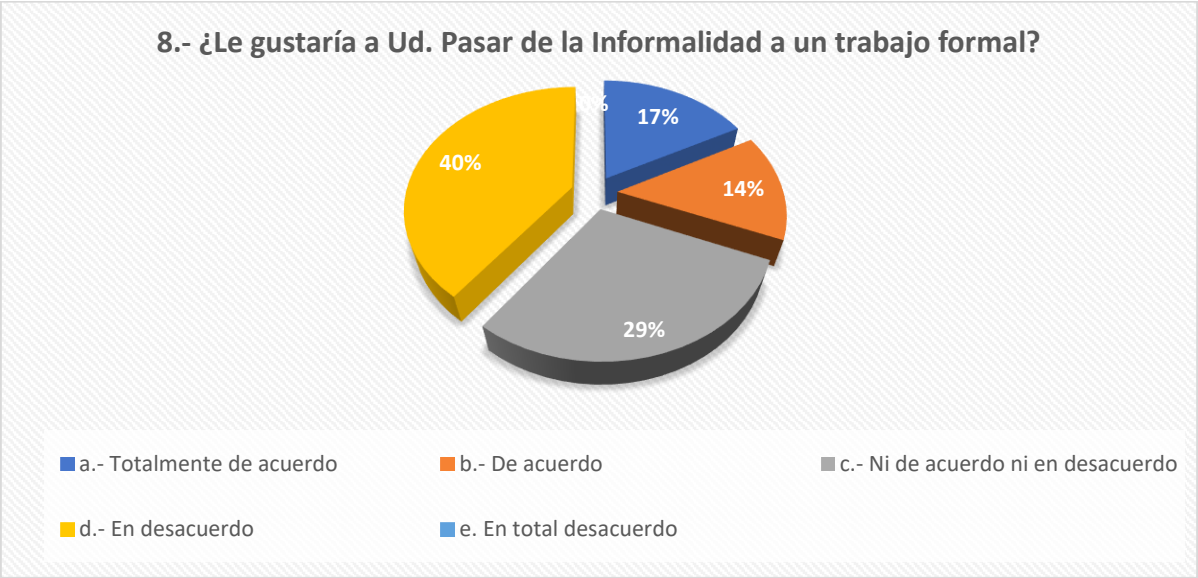


Figura 12. Pregunta 8.- ¿Le gustaría a Ud. Pasar de la Informalidad a un trabajo formal?

Análisis: en esta parte de la encuesta se plantea la pregunta ocho y se obtuvo que el 17% de los encuestados dijo estar totalmente de acuerdo, el 14% De acuerdo, el 29% dijo estar ni de acuerdo ni en desacuerdo y el 40% está en desacuerdo en pasar de la Informalidad a un trabajo formal.

9.- ¿Considera usted que el GAD de Daule, Policía Nacional y la Comisión de Tránsito de Daule deberían unirse para buscar una solución y evitar los conflictos y accidentes de tránsito en las calles a raíz de la venta informal?

Tabla 9

Pregunta 9.- ¿Considera usted que el GAD de Daule, Policía Nacional y la Comisión de Tránsito de Daule deberían unirse para buscar una solución y evitar los conflictos y accidentes de tránsito en las calles a raíz de la venta informal?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- Totalmente de acuerdo	45	48%
b.- De acuerdo	11	12%
c.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo	15	16%
d.- En desacuerdo	18	19%
e. En total desacuerdo	4	4%
Total	93	100%

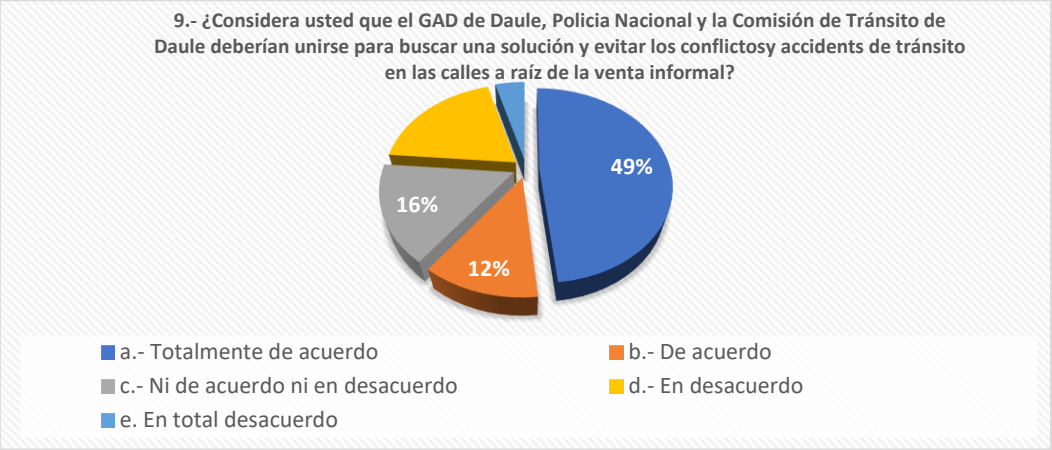


Figura 13. Pregunta 9.- ¿Considera usted que el GAD de Daule, Policía Nacional y la Comisión de Tránsito de Daule deberían unirse para buscar una solución y evitar los conflictos y accidentes de tránsito en las calles a raíz de la venta informal?

Análisis: el planteamiento del presente literal se obtuvo que el 48% de los encuestados dijo estar totalmente de acuerdo, el 12% De acuerdo, el 16% dijo estar ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 19% está en desacuerdo y el 4% está en total desacuerdo en que el GAD de Daule, Policía Nacional y la Comisión de Tránsito de Daule deberían unirse para buscar una solución y evitar los conflictos y accidentes de tránsito en las calles a raíz de la venta informal.

10.- ¿Considera usted ser reubicado de su puesto de venta a un sitio más adecuado para evitar accidentes de tránsito o conflictos?

Tabla 10.

Pregunta 10.- ¿Considera usted ser reubicado de su puesto de venta a un sitio más adecuado para evitar accidentes de tránsito o conflictos?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- Totalmente de acuerdo	34	37%
b.- De acuerdo	25	27%
c.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo	12	13%
d.- En desacuerdo	21	23%
e. En total desacuerdo	1	1%
Total	93	100%

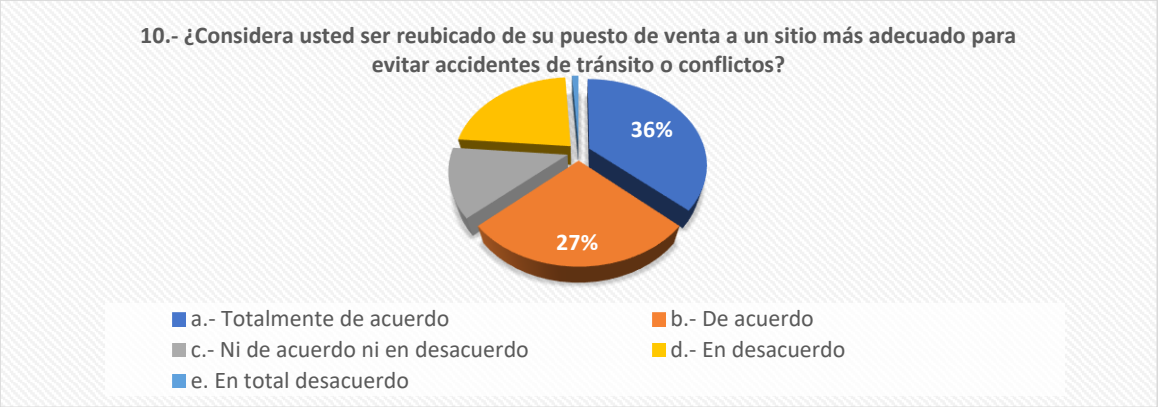


Figura 14. Pregunta 10.- ¿Considera usted ser reubicado de su puesto de venta a un sitio más adecuado para evitar accidentes de tránsito o conflictos?

Análisis: para la pregunta diez se planteó que ¿Considera usted ser reubicado de su puesto de venta a un sitio más adecuado para evitar accidentes de tránsito o conflictos?, se obtuvo que el 37% de los encuestados dijo estar totalmente de acuerdo, el 27% De acuerdo, el 13% dijo estar ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 23% está en desacuerdo y el 1% está en total desacuerdo en ser reubicado de su puesto de venta a un sitio más adecuado para evitar accidentes de tránsito o conflictos. Se aprecia que la regularización no es un tema que provoque distanciamiento en el gremio informal.

3.6. Conclusiones de la investigación

- La investigación dirigía a los vendedores del Km 5 vía a Nobol Daule, permite obtener que la realización de esta actividad es una solución al desempleo ya que el 47% de los encuestados están en un rango de edad que va de los 18 a 25 años, esto sumado al tiempo de realización de la actividad un 75% (la suma de dos rangos) la viene realizando desde hace un año. 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.
- Es evidente que la suma de factores económicos no permite a los vendedores informales no regularizados buscar solución a esta. Lo que se repotencia con que 85% de los encuestados no cuentan con un documento habilitante.

Capitulo IV

4. Propuesta

4.1. Antecedentes de la propuesta

Uno de los mayores problemas en cuanto accidentes de tránsito en el km 5 vía a Nobol Daule es la venta informal pero su comercio es la segunda actividad económica. Se encuentra desde comerciantes informales hasta comerciantes legalmente establecidos. Al trabajo artesanal a través de la manufactura se dedica un gran número de la población. También la construcción en los últimos años se destaca como una actividad importante.

El comercio informal es consecuencia de la pobreza y las escasas oportunidades de empleo, han dado lugar a la exclusión social de un sector dispuesto a promover actividades económicas de emprendimiento y de sobrevivencia (comercio, servicio y producción),

Si bien es cierto los negocios informales son una de las diferentes estrategias que utilizan el ser humano para obtener una fuente viable de trabajo pero hay que reconocer que está ocasionando inconvenientes en la fluctuación de los precios de los productos, desencadenando una fuerte competencia entre los pequeños comerciantes y los grandes almacenes y sobre todo al exponer su vida invadiendo las calles provocando accidentes de tránsito, por ello es justificable que este sector de emprendedores tenga las mismas oportunidades de trabajo para que su pequeña microempresa genere los réditos necesarios para que no solo fortalezcan la economía de sus hogares sino que genere una mejor actividad económica dentro del Cantón.

4.2. Objetivos de la propuesta

4.2.1. Objetivo general de la propuesta

Proponer la reubicación y diseño de estrategias para los vendedores informales del hm 5 vía a Nobol Daule para evitar accidentes de tránsito.

4.2.2. Objetivos específicos de la propuesta

1. Proponer un área óptima para desarrollar las actividades de ventas informales.
2. Realizar un plan de estrategias para fomentar el expendio de productos de los comerciantes informales.
3. Efectuar un plan de capacitación de servicio al cliente para estar a la par con las exigencias del servicio al cliente del comercio informal.

4.3. Propuesta

4.3.1. Publicidad

Plan de actividades: Campaña de publicidad por reubicación de comerciantes informales.

Actividad: Cuña publicitaria en redes sociales o volantes.

Objetivo: Dar a conocer todos los servicios que se ofrecen.

4.3.2. Plan de acción

El objetivo principal del plan de acción es promover la reubicación de los comerciantes informales del km 5 vía Nobol – Daule dentro de un mercado central renovado, reestructurado y con las adecuaciones pertinentes para satisfacer las necesidades de todos los ciudadanos, tratando de lograr un posicionamiento y fortalecimiento del sector comercial de tal manera que permita generar el crecimiento económico de nuestra ciudad.

Para ello se tomarán en cuenta algunas estrategias que pondrán en marcha actividades que impulsarán el desarrollo de este proyecto donde no solo se incentivara la participación del sector comercial sino también la ciudadana.

Se ha de tomar en cuenta las siguientes acciones las cuales las detallamos a continuación:

- Identificar y promover la remodelación del mercado central donde se reubicarán los comerciantes informales.
- Contactar al talento humano calificado para la construcción o remodelación del centro comercial.
- Realizar un análisis sobre los medios publicitarios que difundirán la restructuración del mercado central y la correcta ubicación de los comerciantes.
- Llevar a cabo una campaña publicitaria masiva donde se enfoque directamente la reestructuración del nuevo mercado y la apertura de comercios adecuados para el confort de los comerciantes informales y sobre todo de los consumidores.
- Incrementar las ventas, mediante la oferta de descuentos, rifas, y sorteos de órdenes de compra, como herramienta principal para atraer a los clientes.

4.4. Cronograma

Tabla 11

Cronograma de actividades

Cronograma de Actividades para la campaña												
Descripción	**Marzo**				**Abril**				**Mayo**			
	1	**2**	**3**	**4**	**1**	**2**	**3**	**4**	**1**	**2**	**3**	**4**
Socialización de U I C												
Aprobación del tema												
Desarrollo de tutorías												
Entrega del primer capitulo												
Entrega del segundo capítulo												
Entrega del capítulo tres												
Entrega del capítulo cuatro												
Revisión del proyecto												
Entrega final												

4.5. Presupuesto

Tabla 12.

Presupuesto del proyecto

Cantidad	Ítem	Costo unitario	Costo total
10	Movilización	10	100
3	Impresión	15	45
2	Empastado	15	30
1	Materiales	15	15
10	Alimentación	10	100
1	Comunicación	30	30
		Total	320

Conclusiones y recomendaciones

4.6. Conclusiones

- El sector informal es claramente un refugio de empleo de la población en virtud de la insuficiente demanda de trabajo que genera el sector moderno de la economía, motivo por lo cual se deduce que es una estrategia de sobrevivencia, y por cierto es una elección racional de la población, dadas las opciones posibles, en un escenario de pobreza e inexistencia de seguridad social para el desempleo.

- Las condiciones del trabajo informal lo podemos distinguir entre los marginados de la sociedad, los inmersos en este sector no están por voluntad propia, sino dado su nivel escolar, se autoemplean como su única opción de generar ingresos.

- El incremento de los niveles salarios, también ha ocasionado que muchas personas queden desempleadas y se acojan al subempleo para sobrevivir, ya que algunas empresas han optado por la reducción de personal ante los altos costos operativos que esta alza les implica. Lo anotado nos indica que las políticas implementadas por el régimen no están siendo las más apropiadas para la generación de empleo en el sector privado, ya que desalienta la inversión, la generación de nuevos emprendimientos y negocios, alentando al desempleo y subempleo e informalidad.

- Ecuador es un país con fuerte desarrollo para la actividad comercial e industrial, bases generadoras de empleo, pero el marco legal imperante a limitado su crecimiento, debido a las exigencias y requisitos que deben obtenerse para obtener los respectivos permisos legales para su funcionamiento: en el servicio de rentas

internas, obtener el RUC o el RISE; en el ministerio de salud, el certificado de salud para los que laboran en la empresa, en el IESS, afiliación social para todos desde el inicio de actividades; en la intendencia, permiso de funcionamiento.

4.7. Recomendaciones

Con la finalidad de lograr reducir los niveles de informalidad, me permito dar a conocer las siguientes recomendaciones:

- El GAD Municipal de Daule y el GAD Parroquial de Nobol debería realizar las gestiones administrativas y financieras lo más pronto posible e iniciar la construcción de un mercado, con las instalaciones adecuadas, lugar donde los comerciantes serán los principales beneficiados ya que podrán ejercer su actividad de manera segura y ordenada, al igual que a la ciudadanía ya que compraran productos de calidad.

- El GAD Municipal de Daule y el GAD Parroquial de Nobol debería analizar junto con sus aliados estratégicos la posibilidad de que se implementará la industria en este sector ya que está rodeado de lugares donde se produce gran cantidad de productos de alto consumo para la población, de esta manera se generaría plazas de empleo para aquellas personas que no poseen un trabajo fijo y que solo laboran por ciertas temporadas, sin duda esto reduciría el incremento de comerciantes informales evitando accidentes de tránsito.

- A las Autoridades Municipales se les sugiere la implementación de un distintivo y uniformes a los comerciantes informales para que de esta manera se distingan de los clientes.

- A las Autoridades de la CTE de Daule se le sugiere un mayor control relacionado al tránsito vehicular en las zonas aledañas al mercado. Debería poner a los Sres.

Vigilantes en los lugares donde existe mayor afluencia tanto de vehículos como de personas para que se realice el tránsito de la manera más adecuada y tantos peatones que acuden a comprar al mercado como a los conductores que cruzan por esa avenida y que también son clientes del mismo mercado se sientan más seguros de poder acudir a realizar sus compras.

Bibliografía

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.

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

Cabanellas Guillermo. (2017). *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual.* . Buenos Aires. : Editorial Heliasta.

Caiza, Á. A. (2017). *Curso Básico para los tipos de licencia de conductores profesionales (Segunda ed.).* Riobamba - Ecuador:: Editext.

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

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

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

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

Del Castillo Codes, E. (2018). *La imprudencia: autoría y participación.* . Madrid. : Dykinson.

Gobierno Autónomo Descentralizado de la Ilustre Municipalidad del cantón Daule. (9 de mayo de 2021). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Daule 2015-2025.* . Obtenido de http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/sigadplusdiagnostico/0960000490001_PDyO

Google Maps. (25 de abril de 2021). *Google Maps*. Obtenido de https://www.google.com/search?q=distribuci%C3%B3n+politica+del+canton+daule+y+parroquia+la+aurora&tbm=isch&ved=2ahUKEwi-7MndiaXwAhXmhYQIHVi7A8sQ2-cCegQIABAA&oq=distribuci%C3%B3n+politica+del+canton+daule+y+parroquia+la+aurora&gs_lcp=CgNpbWcQA1CrlgVYyMYFYL

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.

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



Encuesta dirigida a vendedores informales

1.- Sexo

Femenino	
Masculino	

2.- Edad

b.- Entre 18 a 25 años	
c.- Entre 26 a 35 años	
d.- Entre 36 a 45 años	
e.- Entre 46 a 55 años	
f.- Entre 56 a 65 años	
g.- Mayor de 65 años	

3.- ¿Cuánto tiempo lleva ser vendedor informal?

a.- De 1 a 6 meses	
b.-De 6 meses a 1 año	
c.- De 1 a 2 años	
d.- De 2 a 4 años	
e.- De 4 a 6 años	
f.- Más de 6 años	

4.- ¿Razones del porque no labora en un Empleo Formal ?

a.- Por los niveles de estudios requeridos actualmente	
b.- Por los límites de edad para acceder a un trabajo formal	
c.- Por obtener mejores ingresos	
d.- Porque es tradición familiar	

5.- ¿Como Ud. Adquiere el dinero para comprar su mercadería para venta?

a.- Préstamo familiar	
b.- Capital propio	
c.- Préstamo de chulquero	
d.- Préstamo del banco	

6.- ¿Está conciente de los accidenteen especial de tránsito que puede ocacionar la venta informal?

Si	
No	

7.- ¿Cuál cree Ud. que es su principal problema como trabajador informal?

a.- Ataque de la Policía	
b.- Delincuentes Infiltrados	
c.- Competencia Desleal	
d.- No tener Seguro Social	

8.- ¿Le gustaría a Ud. Pasar de la Informalidad a un trabajo formal?

a.- Totalmente de acuerdo	
b.- De acuerdo	
c.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo	
d.- En desacuerdo	
e. En total desacuerdo	

9.- ¿Considera usted que el GAD de Daule, Policia Nacional y la Comisión de Tránsito de Daule deberían unirse para buscar una solución y evitar los conflictosy accidents de tránsito en las calles a raíz de la venta informal?

a.- Totalmente de acuerdo	
b.- De acuerdo	
c.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo	
d.- En desacuerdo	
e. En total desacuerdo	

10.- ¿Considera usted ser reubicado de su puesto de venta a un sitio más adecuado para evitar accidentes de tránsito o conflictos?

a.- Totalmente de acuerdo	
b.- De acuerdo	
c.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo	
d.- En desacuerdo	
e. En total desacuerdo	