



**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE  
DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE INGENIERÍA, INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN  
CARRERA DE ARQUITECTURA  
TRABAJO DE TITULACIÓN**

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE  
ARQUITECTA**

**TEMA**

**DISEÑO DE UNA PLAZA COMERCIAL PARA LA REUBICACIÓN DE  
VENEDORES INFORMALES EN EL SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA  
GUAYACÁN EN QUEVEDO**

**TUTOR**

**MGTR. LISSETTE CAROLINA MORALES ROBALINO**

**AUTORA**

**JOYCE CAROLINA SILVA VERGARA**

**GUAYAQUIL**

**2023**

## REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

### FICHA DE REGISTRO DE TESIS

#### TÍTULO Y SUBTÍTULO:

Diseño de plaza comercial para la reubicación de vendedores informales en el sector San José de la parroquia Guayacán en Quevedo

#### AUTOR/ES:

Silva Vergara Joyce Carolina

#### REVISORES O TUTORES:

Mgtr. Lissette Carolina Morales Robalino

#### INSTITUCIÓN:

Universidad Laica Vicente Roca fuerte de Guayaquil

#### Grado obtenido:

Tercer nivel. Arquitecta

#### FACULTAD:

Facultad de Ingeniería, Industria y Construcción

#### CARRERA:

Arquitectura

#### FECHA DE PUBLICACIÓN:

2023

#### N. DE PAGS: 172

**ÁREAS TEMÁTICAS:** Arquitectura y Construcción

**PALABRAS CLAVE:** Intervención urbana, comercio informal, logística urbana

#### RESUMEN:

El proyecto de investigación tiene como finalidad identificar los aspectos del comercio informal y de qué manera este fenómeno afecta la apariencia de la zona urbana del centro de Quevedo y sus avenidas Principales, sector donde se encuentra la mayor afluencia comercial. Para abordar esta problemática las

condicionantes que propician este escenario son vinculadas al análisis de los antecedentes logísticos y el comercio informal, mediante el estudio de fuentes confiables que proporcionarán información concreta y precisa de la aplicación de la logística urbana y el aumento de infraestructuras comerciales dentro de la población. Bajo esta perspectiva se propone soluciones aplicables por medio de un enfoque cuantitativo que nos permitirá satisfacer las necesidades tanto de la población como de los comerciantes, mediante criterios de diseños logísticos, urbanísticos, formal y funcional que impulsen el diseño de una plaza comercial y así mejorar la percepción urbana, el estilo de vida de los vendedores y de los moradores de sector.

<b>N. DE REGISTRO (en base de datos):</b>	<b>N. DE CLASIFICACIÓN:</b>

<b>DIRECCIÓN URL (tesis en la web):</b>		
<b>ADJUNTO PDF:</b>	<b>SI</b> <input checked="" type="checkbox"/>	<b>NO</b> <input type="checkbox"/>
<b>CONTACTO CON AUTOR/ES:</b> Silva Vergara Joyce Carolina	<b>Teléfono:</b> 0984600907	<b>E-mail:</b> joysvergara1@gmail.com
<b>CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:</b>	Mgtr. Genaro Gaibor Spin <b>Teléfono:</b> (04) 2596500 <b>Ext.</b> 241 <b>E-mail:</b> ggaibore@ulvr.edu.ec Mgtr. Lissette Carolina Morales Robalino <b>Teléfono:</b> 042596500 <b>Ext.</b> 260 <b>E-mail:</b> lmozalesr@ulvr.edu.ec	

# CERTIFICADO DE ORIGINALIDAD ACADÉMICA

## TESIS

### INFORME DE ORIGINALIDAD

8%

INDICE DE SIMILITUD

7%

FUENTES DE INTERNET

1%

PUBLICACIONES

2%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

### FUENTES PRIMARIAS

1

[es.wikipedia.org](https://es.wikipedia.org)

Fuente de Internet

1%

2

[www.coursehero.com](http://www.coursehero.com)

Fuente de Internet

1%

3

Submitted to Universidad de Guayaquil

Trabajo del estudiante

<1%

4

Submitted to Pontificia Universidad Católica del Ecuador - PUCE

Trabajo del estudiante

<1%

5

Submitted to Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil

Trabajo del estudiante

<1%

6

[repositorio.ulvr.edu.ec](http://repositorio.ulvr.edu.ec)

Fuente de Internet

<1%

7

[1library.co](http://1library.co)

Fuente de Internet

<1%

Excluir citas

Apagado

Excluir coincidencias

Apagado

Excluir bibliografía


Activo

## DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

La estudiante egresada Joyce Carolina Silva Vergara declara bajo juramento, que la autoría del presente proyecto de investigación, DISEÑO DE PLAZA COMERCIAL PARA LA REUBICACION DE VENDEDORES INFORMALES EN EL SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACÁN EN QUEVEDO, corresponde totalmente a la suscrita y me responsabilizo con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedo los derechos patrimoniales y de titularidad a la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establece la normativa vigente.

Autor

Firma:   
Joyce Carolina Silva Vergara

C.I. 1205991993

## **CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR**

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación, DISEÑO DE PLAZA COMERCIAL PARA LA REUBICACION DE VENDEDORES INFORMALES EN EL SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACÁN EN QUEVEDO. designado(a) por el Consejo Directivo de la Facultad de Ingeniería, Industria y Construcción de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

### **CERTIFICO:**

Haber dirigido, revisado y aprobado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: DISEÑO DE PLAZA COMERCIAL PARA LA REUBICACION DE VENDEDORES INFORMALES EN EL SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACÁN EN QUEVEDO, presentado por la estudiante Joyce Carolina Silva Vergara como requisito previo, para optar al Título de ARQUITECTA, encontrándose apto para su sustentación.

Firma:

MGTR. LISSETTE CAROLINA MORALES ROBALINO

C.C. 2000071932

## **AGRADECIMIENTO**

Durante mi proceso universitario, he tenido la fortuna de contar con el amor incondicional y el apoyo de mi querida mamá, Janet Vergara. Mi madre es una mujer luchadora y perseverante que me ha enseñado a enfrentar los desafíos y a perseguir mis metas con determinación. Su presencia constante ha sido un pilar fundamental en mi camino académico.

Además, quiero expresar mi profundo agradecimiento a mi abuelita y a mi tía, quienes siempre han estado a mi lado en cada paso que doy. Su apoyo incondicional y sus palabras de aliento han sido un gran impulso para superar los obstáculos y seguir adelante.

No puedo dejar de mencionar a mi pareja, quien ha sido una parte integral de este proceso universitario día tras día. Su comprensión, paciencia y apoyo emocional han sido fundamentales para mantenerme motivado y enfocado en mis estudios.

También quiero agradecer sinceramente a mis compañeros y amigos por hacer esta etapa universitaria más fácil y enriquecedora. Su compañerismo, colaboración y amistad han hecho que cada día sea especial y memorable.

De igual forma agradezco a ese gran amigo que me dio esta etapa universitaria con quien a más de compartir momentos únicos ha estado ahí motivándome para que no descance y recuerde mis propósitos. Gracias por creer en mi

Por último, pero no menos importante, quiero expresar mi gratitud hacia mi tutora, Arq. Carolina Robalino. Su guía experta, su dedicación y su compromiso con mi crecimiento académico han sido invaluable durante este último tramo del proceso universitario.

## **DEDICATORIA**

Querida mamá Janet Vergara,

Hoy quiero dedicar esta tesis de grado a ti, mi persona favorita en el mundo. Tu presencia y apoyo incondicional han sido fundamentales en cada paso que he dado para llegar a esta etapa de mi vida. A través de tu constante esfuerzo y dedicación, me has enseñado el valor del trabajo arduo y la perseverancia.

Este trabajo no solo representa el resultado de mis esfuerzos individuales, sino también un tributo a todo lo que tú has hecho por mí. Cada página escrita es un testimonio de tu amor, paciencia y sacrificio. Tu dedicación como madre ha sido fundamental para mi crecimiento personal y académico.

A través de esta dedicatoria, quiero expresarte mi más profundo agradecimiento por todo lo que has hecho por mí, gracias por ser mi guía, mi confidente y mi mayor admiradora.



## **RESUMEN**

El proyecto de investigación tiene como finalidad identificar los aspectos del comercio informal y de qué manera este fenómeno afecta la apariencia de la zona urbana del centro de Quevedo y sus avenidas Principales, sector donde se encuentra la mayor afluencia comercial. Para abordar esta problemática las condicionantes que propician este escenario son vinculadas al análisis de los antecedentes logísticos y el comercio informal, mediante el estudio de fuentes confiables que proporcionarán información concreta y precisa de la aplicación de la logística urbana y el aumento de infraestructuras comerciales dentro de la población. Bajo esta perspectiva se propone soluciones aplicables por medio de un enfoque cuantitativo que nos permitirá satisfacer las necesidades tanto de la población como de los comerciantes, mediante criterios de diseños logísticos, urbanísticos, formal y funcional que impulsen el diseño de una plaza comercial y así mejorar la percepción urbana, el estilo de vida de los vendedores y de los moradores de sector.

Palabras claves: Intervención urbana, comercio informal, logística urbana

## **ABSTRACT**

The purpose of the research project is to identify the aspects of informal commerce and how this phenomenon affects the appearance of the urban area of downtown Quevedo and its Main avenues, the sector where the largest commercial influx is located. To address this problem, the conditions that favor this scenario are linked to the analysis of the logistics background and informal trade, through the study of reliable sources that will provide concrete and precise information on the application of urban logistics and the increase in commercial infrastructures within the population. From this perspective, applicable solutions are proposed through a quantitative approach that will allow us to satisfy the needs of both the population and the merchants, through logistical, urban, formal and functional design criteria that promote the design of a shopping mall and thus improve the urban perception, the lifestyle of the vendors and the residents of the sector.

Key words: Urban intervention, informal trade, urban logistics

## ÍNDICE GENERAL

### Contenido

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
<b>CAPITULO 1 .....</b>	<b>3</b>
<b>DISEÑO DE LA INVESTIGACION .....</b>	<b>3</b>
1.1 TEMA:.....	3
1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....	3
1.3 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA:.....	4
1.4 OBJETIVOS .....	4
1.4.1 <i>Objetivo General</i> .....	4
1.4.2 <i>Objetivos Específicos</i> .....	4
1.5 HIPÓTESIS .....	4
1.5 LÍNEA DE INVESTIGACIÓN INSTITUCIONAL/ FACULTAD .....	5
<b>CAPITULO II .....</b>	<b>6</b>
<b>MARCO REFERENCIAL.....</b>	<b>6</b>
2.1 ANTECEDENTES.....	7
2.1.1 <i>Ubicación</i> .....	7
2.1.1 <i>Aspectos demográficos</i> .....	8
2.1.2 <i>Aspectos biofísicos</i> .....	12
2.2 MARCO TEÓRICO .....	16
2.2.1 <i>Estructuración institucional de logística urbana</i> .....	18
2.2.2 <i>intervención pública</i> .....	20
2.2.3 <i>Planificación y monitoreo</i> .....	23
2.2.4 <i>Reglamentaciones</i> .....	25
2.2.5 <i>Infraestructuras logísticas</i> .....	26

2.3 REFERENTES .....	30
2.3.1 <i>Análisis de casos referenciales</i> .....	41
2.4 MARCO LEGAL. ....	44
<b>CAPITULO III .....</b>	<b>45</b>
<b>MARCO METODOLOGICO .....</b>	<b>45</b>
3.1 ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN .....	45
3.2 ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN .....	45
3.3 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS PARA OBTENER DATOS.....	45
3.3.1 <i>Documento investigativo</i> .....	45
3.3.2 <i>Fichas de buenas practicas</i> .....	46
3.3.3 <i>Encuestas</i> .....	46
3.3.4 <i>Cuestionario</i> .....	46
3.4 POBLACIÓN .....	46
3.5 MUESTRA .....	46
<b>CAPITULO IV .....</b>	<b>48</b>
<b>PROPUESTA .....</b>	<b>48</b>
4.1 ANÁLISIS DE FICHAS DE BUENAS PRÁCTICAS EN LOGÍSTICA URBANA. ....	48
4.1.1 <i>Conclusión</i> .....	58
4.2 ANÁLISIS DE ENCUESTA DIRIGIDAS A LOS VENEDORES INFORMALES DE QUEVEDO.....	58
4.3 ANÁLISIS DEL SECTOR DE INTERVENCIÓN .....	69
4.3.1 <i>Ubicación del área</i> .....	69
4.3.2 <i>Análisis morfológico</i> .....	71
4.3.3 <i>Uso de suelo</i> .....	72
4.3.4 <i>Equipamiento urbano</i> .....	73
4.3.5 <i>Radio de influencia de equipamientos</i> .....	74
4.3.6 <i>Altura de edificación</i> .....	77
4.3.7 <i>Forma de ocupación</i> .....	78
4.3.8 <i>Medio físico</i> .....	78

4.3.9	Análisis de movilidad.....	82
4.3.10	Infraestructura de alumbrado público, sanitario y alcantarillado.....	86
4.4	PROPUESTA.....	87
4.4.1	Conceptualización.....	88
4.4.2	Principio de diseño.....	89
4.4.3	Criterios de diseño.....	91
4.4.4	Estrategias de diseño y logística urbana.....	92
4.4.5	Partida arquitectónica.....	92
4.4.6	Programa arquitectónico.....	93
4.4.7	Diagrama de relaciones funcionales.....	95
4.4.8	Diagrama de circulación.....	103
4.4.9	Zonificación.....	104
4.4.10	Tipo de vegetación a usar en el proyecto.....	105
4.4.11	Estrategia paisajista.....	107
4.4.12	Implantación general.....	108
4.4.13	Planta arquitectónica.....	109
4.4.14	Corte y fachada.....	111
4.4.15	Detalles arquitectónicos.....	111
4.4.13.3	RENDERS.....	113
	<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>116</b>
	<b>RECOMENDACIONES.....</b>	<b>117</b>
	<b>INNOVACIÓN.....</b>	<b>118</b>
	<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>119</b>
	<b>ANEXOS.....</b>	<b>124</b>

## INDICE DE TABLA

TABLA: 1 Línea de investigación ULVR.....	5
TABLA: 2 Población económicamente activa.....	10
TABLA: 3 Principales especies de árboles en el Cantón Quevedo.....	13
TABLA: 4 Fauna existente en el cantón Quevedo .....	14
TABLA: 5 Aves existente en el cantón Quevedo.....	15
TABLA: 6 Vectores de actuación logística urbana .....	17
TABLA: 7 Vectores de actuación de logística urbana .....	18
TABLA: 8 Herramientas utilizadas por las instituciones públicas en gestión de la logística .....	21
TABLA: 9 Administración de la logística urbana .....	24
TABLA: 10 Infraestructuras nodales al servicio de la logística urbana .....	27
TABLA: 11 Plan de acción de reubicación comercial .....	30
TABLA: 12 Análisis comparativo casos referenciales .....	42
TABLA: 13 Análisis comparativo de casos referenciales 2 .....	43
TABLA: 14 Normas aplicadas en el caso de estudio .....	44
TABLA: 15 Tabulación pregunta 1 .....	59
TABLA: 16 Tabulación pregunta 2 .....	60
TABLA: 17 Tabulación pregunta 3 .....	61
TABLA: 18 Tabulación de la pregunta 4.....	62
TABLA: 19 Tabulación de la pregunta 5.....	63
TABLA: 20 Tabulación de la pregunta 6.....	64
TABLA: 21 Tabulación pregunta 7 .....	65
TABLA: 22 Tabulación pregunta 8 .....	66
TABLA: 23 Tabulación de la pregunta 9.....	67
TABLA: 24 Tabulación pregunta 10 .....	68
TABLA: 25 Coordenadas del terreno .....	71
TABLA: 26 Principios arquitectónicos .....	90
TABLA: 27 Principios basados en la logística urbana .....	90

TABLA: 28 Criterios de diseño .....	91
TABLA: 29 Criterios de logística urbana .....	91
TABLA: 30 Estrategias de diseño .....	92
TABLA: 31 Programa arquitectónico zona administrativa .....	93
TABLA: 32 Programa arquitectónico zona comercial .....	94
TABLA: 33 Programa arquitectónico zona de comida, servicios, complementaria y exteriores .....	95
TABLA: 34 Vegetación a utilizar dentro del diseño .....	106

## **INDICE DE IMAGEN**

FIGURA 1 Mapa de Quevedo .....	6
FIGURA 2 Ubicación de lo macro a lo micro .....	8
FIGURA 3 Densidad poblacional de Quevedo .....	9
FIGURA 4 Actividad formal e informal en la ciudad de Quevedo .....	10
FIGURA 5 Polígono de afluencia comercial .....	11
FIGURA 6 Calles de alta actividad comercial.....	12
FIGURA 7 Escala de participación de las gobernanzas en la estructuración de la logística urbana.....	19
FIGURA 8 Importancia de la participación pública en aspectos logísticos.....	20
FIGURA 9 Estructuración institucional .....	22
FIGURA 10 Aspectos que se encargan las organizaciones públicas.....	23
FIGURA 11 reglamentaciones aplicadas en la logística urbana .....	25
FIGURA 12 Indicadores para la implementación de plataformas logísticos.....	28
FIGURA 13 Reglamentaciones de distribución de mercancías.....	29
FIGURA 14 Análisis centro logístico Marcona .....	31
FIGURA 15 Análisis de la tesis diseño de un corredor comercial en el sector de la bahía en Guayaquil .....	32
FIGURA 16 Análisis del diseño de la plaza comercial para vendedores informales de la bahía .....	33
FIGURA 17 Estudio y diseño de un centro comercial municipal en el cantón Nobol ....	34

FIGURA 18 Diseño arquitectónico de espacios turísticos en la parroquia Taura.....	35
FIGURA 19 Análisis del diseño arquitectónica de una plaza comercial en el sector Panorama.....	36
FIGURA 20 Análisis diseño de una galería comercial en el cercado de Lima.....	37
FIGURA 21 Análisis del diseño arquitectónico de la plaza comercial Santo Domingo..	38
FIGURA 22 Análisis reordenamiento de vendedores ambulantes .....	39
FIGURA 23 Análisis reubicación de vendedores informales Asonavarro.....	40
FIGURA 24 Análisis plaza comercial en el centro fundacional de Fontibón.....	41
FIGURA 25 Análisis fichas de acuerdos públicos .....	49
FIGURA 26 Análisis ficha de unidades logísticas .....	50
FIGURA 27 Análisis fichas de planes de logística urbana .....	51
FIGURA 28 Análisis ficha regularización de zonas de carga y descarga en la vía pública .....	52
FIGURA 29 análisis ficha de observatorios de logística urbana.....	53
FIGURA 30 Análisis ficha de fiscalización de las zonas de carga y descarga .....	54
FIGURA 31 Análisis ficha de normativas sobre carga y descarga en planes de urbanismo .....	55
FIGURA 32 Análisis ficha de reubicación de mercado central .....	56
FIGURA 33 Análisis ficha de micro plataformas de distribución urbana .....	57
FIGURA 34 Resultados pregunta 1.....	59
FIGURA 35 Resultados pregunta 2.....	60
FIGURA 36 Resultados de la pregunta 3.....	61
FIGURA 37 Resultados de la pregunta 4.....	62
FIGURA 38 Resultado de la pregunta 5.....	63
FIGURA 39 Resultados de la pregunta 6.....	64
FIGURA 40 Resultados pregunta 7.....	65
FIGURA 41 Resultados de la pregunta 8.....	66
FIGURA 42 Resultados de la pregunta 9.....	67
FIGURA 43 Resultados de la pregunta 10.....	68
FIGURA 44 Ubicación del terreno.....	69
FIGURA 45 Ubicación georreferenciada .....	70



FIGURA 46 Morfología del terreno.....	72
FIGURA 47 Uso de suelo.....	73
FIGURA 48 Equipamientos .....	74
FIGURA 49 Radio de influencia equipamientos de salud y educación .....	75
FIGURA 50 Radio de influencia equipamiento de comercio y recreativo.....	76
FIGURA 51 Altura de edificación .....	77
FIGURA 52 Forma de ocupación .....	78
FIGURA 53 Temperatura del sitio .....	79
FIGURA 54 Precipitaciones .....	80
FIGURA 55 Velocidad del viento.....	81
FIGURA 56 Asoleamiento .....	82
FIGURA 57 Análisis de vías cercanas .....	83
FIGURA 58 Transportabilidad .....	84
FIGURA 59 Trafico existente en el sector .....	85
FIGURA 60 Espacios para la movilidad peatonal .....	86
FIGURA 61 Infraestructura existente en el sitio de intervención .....	87
FIGURA 62 Concepto en la modulación de los kioscos .....	88
FIGURA 63 Concepto establecido en la implantación.....	89
FIGURA 64 Partida arquitectónica .....	92
FIGURA 65 Diagrama de relación zona administrativa .....	96
FIGURA 66 Rangos de relación zona administrativa .....	96
FIGURA 67 Diagrama de relación zona comercial bloque 1 .....	97
FIGURA 68 Rango de relación zona comercial bloque 1 .....	97
FIGURA 69 Diagrama de relación zona comercial bloque 2 .....	98
FIGURA 70 Rango de relación zona comercial bloque 2 .....	98
FIGURA 71 Diagrama de relación zona de comida .....	99
FIGURA 72 Rango de relación zona de comida .....	99
FIGURA 73 Relación de áreas zona de servicio .....	100
FIGURA 74 Rango de relación zona de servicio .....	100
FIGURA 75 Diagrama de relación zona complementaria.....	101
FIGURA 76 Rango de relación zona complementaria.....	101

FIGURA 77 Rango de relación área exterior.....	102
FIGURA 78 Diagrama de relación zona exteriores .....	102
FIGURA 79 Diagrama de circulación bloque 1.....	103
FIGURA 80 Diagrama de circulación bloque 2.....	103
FIGURA 81 Zonificación general.....	104
FIGURA 82 Zonificación bloque 1 .....	104
FIGURA 83 Zonificación bloque 2.....	105
FIGURA 84 Estrategia paisajista bloque 1 .....	107
FIGURA 85 Estrategia paisajista bloque 2 .....	108
FIGURA 86 Implantación .....	109
FIGURA 87 Planta arquitectónica general .....	109
FIGURA 88 Planta arquitectónica bloque 2.....	110
FIGURA 89 Planta arquitectónica bloque 1.....	110
FIGURA 90 Corte y fachada de la plaza comercial.....	111
FIGURA 91 Detalle arquitectónico estructura de pérgola.....	112
FIGURA 92 Detalle arquitectónico anclaje de estructura metálica.....	113
FIGURA 93 Estrategia de diseño ideado para la interacción social render.....	114
FIGURA 94 Implementación de urbanismo táctico .....	114
FIGURA 96 Zona de carga y descarga .....	115
FIGURA 95 Equipamiento comercial render .....	115

## **INDICE DE ANEXOS**

ANEXO 1 Ficha modelo de buenas prácticas de logística urbana sostenible .....	124
ANEXO 2 Cuestionario dirigido a los vendedores informales de Quevedo .....	125
ANEXO 3 Normativas aplicadas en el proyecto .....	127
ANEXO 5 Certificado de intersección ambiental .....	132
ANEXO 4 Planos.....	133

## INTRODUCCIÓN

La ciudad de Quevedo es un cantón importante en la conexión comercial del Ecuador, debido a su alta producción agrícola y extensas áreas dedicadas al cultivo de banano, fruta principal de exportación y fuente económica del país. Gracias a su ubicación geográfica estratégica, clima favorable y suelo fértil, Quevedo ha desempeñado un papel fundamental en el suministro y articulación de los flujos comerciales a nivel nacional.

En el primer capítulo del estudio se delimitará el problema que se enfoca en el aumento del comercio informal en el casco urbano de la localidad en los últimos años, en gran parte debido a la pandemia del 2019. Esta situación ha llevado a la invasión de las avenidas principales y al deterioro de las infraestructuras existentes, lo que ha ocasionado daño a la imagen urbana e inseguridad tanto para los peatones como para los vendedores informales. En este mismo capítulo se establecerá la hipótesis, el objetivo general de la investigación y los objetivos específicos que respaldarán la consecución del objetivo principal durante todo el proceso investigativo

En el capítulo dos se realizará el análisis de los antecedentes referentes de la logística urbana, el comercio informal, referencias análogas de plazas comerciales y el marco legal, mediante la recopilación de información a través de diversas fuentes confiables que proporcionarán pautas, estrategias y técnicas enfocadas en la mejora del proyecto.

En el tercer capítulo del estudio se utilizará un enfoque de investigación cuantitativo con alcance descriptivo para recolectar y analizar datos precisos y confiables sobre el estado actual del comercio en la ciudad. Se emplearán diversas técnicas y herramientas para lograr esto, y se explicará cómo estos datos son primordiales en la toma de decisiones en el proceso de diseño de la propuesta

En el capítulo cuatro se presentará la observación e interpretación de los datos obtenidos en las fichas investigativas y las encuestas, que darán paso al proceso de la propuesta de diseño de una plaza comercial. Se tendrán en cuenta criterios logísticos, urbanísticos, formales, funcionales. El objetivo principal de esta propuesta es brindar espacios cómodos, sostenibles, que cumplan con todas las normativas y reglas establecidas. Se espera que el diseño final de la plaza no solo satisfaga, sino también supere las expectativas, necesidades de los posibles clientes y comunidades locales.

# CAPITULO 1

## DISEÑO DE LA INVESTIGACION

### 1.1 Tema:

Diseño de una plaza comercial para la reubicación de vendedores informales en el sector San José de la Parroquia Guayacán en Quevedo

### 1.2 Planteamiento del problema

El Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) ha reportado un aumento en la tasa de desempleo en Ecuador en los últimos años, pasando del 3.8% en 2019 al 6.2% en 2020 debido al impacto de la pandemia. La falta de oferta laboral ha afectado al 83% de los trabajadores, según la Cámara de Comercio de Quito (CCQ). Aunque la tasa de desempleo ha disminuido a un 4.9% hasta septiembre de 2021, la pandemia ha llevado a que la mayoría de las personas se dediquen al comercio informal en la actualidad. La revitalización económica del país ha sido un proceso en curso, pero la crisis sanitaria ha afectado significativamente la oferta laboral y la calidad del empleo.

El desempleo en Quevedo tiene un aumento significativo en los últimos años, lo que ha creado consecuencias en el sector económico de la ciudad. Además de la falta de oferta laboral, este fenómeno también ha afectado a las edificaciones destinadas a actividades comerciales, lo que ha dado lugar al aumento de vendedores informales. Esta situación ha generado un importante desorden urbano y congestión social que afecta negativamente a la ciudadanía Quevedeña.

Actualmente la aglomeración comercial se da en las calles principales; Av. 7 de octubre, calle Bolívar y June Guzmán. Es por ello que el gobierno de turno se ha visto en la necesidad de trasladarlos a diferentes áreas municipales, las cuales están destinadas a cumplir funciones recreativas y deportivas, causando el uso inadecuado de las mismas. como muestra de lo acotado anteriormente, existe un área deportiva ubicada en la calle Marco Quintana y 7ma, donde se encuentra asentados los comerciantes.

Otra causa notable que se ha visto es la falta de infraestructuras adecuadas para el desarrollo de actividades económicas, lo que ha generado un desbordamiento comercial y como consecuencia, inseguridad tanto como para los peatones como para

el vendedor informal. El incremento mercante informal se logra amortizar por medio de un sitio físico que les permita establecerse de forma estable, ordenada y de esta manera aminorar los problemas antedicho.

### **1.3 Formulación del problema:**

¿Cómo puede el diseño de una plaza comercial contribuir al mejoramiento de la imagen urbana y a la reubicación de los vendedores informales en un área determinada?

### **1.4 Objetivos**

#### **1.4.1 Objetivo General**

Diseñar una plaza comercial mediante principios de logística urbana para la reubicación de vendedores informales en el sector San José.

#### **1.4.2 Objetivos Específicos**

- Evaluar las variables territoriales del comercio informal en el centro de Quevedo mediante mediciones de reconocimientos funcionales dentro del sector.
- Identificar los vectores de activación comercial para crear estrategias de infraestructuras nodales de servicio a la logística urbana
- Diseñar un proyecto con espacios adecuados y adaptables a las necesidades de la población.

### **1.5 Hipótesis**

El diseño de una plaza comercial municipal en Quevedo para la reubicación de comerciantes informales, aportará mejoras en la logística y la infraestructura urbana del sector San José.

## 1.5 Línea de Investigación Institucional/ Facultad

TABLA: 1 Línea de investigación ULVR

DOMINIO	LÍNEA INSTITUCIONAL	LÍNEA DE FACULTAD
Urbanismo y ordenamiento territorial aplicando tecnología de la construcción eco amigable, industria y desarrollo de energías renovables.	Territorio, medio ambiente y materiales innovadores para la construcción	Territorios

**Fuente:** (Universidad Laica Vicente Rocafuerte,2020)

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

## CAPITULO II

### MARCO REFERENCIAL

En esta sección, se llevará a cabo un estudio exhaustivo de los antecedentes de la ciudad, los precedentes de la logística urbana y el comercio informal. La información necesaria para este estudio se obtendrá a partir de varias fuentes confiables, como tesis, artículos científicos, libros y referencias nacionales e internacionales. Estas fuentes proporcionarán una guía completa y concreta para el proceso de la propuesta, aportando ideas, estrategias y técnicas que se enfocarán en la repotenciación del proyecto.

FIGURA 1 Mapa de Quevedo



**Fuente:** Google earth

**Elaborado por:** Silva, J (2023)



## **2.1 Antecedentes**

La ciudad de Quevedo es un sector clave en la conexión comercial del Ecuador, debido a su alta producción agrícola y amplias áreas destinadas al cultivo de banano, fruta principal de exportación y fuente económica del país. Quevedo desde el siglo XX, ha desempeñado un papel fundamental en el suministro y articulación de los flujos comerciales en la economía nacional.

Gracias a su suelo fértil, clima tropical la ciudad forma parte importante para la logística y distribución de productos agrícolas. Además, cuenta con una variedad de empresas y mercados que contribuyen al crecimiento económico de la población.

aproximadamente el 60 % de la población reside en áreas urbanas, mientras que el 40 % restante vive en grandes fincas y haciendas que abarcan más de 100 hectáreas. Estas áreas rurales se dedican principalmente al cultivo de cultivos como banano, palma africana, maíz y otros productos. Como resultado, esta región es considerada el principal eje económico y comercial de la provincia de Los Ríos. En los últimos años, la ciudad ha sido testigo de un crecimiento en las actividades orientadas a los servicios, el transporte, la gestión y el comercio, que han creado oportunidades de empleo dentro del área urbana.

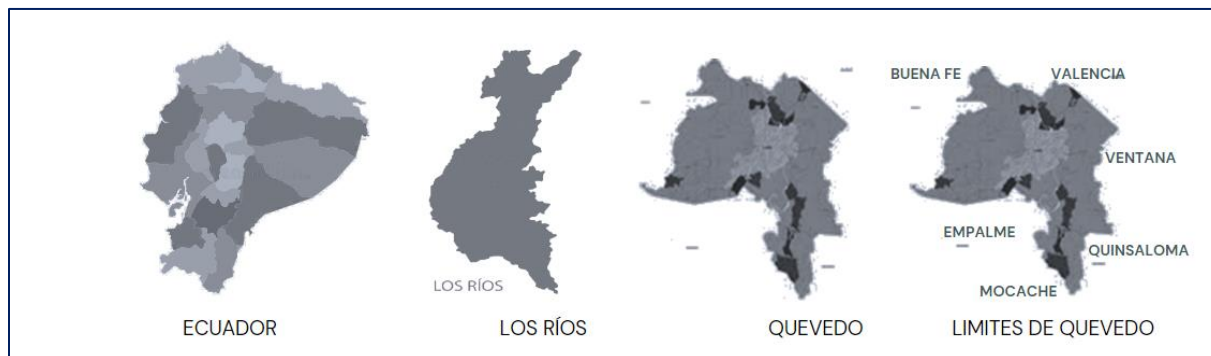
### **2.1.1 Ubicación**

Quevedo está ubicado en el corazón litoral ecuatoriano, forma parte de la provincia de los Ríos y limita con los siguientes cantones:

#### **Limites:**

- Norte: Cantón Valencia y Buena Fe
- Sur: Cantón Mocache
- Este: Cantón Quintaleña y Ventanas
- Oeste: cantón el Empalme perteneciente a la provincia del Guayas

FIGURA 2 Ubicación de lo macro a lo micro



Elaborado por: Silva, J (2023)

### **2.1.1 Aspectos demográficos**

El alcance de la información demográfica se basa en su funcionalidad para la determinación y toma de resoluciones en el ámbito público, a partir de su interpretación se puede comprender el comportamiento económico y social de una población.

#### **2.1.1.1 Extensión y número de habitantes**

- **Extensión**

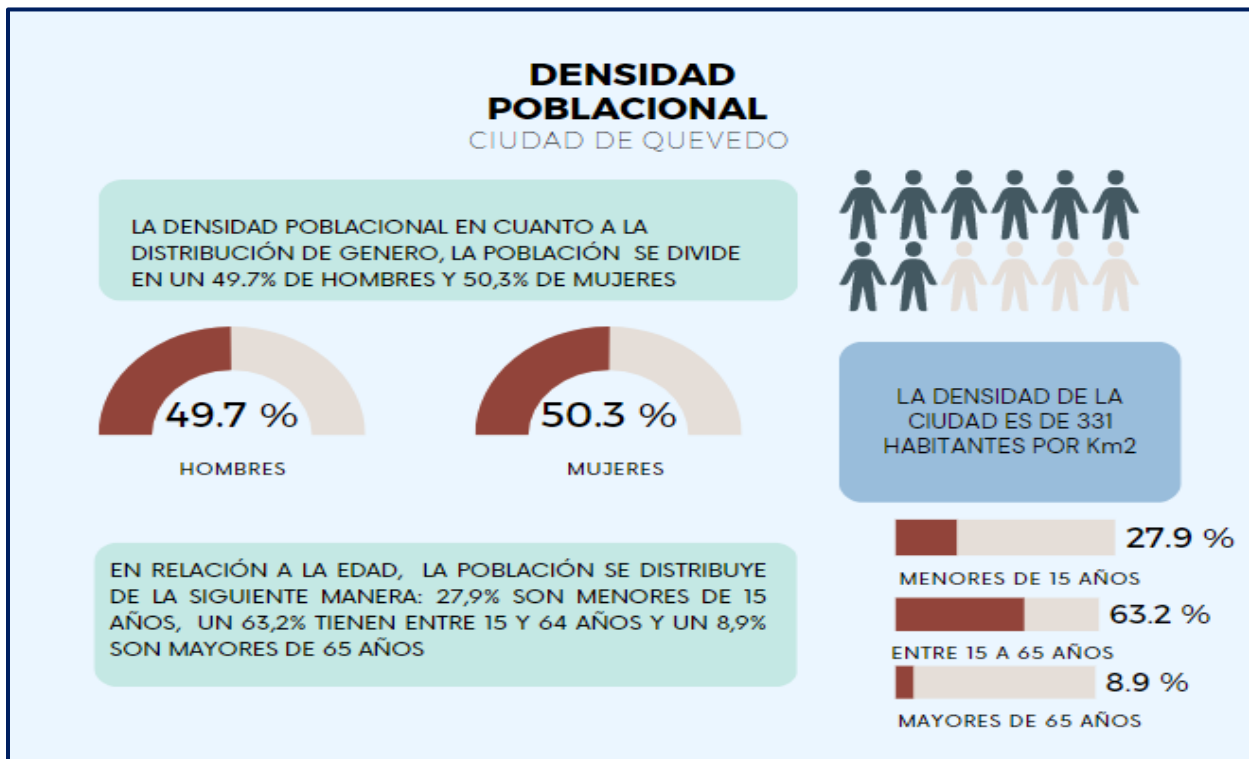
La ciudad de Quevedo es el cantón más grande y con mayor población de la provincia de los Ríos con una extensión geográfica de 303km<sup>2</sup> según el último censo del INEC en 2010, Quevedo está conformado por nueve parroquias urbanas y dos rurales, San Carlos y la Esperanza

- **densidad poblacional**

La densidad de la ciudad es de 331 habitantes por km<sup>2</sup> y su tasa de incremento demográfico anual es de 1.6%. la localidad urbana representa el 78,4% del total, mientras que la población rural representa el 21% según el (INEC, 2019) Actividad económica

según datos de (INEC, CENSO 2010, 2010) la población generadora de actividad económica se encuentra en las zonas urbanas con un 50.55% dejando a la zona rural con una población activa del 46.77%. los habitantes que residen dentro de la urbe se dedican al comercio mientras que la población que se ubican en las zonas rurales se dedica en su gran mayoría a la agricultura.

FIGURA 3 Densidad poblacional de Quevedo



Elaborado por: Silva, J (2023)

### **2.1.1.2 Condiciones de empleo en el sector formal e informal**

Según el INEC y en conformidad con las directrices internacionales, las actividades comerciales en el sector informan economía sumergida se determinan como un grupo de personas que laboran en unidades productivas menores de 100 trabajadores que no cuentan con registro único de contribuyente (RUC) (INEC 2015)

mientras que, las actividades formales se conocen como las personas que trabajan en establecimientos y que cuentan con RUC.

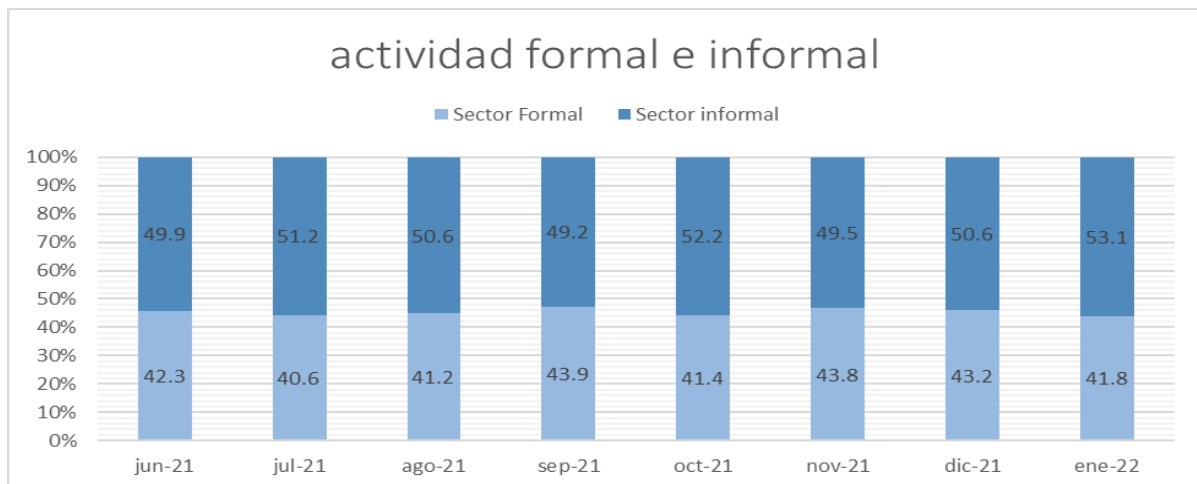
En el grafico 1 se muestra los porcentajes a nivel nacional de empleo realizado de forma formal como informal, analizado cada mes comenzando desde el mes de junio del 2021 hasta enero del 2022.

TABLA: 2 Población económicamente activa

POBLACIÓN ECONOMICAMENTE ACTIVA				
DESCRIPCIÓN	ZONA URBANA	%	ZONA RURAL	%
ACTIVA	60.189	50.55%	8.178	46.77%
OCUPADO	5.586	8.05%	7.854	4.546%
DESOCUPADOS	4.603	7.65%	324	3.96

Elaborado por: Silva, J (2023)

FIGURA 4 Actividad formal e informal en la ciudad de Quevedo



Fuente: INEC (2019)

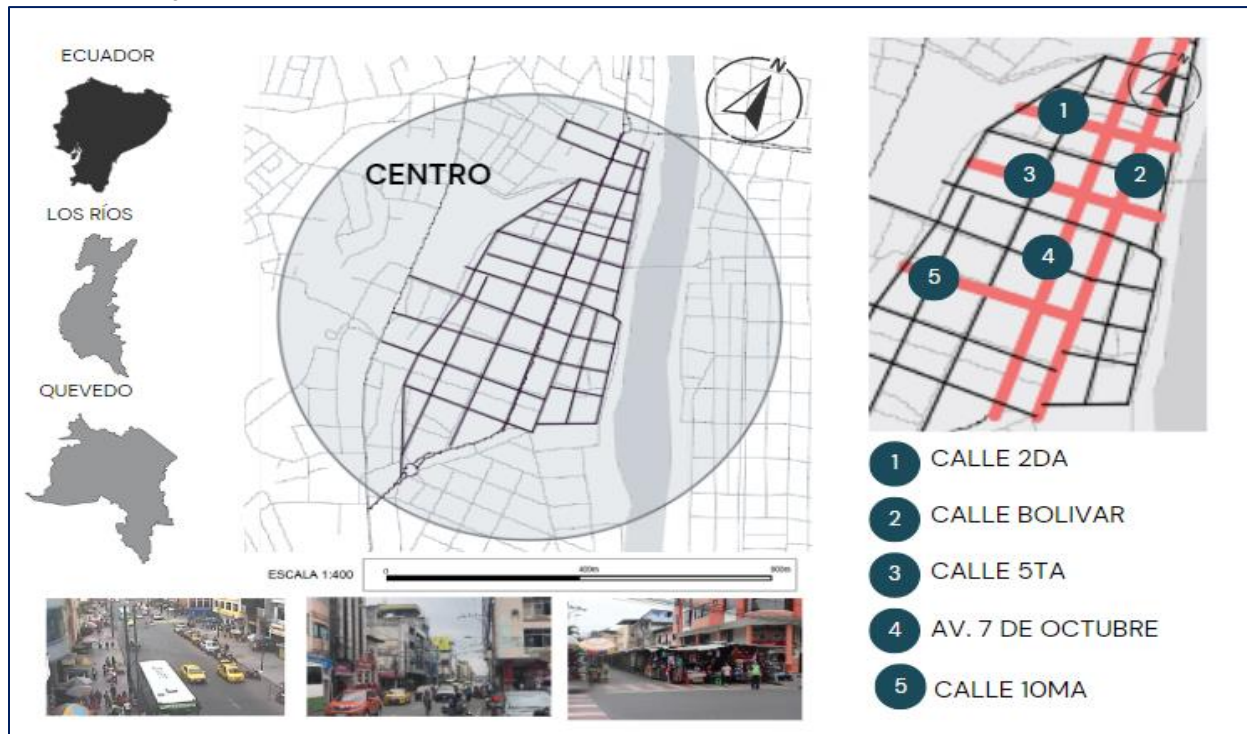
Elaborado por: Silva, J (2023)

### 2.1.1.3 Comercio

La zona urbana del cantón Quevedo es el núcleo donde se ejerce la mayor cantidad de actividades comerciales, se encuentra ubicada en la parroquia matriz, en las avenidas principales 7 de octubre y bolívar, entre segunda y decima cuarta. Este sector es conocido por ser un importante polo comercial de la región, donde se destacan diversas actividades económicas tales como:

- Venta de productos de primera necesidad
- Oferta de servicios bancarios
- Venta de prendas de vestir y productos textiles.
- Presencia de mercados de abastos y locales comerciales

FIGURA 5 Polígono de afluencia comercial



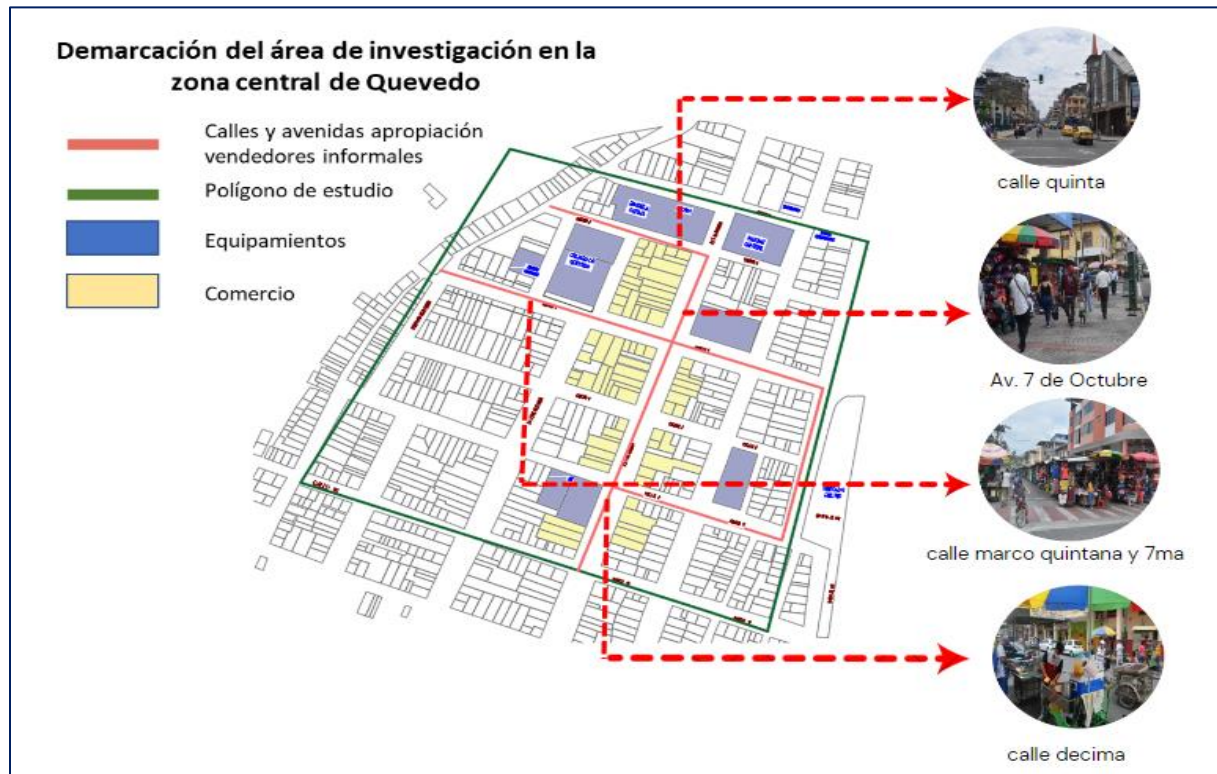
Elaborado por: Silva, J (2023)

### 2.1.1.4 Actividad económica informal

La mayor parte del comercio informal se centra en el casco de la ciudad especialmente en sus av. Principales y sus alrededores. Estas zonas son conocidas por tener una gran cantidad de vendedores informales que ofrecen diversos productos,

desde alimentos hasta artículos electrodoméstico y ropa. Sin embargo, es un fenómeno común en toda la localidad y no se limita a estas zonas específicamente.

FIGURA 6 Calles de alta actividad comercial



Elaborado por: Silva, J (2023)

## 2.1.2 Aspectos biofísicos

### 2.1.2.1 Relieve y geología

El cantón Quevedo se encuentra localizada en el corazón del Litoral, su ubicación territorial y vial ha favorecido al país permitiendo el fuerte tráfico terrestre y comercial, posee un clima favorable para el cultivo. Se encuentra situado en los bordes del río Quevedo en la zona conocida como "Las lomas". se ubica al 1° 20' 30" de Latitud Sur y los 79° 28' 30" de Longitud oeste, dentro de un área subtropical.

### 2.1.2.2 Amenazas y riesgos naturales

(FLORES & VLASSOVA, 2022) indican que la ciudad en los últimos años ha enfrentado amenazas antrópicas y naturales que se han ido incrementando por el cambio ecosistémico urbano, dentro de la urbe las afectaciones más frecuentes serian

inundaciones con mayor consideración por lo que el río Quevedo atraviesa la ciudad y deslizamiento de tierra en las zonas altas.

### 2.1.2.3 Vegetación

En el polígono de estudio se puede encontrar algunas especies arbóreas como: el cedro (cedrela odorata), el laurel (cordia alliodora) y el guayacán (tabebuia chrysantha). Estas especies son importantes para el ecosistema local, ya que proporcionan refugio y alimento para muchas otras especies animales.

TABLA: 3 Principales especies de árboles en el Cantón Quevedo

PRINCIPALES ESPECIES DE ARBOLES EN EL SECTOR		
CEDRO	CECRELA ODORATA (FAM. MELIÁCEAS)	
LAUREL	CORDIAALLIODORA (FAM. BORAGINACEAE)	
BALSA	OCRHOMA PYRAMIDALE ( FAM. MALVACEAE)	
NARANJO DE MONTE	CITRUS AURANTIUM (FAM. RUTÁCEA)	
GUAYACÁN	ABEBUIA CHRYSANTHA (FAMILIA BIGNONIACEAE)	
CAUCHO	HEVEA BRASILIENSIS ( FAM. EUPHORBIACEAE)	

**Fuente:** Departamento forestal GAD Quevedo (2019).

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

### 2.1.2.2 Flora y Fauna

La transformación y la reducción de los ecosistemas naturales se debe a la ocupación del suelo a las actividades humanas teniendo como consecuencia la disminución de muchas especies de flora y fauna dentro de la urbe Quevedeña. Es importante tener conocimiento de las especies que todavía existen y de esa manera al momento de proponer una edificación tomar las medidas necesarias para evitar la desaparición que todavía se pueden encontrar en espacio urbano de la ciudad. En cuanto a la fauna se pueden encontrar:

TABLA: 4 Fauna existente en el cantón Quevedo

MAMÍFEROS		
ARDILLA	Sciurus granatensis	
ZORRO	Didelphis marsupialis	
ARMADILLO	Dasybus novemcinctus (fam. Bradypodidae)	
PERICO LIGERO	Bradypus infuscatus (fam. Bradypodidae)	
IGUANA	familia iguaninae	

**Fuente:** Departamento forestal GAD Quevedo (2019).

**Elaborado por:** Silva, J (2023)



En cuanto a la presencia de aves en áreas verdes y parque de la zona urbana de Quevedo se puede encontrar una gran diversidad tales como: pájaros carpinteros, colibrí entre otros. La presencia de espacios de arbolado contribuye a la conservación biodiversidad en la localidad y brinda la oportunidad de los habitantes el disfrutar de la presencia de estas especies.

TABLA: 5 Aves existente en el cantón Quevedo

AVES		
PAJARO CARPINTERO	Los pícidos (Picidae)	
COLIBRÍ	Coeligena sp. (fam. Trochilidae)	
PERICO	Brotogeris pyrropterus (fam. Psittacidae)	
PALOMA	Zenaida auriculata (fam. Columbidae)	
PATO SILVESTRE	(Fam. Anatidae)	

**Fuente:** Departamento forestal GAD Quevedo (2019).

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

## **2.2 Marco teórico**

En el Caribe y los países latinos durante los últimos años han implementado una serie de definiciones en sus políticas comerciales con el objetivo de reducir el deterioro económico y la sustitución del comercio informal en las calles principales de las zonas urbanas. Este sector informal representa alrededor del 45% de la población económicamente activa, teniendo una marca negativa en la economía formal, así como en la calidad de vida de los habitantes. La presencia de mercaderes informales ha transformado los espacios públicos en zonas de mercados populares de gran extensión, estos aspectos se han convertido en un tema importante a tratar conforme a la Oficina Internacional del Trabajo (OIT,2022).

(CAF, 2019) argumenta que la logística urbana es crucial en los reajustes de las políticas comerciales, ya que su competitividad y eficacia se convierten en factores importantes para el desarrollo económico de un sector. Esto hace que el lugar sea más competente, vibrante y atractivo tanto para los turistas como para los habitantes del sitio. Una ciudad altamente competitiva requiere que las mercancías que ingresan a la ciudad sean entregadas de manera eficiente a sus comercios, empresas y habitantes. Para lograr esto, se han desarrollado diversas líneas estratégicas en la “guía de buenas prácticas en la logística urbana sostenible y segura LOGU”. Estas líneas estratégicas abarcan una variedad de vectores de actuación que intervienen para mejorar el comercio urbano, lo que se traduce en aspectos positivos para la eficiencia y la producción económica de la población.

TABLA: 6 Vectores de actuación logística urbana

VECTORES DE ACTUACIÓN POR LÍNEAS ESTRATEGICAS		
HABILITADORES TEMÁTICOS	LÍNEAS DE ESTRATEGICAS DE ACTIVACIÓN	LINEAS ESTRATEGICAS
INSTITUCIONALIDAD	1.1 ESTRUCTURACIÓN INSTITUCIONAL DE LOGÍSTICA URBANA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estructuras participativas de gobernanzas, a las tres escalas: metropolitana, urbana y de proximidad</li> <li>Unidades especializadas en gestión en alcaldía</li> <li>Redes nacionales/ internacionales de intercambio entre ciudades en relación a LU</li> </ul>
2. PLANIFICACIÓN Y MONITOREO	2.1.PLANIFICACION LOGISTICA METROPOLITANA Y URBANA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Instrumentos de planificación ( plan hoja de ruta) que tratan específicamente de cargas</li> <li>Plan de movilidad urbana: incorpora tratamiento de carga con el nivel de detalle equiparable a la movilidad de personas.</li> <li>Instrumentos de planificación logísticas a escala supramunicipal o metropolitana</li> </ul>
	2.2. MONITOREO DE LA LOGISTICA URBANA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Indicadores de logística urbana integrados en observación a la movilidad</li> <li>Análisis o estudio sobre carga urbana y de seguridad: asociada a la carga, realizada de manera periódica o sistemática</li> </ul>
3. NORMATIVA Y FISCALIZACIÓN	3.1 REGLAMENTACIONES	<ul style="list-style-type: none"> <li>reglamentaciones sobre logística urbana en clave de la movilidad y seguridad.</li> <li>Reglamentaciones en clave ambiental: reglamentaciones para la implementación de vehículos menos contaminantes.</li> <li>Reglamentaciones transversales que integran la movilidad de cargas en planeación territorial.</li> <li>Reglamentaciones en clave a la productividad: normativas que reconoce tipologías específicas de cadenas logísticas urbanas para evitar efectos no proporcionales.</li> </ul>
	3.2 FISCALIZACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo de mecanismos de fiscalización avanzados, inteligentes que permitan mayor eficiencia y efectividad en la recolección de datos</li> <li>Fiscalización efectiva de los vehículos en clave ambiental: niveles de emisiones</li> </ul>

**Fuente:** (CAF, 2019)

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

TABLA: 7 Vectores de actuación de logística urbana

VECTORES DE ACTUACIÓN POR LÍNEAS ESTRATEGICAS		
HABILITADORES TEMÁTICOS	LÍNEAS DE ESTRATEGICAS DE ACTIVACIÓN	LINEAS ESTRATEGICAS
4. INFRAESTRUCTURAS LOGÍSTICAS	4.1 INFRAESTRUCTURAS LINEALES DE SERVICIO A LA LOGÍSTICA URBANA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vario estructurante para la carga urbana metropolitana</li> <li>• adaptaciones a la movilidad urbana: zonas de carga y descarga en la vía pública.</li> <li>• Accesos a grandes nodos de carga: nodos intermodales y a grandes áreas industriales o de concentración logística.</li> </ul>
	4.1 INFRAESTRUCTURAS LINEALES DE SERVICIO A LA LOGÍSTICA URBANA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plataformas logística</li> <li>• Estacionamientos para camiones de gran porte</li> <li>• Plataforma e infraestructuras especializadas en la logística urbana</li> <li>• Infraestructuras al apoyo de vehículos pocos contaminantes</li> <li>• Mercados centrales de abastos: reordenamiento de mercados existentes. implementación de nuevos mercados o plazas de comercialización.</li> </ul>
5. POLÍTICAS COLAVORATIVAS E INNOVACIÓN	5.1 COMUNICACIÓN DE LAS BUENAS PRÁCTICAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Información, comunicación de los sectores implicados.</li> <li>• promoción y reconocimiento de las buenas prácticas</li> <li>• Medidas para promover la colaboración de operadores.</li> </ul>
	5.2 PROMOCIÓN DE LA INNOVACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medidas para promover servicios innovadores de ultima milla: vehículos menos contaminantes, la concentración de entregas, distribución nocturna o fuera de hora pico.</li> <li>• apoyo a empresas que ofrezcan soluciones innovadoras en logística urbana.</li> </ul>

**Fuente:** (CAF, 2019)

**Elaborado:** Silva, J (2023)

### ***2.2.1 Estructuración institucional de logística urbana***

La estructuración institucional se analiza desde tres niveles de participación: metropolitano, ciudad y proximidad, los cuales son gestionadas por las autoridades competentes. Según la escala de participación (CAF, 2019) muestra que cada uno de estas características constituye un conjunto de herramientas y medidas creadas para regularizar, ajustar y disminuir los impactos logísticos, garantizando así los niveles de potencialidad y productividad en los sectores de intervención.

FIGURA 7 Escala de participación de las gobernanzas en la estructuración de la logística urbana



**Fuente:** (CAF, 2019)

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

La autora de la tesis “Gobernanza urbana y nueva estructuración”, (Burgdorf, 2019) destaca la importancia de la contribución gubernamental para mejorar la segregación espacial, abordar los desafíos vinculado a la movilidad y conectividad comercial en la ciudad. Para lograr un crecimiento urbano integral, es necesario implementar estrategias adecuadas que aborden los problemas de estructuración activa del gobierno.

FIGURA 8 Importancia de la participación pública en aspectos logísticos



Fuente: (Burgdorf, 2019)

Elaborado por: Silva, J (2023)

### 2.2.2 intervención pública

La logística urbana tiene un índice significativo dentro de los aspectos económicos y el ordenamiento comercial en las ciudades, las cuales requieren la presencia de políticas públicas que optimicen su desempeño. Para (Calatayud & Montes, 2021) la colaboración del gobierno (estatal o local) es crucial, su colaboración ayuda a la planificación de medidas que mejoran la logística en el sector. Estas medidas incluyen aspectos como la planificación, rehabilitación y construcción de infraestructuras, uso de suelo, el transporte, implementación de mercados laborables y seguridad ciudadana.

TABLA: 8 Herramientas utilizadas por las instituciones públicas en gestión de la logística

HERRAMIENTAS PARA LA GESTIÓN DE LA LOGÍSTICA	
TIPOLOGÍA DE HERRAMIENTEAS	HERRAMIENTAS
NORMATIVAS Y REGULARIZACIONES TÉCNICAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zonificación</li> <li>• Zona de bajas emisiones</li> <li>• Zonas de tráfico restringidos</li> <li>• Entrega de mercancías fuera del horario establecido</li> </ul>
REGULARIZACIONES ECONOMICAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarifa por congestión vehicular</li> <li>• Tarifa por parqueos</li> </ul>
INFRAESTRUCTURAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plataformas logísticas urbana, habilitación de los espacios públicos, centros urbanos de comercialización.</li> <li>• Bahías de carga y descarga</li> </ul>

**Fuente:** (Calatayud & Montes, 2021)

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

Para (BELTRÁN, MAFLA, & MORA, 2021) la participación pública es un aspecto primordial y necesaria para la respectiva regularización, De esta manera se puede obtener una viabilidad adecuada para la interacción de los agentes participantes en el movimiento mercantil. Dentro de la información establecen algunos parámetros referentes sobre la administración pública de cómo están estructuradas las políticas de uso del espacio, infraestructuras y regularizaciones.

FIGURA 9 Estructuración institucional



**Fuente:** (Beltrán, Mafla, & Mora, 2021)

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

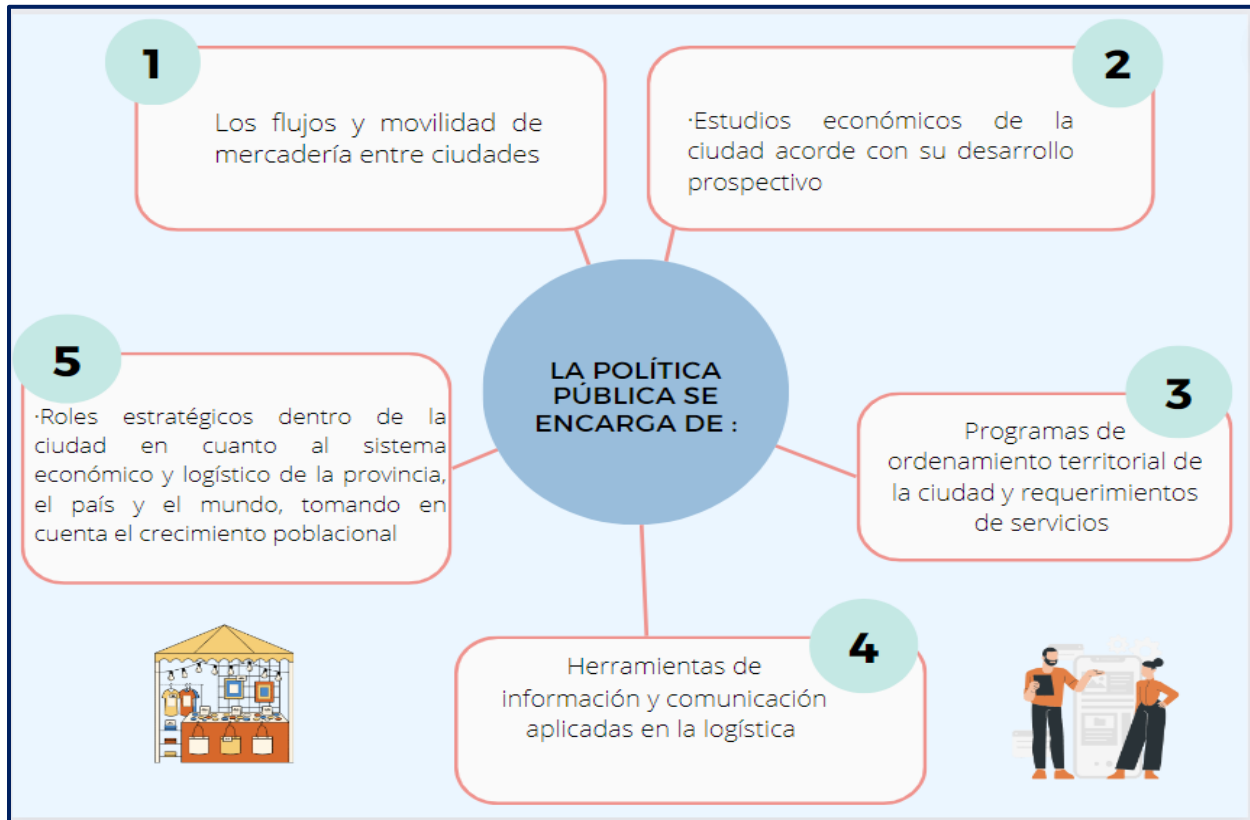
Desde otro punto de enfoque las políticas públicas para (ROJAS, CASTELLOS, & ADARME, 2018) son una sucesión de decisiones, acuerdos y herramientas que se apoyan en una serie de programas urbanos orientados al desarrollo económico. Estos factores, condiciones y técnicas se aplican para mejorar los siguientes aspectos mostrados en el gráfico.

Por otro lado, (Villa Martinez, 2021) menciona que las zonas urbanas están experimentando grandes cambios en los ámbitos social, medioambiental y especialmente económico. Uno de los más grandes desafíos para la zona logística es el reparto urbano de mercancías, lo que tiene un gran impacto en la transformación de la ciudad. En su artículo se presentan soluciones sostenibles para mejorar la distribución de mercancía, las soluciones propuestas tienen dos variables una relacionada a las autoridades públicas que son el departamento competente para manejar los derivados



de la logística dentro de la urbe y por otra parte cuales son los autores encargados en verificar que la distribución mercantil se realice bajo las normas estandarizadas.

FIGURA 10 Aspectos que se encargan las organizaciones públicas



Fuente: (Calatayud & Montes, 2021)

Elaborado por: Silva, J (2023)

### 2.2.3 Planificación y monitoreo

Para (RAGÁS, 2018) la logística urbana está formada por los flujos de mercancías que se mueven dentro de la ciudad. Sin embargo, en lugar de considerarse como una sola entidad, es importante reconocer que estas actividades conforman cadenas logísticas que se desarrollan en todo el tejido urbano. Cada una de estas cadenas está compuesta por actores diferentes e importantes que se encargan del movimiento de productos. Estas cadenas son reconocidas como distribución urbana de mercancía DUM que atienden las necesidades principalmente del movimiento de mercancía en vehículos pequeños, de cómo estos productos llegan a los comercios y establecimientos para ser entregados al consumidor (turistas o habitantes del sector). en la tabla 3 explica cuáles

son las actuaciones y prioridades de cada departamento en la administración logística local.

TABLA: 9 Administración de la logística urbana

ADMINISTRACIÓN LOGÍSTICA LOCAL	
DEPARTAMENTO	AMBITO DE ACTUACIÓN Y PRIORIDADES
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regula la circulación viaria, el aparcamiento de vehículos, la carga y descarga, así como la señalización</li> <li>• Trata de aumentar la fluidez del tráfico y de reducir la congestión de los accidentes de tránsito.</li> </ul>
DEPARTAMENTO DE URBANISMO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• establece requerimientos a los nuevos establecimiento, como la capacidad de almacenamiento a las zonas internas para carga y descarga.</li> <li>• zonifica y da permiso para desarrollar zonas comerciales, industriales y logística.</li> <li>• Su prioridad son los desarrollos urbanísticos armoniosos y bien organizados que aseguren la calidad de vida</li> </ul>
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Influye en los anteriores ámbitos imponiendo requerimientos ambientales de la manera transversal.</li> <li>• su prioridad es reducir la contaminación y el ruido.</li> </ul>
DEPARTAMENTO DE EMPLEO Y FOMENTO ECONOMICO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Su prioridad es garantizar el empleo de calidad ( reducir el empleo informal y precario) especialmente de los colectivos mas desfavorecidos.</li> <li>• Considera el comercio y el transporte como sectores importantes en el término de creación de empleo para estos colectivos.</li> </ul>
POLÍCIA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Su misión es garantizar el cumplimiento de las regularizaciones de la movilización y actividades.</li> <li>• Debe ser pragmática ante conflictos y realidades, con frecuencia siguiendo las normas.</li> </ul>

**Fuente:** (Ignasi Ragás Prat, 2018)

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

### 2.2.4 Reglamentaciones

El reparto urbano de mercancías es una actividad económica que incluye tanto a empresas públicas como privadas y a las municipalidades. En este sentido es importante contar con un cuadro legal que promueva la regularización de esta actividad y avale su correcto funcionamiento en el espacio.

Para ello, las normativas aplicadas suelen ser de ámbito distrital y municipal, y es necesario que las municipalidades ajusten sus regulaciones a las realidades actuales del movimiento mercantil, creando modelos de distribución eficientes y sostenibles. De acuerdo a (CDS, 2023), la implementación de estas medidas contribuirá a mejorar la actividad económica, a reducir la congestión vehicular y los niveles de contaminación ambiental, permitiendo el uso eficiente de los espacios públicos mediante el uso de las siguientes estrategias establecidas en el gráfico.

FIGURA 11 Reglamentaciones aplicadas en la logística urbana



Fuente: (CDS, 2023)

Elaborado por: Silva, J (2023)

### **2.2.5 Infraestructuras logísticas**

El aumento acelerado de la población urbana ha ocasionado el crecimiento de requerimientos en adquirir bienes y servicios; así mismo de las maniobras de distribución para amortizar las exigencias de los consumidores activos. (MARAVÍ, MATUK, & CHONG, 2019) mencionan que hay situaciones desafiantes para el reparto de mercaderías en las ciudades donde se necesita el incremento de las infraestructuras logísticas encargadas en:

- Adecuación de sitios para carga y descarga (mejorar los espacios existentes que son utilizados para el abastecimiento de los almacenes)
- Edificaciones destinadas para la entrega de mercancías (bodegas logísticas de entregas de mercaderías)
- Regularización de los espacios, vías públicas utilizadas para el desarrollo de las actividades comerciales (mejorar las normas, regularizar espacios baldíos, implementar vías solo para uso de vehículos de carga)
- puntos de distribución (construcción de nuevos mercados, tiendas de abastos) facilitando la entrega de la mercancía, reduciendo la congestión vehicular y peatonal que favorezcan a la sostenibilidad económica y ambiental de la ciudad.

#### **2.2.5.1 Infraestructuras nodales de servicios a la logística urbana**

El buen desempeño de la distribución de suministros está ligado a la importancia de que existan infraestructuras nodales al servicio de la logística urbana cuyo funcionamiento optimiza y permite realizar operaciones, entregas inmediatas y sin

márgenes de error. Los procesos logísticos dependen del tipo de infraestructura los cuales cumplen objetivos diferentes en la cadena de suministros.

TABLA: 10 Infraestructuras nodales al servicio de la logística urbana

INFRAESTRUCTURAS NODALES DE SERVICIO A LA LOGÍSTICA URBANA	
TIPO DE INFRAESTRUCTURAS	AMBITO DE ACTUACIÓN
PLATAFORMA LOGÍSTICA DE DISTRIBUCIÓN URBANA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bodegas donde se llega, almacena y se distribuye la mercancía a los distribuidores de menor escala.</li> </ul>
POLIGONO INDUSTRIAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bodegas donde se llega, almacena y se distribuye la mercancía a los distribuidores de menor escala.</li> </ul>
CENTRO INTEGRADO DE MERCANCÍAS (CIM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se encuentra en los alrededores de la urbe, donde realizan proceso de distribución y transporte a los proveedores.</li> </ul>
HUB LOGÍSTICO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Son nodos de transporte destinados a la distribución de mercancías</li> </ul>
ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se encuentra dentro o cerca de las áreas portuarias, unifica diferentes tipos de transportes dedicado a la entrega de mercancías; marítimo, terrestre y aéreo.</li> </ul>
MERCADOS CENTRALES DE ABASTOS	Remodelación de los mercados existentes. construcción de nuevos mercados y espacios públicos de abastos.

**Fuente:** (Dispatchtrack, 2023)

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

### **2.2.5.2 Zonas logísticas comercial**

Son zonas destinada al crecimiento de las actividades complementarias del centro logístico intermodal. Donde su condición de funcionamiento es netamente comercial y el uso de las instalaciones no será únicamente de los usuarios del núcleo logístico, sino también para el público en general (CARRO & GONZALES, 2013)

(Fajardo, 2018) autora de la tesis “Plataformas logísticas espacios con valor agregado una visión hacia la competitividad” se enfoca en que la logística de transporte de mercancías y distribución facilite el desarrollo de plazas de mercado en gran y mediana escala permitiendo la distribución adecuada y comercialización de los productos en la urbe colombiana. Una vez que se analizó la deficiencia de servicios en relación a

las funciones logísticas se desarrolló una metodología donde utilizo indicadores que permitieron determinar el potencial de localización de dichas plataformas con características estándar.

FIGURA 12 Indicadores para la implementación de plataformas logísticas



**Fuente:** (Fajardo, 2018)

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

El artículo “Modelos logísticos para la distribución urbana de mercancías” (Arango Serna, Giovanni Gómez y Serna Uran, 2017) presenta una taxonomía de modelos logísticos destinados a abordar los problemas de integración, coordinación, sostenibilidad y movilidad que se presentan en la circulación de mercancías en la ciudad. El objetivo del estudio es mejorar y optimizar los procesos en el sistema de distribución de bienes y servicios en las zonas urbanas, que se ven afectadas por el rápido crecimiento de la población y la creciente demanda de bienes y servicios. Este estudio realiza una revisión exhaustiva y actualizada de la literatura científica sobre el tema y cataloga los modelos utilizados en la distribución de mercancías en las ciudades y las técnicas utilizadas en

estos modelos. Además, se presentan las tendencias actuales y las posibles soluciones a los desafíos de la entrega de carga urbana.

FIGURA 13 Reglamentaciones de distribución de mercancías



**Fuente:** (Arango Serna, Giovanni Gomez, & Serna Uran, 2017)

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

Los autores del trabajo titulado “Propuesta de un plan de acción de comercio urbano para la reubicación y reestructuración de comerciantes informales en el estado de La Jolla de la Saz, provincia de Orelán” (Gallegos Cuenca, 2018) proponen una serie de planeamientos logísticos para orientar a las autoridades municipales la creación de estrategias para mejorar la reubicación comercial y como clasificarlas para así mejorar las directrices urbanas en el ámbito logístico. Estas herramientas ayudan a mejorar la calidad de vida de los vendedores en Sasha Business Center. La propuesta tiene como objetivo implementar un enfoque holístico que involucre a todos los actores relevantes en el proceso de reasentamiento y gestión de recursos para lograr resultados óptimos a largo plazo.

TABLA: 11 Plan de acción de reubicación comercial

<b>PLAN DE ACCIÓN COMERCIAL, URBANO PARA LA REUBICACIÓN Y REORGANIZACIÓN DE LOS COMERCIANTES INFORMALES DEL CANTÓN JOYA</b>	
<b>PROGRAMA DE INDAGACIÓN Y CONSULTA</b>	Ciudadanía - Comerciantes formales e informales
<b>PROGRAMA DE REUBICACIÓN</b>	En espacios públicos - Vendedores ambulantes
<b>PROGRAMA DE GESTIÓN PARA LA FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN</b>	Organización y seguimiento social a los grupos que serán reubicados - Incorporación de comerciantes informales al sector formal
<b>PROGRAMA DE GESTIÓN DE RECURSOS</b>	Financiación del proyecto
<b>NORMATIVAS REQUERIDAS</b>	Ordenanzas para la ocupación de los espacios públicos

**Fuente:** (Gallegos Cuenca, 2018)

**Elaborado:** Silva, J (2023)

### 2.3 Referentes

(Luz Pierina & Manuel Alexander, 2022) autores de la tesis “centro logístico intermodal en el distrito de Marcona” basaron su propuesta en tres niveles, la primera enfocada en la percepción macro donde se analiza todo el país, la relevancia de una infraestructura logística comercial idónea y como este puede colaborar a dinamizar la economía y el reordenamiento de actividades comerciales de una ciudad , en segundo nivel se enfoca en la macrorregión donde se distinguen todos los recursos que tiene este territorio y los principales proyectos que potenciarán al sector estudiado y por último se estudia el distrito de Marcona considerando la posible ubicación del proyecto



arquitectónico el cual se forma en base a cuatro factores: zona logística, comercial, de servicios y zona empresarial.

FIGURA 14 Análisis centro logístico Marcona



**Fuente:** (Luz Pierina & Manuel Alexander, 2022)

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

(Feijóo & Caballero, 2022) autores de la tesis “ Estudio y diseño de un corredor comercial para la reubicación de los comerciantes informales que articule la economía y el paisaje urbano del sector de la bahía de guayaquil” argumenta que su objetivo principal en la propuesta del proyectar de un corredor comercial es reducir la adquisición informal de los espacios públicos por los vendedores ambulantes que se encuentran en el sector, para lo cual propone un proyecto de participación urbana mediante la metodología de estudio basada en infraestructuras nodales, el diseño contará con estrategias modulares

que sean fáciles y rápido de ensamblar y permita la conexión con los nodos importantes dentro del sector.

FIGURA 15 Análisis de la tesis diseño de un corredor comercial en el sector de la bahía en Guayaquil



**Fuente:** (Feijóo & Caballero, 2022)  
**Elaborado por:** Silva, J (2023)

(Monar & Torre, 2022) autores de la tesis “Diseño de una plaza comercial para vendedores informales de la bahía, en la garzota 2, 2021” plantean el proyecto de una infraestructura en la ciudadela de la Garzota 2 destinada a la reubicación de los vendedores informales de la Bahía en donde puedan ejercer su actividad comercial de forma ordenada, segura y completando con todas las normas implementadas por las autoridades competentes. Además de adecuar las calles principales de la zona comercial de Guayaquil contribuyendo al progreso de la percepción urbana del sitio y el desarrollo económico.

FIGURA 16 Análisis del diseño de la plaza comercial para vendedores informales de la bahía



Fuente: (Monar & Torre, 2022)

Elaborado por: Silva, J (2023)

(Eduardo & Liliana, 2019) autores de la tesis "Estudio y diseño de un centro comercial municipal para el canto Nobol, provincia del Guayas". El objetivo de su estudio fue analizar los problemas e impactos existentes que crean ambigüedad comercial en la imagen de la ciudad, a partir de la identificación de las funciones, necesidades espaciales y las necesidades de los lugares de actividad comercial para lo cual se utilizaron técnicas de campo para obtener los datos precisos y de esa manera diseñar acuerdos de las necesidades obtenidas mediante el instrumento utilizado.

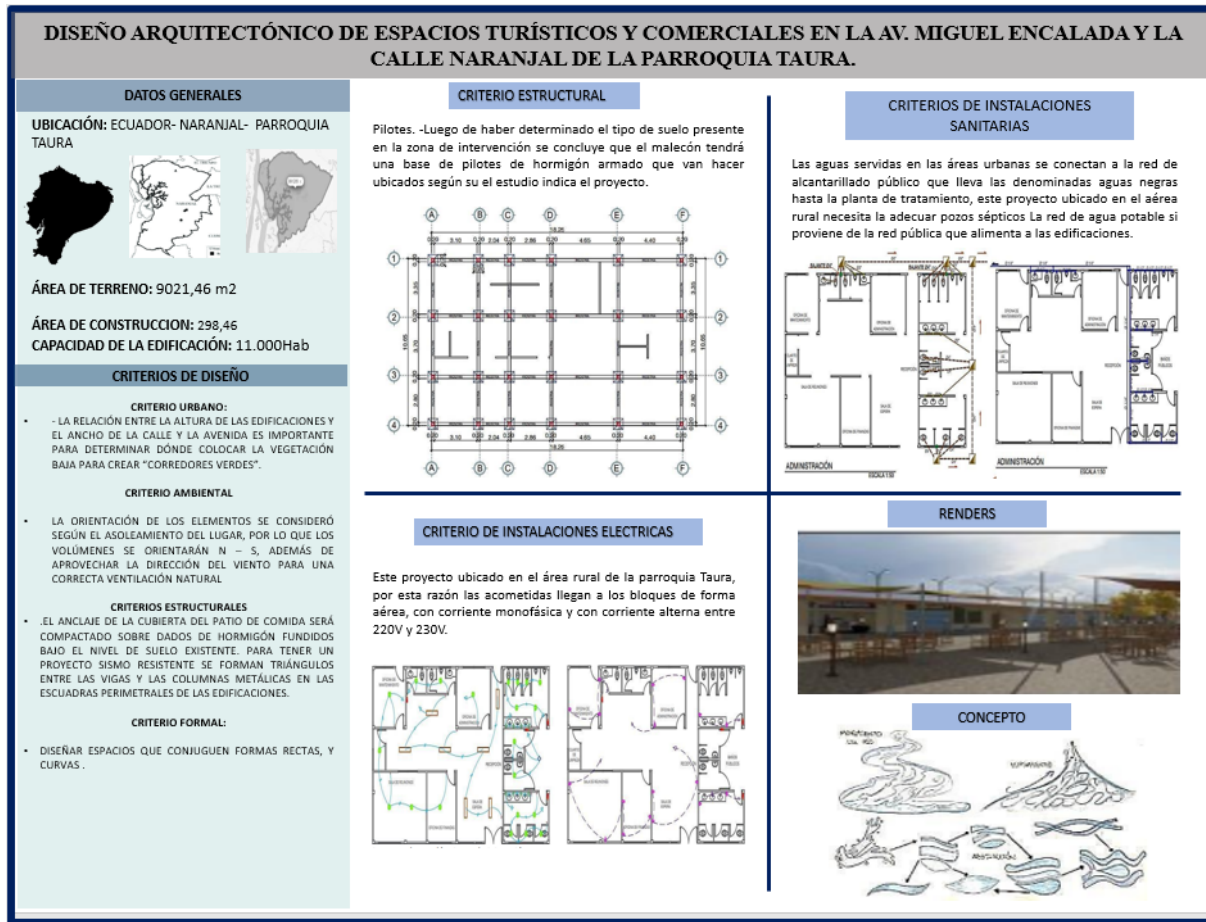
FIGURA 17 Estudio y diseño de un centro comercial municipal en el cantón Nobol



**Fuente:** (Eduardo & Liliana, 2019)  
**Elaborado por:** Silva, J (2023)

(Lara & Rivas Benites, 2022) en su tesis plantearon la priorización de la biodiversidad, la conexión de los espacios comerciales y turísticos de la parroquia Taura mediante una planificación estratégica que conecte de manera directa los dos aspectos antes mencionados y así genere actividades vigentes, seguras y necesarias para el crecimiento comercial y turístico en la parroquia beneficiando a los moradores del sector.

FIGURA 18 Diseño arquitectónico de espacios turísticos en la parroquia Taura

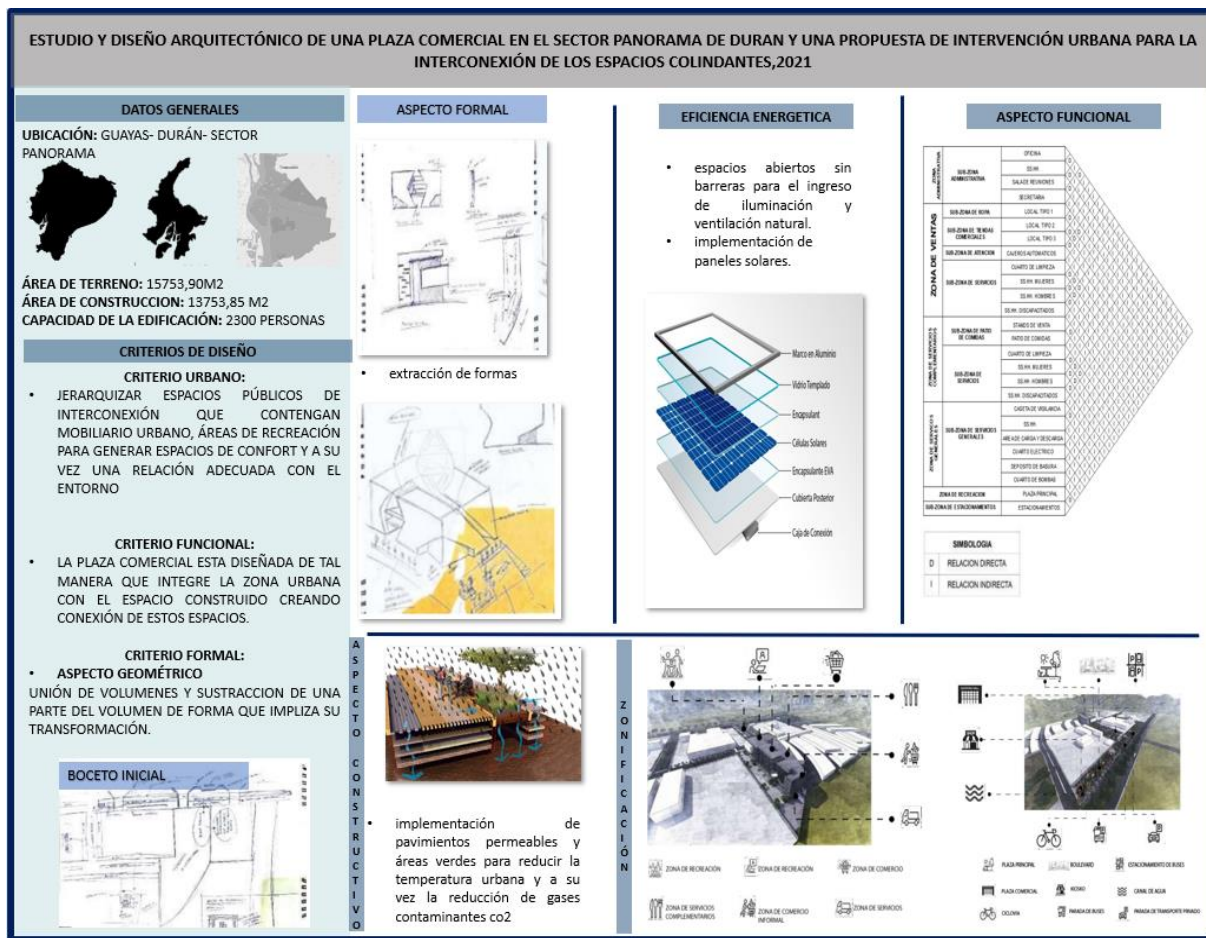


**Fuente:** (Lara & Rivas Benites, 2022)

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

(Quispi & Tixelesa, 2022) autores de la tesis “Estudio y diseño arquitectónico de una plaza comercial en el sector Panorama de Durán y una propuesta de intervención urbana para la interconexión de los espacios colindantes” buscaron mejorar el aspecto actual del mercado existente detectando los daños de la infraestructura, el deterioro de la imagen urbana y los factores que incrementaron el comercio informal en los últimos años en el sector, por medio de una propuesta de intervención urbana que mejore la conexión y la accesibilidad de la plaza comercial con su entorno, así como crear un espacio atractivo y funcional para los usuarios y visitantes de la zona.

FIGURA 19 Análisis del diseño arquitectónica de una plaza comercial en el sector Panorama



Fuente: (Quispi & Tixelega, 2022)  
Elaborado por: Silva, J (2023)

(Campos & Noa, 2020) autoras de la tesis “Diseño de una galería comercial y plaza pública para reforzar el crecimiento endógeno en los microempresarios del Jr. Amazonas- Cercado de Lima”. Propusieron el diseño de un nuevo equipamiento comercial para el emporio de mochilas amazonas, en el cual buscan crear espacios amplios, funcionales que estén dotados de todos los servicios y cuente con actividades de cohesión social que permitan recuperar la parte cultural del sitio, la imagen urbana,

adaptándose a las necesidades de los habitantes y al mismo tiempo fomenta el desarrollo económico del sector.

FIGURA 20 Análisis diseño de una galería comercial en el mercado de Lima

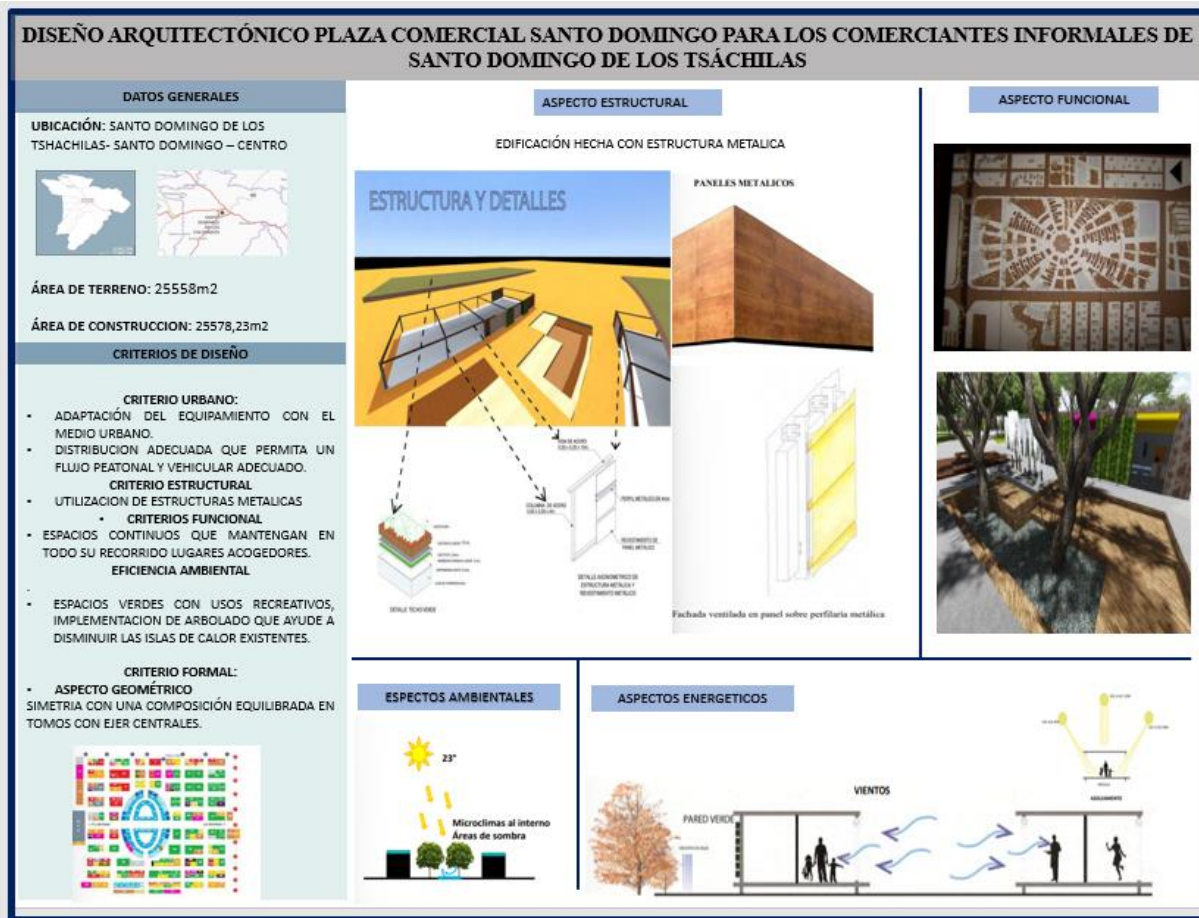


Fuente: (Campos & Noa, 2020)

Elaborado por: Silva, J (2023)

(Campoverde & Crespín, 2023) Autoras de la tesis “Reordenamiento de vendedores ambulantes en una plaza gastronómica con arquitectura zen en el cantón Naranjal” han propuesto un plan para brindar un lugar estable a los vendedores ambulantes que se encuentran en la av. Principal de la ciudad de naranjal. Para lograr eso, han diseñado una estructura basada en la arquitectura zen, permitiendo que el equipamiento este rodeado de vegetación y así crear un ambiente confortable. Los espacios establecidos serán adecuados para actividades comerciales, gastronómicos, sociales y culturales, promoviendo así la inclusión social

FIGURA 21 Análisis del diseño arquitectónico de la plaza comercial Santo Domingo



Fuente: (Campoverde & Crespín, 2023)

Elaborado por: Silva, J (2023)

(Benavides E. , 2015) propuso en su tesis “Diseño arquitectónico plaza comercial Santo Domingo para los comerciantes informales de Santo Domingo de los Tsáchilas” el diseño de una edificación que cuente con todos espacios adecuados para el reasentamiento de los vendedores informales, y al mismo tiempo crear sitios de espacios verdes que mejoren el déficit de arbolado que tiene la ciudad en la actualidad. Benavides con su propuesta no solo busca mejorar las condiciones laborales de los comerciantes, sino también aportar con ideas al mejoramiento del espacio público y el medio ambiente urbano.



FIGURA 22 Análisis reordenamiento de vendedores ambulantes



Fuente: (Benavides E. , 2015)

Elaborado por: Silva, J (2023)

(Zapata Botia, 2015) autor de la tesis “reubicación de vendedores informales asociados (Aso navarro #1) propone la implementación de una infraestructura comercial para la reubicación de comerciantes ambulantes, para ello, se programó incorporar a la población estudiada en el diseño con el fin de trabajar en una propuesta que vaya a la mano de sus necesidades y así lograr un producto arquitectónico con cualidades y fundamentos adecuado a lo requerido.

FIGURA 23 Análisis reubicación de vendedores informales Asonavarro



**Fuente:** (Zapata Botia, 2015)  
**Elaborado por:** Silva, J (2023)

El autor de la tesis “Plaza comercial en el centro fundacional de Fontibón” (Rodríguez, 2020) tuvo el objetivo de mejorar la calidad estética y espacial del centro Fontibón, mediante el diseño de una plaza comercial que aborde los problemas existentes y se ajuste a las nuevas dinámicas sociales y económicas del sector. El proyecto procura componer una integración del tránsito peatonal con los espacios públicos- privados dotando de funcionalidad al equipamiento.

FIGURA 24 Análisis plaza comercial en el centro fundacional de Fontibón



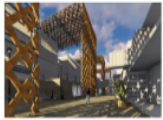




Fuente: (Rodriguez, 2020)

Elaborado por: Silva, J (2023)

### 2.3.1 Análisis de casos referenciales

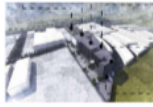





A partir del análisis, se puede identificar los criterios más importantes utilizados en el diseño de los proyectos similares al que se está investigando. Cada uno de estos casos pueden proporcionar importantes ideas para la realización del diseño que se realizará en el trabajo de investigación. Es importante destacar que el estudio de los casos no implica la copia directa para ser implementada en el trabajo, sino que se trata de una investigación exhaustiva para identificar criterios de buenas prácticas y estos nos puedan ayudar como referencias en el proyecto en cuestión.

TABLA: 12 Análisis comparativo casos referenciales

CASOS ANÁLOGOS	CRITERIOS URBANOS	CRITERIOS FUNCIONALES	CRITERIOS FORMAL	CRITERIOS AMBIENTAL	RENDERS
CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL MARCONA	•ADAPTACIÓN DEL ASPECTO DE LA EDIFICACION CON EL ENTORNO URBANO	•ESPACIOS RELACIONADOS POR CORREDORES ABIERTOS.	•EJES ORTOGONALES, MESCLA DE VOLUMENES, INTEGRADOS CON LA TOPOGRAFIA DEL TERRENO	•REUTILIZACIÓN DE CONTAINERS	
ESTUDIO Y DISEÑO DE UN CORREDOR COMERCIAL PARA LA REUBICACIÓN DE LO COMERCIANTES INFORMALES QUE ARTICULE LA ECONOMÍA Y EL PAISAJE URBANO DEL SECTOR DE LA BAHÍA DE GUAYAQUIL	PROPONER LAS CONDICIONES DE ORDENAMIENTO Y CONSTRUCCION DEL CORREDOR COMERCIAL PARA LA ODIFICACIÓN DE USOS DE SUELOS.	•GENERAR UN AMBIENTE SEGURO Y EN BUEN ESTADO PARA APROVECHAR LAS ZONAS COMUNES	COLOCACIÓN DE ELEMENTOS VISUALEMENTE ATRACTIVOS QUE GENEREN ACTIVIDAD CONCURRIDA EN LAS INTERSECCIONES.	IMPLEMENTAR VEGETACIÓN PARA GENERAR SOMBRAS Y CONFORT HIDROTÉRMICO A LO LARGO DEL RECORRIDO.	
PLAZA COMERCIAL PARA VENDEDORES INFORMALES DE LA BAHÍA, EN LA GARZOTA 2	•CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE. •IMPLEMENTACION DE ESPACIOS PARA EL USO PUBLICO	•ESPACIOS AMPLIOS Y ABIERTOS MEDIANTE LOS CUALES SE BUSCA INTEGRAR EL ENTORNO EXTERNO CON LAS DIFERENTES ACTIVIDADES QUE SE REALIZAN EN EL INTERIOR.	ESTRACCION DE FORMA DE LA EDIFICACIÓN DEL "MONUMENTO A LA HOSPITALIDAD GUAYAQUILEÑA"	ESPACIOS ABIERTOS SIN BARRERAS PARA EL APROVECHAMIENTO MAXIMO DE LOS RECURSOS NATURALES: VENTILACIÓN E ILUMINACIÓN	
ESTUDIO Y DISEÑO DE UN CENTRO COMERCIAL MUNICIPAL PARA EL CANTÓN NOBOL, PROVINCIA DEL GUAYAS	•IMPLEMENTACION DE ESPACIOS PARA EL USO PUBLICO	•DEFINIR ESPACIOS QUE LOGREN UNA CLARA RELACIÓN VISUAL Y ESPACIAL ENTRE LO INTERIOR CON EL EXTERIOR DEL CENTRO COMERCIAL.	•DISEÑAR ESPACIOS QUE CONJUGUEN FORMAS RECTAS, LINEALES, CIRCULARES IMPLATADAS EN CIRCULACIONES LINEALES MIXTAS, PARA LOGRAR RECORRIDOS QUE DESPIERTEN EL INTERES DE LAS PERSONAS	•UBICAR LOS ELEMENTOS DEL PROYECTO QUE BENEFICIEN LA VENTILACIÓN NATURAL, LA CORRECTA EXPULSION Y RENOVACIÓN DEL AIRE	
DISEÑO ARQUITECTÓNICO DE ESPACIOS TURÍSTICOS Y COMERCIALES EN LA AV. MIGUEL ENCALADA Y LA CALLE NARANJAL DE LA PARROQUIA TAURA	RELACIÓN ENTRE LAS ALTURAS DE LAS EDIFICACIONES Y EL ANCHO DE LA CALLE ES IMPORTANTE PARA DETERMINAR DONDE COLOCAR LA VEGETACIÓN		DISEÑAR ESPACIOS QUE CONJUGUEN FORMAS RECTAS Y CURVAS	LA ORIENTACIÓN DE LOS ELEMENTOS SE CONSIDERO SEGÚN EL ASOLEAMIENTO DEL LUGAR.	

Elaborado por: Silva, J (2023)

TABLA: 13 Análisis comparativo de casos referenciales 2

CASOS ANÁLOGOS	CRITERIOS URBANOS	CRITERIOS FUNCIONALES	CRITERIOS FORMAL	CRITERIOS AMBIENTAL	RENDERS
ESTUDIO Y DISEÑO ARQUITECTÓNICO DE UNA PLAZA COMERCIAL EN EL SECTOR PANORAMA DE DURAN Y UNA PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA PARA LA INTERCONEXIÓN DE LOS ESPACIOS COLINDANTES	JERARQUIZAR ESPACIOS DE INTERCONEXIÓN QUE CONTENGAN MOBILIARIO URBANO, ÁREAS DE RECREACIÓN PARA GENERAR ESPACIOS DE CONFORT.	LA PLAZA COMERCIAL ESTA DISEÑADA DE TAL MANERA QUE INTEGRE LA ZONA URBANA CON EL ESPACIO CONSTRUIDO CREANDO CONEXION CON LOS ESPACIOS	UNION DE VOLUMENES Y SUSTRACCIÓN DE UNA PARTE DE SU FORMA LA CUAL IMPLIZA SU TRANSFORMACIÓN	IMPLEMENTACION DE PAVIMENTOS PERMIABLES Y ÁREAS VERDES PARA REDUCIR LA TEMPERATURA URBANA Y A SU VEZ LA REDUCCIÓN DE GASES CONTAMINANTES	
DISEÑO DE UNA GALERIA COMERCIAL Y PLAZA PÚBLICA PARA REFORZAR EL CRECIMIENTO ENDÓGENO EN LOS MICROEMPRESARIOS DEL JR. AMAZONAS- CERCADO DE LIMA	GALERIA COMERCIAL CON ESPACIOS QUE FOMENTE LA COHESION SOCIAL.	• COMPOSICIÓN DE MANERA ORGANIZADA AL INTERIOR DE LOS PASILLOS PERPENDICULARES EN EJES CENTRALES	ADAPTACIÓN DEL DISEÑO A LA FORMA DEL TERRENO. EL DISEÑO DE LA EDIFICACIÓN SERA DEBIDO A LAS CURVAS DEL RÍO RÍMAC	IMPLEMENTACION DE VEGETACIÓN QUE SIRVA COMO BARRERA PARA EL SONIDO, ASPECTOS VISUALES ENTRE OTROS	
REORDENAMIENTO DE VENDEDORES AMBULANTES EN UNA PLAZA GASTRONÓMICA CON ARQUITECTURA ZEN EN EL CANTÓN NARANJAL	•ADAPTACIÓN DEL EQUIPAMIENTO CON EL MEDIO URBANO MEDIANTE EL ESTILO ZEN	VENTANAS AMPLIAS QUE PERMITAN LA CIRCULACIÓN DEL VIENTO CRUZADO Y EL INGRESO NATURAL DE ILUMINACIÓN.	CONCEPTO BASADO EN LA COMPOSICIÓN DE LINES RECTAS Y CIRCULOS, PARA QUE DE ESTA MANERA SE INTEGRE CON EL PAISAJISMO URBANO EXISTENTE	ABERTURAS DE ENTRADA DE AIRE EN DIRECCIÓN CON LOS VIENTOS PREDOMINANTES	
DISEÑO ARQUITECTÓNICO PLAZA COMERCIAL SANTO DOMINGO PARA LOS COMERCIANTES INFORMALES DE SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHILAS	DISTRIBUCIÓN ADECUADA QUE PERMITA UN FLUJO PEATONAL Y VEHICULAR ADECUADO	ESPACIOS CONTINUOS QUE MANTENGAN EN TODO SU RECORRIDO LUGARES ACOGEDORES	SIMETRÍA CON UNA COMPOSICIÓN EQUILIBRADA EN TOMOS CON EJES CENTRALES	ESPACIOS VERDES CON USO RECREATIVO, Y LA IMPLEMENTACIÓN DE ARBOLADO QUE AYUDE A DISMINUIR LAS ISLA DE CALOR EXISTENTE.	
REUBICACIÓN DE VENDEDORES INFORMALES ASOCIADOS (ASONAVARRO #1)	ACTIVIDADES QUE RESCATEN EL PATRIMONIO CULTURAL DEL SECTOR	GENERAR PUNTOS ESTRATÉGICOS FUNCIONALES DENTRO DE LA EDIFICACIÓN	PEATONIZACIÓN DE LA ZONA CON UNA ESTRUCTURA DE UNIÓN DE FORMAS	ESPACIOS VERDES PARA MENORAR ISLAS DE CALOR	
PLAZA COMERCIAL EN EL CENTRO FUNDACIONAL DE FOTIBÓN	DOTAR LAS VIAS A FAVOR DEL TRANSITO PEATONAL PRIVATIZAR EL TRAFICO VEHICULAR PERMITIENDO LA CONEXIÓN DE LA PLAZA	DISEÑO INCLUYENTE QUE SE CONECTE CON LAS VIAS DE ACCESOS	EL DISEÑO DE LA PLAZA SE GENERA A PARTIR DE UNA MODULACIÓN DE LINEAS REGULADORAS PROYECTADAS POR EL CONTEXTO ESTUDIADO	IMPLEMENTACION DE ARBOLADOS Y PISOS PERMIABLES	

Elaborado por: Silva, J (2023)

## 2.4 Marco legal.

TABLA: 14 Normas aplicadas en el caso de estudio

NORMAS Y REGULARIZACIONES APLICADAS AL PROYECTO	
<b>NORMAS Y REGULARIZACIONES DE DISEÑO DEL MUNICIPIO DE QUEVEDO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contar con los permisos necesarios establecidos por las autoridades locales y nacionales.</li> <li>• Cumplir con las normas ambientales de seguridad y prevención de incendio establecidas por la autoridad local.</li> <li>• Tener una adecuada planificación y distribución de las áreas de accesos y estacionamientos de los clientes y proveedores.</li> <li>• Asegurar una adecuada iluminación, ventilación y constar con baterías sanitarias dentro de los locales comerciales.</li> <li>• Cumplir con los requisitos expuesto por las autoridades pertinentes a nivel local y nacional de incluir en el diseño los accesos para las personas con discapacidad.</li> </ul>
<b>ORDENANZAS MUNICIPALES: SUSTITUTIVAS PARA LA ACTUALIZACIÓN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL 2021-2023 Y APROBACIÓN Y LA APROBACIÓN DE LA FORMULACIÓN DEL PLAN DE USO Y GESTIÓN DE SUELO.</b>	<p>Los artículos 32, 37 y 5.3 de las ordenanzas municipales pueden relacionarse con el diseño de una plaza comercial de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En el cumplimiento de las normativas establecidas para la regularizaciones y ordenamiento del comercio dentro de la ciudad</li> <li>• Regulación de la ocupación del dominio público.</li> <li>• mejora del espacio público.</li> <li>• en el cumplimiento de las normativas urbanísticas.</li> </ul>
<b>NORMATIVA NACIONAL GENERAL DE ARQUITECTURA Y URBANISMO</b>	<p>las normativas nacionales general de arquitectura y urbanismo de Ecuador están basadas en las normativas iNEN las cuales se pueden aplicarse en el diseño de una plaza comercial para garantizar el cumplimiento de las normas mínimas recomendables de diseño y construcción que garanticen niveles adecuados de calidad, seguridad, salubridad y estética.</p>
<b>GUÍA PRACTICA DE LA CONSTRUCCIÓN IMPLEMENTACION DE LA NEC- 15 ESTRUCTURA DE ACERO EN COLUMNAS METALICAS</b>	<p>La normativa de columnas metálicas en la Norma Ecuatoriana de la Construcción (NEC) es relevante para el proyecto de kioscos comerciales porque proporciona pautas y recomendaciones para el diseño y construcción de estructuras de acero, incluyendo columnas. Al seguir estas normas, se garantiza que las columnas metálicas sean seguras, resistentes y cumplan con los estándares de calidad establecidos.</p>

Elaborado por: Silva, J (2023)

## CAPITULO III

### MARCO METODOLOGICO

#### 3.1 Enfoque de la investigación

Con el fin tener un buen resultado del proyecto, la metodología de investigación será cuantitativa, consiste en recopilar datos numéricos y analizarlos mediante métodos estadísticos que identificarán patrones y relaciones de colaboración entre las partes interesadas. Al usar este enfoque se puede recopilar datos confiables y desarrollar estrategias basadas en evidencias que beneficien al sector y cubran las necesidades de la comunidad.

#### 3.2 Alcance de la investigación

El proceso de la exploración es de tipo descriptivo, se centra principalmente en examinar las características del problema seleccionado, verificar las técnicas para la recopilación de datos y analizarlos de forma concreta y precisa. La información obtenida se presentará mediante gráficos y tablas de manera que facilite la adquisición de decisiones en el desarrollo investigativo.

#### 3.3 Técnicas e instrumentos para obtener datos

las técnicas e instrumentos que se emplearán para la recolección de datos son: documento investigativo, encuesta, cuestionario y fichas de buenas prácticas de logística urbana y segura.

##### 3.3.1 Documento investigativo

Mediante el análisis de un documento investigativo se puede extraer información importante para la toma de decisiones en cuanto a la reubicación de los vendedores informales y como aplicarlas para el buen funcionamiento de las mismas.

La información analizada nos puede ayudar en:

- identificar cuáles han sido las estrategias utilizadas en otros países y cuál ha sido el impacto que han causado.
- Reconocer cuales son los factores fundamentales que se deben tener en cuenta al momento del diseño y reubicación de vendedores informales.

- Identificar las fortalezas y debilidades de la aplicación de cada medida que se evaluará en el documento.

### **3.3.2 Fichas de buenas practicas**

Este instrumento de investigación estará basado en las fichas guías de buena práctica de logística urbana LOGUS. Enfocada a brindar oportunidades de mejoramiento para el progreso de soluciones acondicionadas a las necesidades específicas de cada contexto estudiado, habilitará mejoras para los impactos económicos, la regularización de los vendedores informales y la calidad de vida de los residentes del sector.

### **3.3.3 Encuestas**

Con el fin de comprender la percepción del incremento comercial informal en Quevedo, se realizó una encuesta de opinión pública utilizando los principios de la metodología cuantitativa. La encuesta será aplicada a un grupo reducido de vendedores informales, lo que permitirá obtener información relevante sobre sus necesidades y situación actual.

### **3.3.4 Cuestionario**

Con el objeto de recopilar datos precisos y reales se realizará un cuestionario que permita identificar cuáles son los problemas, necesidades y los requerimientos de los vendedores informales del centro de Quevedo. Las preguntas son cerradas, estas permiten obtener datos específicos y cuantificable.

## **3.4 Población**

El grupo de participantes en la investigación estará compuesto por un reducido número de vendedores informales que operan en la ciudad de Quevedo. Según los datos estadísticos de ordenamiento comercial del cantón, se estima que hay alrededor de 400 comerciantes en total.

## **3.5 Muestra**

La muestra estará basada en la teoría de PINEDA y se realizará con una población de 400 comerciantes informales. Para obtener una muestra representativa, se seleccionará el 5% de la población, dando como resultado un mínimo no menor a 30 casos.



**M=** muestra

**N=** Población o universo

**K=** margen de error (puede ser 10%, 5%, 2%) para la fórmula, el porcentaje a usar debe ser expresado en decimales.

**Datos:**

**N:** 400 comerciantes

**K:** margen de 2%= 0.02

**M:** 80 número de muestra para la investigación

$$m = \frac{N}{(N-1) * \frac{K}{2} + 1} \quad m = \frac{400}{(400-1) * \frac{0.02}{2} + 1} = 80$$

## **CAPITULO IV**

### **PROPUESTA**

Este capítulo brindará un análisis de buenas prácticas en logística urbana para informar la toma de decisiones con respecto al movimiento de pedidos comerciales y proveedores informales en Quevedo. Además, se analizarán los resultados de la encuesta a vendedores informales y cómo esta herramienta puede brindar información precisa para ser implementada al momento de tomar una decisión sobre una propuesta de proyecto de espacio comercial. También se analizará la ubicación de la intervención, recomendaciones y conclusiones del trabajo de investigación.

#### **4.1 Análisis de fichas de buenas prácticas en logística urbana.**

Por medio del análisis de las fichas de buenas prácticas de logística urbana se puede obtener información estimable sobre la implementación de soluciones de logística dentro de la ciudad, también permite identificar las ventajas y desventajas de cada medida analizada. Y como estas medidas pueden ser utilizadas como solución en el ordenamiento comercial y la reubicación de los vendedores informales.

Las fichas de buenas prácticas cuentan con los siguientes objetivos específicos:

- Realizar medidas que promuevan el desarrollo comercial competitivo dentro de la ciudad que pueda beneficiar a la población.
- Implementar medidas que incremente espacios de carga y descarga de mercadería, Plataformas micro de distribución y el mejoramiento de la planificación y monitoreo de los espacios destinado a la descarga de productos.
- Crear herramientas que permitan contribuir con el desarrollo sostenible y que a la vez amenore la contaminación ambiental.
- Identificar los elementos clave que deben incluirse en el diseño de un espacio comercial para la reubicación de vendedores informales, tales como la infraestructura necesaria, ubicación, tamaño y seguridad

FIGURA 25 Análisis fichas de acuerdos públicos

<b>ACUERDOS PÚBLICOS - PRIVADOS SOBRE ESTRATEGIAS DE LOGÍSTICA URBANA</b>	
<p><b>Descripción de la medida</b> Colaboración del sector publico- privado para crear estrategias de logística urbana sostenibles que sean eficientes para el ordenamiento y distribución de mercancía dentro de la ciudad</p>	
<p><b>Tipo de problemas que aspira resolver</b> Desbordamiento del comercio informal, aumento del trafico vehicular por el incremento de los vehículos de carga, falta de infraestructuras destinadas a la logística urbana de la ciudad.</p>	
<p><b>Ventajas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollos de estrategias y operaciones para mejorar la planificación urbana y la implementación de la logística en la ciudad.</li> <li>• Acuerdos para mejorar las infraestructuras existentes e implementar nuevas edificaciones destinadas a la distribución de mercancías.</li> </ul>	<p><b>Inconvenientes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dificultades para llegar a un acuerdo entre los diferentes actores involucrados</li> <li>• Falta de recursos financieros y tecnológicos para implementar estrategias logísticas.</li> <li>• Falta de coordinación entre los agentes participantes.</li> </ul>
<p><b>Recomendaciones de implementación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollar proceso y operaciones en logística inversa para satisfacer los requerimientos de normas y políticas publicas de reciclado.</li> <li>• Fomentar la construcción de infraestructuras dedicadas al ordenamiento mercantil por medio de la logística urbana.</li> <li>• Implementar políticas publicas que permitan la toma de decisiones, acciones y acuerdos dentro de la planificación urbana.</li> <li>• Establecer medidas de apoyo para los vendedores informales que sean reubicados, cuenten con capacitación y acceso a financiamiento.</li> <li>• Realizar un análisis de la situación actual de los vendedores informales y su impacto en la logística urbana para poder diseñar estrategias adecuadas.</li> </ul>	
<p><b>Costo de inversión</b></p> <p>Bajo: Crear estrategias y departamentos destinados a la logística urbana.</p>	<p><b>Costo operación</b></p> <p>Bajo: Gastos administrativos y de gestión</p>
<p><b>Actores que deben ser movilizados y estrategias comunicacional</b> Alcaldía, Departamentos municipales que tengan participación en el tema tratado, asociaciones o gremios de los actores implicados.</p>	
<p><b>Indicadores de impactos y metodología de evaluación</b> Se propone que los acuerdos lleven un mecanismo de seguimientos y indicadores que permitan monitorear los avances de los temas acordados.</p>	

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

FIGURA 26 Análisis ficha de unidades logísticas

<b>UNIDADES DE LOGÍSTICA URBANA EN ALCALDÍAS</b>	
<p><b>Descripción de la medida</b>                      Establecer dentro de la alcaldía un departamento especializado en la logística urbana. El objetivo principal es crear una unidad para mejorar la eficiencia, organización, sostenibilidad y la distribución de mercancía dentro de la urbe.</p>	
<p><b>Tipo de problemas que aspira resolver</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la falta de regularización de la ventas informales que se dan en el espacio público.</li> <li>• La necesidad de reubicar a los vendedores informales en espacios adecuados y seguros.</li> <li>• La falta de mecanismo para fomentar procesos participativos y de esta manera llegar un consenso de estrategias de reubicación.</li> <li>• Establecer normas de organización para el uso del espacio público.</li> </ul>	
<p><b>Ventajas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejorar la eficiencia del transporte de bienes y servicio dentro de la ciudad</li> <li>• Pueden proporcionar espacios seguros y regulados para que los vendedores puedan ejercer su actividad comercial.</li> <li>• Permite mejorar la aceptación de las medidas por los actores implicados.</li> </ul>	<p><b>Inconvenientes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• No pueden resolver problemas sobre la falta laboral.</li> <li>• Mayor costo en implementación del departamento dentro de la municipalidad.</li> </ul>
<p><b>Recomendaciones de implementación</b>                      Desarrollar estrategias de logística urbana que contengan prácticas y recomendaciones para mejorar los aspectos políticos, técnicos en ámbitos de reubicación de vendedores informales.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Explorar alianzas publicas y privadas para financiar y desarrollar soluciones de ordenamiento comercial en base a la logística.</li> </ul>	
<p><b>Costo de inversión</b>                      Bajo:                      Personal y estructura administrativa</p>	<p><b>Costo operación</b>                      Bajo:                      Personal, gastos de oficinas, materiales de comunicación</p>
<p><b>Actores que deben ser movilizados y estrategias comunicacional</b>                      Alcaldías, secretarías sectoriales, departamentos de la alcaldía de áreas administrativa.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los actores antes mencionados están muy pocos sensibilizados con la logística urbana y esto exige en dar charlas y cursos orientados al ámbito logístico para crear interés y un valor añadido a este tipo de estructura.</li> </ul>	
<p><b>Indicadores de impactos y metodología de evaluación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecer reuniones con los actores implicados para llegar acuerdos de ordenamiento comercial.</li> <li>• Realizar encuestas de satisfacción y de recolección de datos para ver las necesidades y falencias dentro del conocimiento logístico.</li> </ul>	

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

FIGURA 27 Análisis fichas de planes de logística urbana

<b>PLANES DE LA LOGÍSTICA URBANA</b>	
<p><b>Descripción de la medida</b>                      Los planes de la logística urbana buscan mejorar las actividades y la logística realizada tanto en el sector público tanto como el privado, con el fin de optimizar las entregas de mercancía, analizar las horas de tráficos que se generan dentro de la ciudad.</p>	
<p><b>Tipo de problemas que aspira resolver</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema con la entrega de mercadería en la urbe.</li> <li>• Disminuir el impacto ambiental que es generado por los transportes de carga y descarga.</li> <li>• Ineficiencia en las actividades comerciales realizadas en la ciudad.</li> <li>• Falta de regularización y ordenamiento comercial.</li> </ul>	
<p><b>Ventajas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Manejo eficiente de la logística urbana.</li> <li>• Mejora en la entrega de los productos a los usuarios.</li> <li>• Movilidad ordenada.</li> <li>• Reducción del tráfico vehicular en la ciudad.</li> </ul>	<p><b>Inconvenientes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboración de un plan exhaustivo, que puede ser complejo y costoso.</li> <li>• La duración de los trabajos pueden durar años.</li> </ul>
<p><b>Recomendaciones de implementación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollar un plan de acción detallado que incluya medidas específicas para mejorar la eficiencia y la sostenibilidad de las actividades de transporte, comerciales y logística para la reubicación de vendedores informales.</li> <li>• Integrar los nodos logísticos en los planes de urbanismo y considerar la movilidad urbana limpia para la reubicación de vendedores informales.</li> <li>• Evaluar periódicamente los resultados del plan de logística urbana y realizar ajustes necesarios para mejorar su eficacia y eficiencia para la reubicación de vendedores informales.</li> </ul>	
<p><b>Costo de inversión</b>                      Medio:                      Costos de gestión, consultoría y coordinación de los agentes participantes.</p>	<p><b>Costo operación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bajo durante el periodo de elaboración</li> <li>• Seguimiento para saber si las técnicas de las propuestas se están cumpliendo.</li> </ul>
<p><b>Actores que deben ser movilizados y estrategias comunicacional</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alcaldía</li> <li>• Consultores</li> <li>• Técnicos municipales</li> <li>• Agentes privados para grupos de trabajo.</li> </ul>	
<p><b>Indicadores de impactos y metodología de evaluación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento de la eficiencia en la gestión de la logística urbana.</li> <li>• Mejora de la calidad de vida de los habitantes de zonas urbanas.</li> <li>• Reducción de la congestión vehicular en zonas urbanas</li> <li>• Aceptación del plan establecido y la implementación de sus medidas.</li> </ul>	

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

FIGURA 28 Análisis ficha regularización de zonas de carga y descarga en la vía pública

<b>REGULACION DE ZONAS DE CARGA Y DESCARGA EN LA VIA PÚBLICA</b>	
<p><b>Descripción de la medida</b> Permite tener espacios reservados solo para el uso de vehículos de carga de descarga de mercancías. Estos espacios son necesarios implementarlos en las zonas urbanas que tengan una demanda comercial alta.</p>	
<p><b>Tipo de problemas que aspira resolver</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evitar la ocupación inadecuado del espacio público para realizar dicha actividad.</li> <li>• Evitar la congestión vehicular dentro de la ciudad.</li> </ul>	
<p><b>Ventajas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejora la gestión y el control de las zonas de carga y descarga.</li> <li>• Reduce el impacto de tráfico en horas pico.</li> <li>• establece horas de carga y descarga de mercancía. Y de esta manera evita la congestión vehicular</li> </ul>	<p><b>Inconvenientes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Necesita de monitoreo constante para evitar que los transportistas de mercaderías se sobrepasen del tiempo establecido.</li> <li>• Al momento de destinar un carril solo para este usos disminuye los carriles para otro usos.</li> </ul>
<p><b>Recomendaciones de implementación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El diseño de las zonas deben procurar no obstaculizar el paso vehicular ni peatonal, con el fin de no poner en riesgo su seguridad.</li> <li>• Deben diseñarse según el sentido de la marcha y las dimensiones deben ser para vehículos de carga y descargas.</li> <li>• Estas zonas deben estar menos de 100 metro de los locales comerciales.</li> </ul>	
<p><b>Costo de inversión</b> Medio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementación de señalización vertical y horizontal.</li> <li>• Rediseño de aceras con rampas que permitan un acceso rápido de carga y descarga de los productos.</li> </ul>	<p><b>Costo operación</b> Medio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fiscalización permanente para garantizar el usos adecuado de las zonas de carga y descarga.</li> </ul>
<p><b>Actores que deben ser movilizados y estrategias comunicacional</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alcaldía</li> <li>• Agentes de transito</li> <li>• Secretaria de movilidad</li> <li>• Zonas comerciales donde se llevara a cabo la carga y descarga de productos</li> </ul>	
<p><b>Indicadores de impactos y metodología de evaluación</b> Uso de indicadores para la reducción de la congestión vehicular. Aumento de medidas que reduzcan la indisciplina de los conductores al no respetar los espacio y el horario de carga y descarga</p>	

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

FIGURA 29 análisis ficha de observatorios de logística urbana

<b>OBSERVATORIOS DE LOGISTICA URBANA</b>	
<p><b>Descripción de la medida</b> Los observatorios son departamentos especializado en el análisis de datos estadísticos adquiridos del análisis del comportamiento logístico, transporte y comercio de la zona urbana.</p>	
<p><b>Tipo de problemas que aspira resolver</b> Aspira resolver:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toma de decisiones en la planificación y el diseño de soluciones de logística urbana sostenibles y seguras.</li> <li>• La forma de identificar la magnitud de la actividad y de sus impactos.</li> <li>• Formulación de políticas publicas en el ámbito estudiado.</li> </ul>	
<p><b>Ventajas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis y evaluación de la información recopilada para identificar problemas y oportunidades de mejora en la logística urbana</li> </ul>	<p><b>Inconvenientes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los datos estadísticos existentes son analizados de forma macro y rara vez en el marco urbano de la ciudad estudiada. Por lo cual no refleja datos precisos de las problemáticas que se encuentran en la zona.</li> </ul>
<p><b>Recomendaciones de implementación</b> Se recomienda los siguientes principios para la realización de observatorios.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Que los indicadores estén enfocados directamente en temas de solución inmediata y que sean fácil de entender cual es su propósito.</li> <li>• Asegurar que los datos sean reales, precisos y comparables con los otro años estudiados.</li> </ul>	
<p><b>Costo de inversión</b> Medio: Comporta costos de gestión, coordinación y consultoría.</p>	<p><b>Costo operación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bajo durante el periodo de elaboración:</li> <li>• Consultoría</li> <li>• Costos de gestión</li> <li>• Costos administrativos</li> </ul>
<p><b>Actores que deben ser movilizados y estrategias comunicacional</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Secretarías de economía, producción y urbanismo</li> <li>• Responsable de los departamentos estadísticos</li> <li>• Actores privado en cuanto si se necesita realizar encuestas para la obtención de datos.</li> </ul>	
<p><b>Indicadores de impactos y metodología de evaluación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiene una metodología mixta tanto cualitativa como cuantitativa.</li> <li>• Metodología cualitativa en cuanto a sus métodos de observación</li> <li>• Metodología cuantitativa en la forma de obtención de datos. Donde participan actores activos de muestreo.</li> </ul>	

Elaborado por: Silva, J (2023)

FIGURA 30 Análisis ficha de fiscalización de las zonas de carga y descarga

<b>FISCALIZACIÓN DE LAS ZONAS DE CARGA Y DESCARGA</b>	
<b>Descripción de la medida</b> Fiscalización del usos adecuado de las zonas de carga y descargas habilitadas en las zonas urbanas.	
<b>Tipo de problemas que aspira resolver</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El usos indebido de los espacios establecidos para la carga y descarga de mercadería.</li> <li>• No respetar el horario establecido para la carga y descarga.</li> <li>• Cederse del tiempo establecido para la carga y descarga.</li> </ul>	
<b>Ventajas</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduce la congestión vehicular causada por el uso inadecuado de estos espacios.</li> <li>• Agilita el uso del espacio, mediante el tiempo establecido para la carga y descarga de mercancías.</li> </ul>	<b>Inconvenientes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Una fiscalización permanente es muy costosa</li> </ul>
<b>Recomendaciones de implementación</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificar las zonas de carga y descarga necesarias en la ciudad, en función de la demanda y las necesidades de los diferentes sectores económicos.</li> <li>• Establecer horarios y normas para la carga y descarga de mercancías en las zonas identificadas, con el fin de minimizar el impacto en el tráfico y la movilidad urbana.</li> <li>• Implementar tecnologías y herramientas para la gestión y el control de las zonas de carga y descarga, como sistemas de reservas y monitoreo en tiempo real.</li> <li>• Promover la colaboración y la coordinación entre los diferentes actores involucrados en la logística urbana, como los transportistas, los comerciantes y las autoridades locales.</li> </ul>	
<b>Costo de inversión</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bajo en el sistema de disco de horarios</li> <li>• Medio en sistemas de adecuación de vías y aceras para su ejecución</li> </ul>	<b>Costo operación</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medio en el sistema de disco horario requiere de un agente de transito presente</li> <li>• Bajo para los sistemas de vías manejado por app. Puede regular las alarmas por el exceso de tiempo.</li> </ul>
<b>Actores que deben ser movilizados y estrategias comunicacional</b> Agente de tránsito Se recomienda ir paso a paso con la enseñanza del sistema de implementación de horario digital y así asegurar que todos los operadores puedan obtener el conocimiento y las herramientas necesarias	
<b>Indicadores de impactos y metodología de evaluación</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Indicadores de reducción del usos inadecuado de las zonas de carga y descarga.</li> <li>• El horario establecido debe ser adecuado y estudiado a las necesidades de cargara y descarga de cada zona.</li> </ul>	

Elaborado por: Silva, J (2023)



FIGURA 31 Análisis ficha de normativas sobre carga y descarga en planes de urbanismo

<b>NORMATIVAS SOBRE CARGA Y DESCARGA EN PLANES DE URBANISMO</b>	
<p><b>Descripción de la medida</b>                      Permite establecer requerimientos en el permiso de construcción de infraestructuras viales de carga y descarga.                      Incluye las normativas establecidas para los establecimientos actuales y nuevos que realizan actividad comercial o cualquier otra actividad que requiera de espacios para zonas de carga y descarga.</p>	
<p><b>Tipo de problemas que aspira resolver</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificación de los horarios de movimiento de las carga y descarga de mercancía.</li> <li>• Identificar las zonas que necesitan espacios de CyD y establecer normativas para su implementación.</li> <li>• Hacer respetar las normativas y la implementación de estas zonas en edificaciones nuevas que su actividad sea comercial o que necesiten de espacios de carga y descarga.</li> </ul>	
<p><b>Ventajas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analizar y predecir de las posibles consecuencias de nuevos proyectos o iniciativas, las normativas ayudara a la toma de medidas para minimizar cualquier resultado negativo.</li> </ul>	<p><b>Inconvenientes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inconveniente en las disponibilidades de estacionamiento de carga y descarga por el tipo de actividad por ejemplo los restaurantes tienen mas demanda de dicha actividad que los locales comerciales .</li> </ul>
<p><b>Recomendaciones de implementación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementar un sistema de sanciones y multas para los infractores de las normas y horarios establecidos.</li> <li>• Evaluar periódicamente la efectividad de las normativas de carga y descarga en los planes de urbanismo, con el fin de realizar ajustes y mejoras necesarias.</li> <li>• Establecer un plan de fiscalización y control de las zonas de carga y descarga, con el fin de garantizar el cumplimiento de las normas y horarios establecidos.</li> <li>• Promover la colaboración y la coordinación entre los diferentes actores involucrados en la logística urbana, como los transportistas, los comerciantes y las autoridades locales.</li> </ul>	
<p><b>Costo de inversión</b> Medios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se recomienda que previamente al establecimiento de este tipo de medidas se realicen estudios preliminares para identificar los usos habituales y los requerimientos respecto a operaciones de CyD en las actividades más frecuentes.</li> </ul>	<p><b>Costo operación</b> Se requiere que los departamentos de urbanismo y licencias dispongan de una estructura administrativa para gestionar los expedientes derivados de estudios de evaluación de la movilidad generada.</p>
<p><b>Actores que deben ser movilizados y estrategias comunicacional</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Departamento de urbanismo</li> <li>• Organizaciones responsable de comercio</li> <li>• Departamento de movilidad y desarrollo económico</li> </ul>	
<p><b>Indicadores de impactos y metodología de evaluación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificar las edificaciones nuevas que implementen las normativas establecidas.</li> <li>• Evaluar la efectividad de las normativas aplicadas.</li> </ul>	

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

FIGURA 32 Análisis ficha de reubicación de mercado central

<b>REUBICACIÓN DE MERCADO CENTRAL</b>	
<p><b>Descripción de la medida</b> La reubicación de mercados centrales a sitios estratégicos busca mejorar la imagen urbana, el ordenamiento comercial, la movilidad y la logística urbana de la ciudad.</p>	
<p><b>Tipo de problemas que aspira resolver</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disminución de las ventas informales alrededor de las infraestructuras que presta este servicio.</li> <li>• sensibilizar y educar a los diferentes actores involucrados en el traslado y la reubicación del mercado central sobre la importancia de la medida para mejorar la logística urbana y el ordenamiento comercial.</li> <li>• Mejorar la imagen urbana promoviendo estrategias de creación de nuevas infraestructuras comerciales que satisfagan las necesidades de los comerciantes, brindando espacios amplios, con mejores accesos de carga y descarga.</li> </ul>	
<p><b>Ventajas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ofrecen espacios e instalaciones adecuadas y modernas para realizar la actividad comercial.</li> <li>• Permite reducir el tráfico creado por las obstaculizaciones de carretas o camiones que dejan mercadería sin respetar el horario establecido.</li> <li>• Libera espacios urbanos que pueden ser utilizados para crear infraestructuras de recreación, inclusión social o aumento de arbolado que mejore los aspectos ambientales y social de la ciudad.</li> </ul>	<p><b>Inconvenientes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El pequeño comerciante puede que tenga que aumentar el costo de su movilización.</li> </ul>
<p><b>Recomendaciones de implementación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La ubicación del terreno donde será reubicado tiene que tener accesibilidad, estratégico capas de generar la afluencia de personas y permita tener estacionamientos dedicados para la carga y descarga de mercadería.</li> <li>• Analizar la viabilidad económica y el impacto ambiental que tendrá la nueva edificación en el sitio establecido.</li> </ul>	
<p><b>Costo de inversión</b> Muy alto</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudios preliminares</li> <li>• Tener en cuenta el valor del suelo y en que tiempo va generar ganancias.</li> <li>• Costo de construcción del nuevo centro o plaza comercial</li> <li>• Costo de reaprovechamiento del antiguo mercado.</li> </ul>	<p><b>Costo operación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medio</li> <li>• Este tipo de edificaciones se autofinancian a través de los ingresos de alquiler que tendrán una vez construidos y habilitados para ejercer la actividad comercial</li> </ul>
<p><b>Actores que deben ser movilizados y estrategias comunicacional</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Municipalidad</li> <li>• Gobiernos regionales</li> <li>• Comerciantes y distribuidores</li> </ul>	
<p><b>Indicadores de impactos y metodología de evaluación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reducción de congestión vehicular en las zonas donde se establecían antes los mercados.</li> <li>• Aumento de infraestructuras dedicadas al mejoramiento de la logística y el comercio.</li> </ul>	

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

FIGURA 33 Análisis ficha de micro plataformas de distribución urbana

<b>MICRO PLATAFORMAS DE DISTRIBUCIÓN URBANAS</b>	
<p><b>Descripción de la medida</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Son micro plataformas conocidas como centros de consolidación comercial en la zona urbana.</li> <li>• Son edificaciones destinada a la distribución mercantil en la zona urbana, son espacios pequeños y adaptables a los diferentes escenarios urbanos donde se establecen.</li> <li>• reduce los tiempos de desplazamiento y mejora la accesibilidad a los productos.</li> </ul>	
<p><b>Tipo de problemas que aspira resolver</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejora de la eficiencia y sostenibilidad de la distribución de mercancías en las ciudades.</li> <li>• Mejora de la planificación y gestión de la logística urbana.</li> <li>• Mejora en la distribución de mercancía dentro de la ciudad.</li> <li>• Identificación de zonas estratégicas de la ciudad para la ubicación de las micro plataformas, lo que reduce los tiempos de desplazamiento</li> </ul>	
<p><b>Ventajas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mayor flexibilidad y adaptabilidad a diferentes escenarios urbanos.</li> <li>• Acercamiento de los productos al consumidor final, lo que mejora la experiencia de compra</li> </ul>	<p><b>Inconvenientes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La viabilidad de los proyectos depende de las aportaciones publicas.</li> </ul>
<p><b>Recomendaciones de implementación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificar las zonas estratégicas de la ciudad para la ubicación de las micro plataformas, en función de la demanda y las necesidades de los diferentes sectores económicos.</li> <li>• Promover la colaboración y la coordinación entre los diferentes actores involucrados en la logística urbana, como los transportistas, los comerciantes y las autoridades locales.</li> <li>• Establecer un plan de implementación de las micro plataformas de distribución urbana, con el fin de garantizar su efectividad y minimizar los impactos negativos.</li> <li>• Implementar tecnologías y herramientas para la gestión y el control de las micro plataformas de distribución urbana, como sistemas de reservas y monitoreo en tiempo real.</li> </ul>	
<p><b>Costo de inversión</b> Alto</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboración del proyecto</li> <li>• Instalar bodegas de desconsolidación</li> </ul>	<p><b>Costo operación</b> Medio</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestión y operación de las bodegas de desconsolidación.</li> </ul>
<p><b>Actores que deben ser movilizados y estrategias comunicacional</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Departamentos encargado en la movilidad de mercancía y comercio de la ciudad.</li> <li>• Comerciantes de la zona que se aspira servir.</li> <li>• Responsables administrativos de la zona donde se implantara el proyecto.</li> </ul>	
<p><b>Indicadores de impactos y metodología de evaluación</b></p> <p>Evaluación de la satisfacción de los usuarios, a través de encuestas y entrevistas.</p> <p>Evaluación de la reducción de los tiempos de entrega y mejora de la accesibilidad a los productos, a través de la medición de los tiempos de espera y entrega</p>	

Elaborado por: Silva, J (2023)

### **4.1.1 Conclusión**

A partir del estudio de las fichas de las buenas prácticas en logística urbana LOGUS perteneciente a la (CAF, 2019), se puede concluir que la participación institucional, los acuerdos públicos-privados, los departamentos dedicados a la logística urbana en alcaldías, la construcción y remodelación de plataformas de micro distribución son varias de las medidas que pueden ser utilizadas para mejorar la actividad y sostenibilidad de la logística urbana en cuanto al ordenamiento comercial. Es importante destacar que este instrumento se ejecute de manera colaborativa y sea estudiado habitualmente para ver los resultados y así mejorar en cada una de ellas.

Las medidas han sido aplicadas en algunos países de Latinoamérica como una herramienta piloto que busca desarrollar estrategias y fortalezas para promover el bienestar de una población, el desarrollo competitivo y organización comercial en las ciudades. Los países que han implementado esta medida son: Colombia, Brasil, Argentina, Ecuador en (Quito y guayaquil).

### **4.2 Análisis de encuesta dirigidas a los vendedores informales de Quevedo.**

A través del análisis de las encuestas se puede conseguir datos precisos y reales de las necesidades de los vendedores informales y la información obtenida es relevante en la metodología de diseño.

Las encuestas tienen los siguientes propósitos:

- reconocer cuáles son las carencias de los vendedores informales en cuanto al espacio donde laboran.
- Estimar cual es el impacto que tiene el comercio informal dentro de la población y como esto afecta a la economía local.
- Identificar las necesidades de los vendedores informales y que esos datos ayuden a la toma de decisiones en la implementación de una nueva edificación.
- Proporcionar datos reales que sirvan para la creación de las estrategias urbanas en cuanto a la regularización comercial informal.

## Encuesta dirigida a los vendedores informales del centro de Quevedo

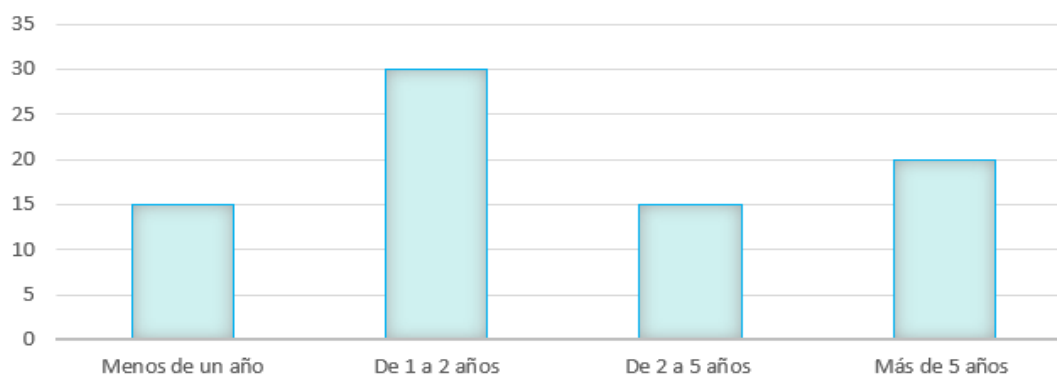
### 1. ¿Cuánto tiempo lleva vendiendo de forma informal en el centro de Quevedo?

TABLA: 15 Tabulación pregunta 1

Descripción	Cantidad	Porcentaje %
Menos de un 1 año	15	19%
De 1 a 2 años	30	37%
De 2 a 5 años	15	19%
Más de 5 años	20	25%
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Silva, J (2023)

FIGURA 34 Resultados pregunta 1



Elaborado por: Silva, J (2023)

### Análisis

Los resultados indican que la mayoría de los vendedores encuestados llevan vendiendo de forma informal por un periodo de 1 y 2 años, seguido por los que tienen ejerciendo menos de 1 año. Además, existe un número reducido de vendedores que se encuentra en la informalidad por más de 5 años.

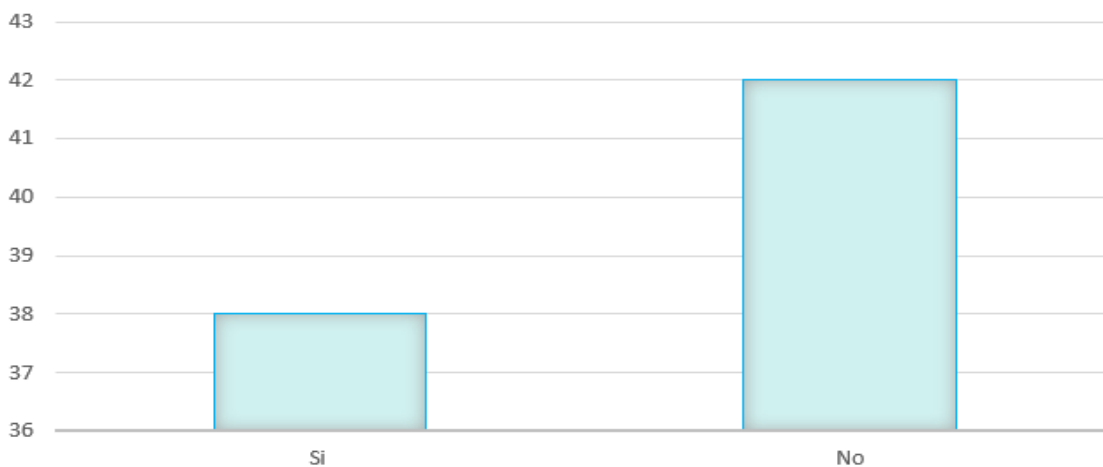
## 2. ¿Siempre labora en el mismo lugar?

TABLA: 16 Tabulación pregunta 2

Descripción	Cantidad	Porcentaje %
Si	38	37%
No	42	53%
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Silva, J (2023)

FIGURA 35 Resultados pregunta 2



Elaborado por: Silva, J (2023)

### Análisis

Los resultados muestran que el 53% de vendedores no siempre se encuentran en el mismo lugar, recorren la mayoría de las avenidas principales buscando compradores potenciales de sus productos, mientras que el 43% si se establecen en un solo sitio, esto se debe al tipo de producto que venden.

### 3. ¿Cuál es su motivo para vender en la calle?

TABLA: 17 Tabulación pregunta 3

Descripción	Cantidad	Porcentaje%
Falta de oferta laboral	28	35%
Desempleo	35	44%
Alquiler de locales muy elevados	17	21%
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Silva, J (2023)

FIGURA 36 Resultados de la pregunta 3



Elaborado por: Silva, J (2023)

### Análisis

mediante el análisis se puede determinar que la mayoría de los vendedores encuestado venden en las calles debido que la tasa de empleo es bajo y la oferta laboral es muy poca. Además, el 17% de los encuestado indican que otros de los motivos es el costo de los locales destinado al comercio.

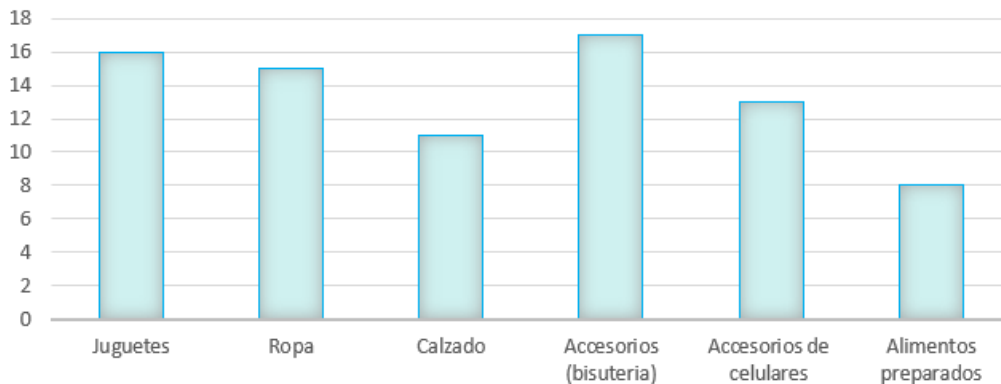
#### 4. ¿Cuál es el producto que vende?

TABLA: 18 Tabulación de la pregunta 4

descripción	Cantidad	Porcentaje %
Juguetes	16	20
Ropa	15	19
Calzado	11	14
Accesorios (bisutería)	17	21
Accesorios de celulares	13	16
Alimentos preparados	8	10
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Silva, J (2023)

FIGURA 37 Resultados de la pregunta 4



Elaborado por: Silva, J (2023)

#### Análisis

los resultados muestran que los productos más vendidos por los comerciantes informales son las bisuterías y juguetes, este tipo de mercadería tiene mayor demanda de adquisición. Seguido por venta de ropa, calzado y accesorios de celulares, y también dentro de los productos que se venden se encuentra un número mínimo de alimentos preparados.



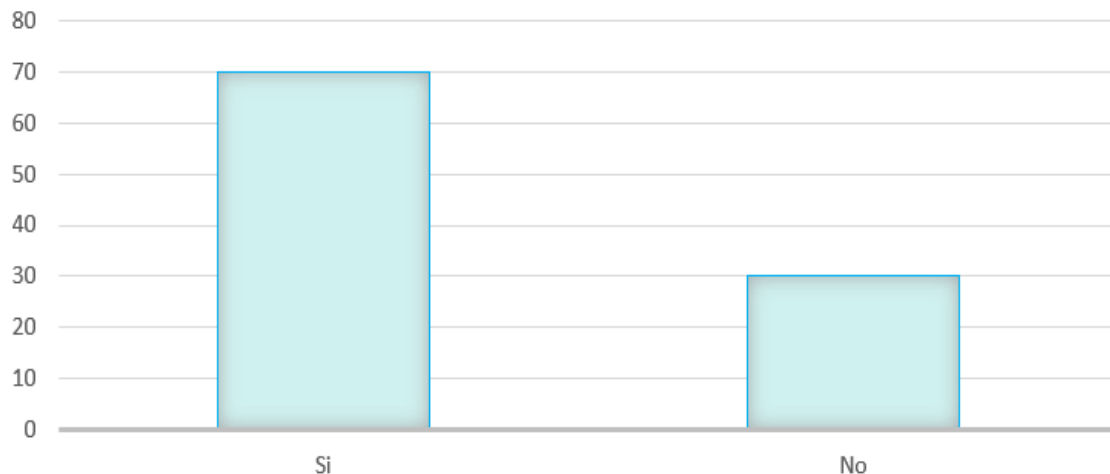
**5. ¿Ha tenido algún tipo de conflicto con autoridades locales mientras vendía sus productos?**

TABLA: 19 Tabulación de la pregunta 5

Descripción	Cantidad	Porcentaje %
Si	70	88%
No	10	12%
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100%</b>

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

FIGURA 38 Resultado de la pregunta 5



**Elaborado por:** Silva, J (2023)

**Análisis**

Los datos obtenidos indican que el 88% de vendedores informales en el transcurso del periodo que tienen vendiendo en las calles principales del centro de Quevedo han tenido conflictos con autoridades encargadas del ordenamiento comercial, esto se debe que no existe normativas establecida para la venta de productos en las calles.

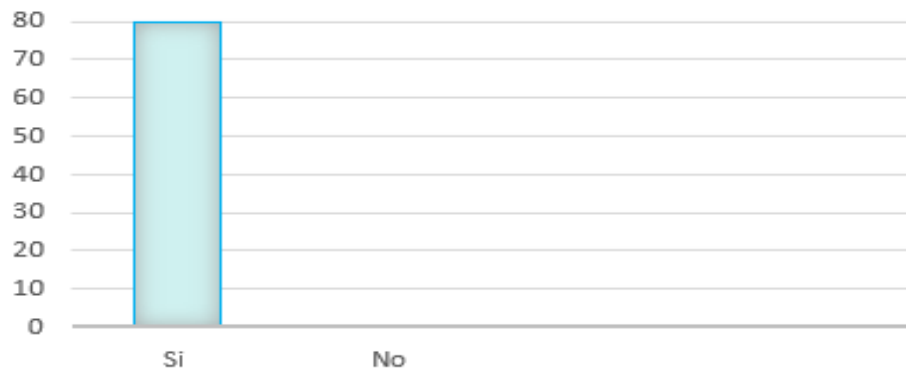
**6. ¿Le gustaría tener un lugar estable y seguro para ejercer su actividad comercial?**

TABLA: 20 Tabulación de la pregunta 6

Descripción	Cantidad	Porcentaje %
Si	80	100%
No	0	0%
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100%</b>

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

FIGURA 39 Resultados de la pregunta 6



**Elaborado por:** Silva, J (2023)

**Análisis**

los resultados muestran que el 100% de los vendedores encuestados están de acuerdo que se realice un proyecto donde les permita ejercer su actividad de manera segura, estable y que cubra tanto sus necesidades como el de los futuros consumidores.

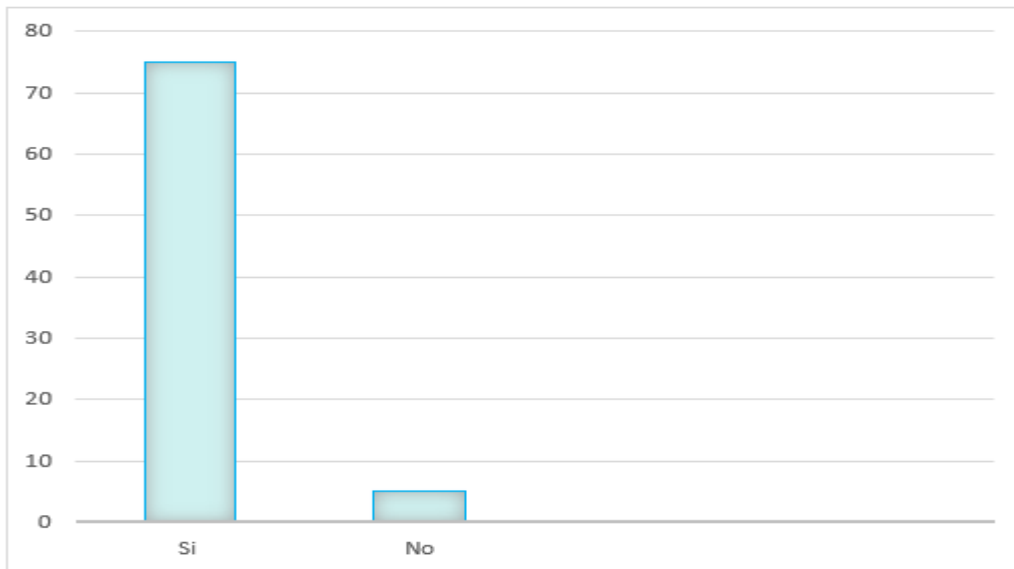
## 7. ¿Le gustaría el diseño de una plaza comercial donde se los pueda reubicar?

TABLA: 21 Tabulación pregunta 7

Descripción	Cantidad	Porcentaje %
Si	75	94%
No	5	6%
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Silva, J (2023)

FIGURA 40 Resultados pregunta 7



Elaborado por: Silva, J (2023)

### Análisis

El 94% de los vendedores informales encuestado están de acuerdo con el diseño de la plaza comercial donde puedan ser reubicados. Aunque el 6% no están de acuerdo a que indican que los ingresos pueden ser menores a los que ellos obtienen vendiendo en las calles.

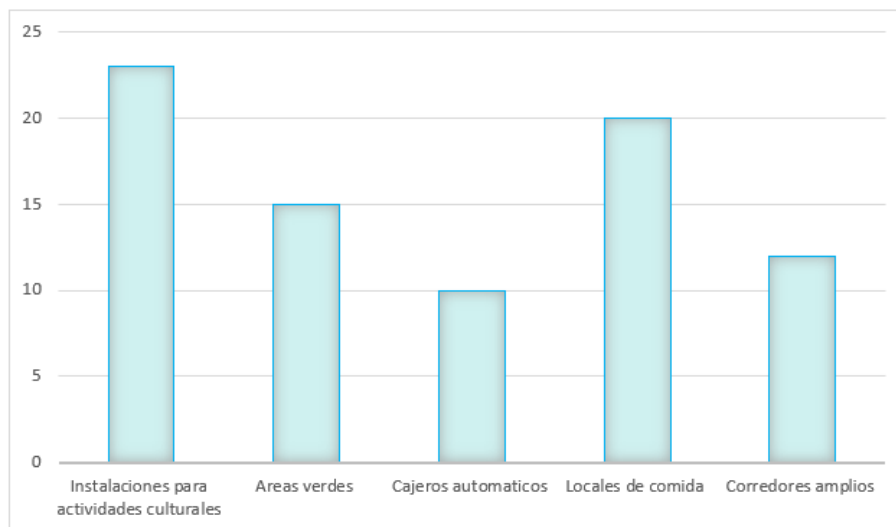
## 8. ¿Qué servicios o comodidades le gustaría que tenga la plaza comercial?

TABLA: 22 Tabulación pregunta 8

Descripción	Cantidad	Porcentaje %
Instalaciones para actividades culturales	23	29%
Áreas verdes	15	19%
Cajeros automáticos	10	12%
Locales de comida	20	25%
Corredores amplios	12	15%
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Silva, J (2023)

FIGURA 41 Resultados de la pregunta 8



Elaborado por: Silva, J (2023)

### Análisis

los resultados muestran que la mayoría de los encuestado manifiestan que les gustaría que la plaza comercial cuente con espacios de actividades culturales como patio de comida, además un número mínimo indica que es importante que los corredores sean amplios que cuente con áreas verdes y todos los servicios básicos.

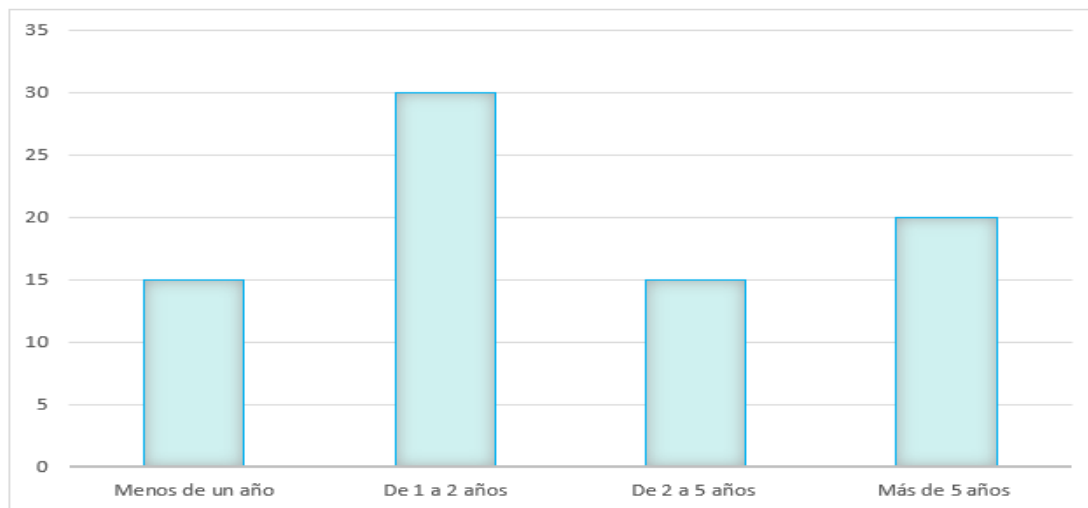
## 9. ¿Qué tipo de medidas de sostenibilidad le gustaría que se implemente en el diseño de la nueva plaza comercial?

TABLA: 23 Tabulación de la pregunta 9

Descripción	Cantidad	Porcentaje%
Gestión de reciclaje y reutilización	20	25%
Diseño de espacios abiertos y áreas verdes	40	50%
Sistema de iluminación y climatización que reduzca el consumo de energía.	20	25%
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Silva, J (2023)

FIGURA 42 Resultados de la pregunta 9



Elaborado por: Silva, J (2023)

### Análisis

El 50% de los encuestado le gustaría que la plaza comercial en su metodología de diseño se enfoque en mantener espacios abiertos que conecten el entorno interior con el exterior, además el resto de encuestado indican que también es importante como medida de sostenibilidad la optimización de energía como la implementación de estrategias en cuanto a reciclaje y reutilización.

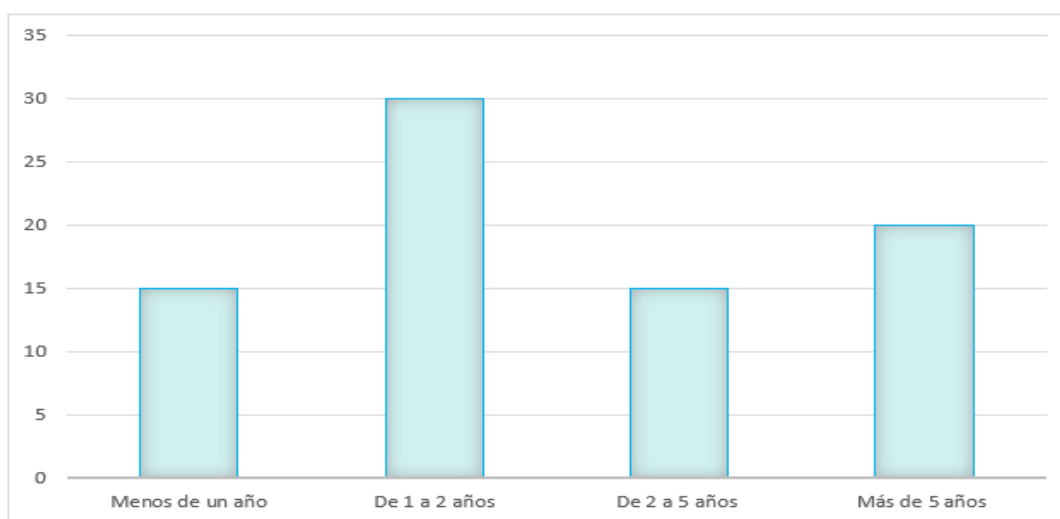
## 10. ¿cree Ud. que la plaza comercial puede mejorar la imagen urbana y dar estabilidad laboral a los vendedores informales?

TABLA: 24 Tabulación pregunta 10

Descripción	Cantidad	Porcentaje%
Si	50	63%
No	30	37%

**Elaborado por:** Joyce Silva (2023)

FIGURA 43 Resultados de la pregunta 10



**Elaborado por:** Silva, J (2023)

### Análisis

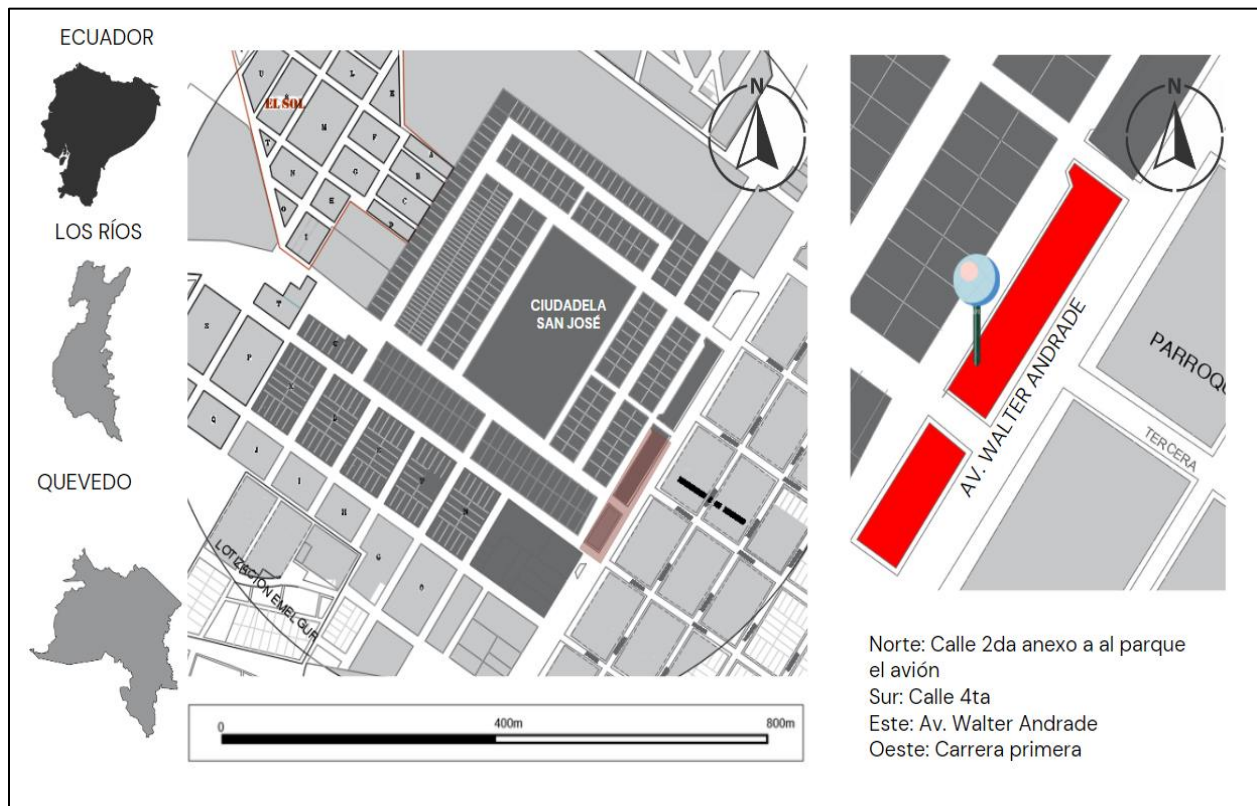
Los resultados indican que el 63% de los vendedores informales creen que el diseño de una plaza comercial si va a mejorar la imagen urbana y brindara estabilidad a los vendedores que sean reubicados en la plaza, sin embargo, un número menor creen que el impacto será mínimo y no ayudara en su totalidad a mejorar y bridar estabilidad al sector del comercio informal.

### 4.3 Análisis del sector de intervención

#### 4.3.1 Ubicación del área

La ciudadela San José perteneciente a la parroquia Guayacán de la ciudad de Quevedo, se encuentra limitada al norte con la ciudadela progreso, al sur con la ciudadela Guayacán, al este con la parroquia 7 de octubre y al oeste con la lotización el Sol. Esta localización es considerada como la nueva zona comercial y turística de la ciudad de Quevedo, debido a su afluencia de locales comerciales, parques temáticos, entre otros equipamientos.

FIGURA 44 Ubicación del terreno



Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.3.1.1 Límites del predio:

El terreno donde se establecerá el proyecto es un espacio municipal, ubicado en la av. Principal de la ciudadela San José, el terreno esta subdividido por la calle 3era. Tiene una superficie de 4153.274 m<sup>2</sup> y una longitud de 513.99 ml, Área estratégica para la implementación de una plaza comercial y el desarrollo turístico y económico de la localidad.

FIGURA 45 Ubicación georreferenciada



**Fuente:** ortofoto georreferenciada del GADMQ (2020)

**Elaborado por:** Silva, J (2023)



### 4.3.1.2 Tabla de coordenadas

TABLA: 25 Coordenadas del terreno

CUADRO DE COORDENADAS- ÁREA 1						
LADO		RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
EST	PV				Y	X
1	2	S 55°19'55.17" E	29.461	2	9,885,124.7928	669,679.9065
2	3	S 34°28'46.95" W	106.772	3	9,885,036.7780	669,619.4615
3	4	N 55°31'26.81" W	25.183	4	9,885,051.0334	669,598.7011
4	5	N 34°38'19.07" E	96.751	5	9,885,130.6360	669,653.6945
5	6	N 18°46'09.49" W	5.758	6	9,885,136.0880	669,651.8417
6	1	N 35°03'45.06" E	6.674	1	9,885,141.5509	669,655.6758
<b>SUPERFICIE=2712.73 M2</b>						
CUADRO DE COORDENADAS- ÁREA 2						
LADO		RUMBO	DISTANCIA	V	COORDENADAS	
EST	PV				Y	X
7	8	S 54°36'55.16" E	24.862	8	9,885,025.6886	669,611.9698
8	9	S 34°38'19.45" W	57.970	9	9,884,977.9933	669,579.0194
9	10	N 55°55'01.70" W	24.601	10	9,884,991.7793	669,558.6444
10	11	N 34°23'01.68" E	58.533	11	9,885,040.0853	669,591.7002
<b>SUPERFICIE=1440.543 M2</b>						
<b>SUPERFICIE TOTAL= 4153.274 M2</b>						

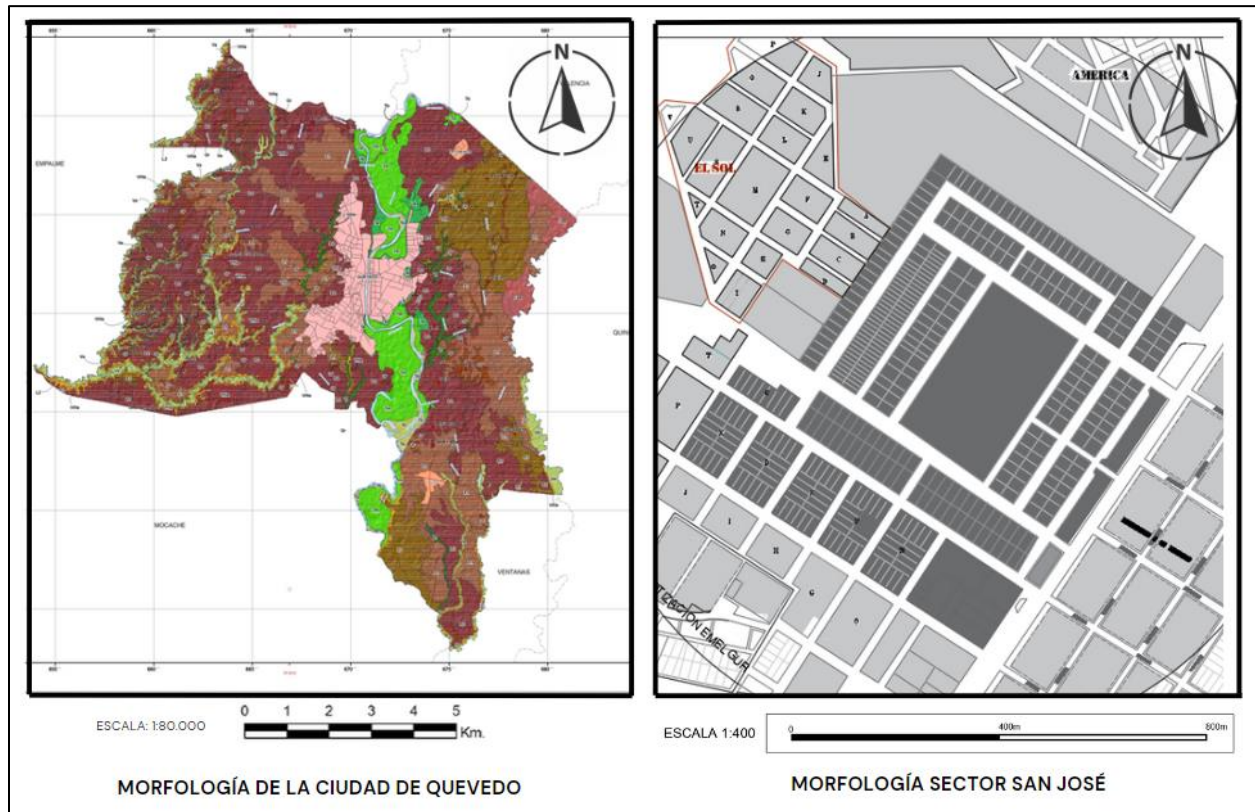
**Fuente:** ortofoto georreferenciada del GADMQ (2020)

**Elaborado por:** Silva, J (2023)

### 4.3.2 Análisis morfológico

El sector san José tiene una trama urbana en forma de damero que se puede identificar por la estructuración de sus manzanas, las calles son regulares existe un orden de acceso, los asentamientos habitacionales tienen un plan específico en la disposición de los lotes, lo que ayuda a identificar de manera rápida las viviendas, equipamientos y comercios existente en la zona.

FIGURA 46 Morfología del terreno



**Fuente:** cartografía del GADMQ (2020)  
**Elaborado por:** Silva, J (2023)

#### **4.3.3Uso de suelo**

Para el análisis del uso de suelo se realizará un polígono de 500m de influencia establecida por las (Normas & urbanismo, s.f.), donde se determinará los espacios que son utilizados de forma residencial, comercial, de uso mixto, si cuenta con equipamientos de salud, educativo y recreativo.

FIGURA 47 Uso de suelo



Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.3.4 Equipamiento urbano

En él la ciudadela San José y sus alrededores en la Av. Principal: Walter Andrade es donde se encuentra la mayor afluencia de equipamientos siendo estos recreativos, comercial, de salud, emergencia entre otros que hacen que la superficie de estudio sea considerada un espacio con gran potencial comercial.

FIGURA 48 Equipamientos



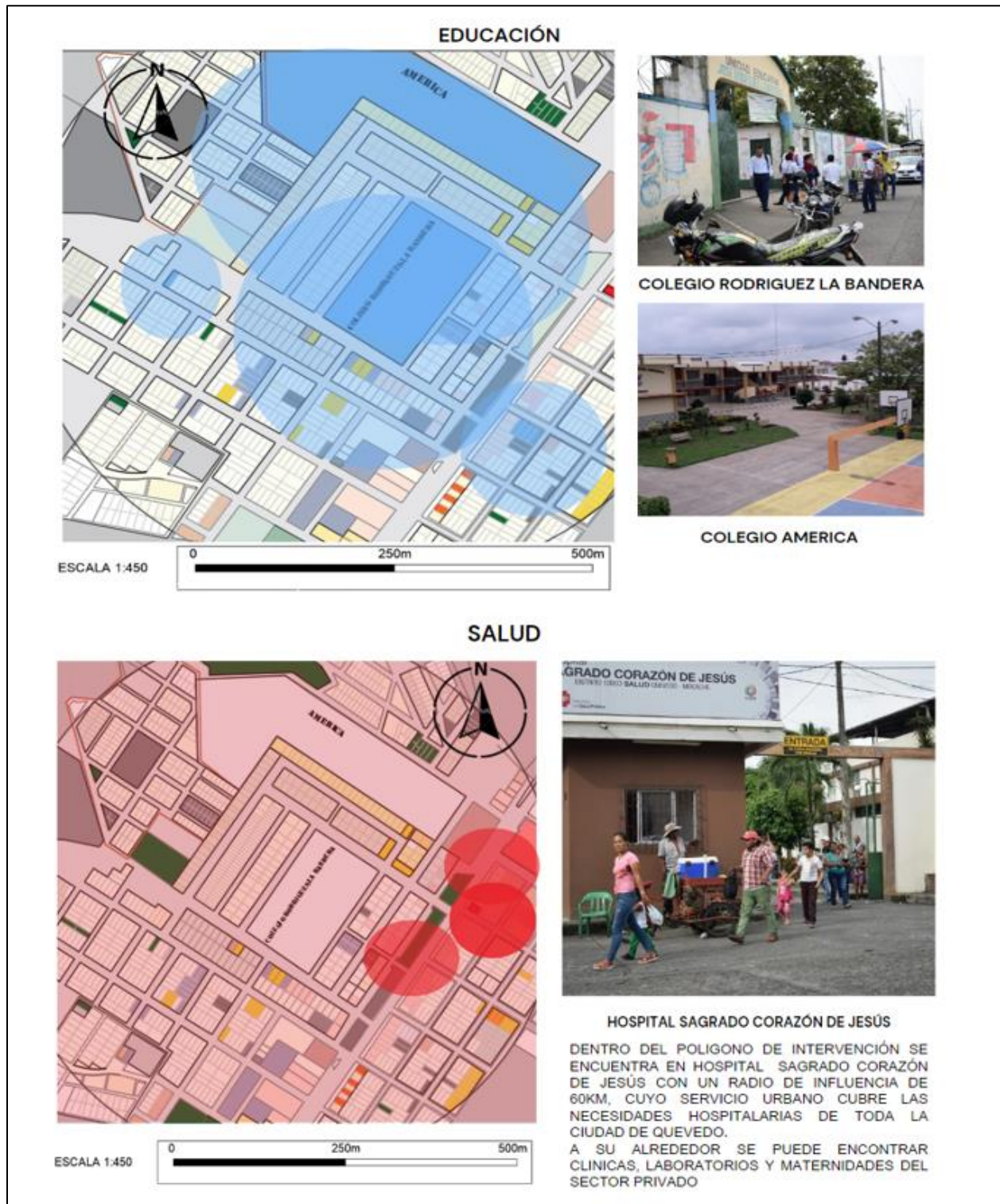
Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.3.5 Radio de influencia de equipamientos

A través del estudio se busca comprender y evaluar la influencia que tiene cada equipamiento dentro del sector, para ello se toma en cuenta la ubicación de cada uno, cual es la demanda del servicio por parte de los habitantes.

Este análisis permitirá tener una visión más completa sobre la dotación de equipamientos en el sitio, con cuales no cuenta y la accesibilidad que tiene cada persona a ellos. Esto ayudara a la toma de decisiones sobre planificaciones futuras en la dotación de equipamientos.

FIGURA 49 Radio de influencia equipamientos de salud y educación



Elaborado por: Silva, J (2023)

FIGURA 50 Radio de influencia equipamiento de comercio y recreativo



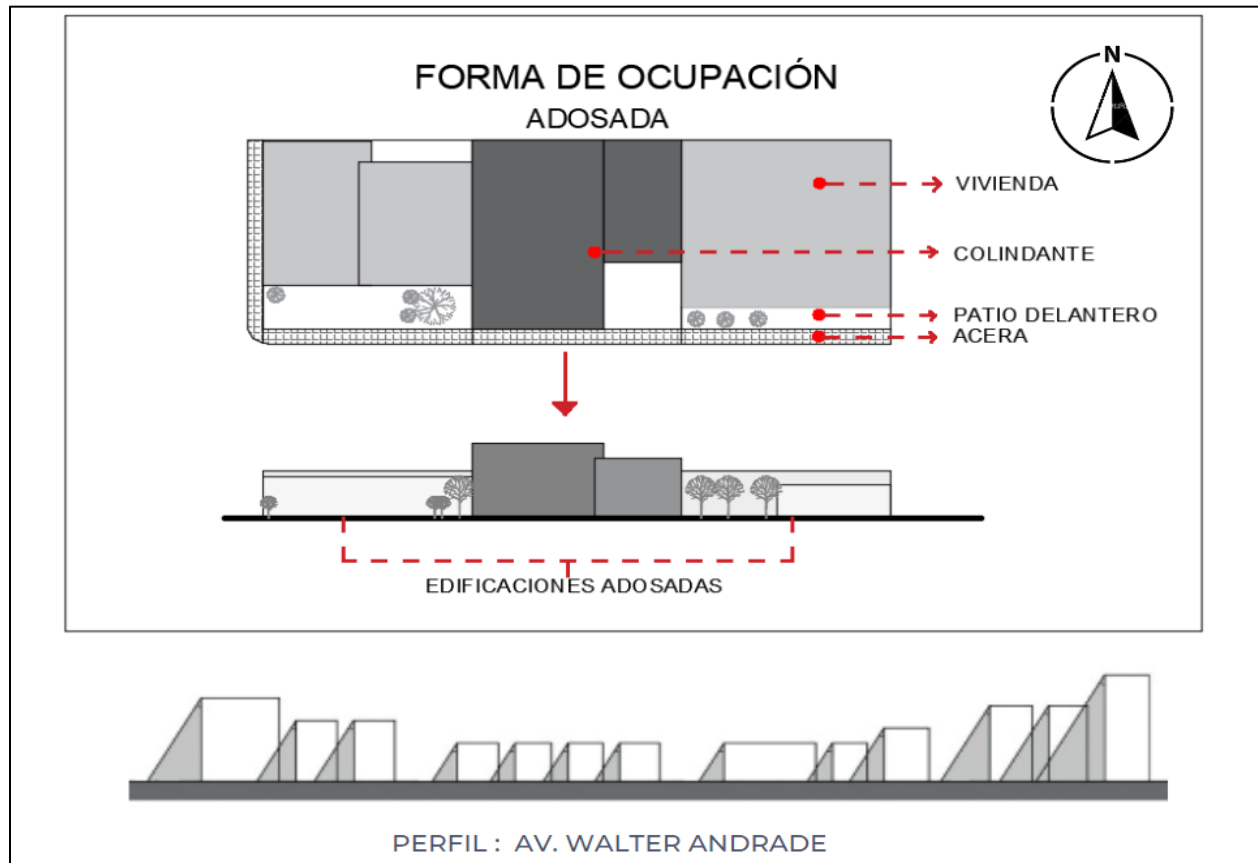
Elaborado por: Silva, J (2023)



### 4.3.7 Forma de ocupación

las viviendas construidas en el sector en su mayoría son adosadas, respetan las normativas de dejar retiros tanto en la parte principal como la posterior pero no a sus costados.

FIGURA 52 Forma de ocupación



Elaborado por: Silva, J (2023)

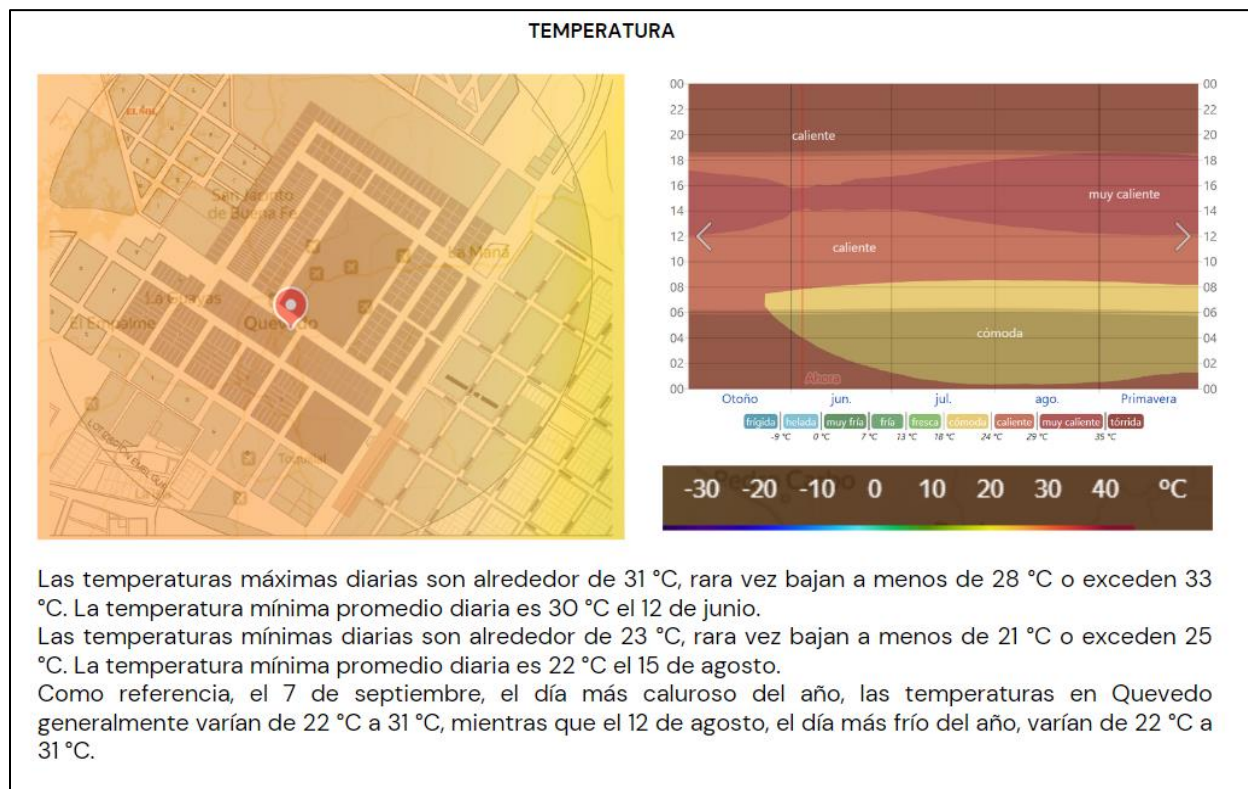
### 4.3.8 Medio físico

#### 4.3.8.1 Temperatura

La temperatura anual en el sector y sus alrededores tiene un promedio de 25.5°C, agosto es el mes más fresco con una temperatura aproximada a los 23,9°C siendo marzo el mes más cálido con un promedio de 26,2°C. EL clima es considerado isotrópico por sus lluvias regulares en todo el año. Si bien la temperatura en la zona puede ser alta, la humedad que se presenta puede hacer que el índice de calor aumente a 35°C o más.



FIGURA 53 Temperatura del sitio

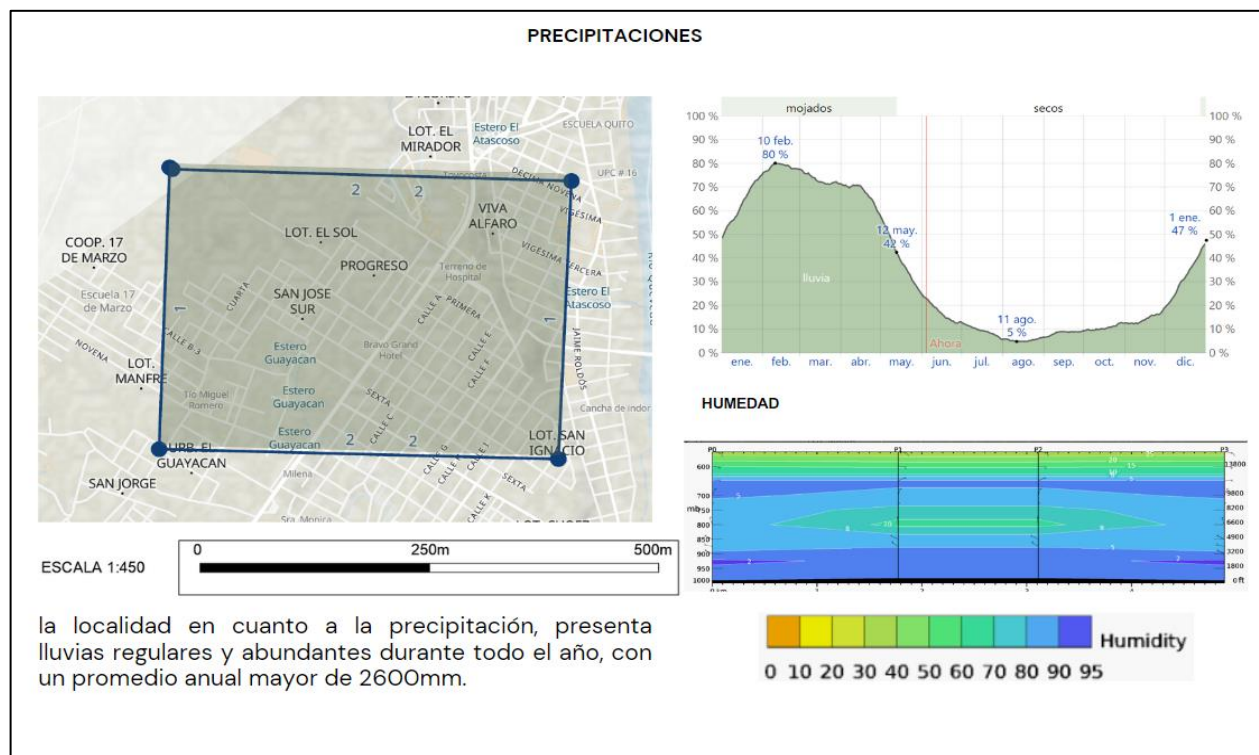


**Elaborado por:** Silva, J (2023)

#### 4.3.8.2 Precipitaciones

la localidad en cuanto a la precipitación, presenta lluvias regulares y abundantes durante todo el año, con un promedio anual mayor de 2600mm. Existe una diferencia de precipitación entre los meses más secos y los más húmedos alrededor de 503mm. Marzo es el mes con mayor cantidad de días lluviosos, mientras que noviembre es el mes con menos cantidad de precipitación. En cuanto a la humedad en el sector es relativa y contante con un promedio del 90.3% anual.

FIGURA 54 Precipitaciones



**Elaborado por:** Silva, J (2023)

**4.3.8.3 Velocidad del viento**

Los vientos predominantes en la zona soplan del suroeste (SW) al noreste (NE). La velocidad horaria promedio varía según el mes, el período más ventoso es de julio a abril, comenzando de agosto a marzo, con una velocidad de alrededor de 10 kilómetros por hora. El mes más ventoso es octubre con una velocidad media del viento de 11,4 km/h. La época más tranquila del año dura cinco meses con una velocidad media de 8,3 kilómetros por hora.

FIGURA 55 Velocidad del viento



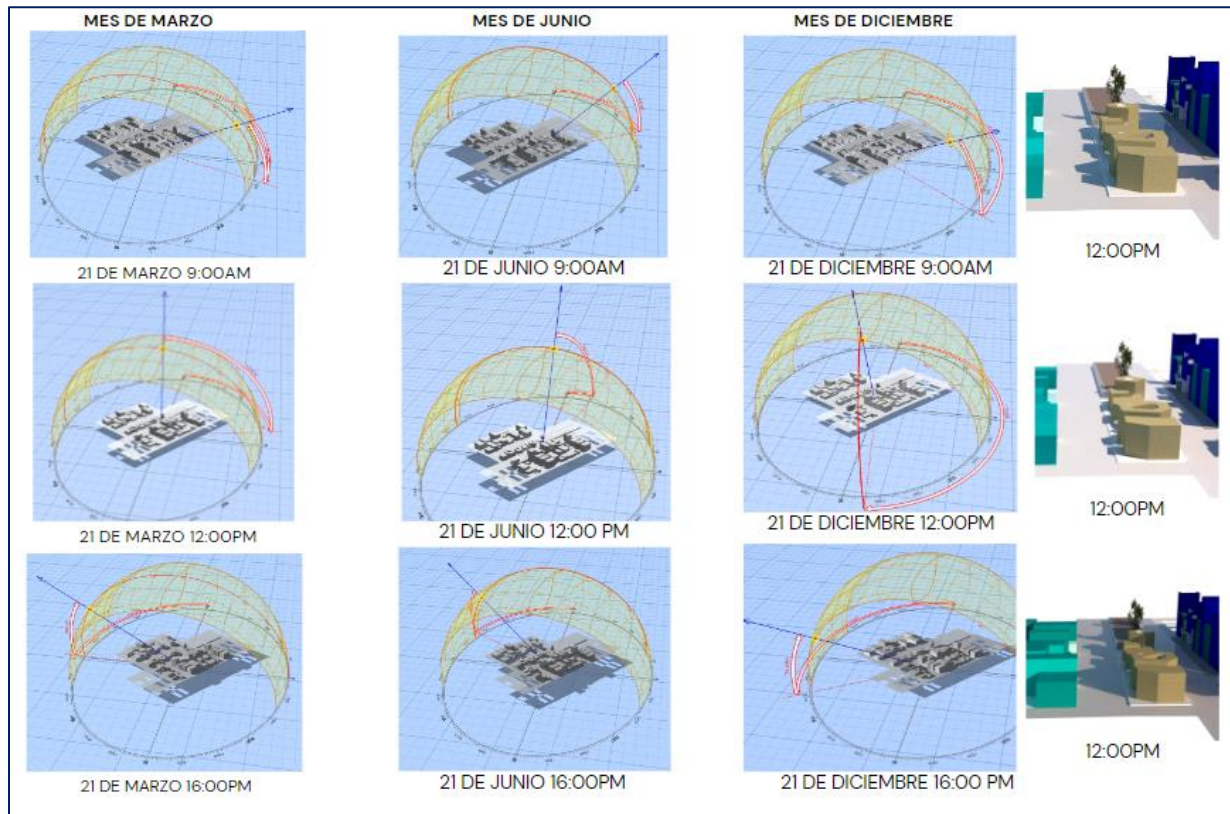
**Elaborado por:** Silva, J (2023)

#### 4.3.8.4 Análisis de asoleamiento

Mediante el análisis realizado se ha podido determinar que en la duración del invierno en Quevedo el día es constante. El día más corto es el 21 de junio, conocido como el solsticio de invierno, con una duración de luz diurna de alrededor de 12:00 horas. Por otro lado, el día más largo del año es el 21 de diciembre, conocido como el solsticio de verano, con una duración de luz diurna de 12:05 horas aproximadamente.

Es importante el conocimiento de las variaciones solares durante todo el año ya que ayudara al momento de diseñar, planificar y ver la distribución del edificio y sus ventanas de tal manera que, permita el uso de la luz natural y así maximizar la eficiencia energética y disminuir los impactos ambientales.

FIGURA 56 Asoleamiento



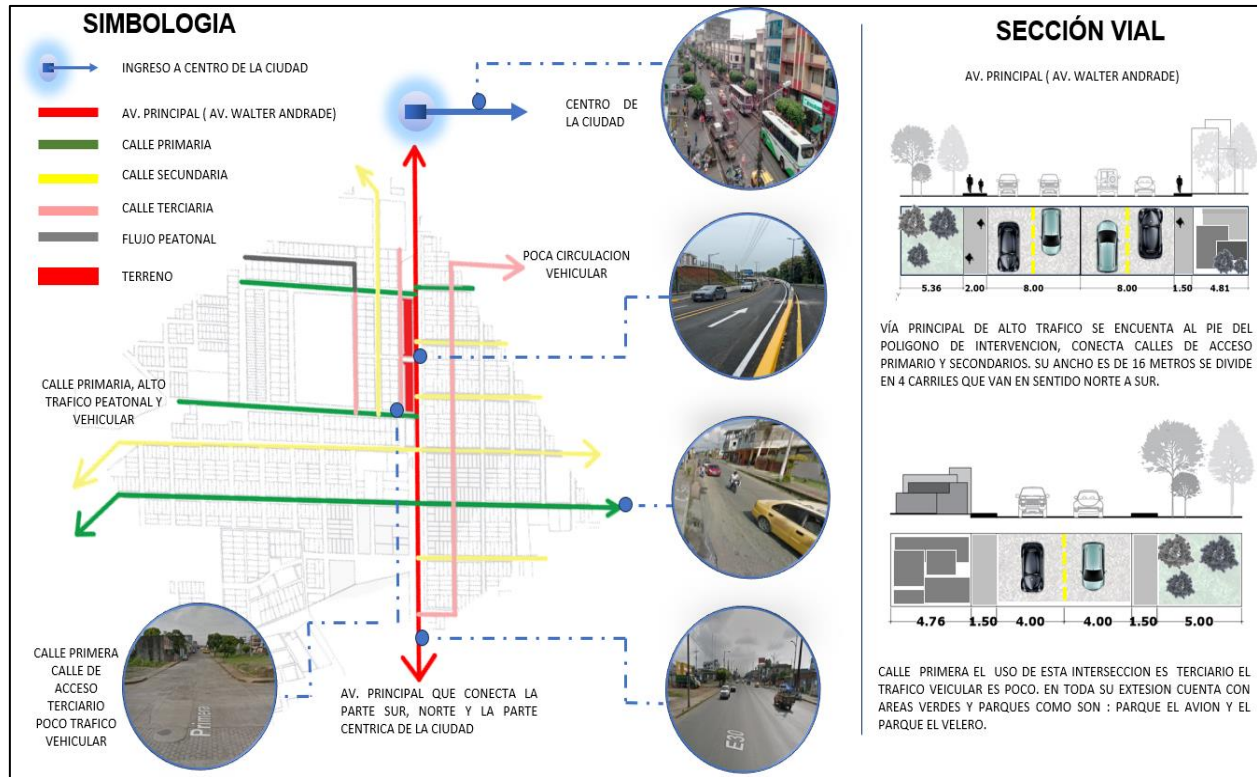
Elaborado por: Silva, J (2023)

### 4.3.9 Análisis de movilidad

#### 4.3.9.1 Vialidad

El polígono de intervención cuenta con la Av. Principal Walter Andrade de alto tráfico, esta vía es la que conecta la parte céntrica, norte y sur de la ciudad. Sus calles transversales son de tráfico moderado.

FIGURA 57 Análisis de vías cercanas

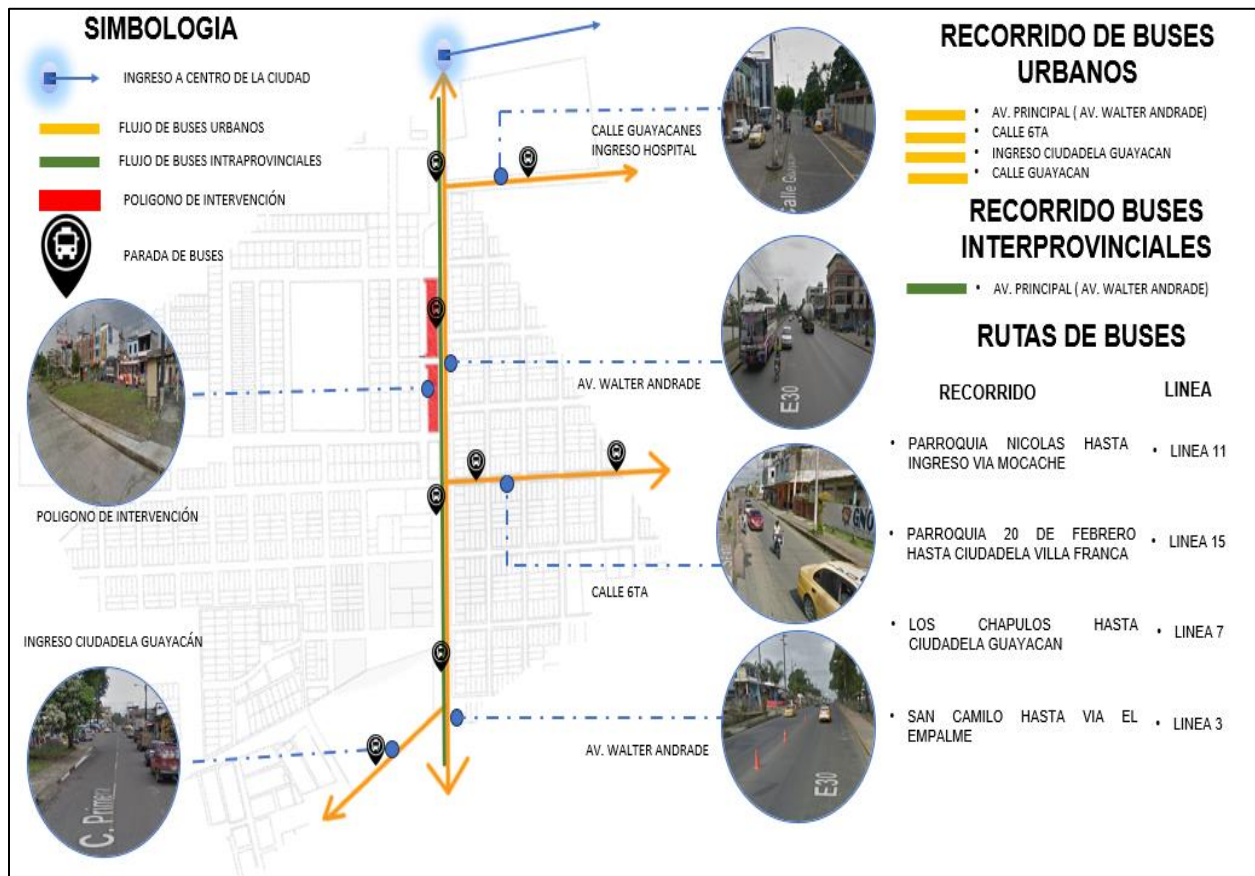


Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.3.9.2 Transportabilidad

Al pie del área de intervención se encuentra la avenida Walter Andrade, es una importante arteria vial en la ciudad que conecta con otras calles de flujo moderado. Es la más transitada por buses tanto como transporte de uso público y privado, cuenta con paradas regulares cada 300 metros para facilitar el acceso y la movilidad de los pasajeros.

FIGURA 58 Transportabilidad

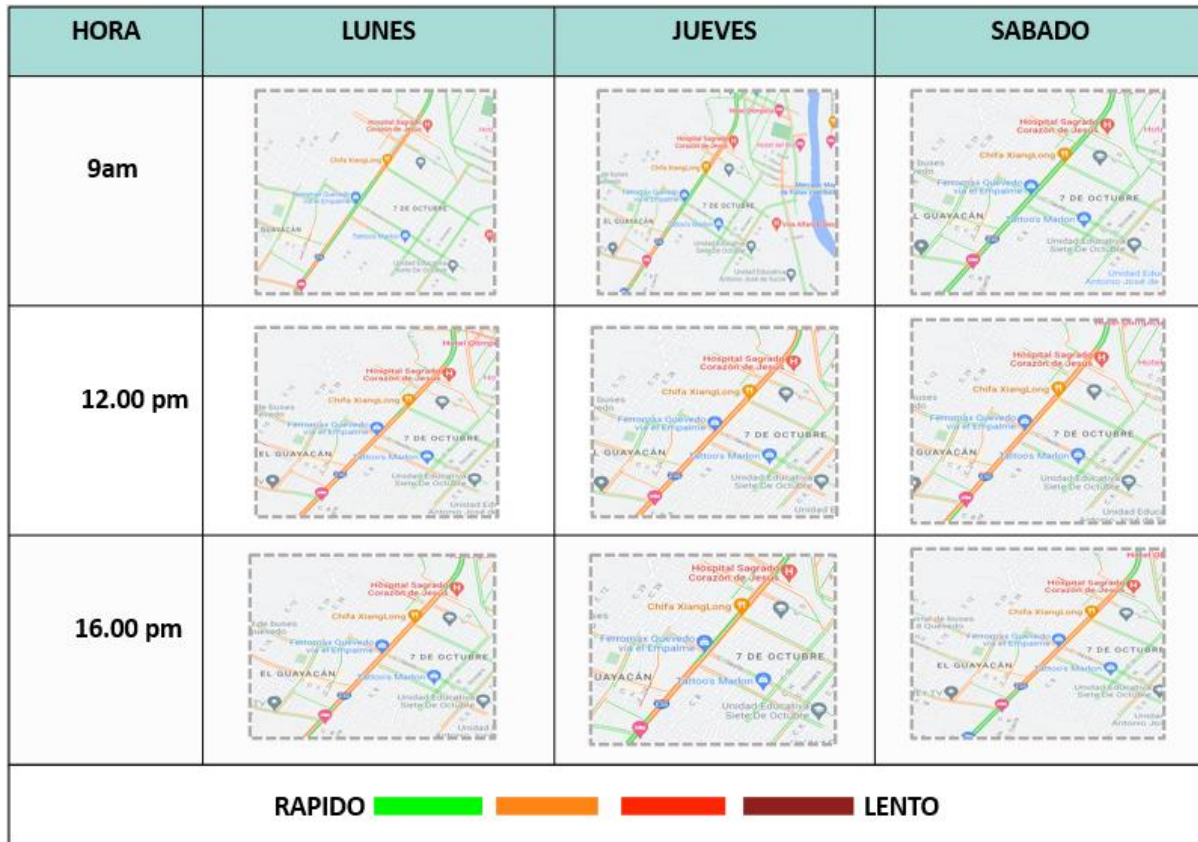


Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.3.9.3 Tráfico vehicular

El estudio del tráfico vehicular de la zona se realizó en un radio de 500 metros alrededor de la Av. Walter Andrade en Quevedo. Se observó que el flujo vehicular es mayor y más rápido en su avenida principal, especialmente alrededor del mediodía. Esto se debe a que la Av. Walter Andrade es una de las arterias principales de la ciudad.

FIGURA 59 Trafico existente en el sector



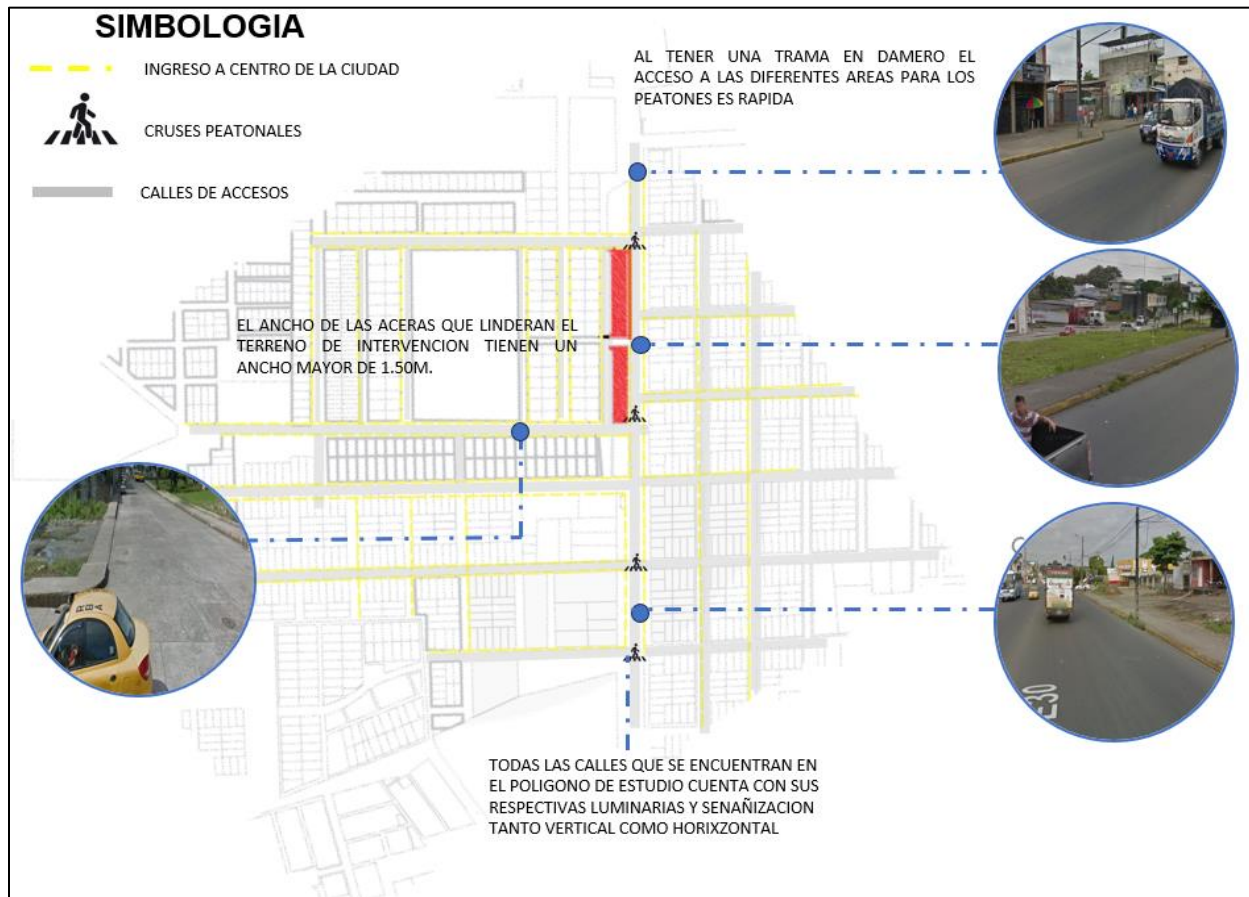
Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.3.9.4 Movilidad peatonal

En cuanto al flujo peatonal el área de estudio cuenta con aceras en buen estado con un ancho aproximado de 1.75 m, lo que hace el fácil acceso y movilidad de peatones por la zona. Cuenta con infraestructuras de alumbrado público en todas sus calles con una distancia estimada de 50 m de distancia de cada poste. En cuanto a señaléticas las de información vertical no se encuentra en un estado óptimo.

Otros aspectos que se debe mencionar es que la zona de intervención cuenta con parques, centros educativos, de salud y de comercio lo que hace que la zona tenga bastante flujo peatonal.

FIGURA 60 Espacios para la movilidad peatonal



Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.3.10 Infraestructura de alumbrado público, sanitario y alcantarillado.

El área de intervención cuenta con todas las infraestructuras básicas como: alcantarillado. Agua potable. Alumbrado público, aceras y bordillos.



FIGURA 61 Infraestructura existente en el sitio de intervención



Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.4 Propuesta

El diseño de una plaza comercial en la ciudadela San José de la parroquia Guayacán tiene como objetivo principal el ordenamiento y la reubicación de los vendedores informales del centro de Quevedo. Esto se realizará para responder a la necesidad de los vendedores informales de tener un lugar laboral fijo, donde puedan expender sus productos de manera legal y segura. El proyecto busca crear espacios amplios y abiertos que integren el entorno externo con las diferentes actividades que se realizan en el interior.

Para lograr esto se ha considerado varios aspectos importantes, como la ubicación estratégica de la plaza comercial, la distribución adecuada de los puestos de

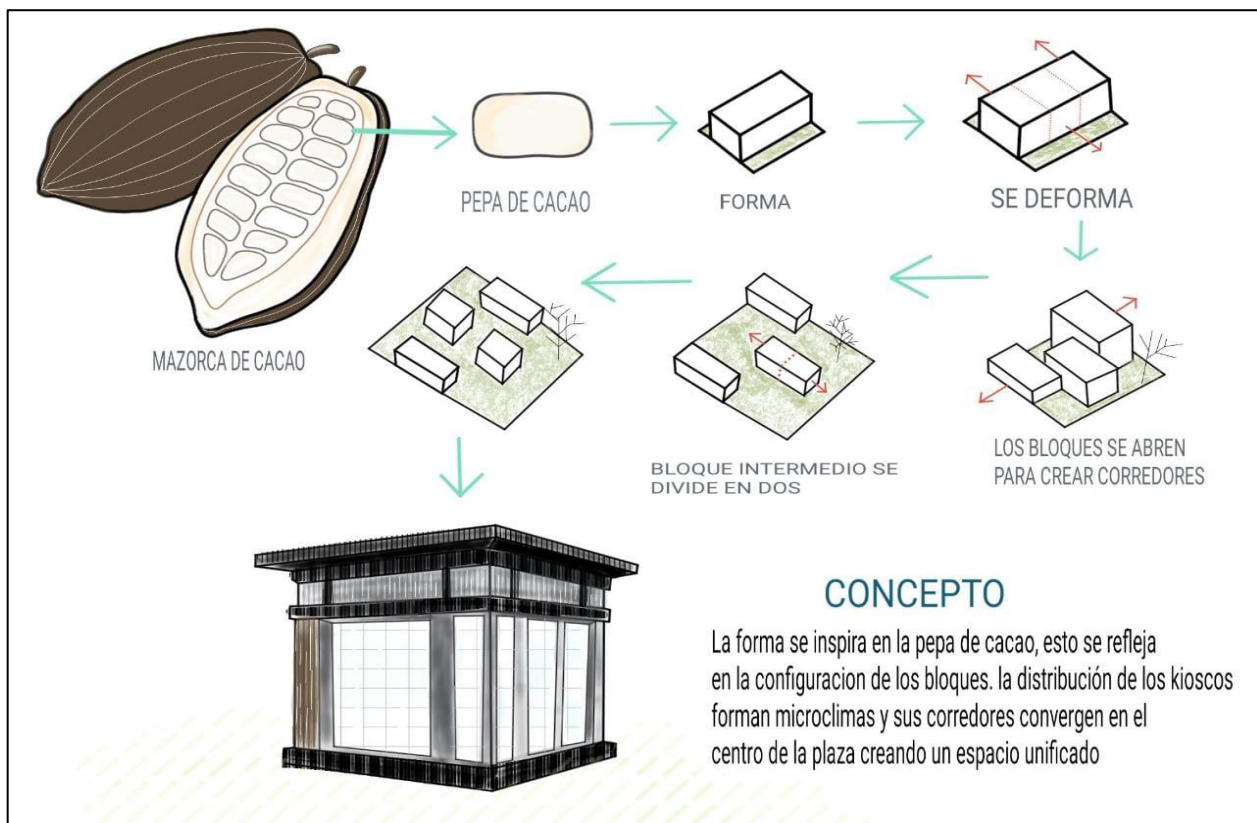
venta, así como la creación de áreas comunes para el disfrute de los visitantes. Además, se ha prestado especial atención a la seguridad y accesibilidad del lugar, garantizando el uso de espacios seguros y atractivos para la población.

#### 4.4.1 Conceptualización

el concepto de diseño se basa en la analogía de la mazorca de cacao, fruto representativo de la ciudad debido a que es el segundo más cultivado en el sitio. La forma de la plaza se inspira en la pepa de cacao y como estas se unifican por medio del tallo para crear una sola forma. Esto se refleja en la configuración de los corredores que convergen en el centro de la plaza comercial, creando un espacio unificado.

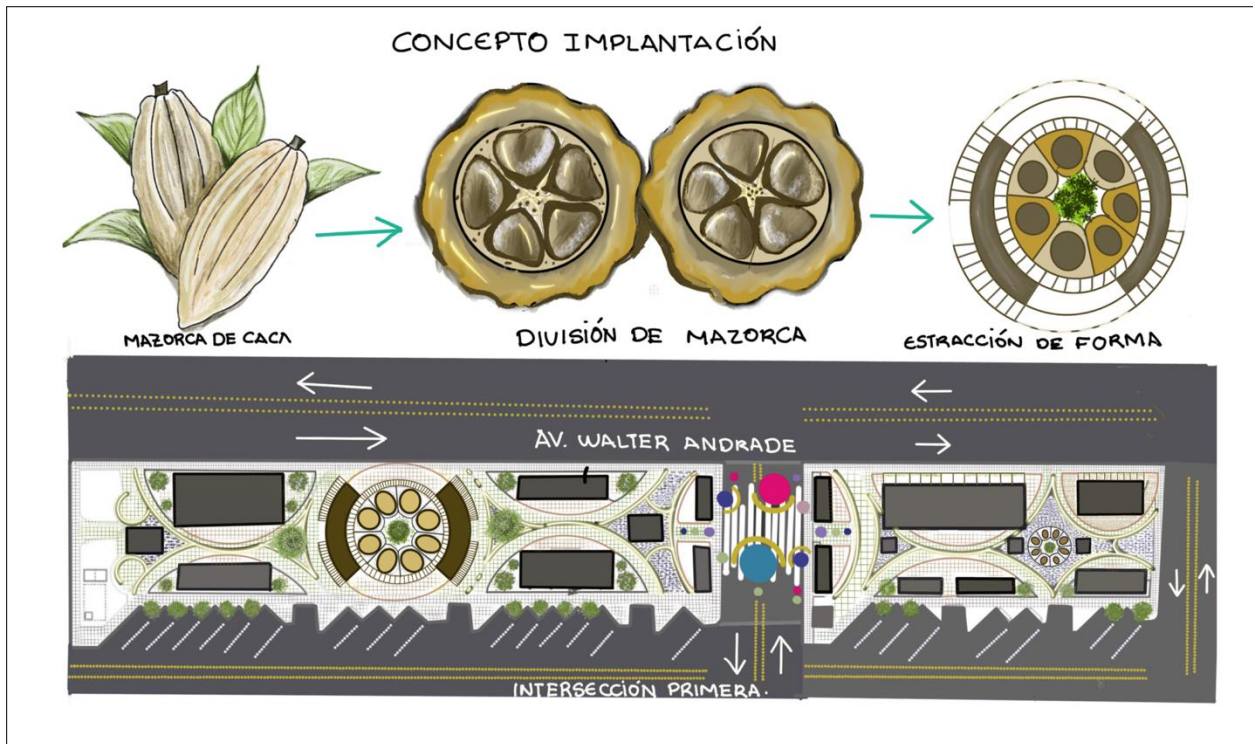
Además, el uso de cacao como inspiración para el diseño tiene un significado cultural importante en la región, debido a que ha desempeñado un papel fundamental en la economía y la cultura local. Al incorporar la historia y tradición en el diseño se crea un espacio que es verdaderamente representativo de la ciudad y sus habitantes.

FIGURA 62 Concepto en la modulación de los kioscos



Elaborado por: Silva, J (2023)

FIGURA 63 Concepto establecido en la implantación



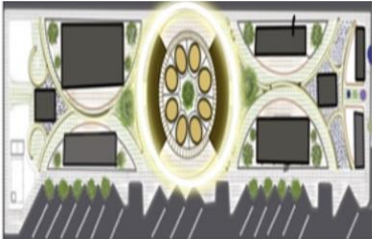
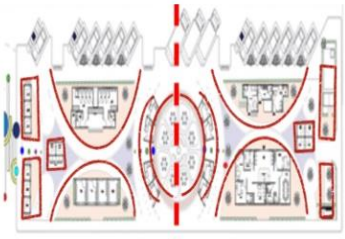
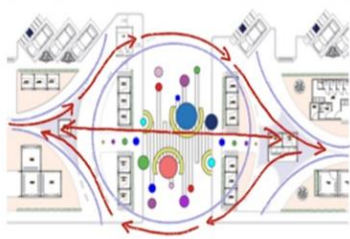
Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.4.2 Principio de diseño

Para la creación de un espacio que sea atractivo y funcional es importante tener en cuenta los principios de diseño los cuales permitirán identificar cuáles serán las alternativas viables que se pueden aplicar en el proyecto.

Algunos de estos principios aplicados en el diseño de la plaza comercial son los siguientes:

TABLA: 26 Principios arquitectónicos

ENFASIS	EQUILIBRIO	MOVIMIENTO
<p>establecer un punto focal por medio de la forma, la textura, colores y pérgolas permitiendo que la plaza capte la atención de los usuarios</p> 	<p>la forma del piso y los bloques se disponen simétricamente en ambos polígonos, tanto en su eje horizontal como vertical</p> 	<p>La forma del suelo se dispone de forma circular manteniendo una secuencia orgánica que produce continuidad en los dos polígonos</p> 

Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.4.2.1 Principio de diseño basado a la logística urbana

TABLA: 27 Principios basados en la logística urbana

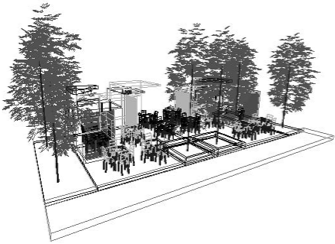


SOSTENIBLE	ORGANIZADO	INTEGRAL
<p>Optimización de la entrega de productos mediante horarios establecidos que reduzca la congestión del tráfico del sector</p> 	<p>Planificación de actividades logísticas que se realizarán en la plaza comercial. Las actividades se deben llevar de manera eficiente y ordenada.</p> 	<p>Integración de los diferentes servicios y grupos de interés que permita que los productos lleguen al consumidor en buen estado y al mismo tiempo mejore la eficiencia de movimiento logísticos</p> 

Elaborado por: Silva, J (2023)

### 4.4.3 Criterios de diseño

Para el diseño de una plaza comercial para la reubicación de vendedores informales se tomará en cuenta los siguientes criterios





TABLA: 28 Criterios de diseño

ESPACIOS	INFRAESTRUCTURA	ACCESIBILIDAD
<p>la plaza comercial debe contar con suficiente espacio que pueda albergar a los vendedores informales como la afluencia de los futuros consumidores de sus productos.</p> 	<p>La plaza comercial debe contar con las infraestructuras básicas, como abastecimiento de agua potable, iluminación, seguridad, los puestos de venta deben estar en óptimas condiciones para su uso.</p> 	<p>El acceso a la plaza debe ser accesible, tiene que tener interacción con sus avenidas aledañas</p> 

Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.4.3.1 Criterios de logística urbana

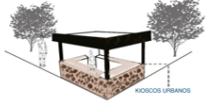





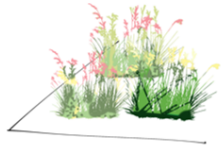

TABLA: 29 Criterios de logística urbana

FUNCIONAL	UNIDAD LOGISTICA	PLANIFICACIÓN	FISCALIZACIÓN
<p>Diseñar una plaza que satisfaga las necesidades de los comerciantes y los clientes, proporcionando un espacio seguro y cómodo para la venta de los productos y servicios.</p> 	<p>disponer de una unidad logística dentro de la plaza comercial que monitoree el movimiento mercantil, así como la carga y descarga de productos.</p> 	<p>Implementación de medidas que permita el abastecimiento de la plaza</p> 	<p>regular el tiempo de entrega de producto y así reducir la congestión vehicular en sus vías aledañas</p> 

Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.4.4 Estrategias de diseño y logística urbana

TABLA: 30 Estrategias de diseño

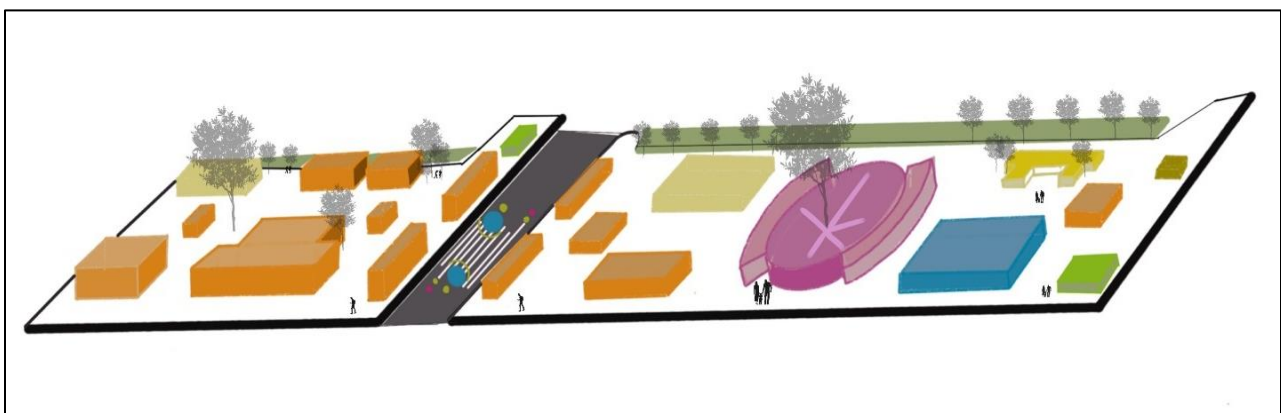
<p>Diseñar módulos que permitan el ordenamiento comercial basado en criterios de diseño de nodos logísticos de aproximación</p>	<p>Diseñar estacionamiento de carga y descarga de productos</p>	<p>Implementación de monitoreo digital del horario establecido de carga y descarga</p>	<p>Rampas y señalización de las zonas de carga y descarga</p>
 <p>KIOSCOS URBANOS</p>	 <p>CARGA Y DESCARGA</p>	 <p>PUNTO DE MONITOREO</p>	 <p>RAMPA DE CARGA Y DESCARGA</p>
<p>Movilidad urbana segura mediante la peatonalización y cruces con urbanismo táctico.</p>	<p>Utilización de pavimento permeables que permita la captación de agua para las plantas</p>	<p>Conservar flora nativa para la generación de sombras y confort dentro de la plaza comercial.</p>	<p>Generar espacios para el esparcimiento y la interacción pública.</p>
 <p>PISO PEATONAL</p>			

Elaborado por: Joyce Silva (2023)

#### 4.4.5 Partida arquitectónica

distribución de los espacios establecido en la plaza comercial en forma volumétrica.

FIGURA 64 Partida arquitectónica



Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.4.6 Programa arquitectónico

mediante el programa arquitectónico se busca especificar los espacios que se van a incluir en el diseño de la plaza comercial de acuerdo a las necesidades de los vendedores y la comunidad. el programa nos ayuda a crear espacios adecuados, que sean adaptables, flexibles al entorno manteniendo un equilibrio ente las necesidades de los usuarios y los vendedores.

#### Área administrativa

TABLA: 31 Programa arquitectónico zona administrativa

PROGRAMA ARQUITECTONICO								
ZONA	CANT. DE LOCAL	ESPACIO	ACTIVIDAD	MOBILIARIO	TIPO DE USUARIO	ÁREA PARCIAL m2	ÁREA TOTAL m2	
ADMINISTRATIVA	1	Oficina de gerencia	Dirección de la plaza comercial	Escritorio, sill, mesa	Gerente	8.25	8.25	
	1	SS.HH gerencia	Necesidad biologica	Inodoro,lavamanos,accesorios de	Gerente	2.43	2.43	
	1	Contabilidad	Gestionar ingresos y egresos de la	Escritorio, sill, mesa	Contador	6.17	6.17	
	1	Oficina de logistica	Manejo de estrategias logísticas	Escritorio, sill, mesa	Ingeniero en logistica	10.13	10.13	
	1	Secretaria	Atención a las demandas de la	Escritorio, estantería, silla,	Secretaria	7.45	7.45	
	1	Sala de juntas	Reunirse, proyectar,dialogar asuntos	Mesa, silla	Trabajadores del área	11.72	11.72	
	1	Sala de descanso	Descanso en horas libres	Mesa, silla, sofa	Personal administrativo	8.37	8.37	
	1	Recepcion	Atención al publico	Escritorio, silla, organizador	Recepcionista	3.4	3.4	
	1	Sala de espera	Esperar	Sillas, sofa	Publico	4.18	4.18	
	1	Cuarto de limpieza	Guardar utensilio de limpieza	Repisa de madera, accesorios de	Conserje	1.23	1.23	
	2	SS.HH hombre y mujer	Necesidades biologicas	Inodoro, lavamanos	Empleados administrativo,	4.41	4.41	
			Pasillos	caminas	pasillos	publico,empleados	22.83	22.83
	<b>TOTAL ÁREAS ADMINISTRATIVA M2</b>							90.57

Elaborado por: Silva, J (2023)

## Área de comercio

dentro del programa arquitecto en el área de comercio se estableció acorde a las actividades que se dedican los vendedores informales.

TABLA: 32 Programa arquitectónico zona comercial

ZONA	CANT. DE LOCAL	ESPACIO	ACTIVIDAD	MOBILIARIO	TIPO DE USUARIO	ÁREA PARCIAL m <sup>2</sup>	ÁREA TOTAL m <sup>2</sup>
COMERCIAL BLOQUE 1	4	Ropa	Venta	repisas, mostrador, raques	Visitante, personal	9.03	36.12
	3	Calzado	Venta	Apago, vitrinas, tableros	Visitante, personal	9.03	27.09
	5	Accesorio de bisutería	Venta	Vitrinas, exhibidores	Visitante, personal	3.47	17.35
	5	Cosmético	Venta	Vitrinas, exhibidores	Visitante, personal	3.47	17.35
	3	Juguetes	Venta	Vitrinas, exhibidores	Visitante, personal	3.47	10.41
	3	Accesorios para celulares	Venta	Vitrinas, exhibidores	Visitante, personal	3.47	10.41
	7	Artículos varios	Venta	Vitrinas, exhibidores	Visitante, personal	3.49	24.43
	1	SS.HH hombres	Necesidades biológicas	Inodoro, urinario, lavamanos, accesorios de baño	Visitante, personal	13.96	13.96
	1	SS.HH mujeres	Necesidades biológicas	Inodoro, lavamanos, accesorios de baño	Visitante, personal	13.33	13.33
	1	Bodega de limpieza	Guardar utensilio de limpieza	Repisa, accesorios de limpieza	Conserje	1.37	1.37
	<b>TOTAL AREAS COMERCIAL BLOQUE 1</b>						
COMERCIAL BLOQUE 2	2	Ropa	Venta	repisas, mostrador, raques	Visitante, personal	8.76	17.52
	2	Calzado	Venta	Apago, vitrinas, tableros	Visitante, personal	8.76	17.52
	3	Accesorios de bisutería	Venta	Vitrinas, exhibidores	Visitante, personal	3.31	9.93
	3	Cosméticos	Venta	Vitrinas, exhibidores	Visitante, personal	3.31	9.93
	2	Accesorios de celulares	Venta	Vitrinas, exhibidores	Visitante, personal	3.52	7.04
	1	Cajeros	Venta	Vitrinas, exhibidores	Visitante, personal	7.67	7.67
	2	Artículo varios	Venta	Vitrinas, exhibidores	Visitante, personal	3.52	7.04
	1	SS.HH hombres	Necesidades biológicas	Inodoro, urinario, lavamanos, accesorios de baño	Visitante, personal	17.83	17.83
	1	SS.HH mujeres	Necesidades biológicas	Inodoro, lavamanos, accesorios de baño	Visitante, personal	19.02	19.02
	1	Bodega de limpieza	Guardar utensilio de limpieza	Repisa, accesorios de limpieza	Conserje	2.31	2.31
	<b>TOTAL AREAS COMERCIAL</b>						

Elaborado por: Silva, J (2023)



## Áreas de servicio, exteriores y complementaria

TABLA: 33 Programa arquitectónico zona de comida, servicios, complementaria y exteriores

ZONA	CANT. DE LOCAL	ESPACIO	ACTIVIDAD	MOBILIARIO	TIPO DE USUARIO	ÁREA PARCIAL m <sup>2</sup>	ÁREA TOTAL m <sup>2</sup>
ZONA DE COMIDA	8	Locales de comida	Venta de comida	Electrodoméstico, mostrador, vajilla	Personal	5,87	46,96
	1	Patio de comida	Comer	Mesas, sillas, estación de basura	Vistante, personal	119,3	119,3
		Pasillos	caminar	pasillos	publico, privado	72,37	72,37
	<b>TOTAL AREAS DE COMIDA M2</b>						
SERVICIOS	1	Enfermería	Atención al usuario	Camilla, silla, escritorios	Enfermera, pacientes	8,76	8,76
	1	SS.HH enfermería	Necesidades biológicas	Inodoro, lavamanos	Enfermera, pacientes	1,66	1,66
	1	Cuarto de seguridad	Custodiar, resguardar	Monitores, escritorio, cámaras etc	Custodio	8,85	8,85
	1	SS.HH seguridad	Necesidades biológicas	Inodoro, lavamanos, accesorios de baño	Custodio	1,73	1,73
	1	Bodega	Elementos varios	Guardar mobiliarios	Conserje	4,43	4,43
	1	SS.HH bodega	Necesidades, biológica	Inodoro, lavamanos	Conserje	2,02	2,02
	<b>TOTAL AREAS DE SERVICIO M2</b>						
ZONA COMPLEMENTARIA	1	Cuarto de bomba	Monitoreo de agua	Bomba de agua	Personal autorizado	2,72	2,72
	1	Cuarto de generadores	Monitoreo eléctrico	Generadores de luz	Personal autorizado	2,72	2,72
	1	Paradero de buses	Esperar bus	Mobiliario	Publico	6,2	6,2
	1	Cisterna	Almacenamiento de agua	Agua	Personal autorizado	14,9	14,9
<b>TOTAL AREAS COMPLEMENTARIA M2</b>							26,54
ÁREAS DE EXTERIORES	1	Garita	Resguardar	Silla, mesa, bitacora	Guardia	6,39	6,39
	1	SS.HH garita	Necesidades biológica	Inodoro, lavamanos	Guardia	1,41	1,41
	17	Estacionamientos	Estacionar vehiculos	Vehiculos	Publico	12,44	211,48
	5	Anden de carga y descarga	Carga y descarga de mercadería	Rampas	Distribuidor	23,66	118,3
	1	Áreas verdes	Área recreativa	Jardineras, bancas	Publico	96,23	96,23
<b>TOTAL AREAS EXTERIORES M2</b>							433,81

Elaborado por: Silva, J (2023)

### 4.4.7 Diagrama de relaciones funcionales

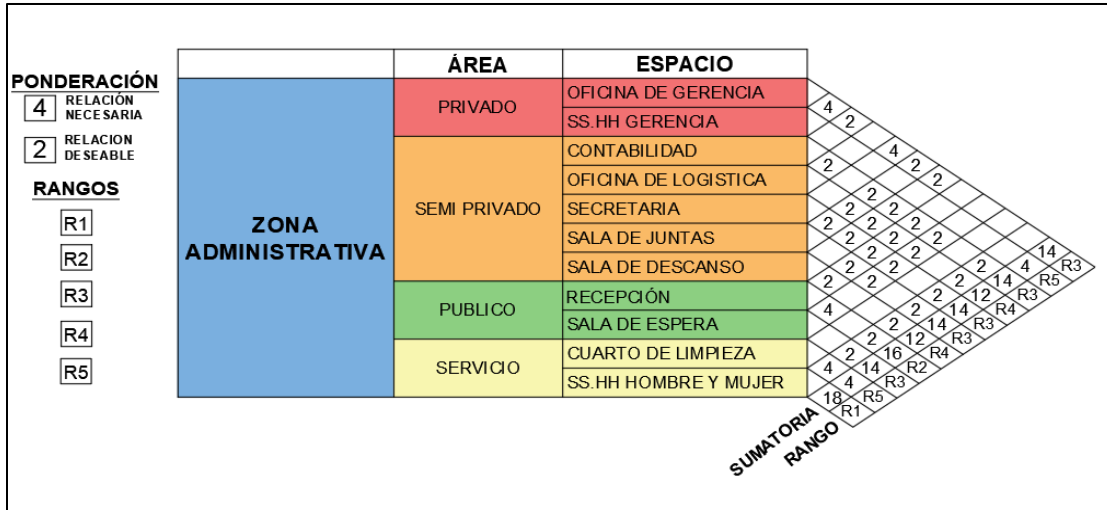
La relación de áreas es un paso crucial en la toma de decisiones durante el diseño de una plaza comercial. Mediante el uso de diagramas, se puede garantizar que los espacios establecidos sean funcionales, accesibles y atractivos.

Los diagramas de relaciones funcionales ayudan a:

- Definir la distribución de los espacios
- Identificar si las áreas son públicas, de uso privado o de servicios.
- Diseñar con criterios funcionales y que sus espacios tengan la interacción adecuada.
- Diseñar espacios que tengan relación entre el interior con el exterior.

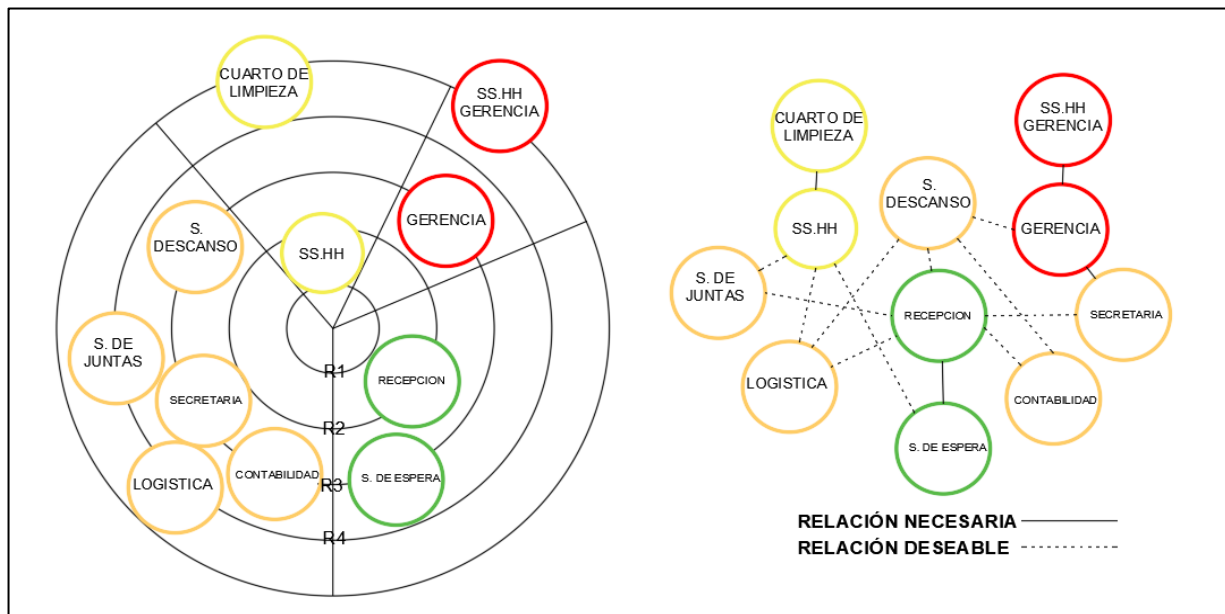
## Zona administrativa

FIGURA 65 Diagrama de relación zona administrativa



Elaborado por: Silva, J (2023)

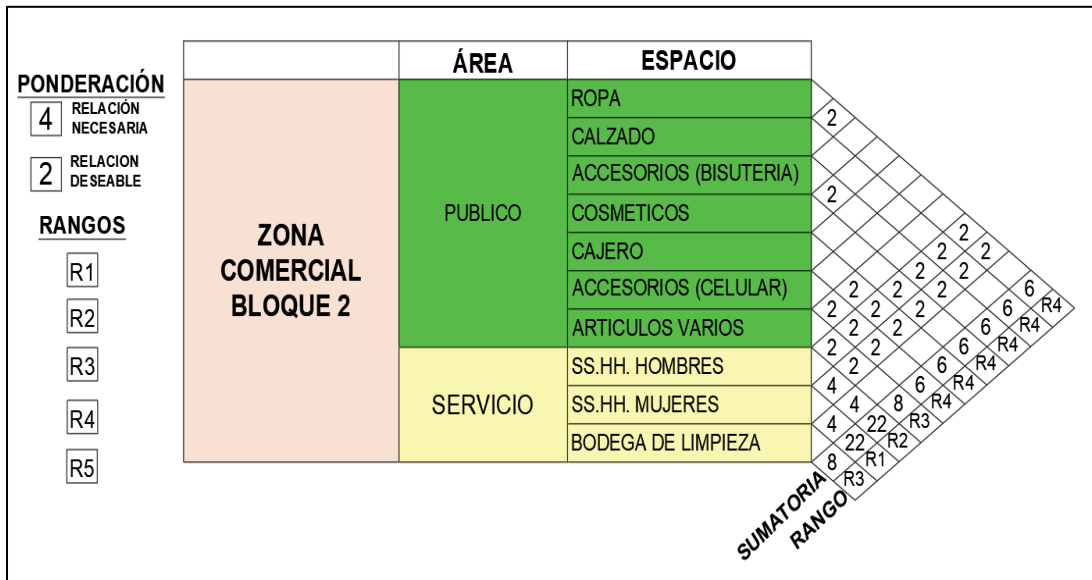
FIGURA 66 Rangos de relación zona administrativa



Elaborado por: Silva, J (2023)

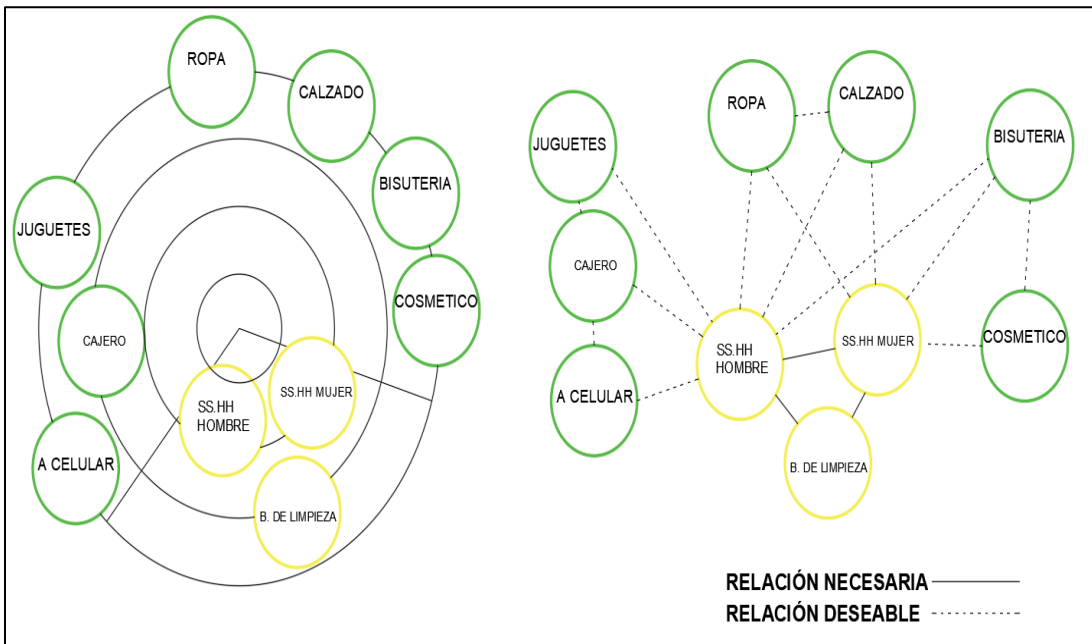
# Zona comercial bloque 1

FIGURA 67 Diagrama de relación zona comercial bloque 1



Elaborado por: Silva, J (2023)

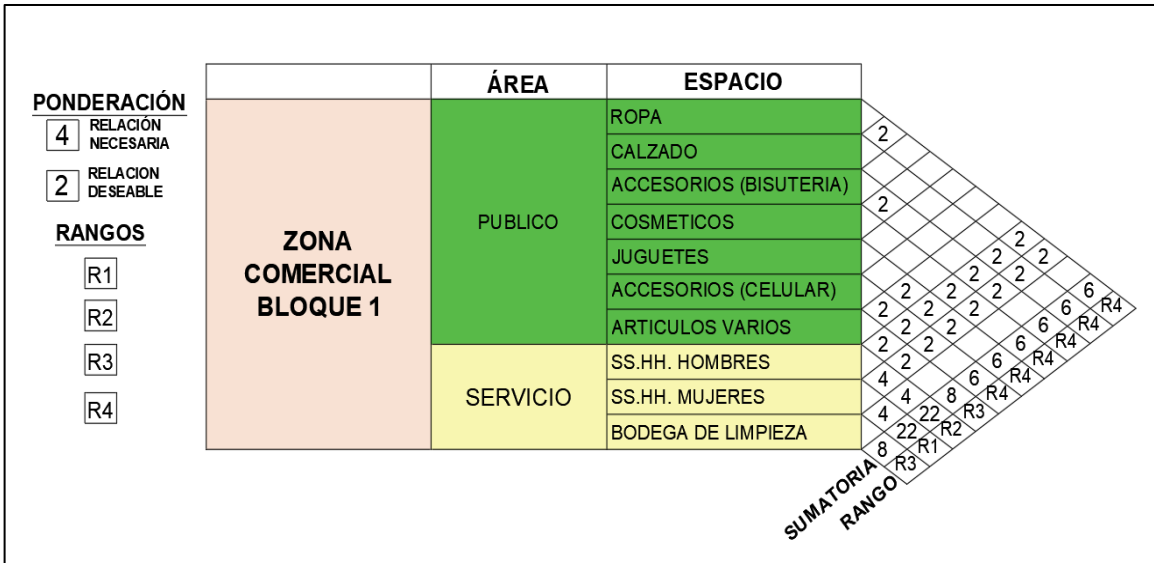
FIGURA 68 Rango de relación zona comercial bloque 1



Elaborado por: Silva, J (2023)

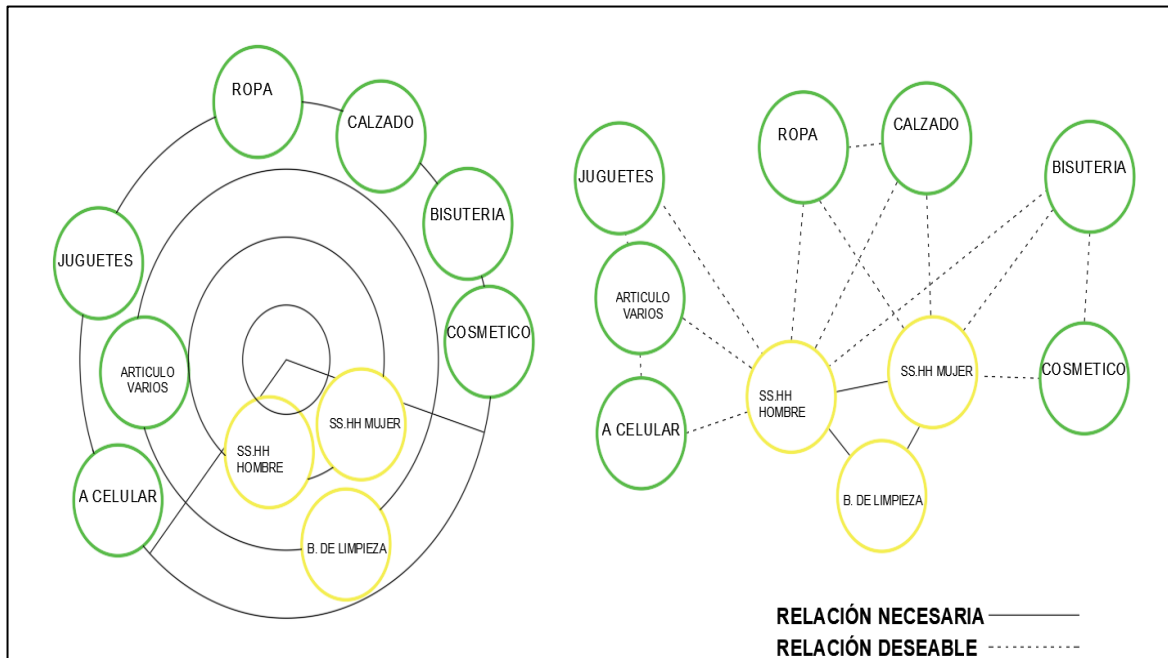
## Zona comercial bloque 2

FIGURA 69 Diagrama de relación zona comercial bloque 2



Elaborado por: Silva, J (2023)

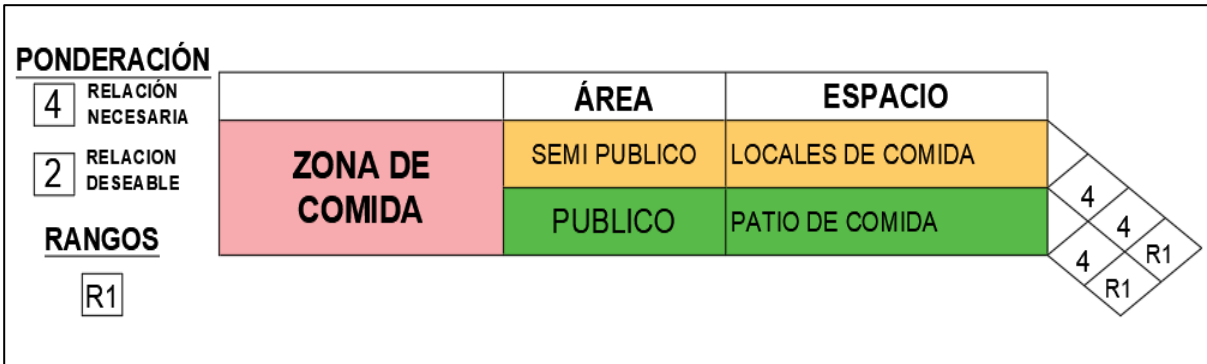
FIGURA 70 Rango de relación zona comercial bloque 2



Elaborado por: Silva, J (2023)

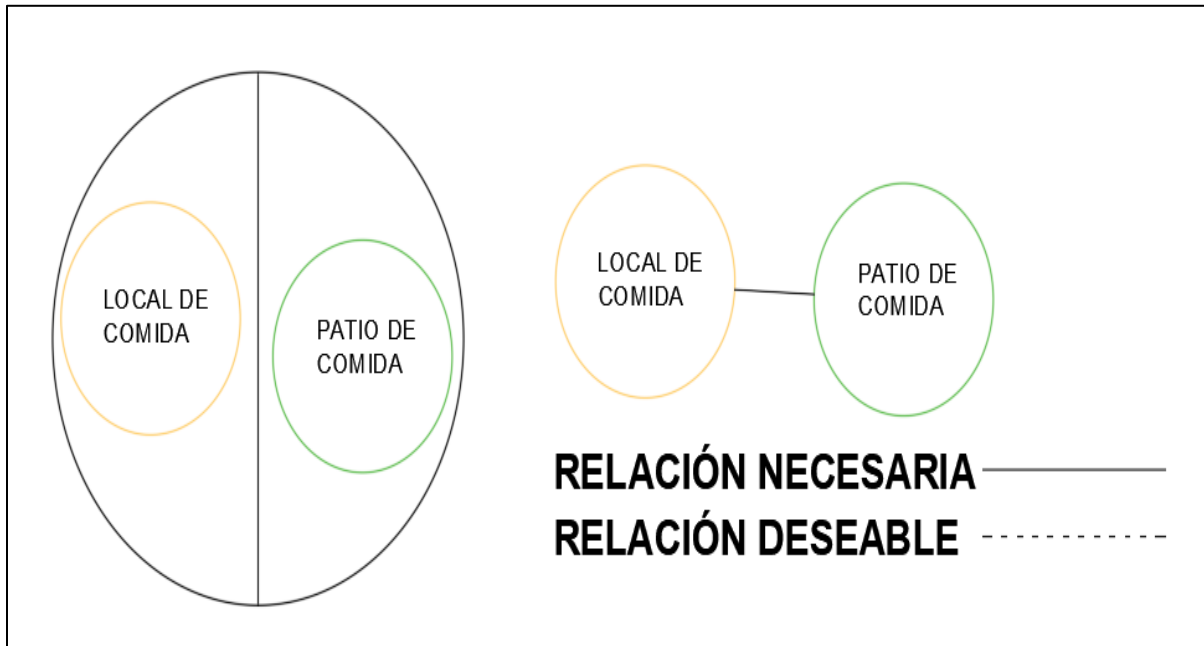
## Zona de comida

FIGURA 71 Diagrama de relación zona de comida



Elaborado por: Silva, J (2023)

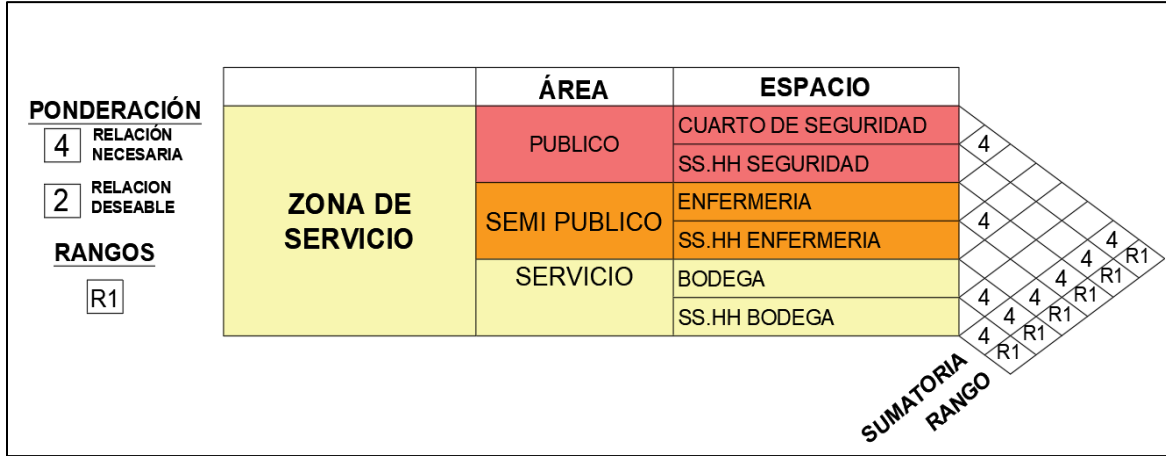
FIGURA 72 Rango de relación zona de comida



Elaborado por: Silva, J (2023)

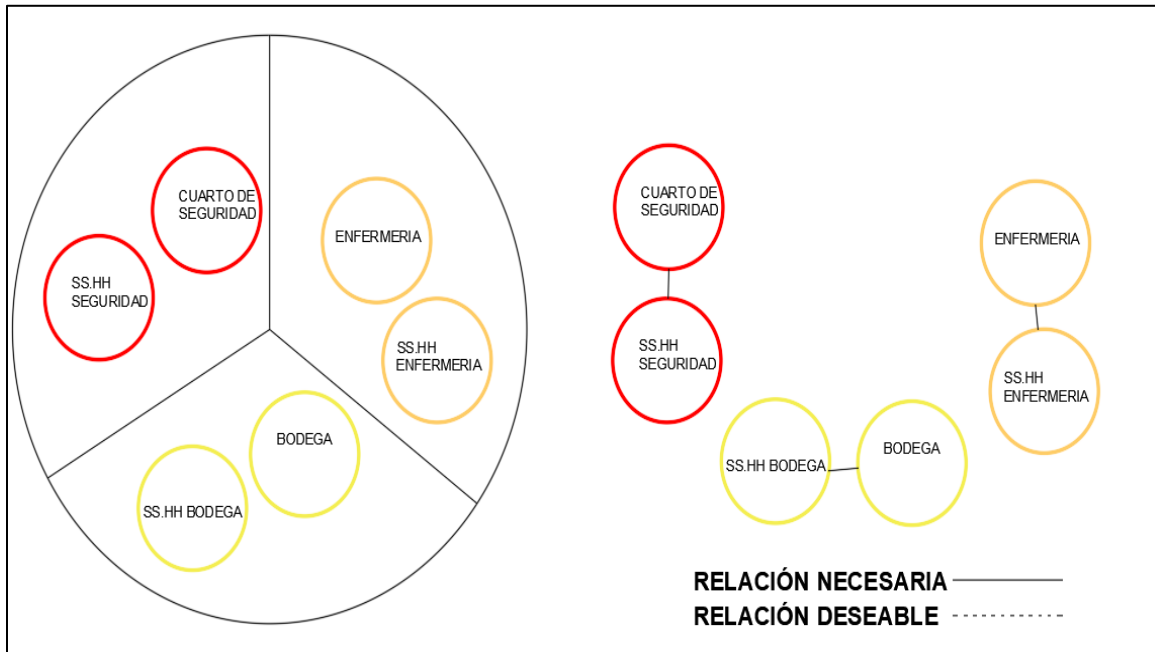
## Zona de servicio

FIGURA 73 Relación de áreas zona de servicio



Elaborado por: Silva, J (2023)

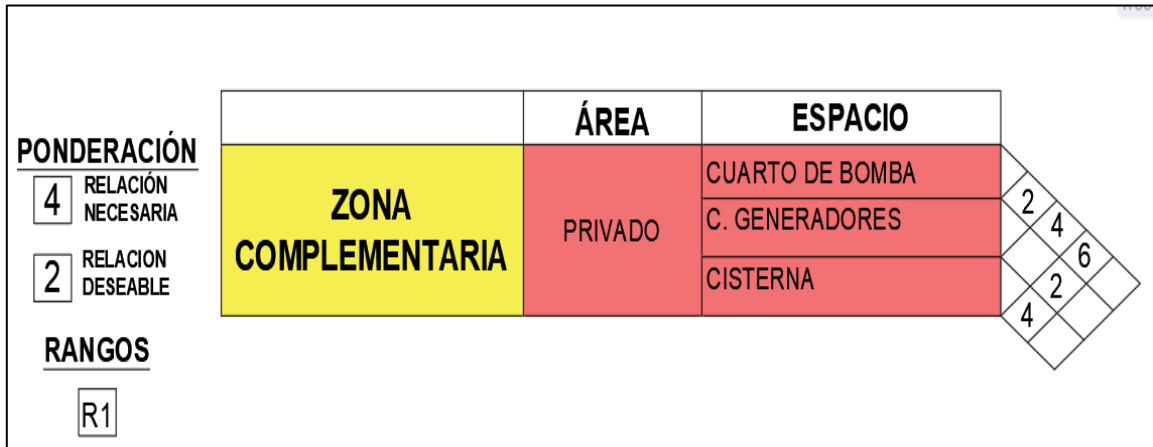
FIGURA 74 Rango de relación zona de servicio



Elaborado por: Silva, J (2023)

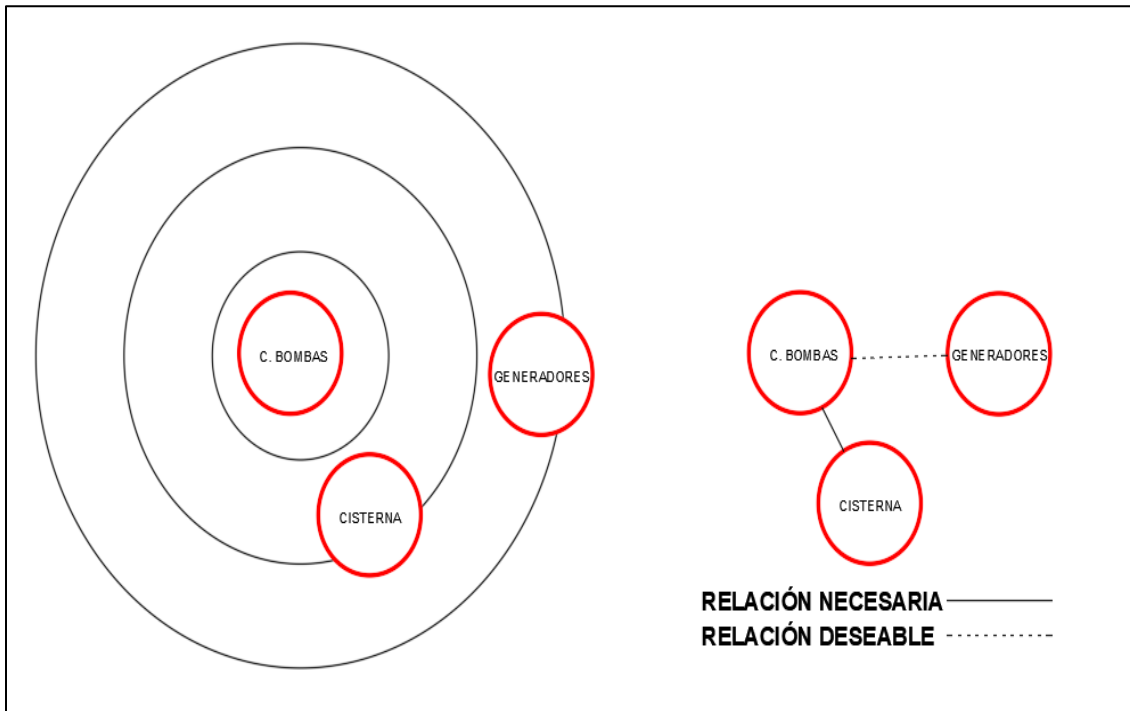
## Zona complementaria

FIGURA 75 Diagrama de relación zona complementaria



Elaborado por: Silva, J (2023)

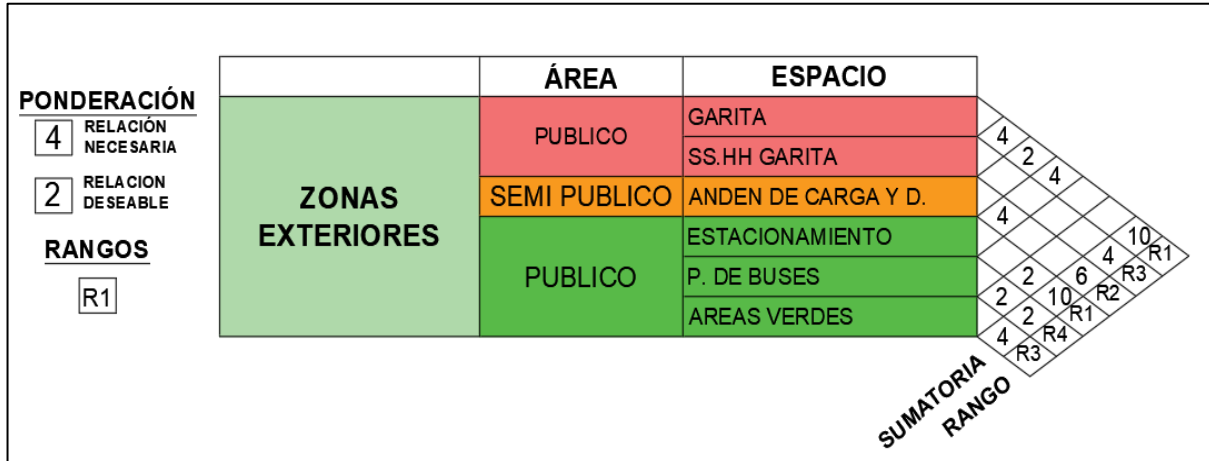
FIGURA 76 Rango de relación zona complementaria



Elaborado por: Silva, J (2023)

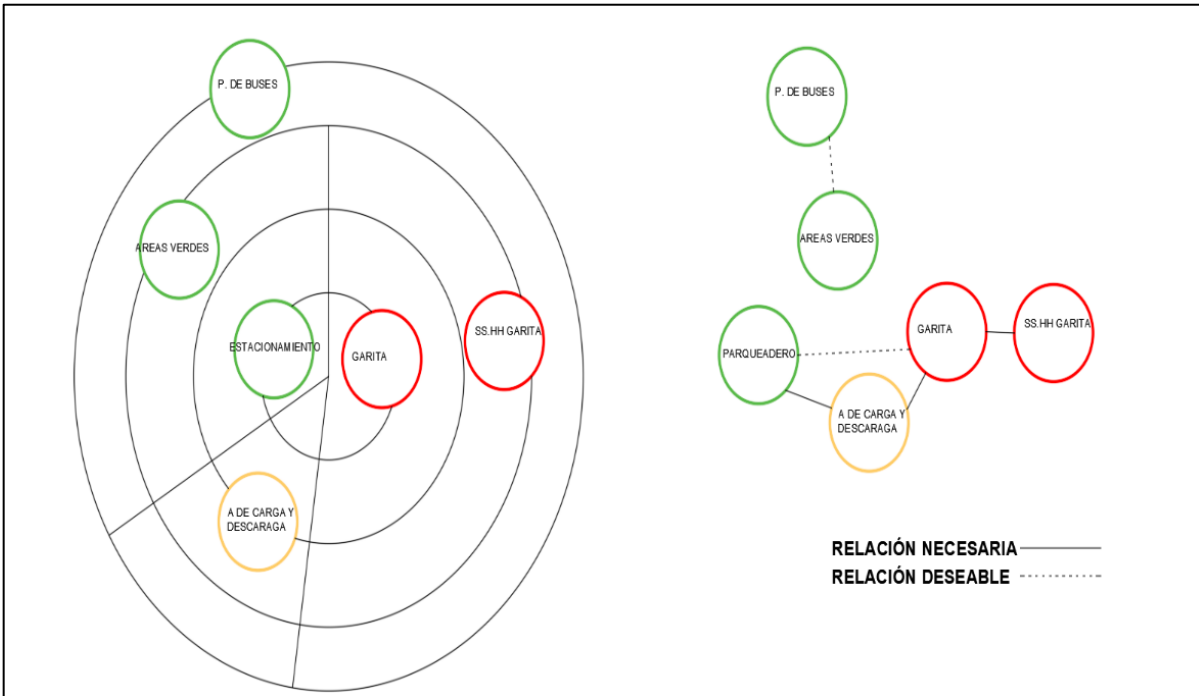
## Zona exterior

FIGURA 78 Diagrama de relación zona exteriores



Elaborado por: Silva, J (2023)

FIGURA 77 Rango de relación área exterior

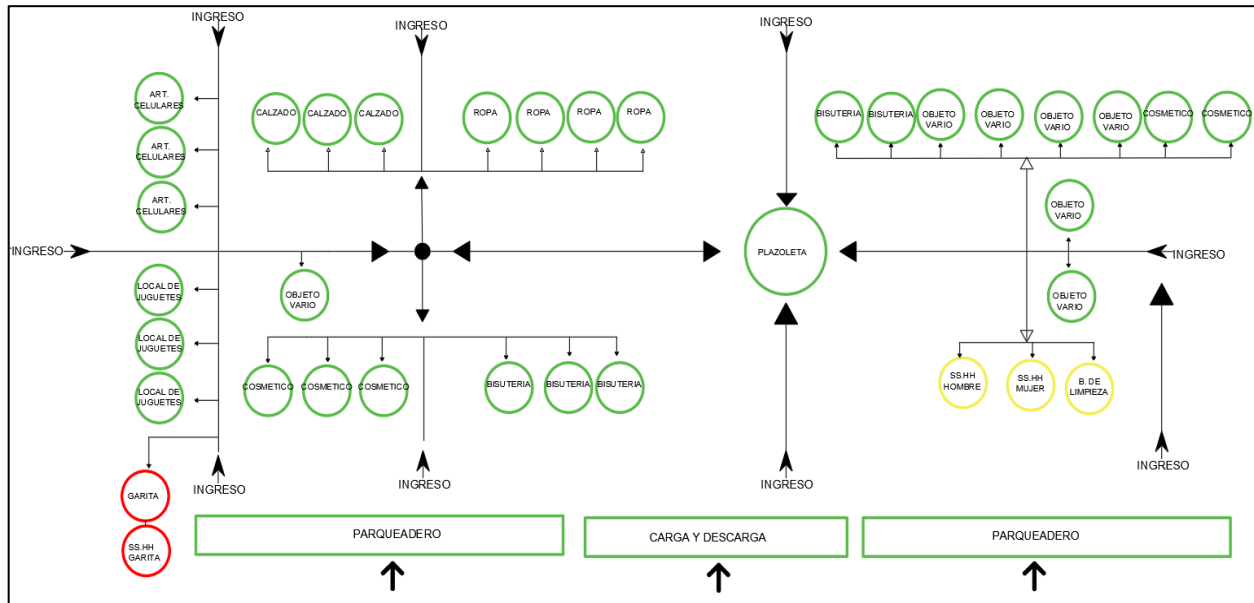


Elaborado por: Silva, J (2023)



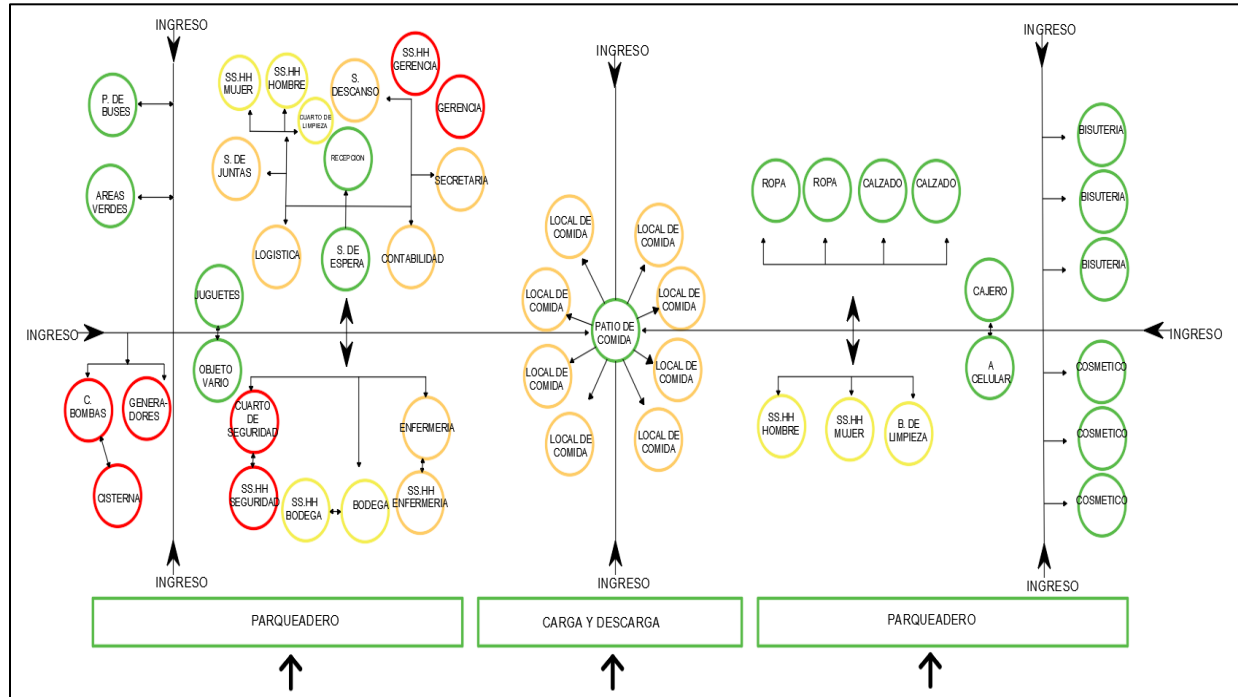
#### 4.4.8 Diagrama de circulación

FIGURA 79 Diagrama de circulación bloque 1



Elaborado por: Silva, J (2023)

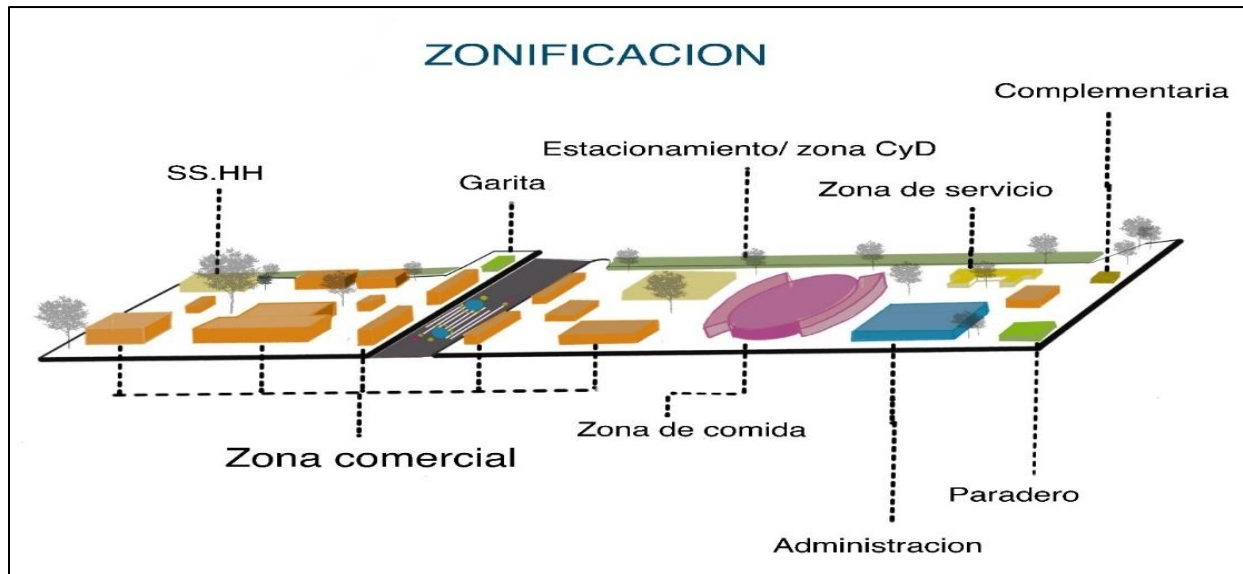
FIGURA 80 Diagrama de circulación bloque 2



Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.4.9 Zonificación

FIGURA 81 Zonificación general



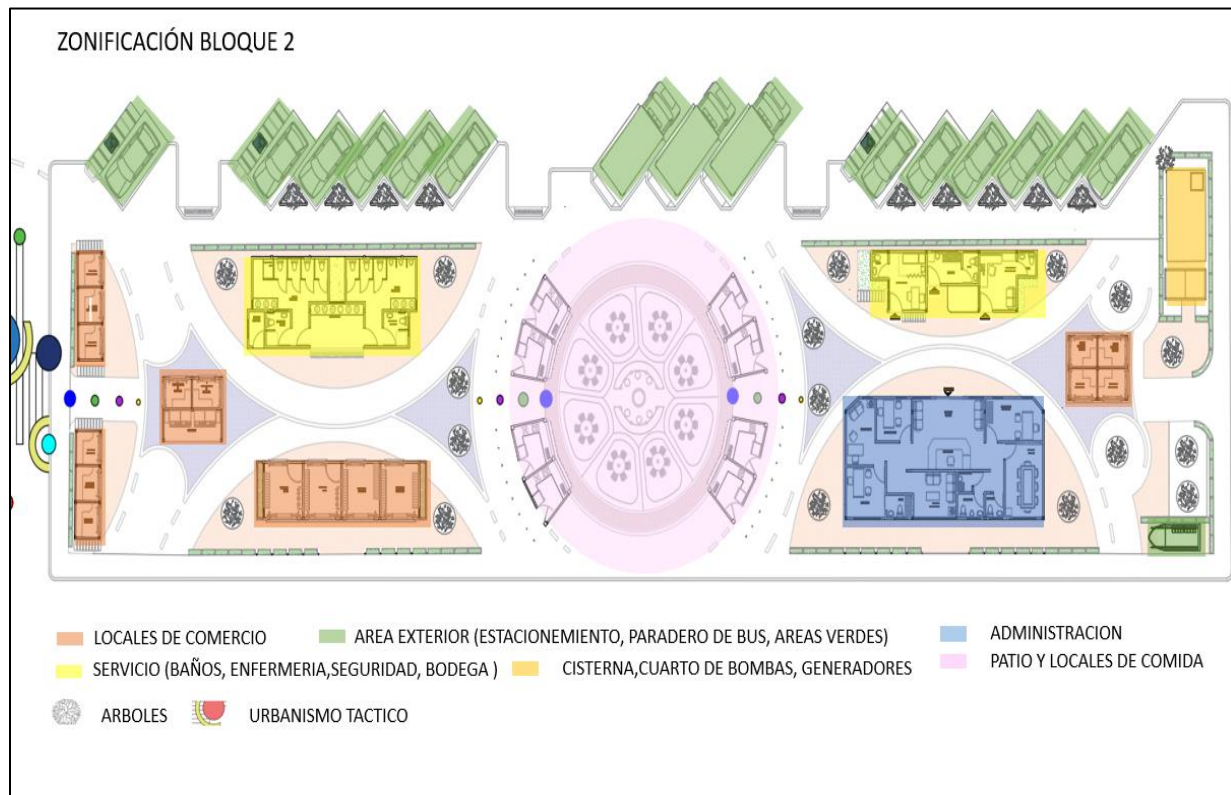
Elaborado por: Silva, J (2023)

FIGURA 82 Zonificación bloque 1



Elaborado por: Silva, J (2023)

FIGURA 83 Zonificación bloque 2









Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.4.10 Tipo de vegetación a usar en el proyecto

En el diseño de la plaza comercial se ha considerado la utilización de flora vernácula del cantón como la implementación de árboles y que ayuden al saneamiento ambiental por su alto consumo de  $\text{CO}_2$  con un alrededor de 1882kg por año

TABLA: 34 Vegetación a utilizar dentro del diseño

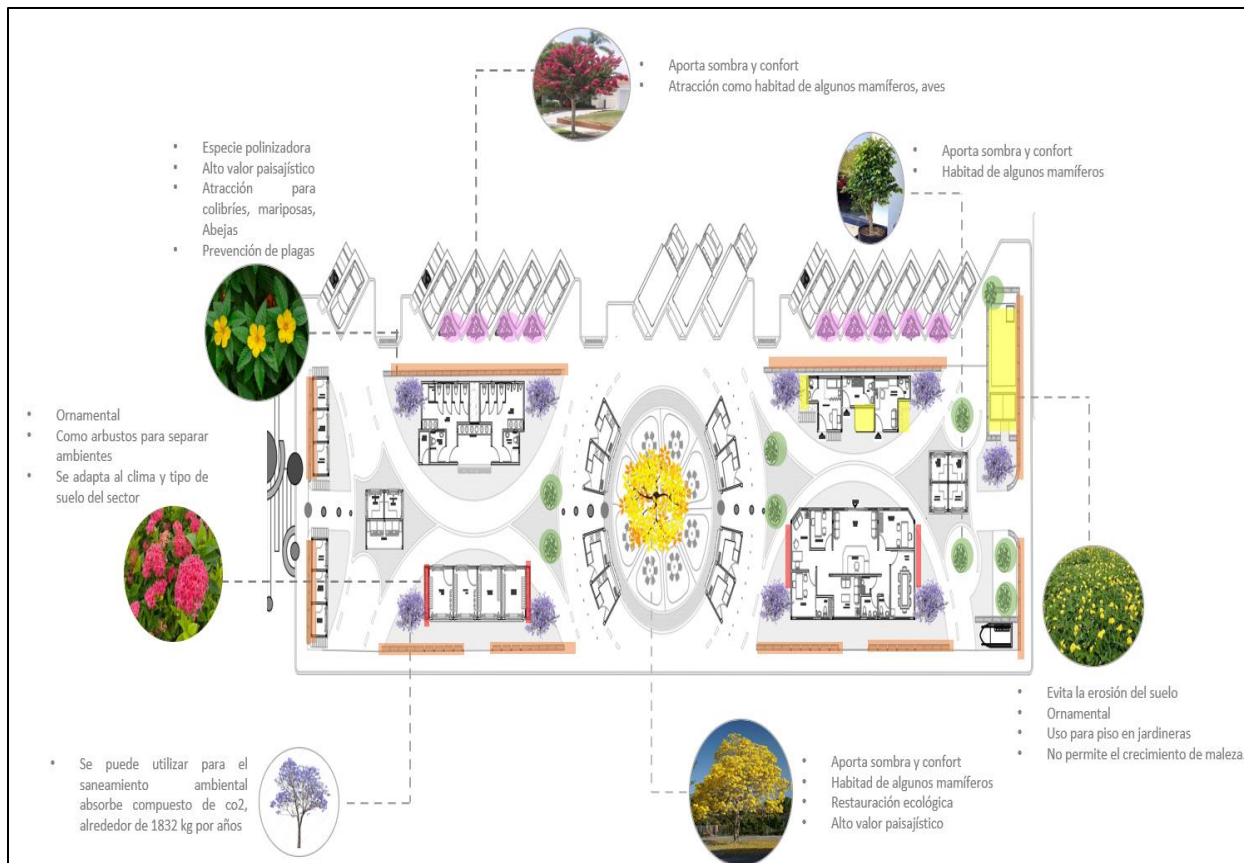
Tipo de árboles o flora	Características	Beneficio para el proyecto	Imagen de árbol o flora
Isoras rosas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Florecimiento en todo el año</li> <li>Requiere de alta luminosidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ornamental</li> <li>Como arbustos para separar ambientes</li> <li>Se adapta al clima y tipo de suelo del sector</li> </ul>	
Maní forrajero	<ul style="list-style-type: none"> <li>Altura entre 20 a 30 cm</li> <li>Requiere de alta luminosidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evita la erosión del suelo</li> <li>Ornamental</li> <li>Uso para piso en jardineras</li> <li>No permite el crecimiento de maleza.</li> </ul>	
Tornera	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arbusto aromático de hasta dos metros de alto                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Poda moderada</li> </ul> </li> <li>Atracción para la fauna</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Especie polinizadora</li> <li>Alto valor paisajístico</li> <li>Atracción para colibríes, mariposas, Abejas</li> <li>Prevención de plagas</li> </ul>	
Guayacán amarillos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Altura máxima 25 metros</li> <li>Nativo del lugar</li> <li>Florecimiento en invierno</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aporta sombra y confort</li> <li>Habitad de algunos mamíferos</li> <li>Restauración ecológica</li> <li>Alto valor paisajístico</li> </ul>	
Laurel rosa	<ul style="list-style-type: none"> <li>Crecimiento rápido</li> <li>Altura máxima 6 metros</li> <li>Raíces pequeñas</li> <li>Adaptable al terreno</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aporta sombra y confort</li> <li>Atracción como habitad de algunos mamíferos, aves</li> </ul>	
Jacaranda	<ul style="list-style-type: none"> <li>Crecimiento rápido                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Raíz no invasora desarrollo oblicuo</li> </ul> </li> <li>Sistema de polinización</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alto valor paisajístico</li> <li>Adaptación al tipo de suelo</li> <li>Sombra media</li> <li>Se puede utilizar para el saneamiento ambiental absorbe compuesto de co2, alrededor de 1832 kg por años</li> </ul>	

Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.4.11 Estrategia paisajista

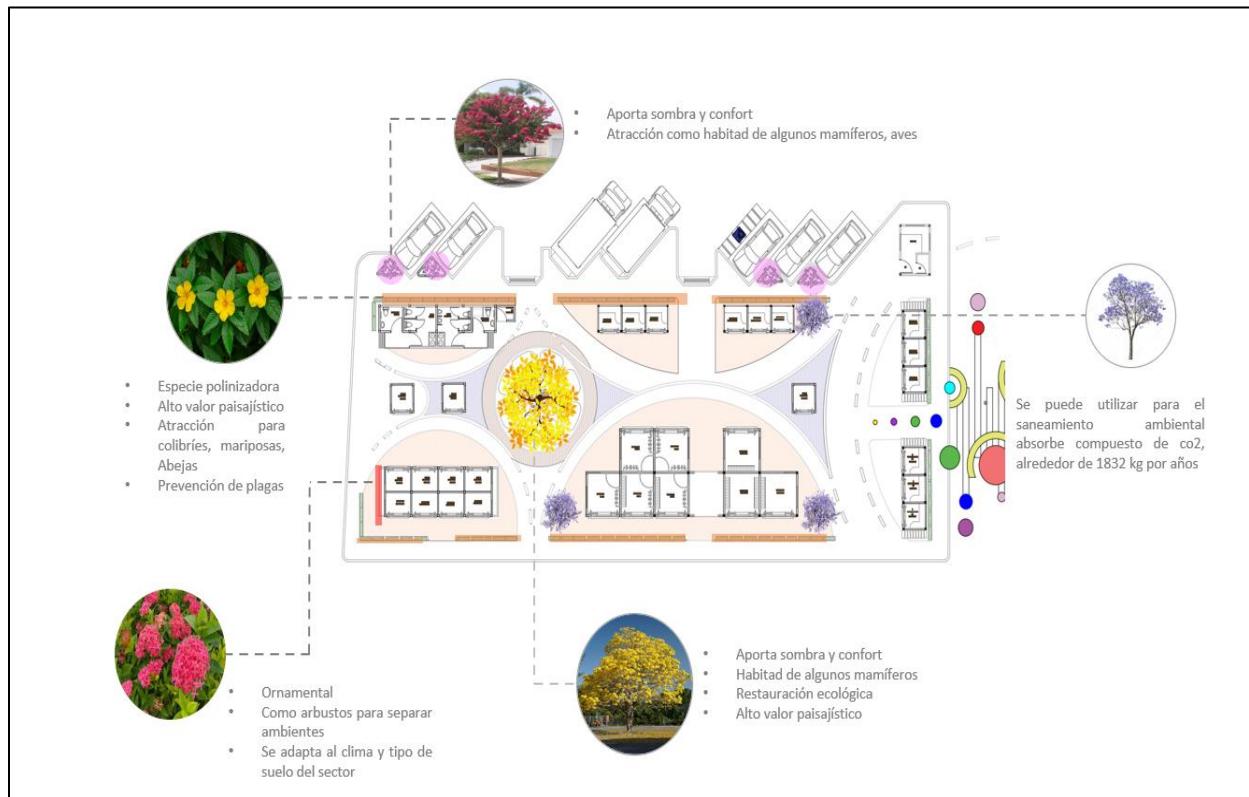
En la estrategia paisajista se ha conservado los árboles existentes en el terreno de intervención, en la ornamentación de suelo se utilizó el maní forrajero que evita el crecimiento de maleza

FIGURA 84 Estrategia paisajista bloque 1



Elaborado por: Silva, J (2023)

FIGURA 85 Estrategia paisajista bloque 2

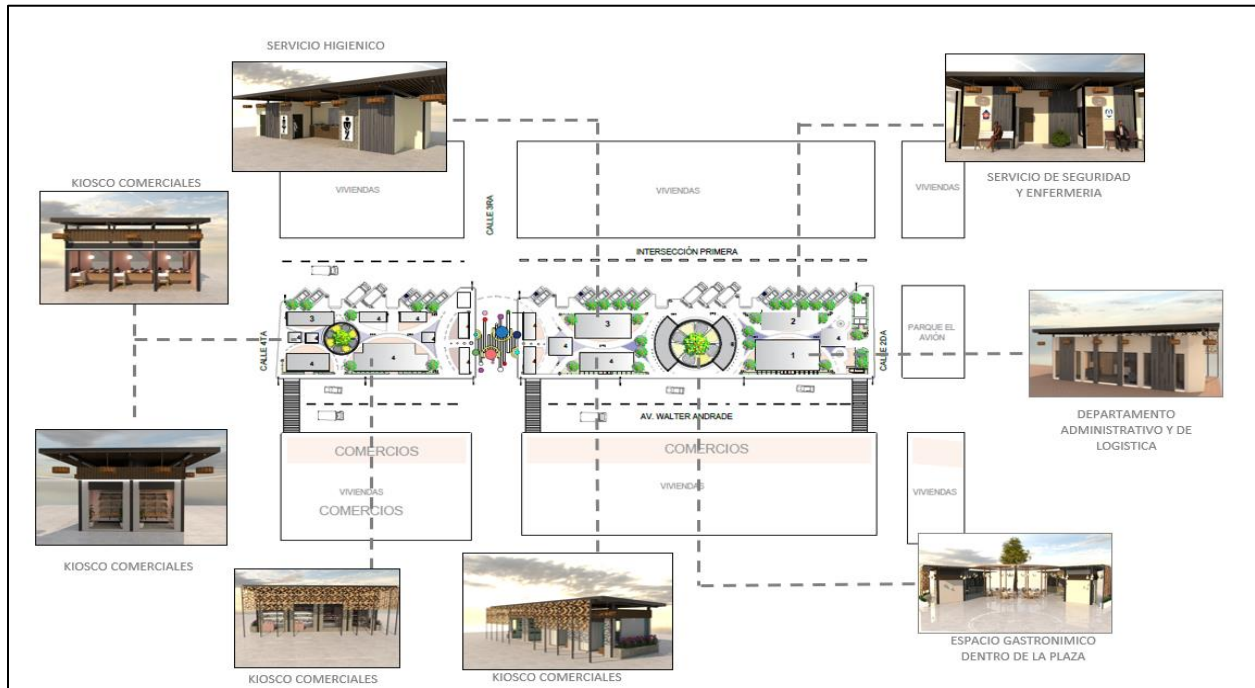


Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.4.12 Implantación general

La plaza comercial dirigida para la reubicación de vendedores informales cuenta con área administrativa, servicio, comercio, seguridad, de esparcimiento público entre otros servicios. El diseño de la plaza cuenta con espacios claves para garantizar la comodidad y satisfacción de los clientes. Al ser una plaza comercial abierta se puede recorrer fácilmente por las diferentes áreas, al tener una circulación lineal la línea de visión es clara para dirigirse a cada zona.

FIGURA 86 Implantación



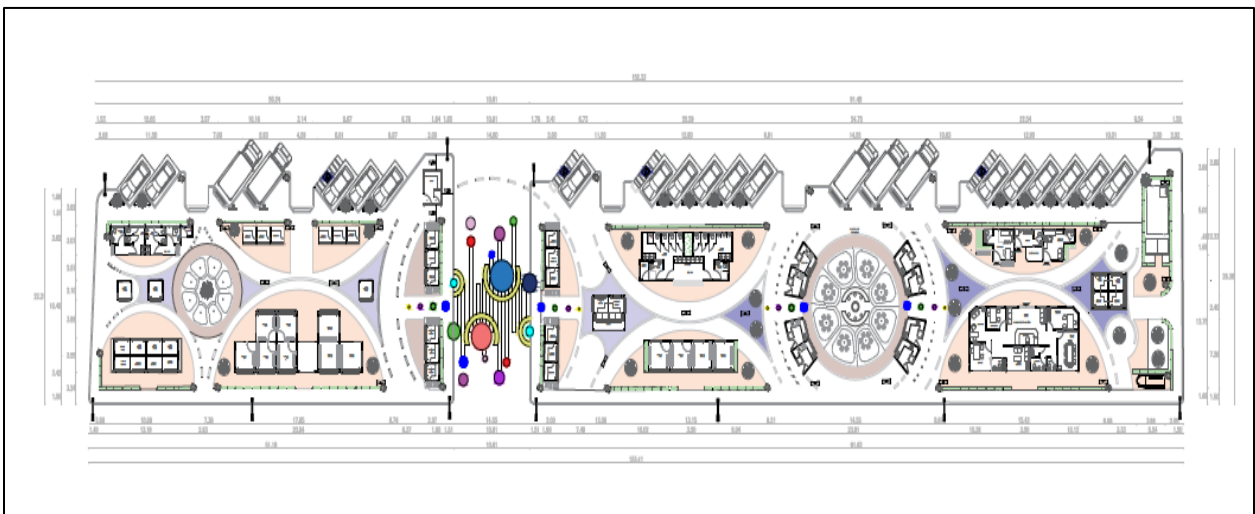
Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.4.13 Planta arquitectónica

En el diseño de la plaza comercial dispone de las siguientes áreas:

administración, servicio, locales comerciales, patio de comida, garita, paradero de bus, garita

FIGURA 87 Planta arquitectónica general



Elaborado por: Silva, J (2023)





#### 4.4.14 Corte y fachada

FIGURA 90 Corte y fachada de la plaza comercial



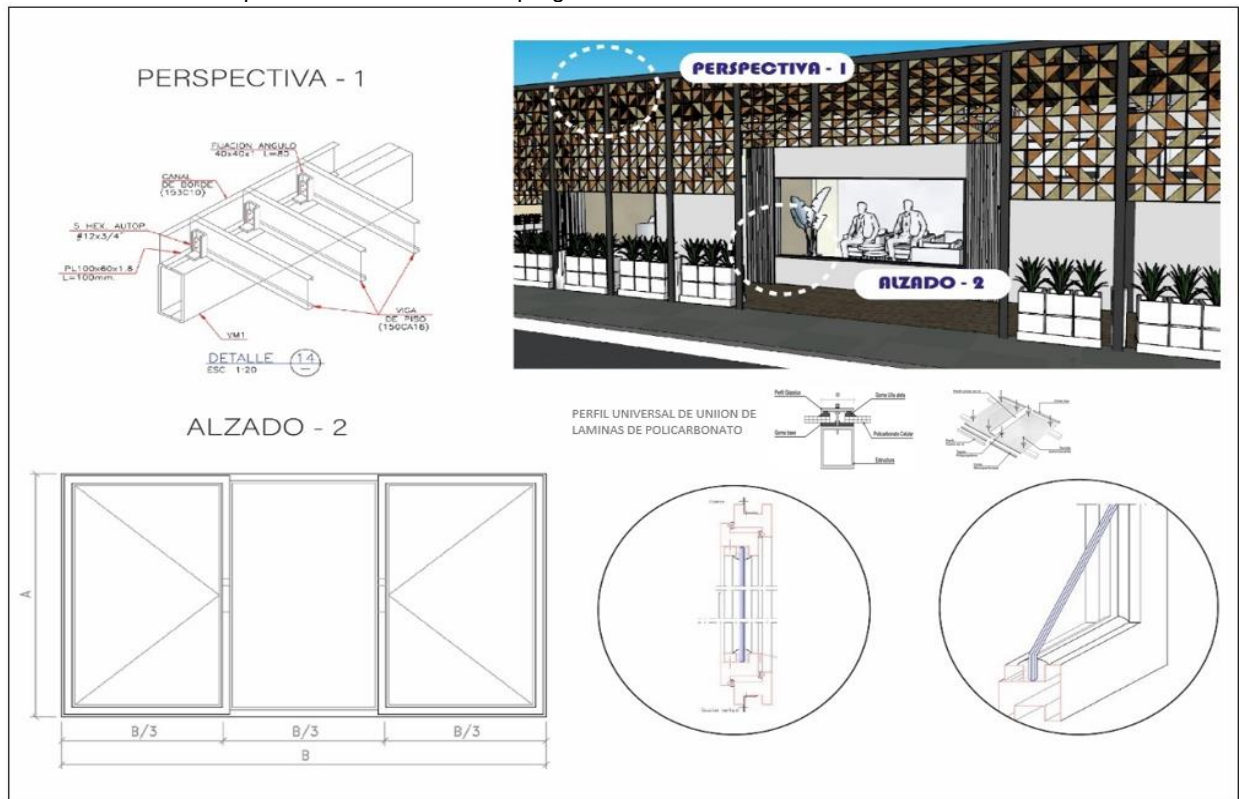
Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.4.15 Detalles arquitectónicos

##### 4.4.15.1 Estructura de pérgola

La pérgola con estructura metálica y cubierta de policarbonato celular es una estructura innovadora que ofrece durabilidad y estética a las áreas al aire libre. Cuenta con celosías de perfil metálico y láminas metálicas anticorrosivas colocadas en la fachada frontal de la plaza para minimizar el ingreso de la luz solar expuesto de la 12 del día. La forma de la pérgola en las fachadas es rectangular, mientras que la parte central del patio de comida mantiene una forma redonda. Además, se ha tomado en cuenta el aspecto constructivo de los ventanales, que son de aluminio y vidrio templado.

FIGURA 91 Detalle arquitectónico estructura de pérgola

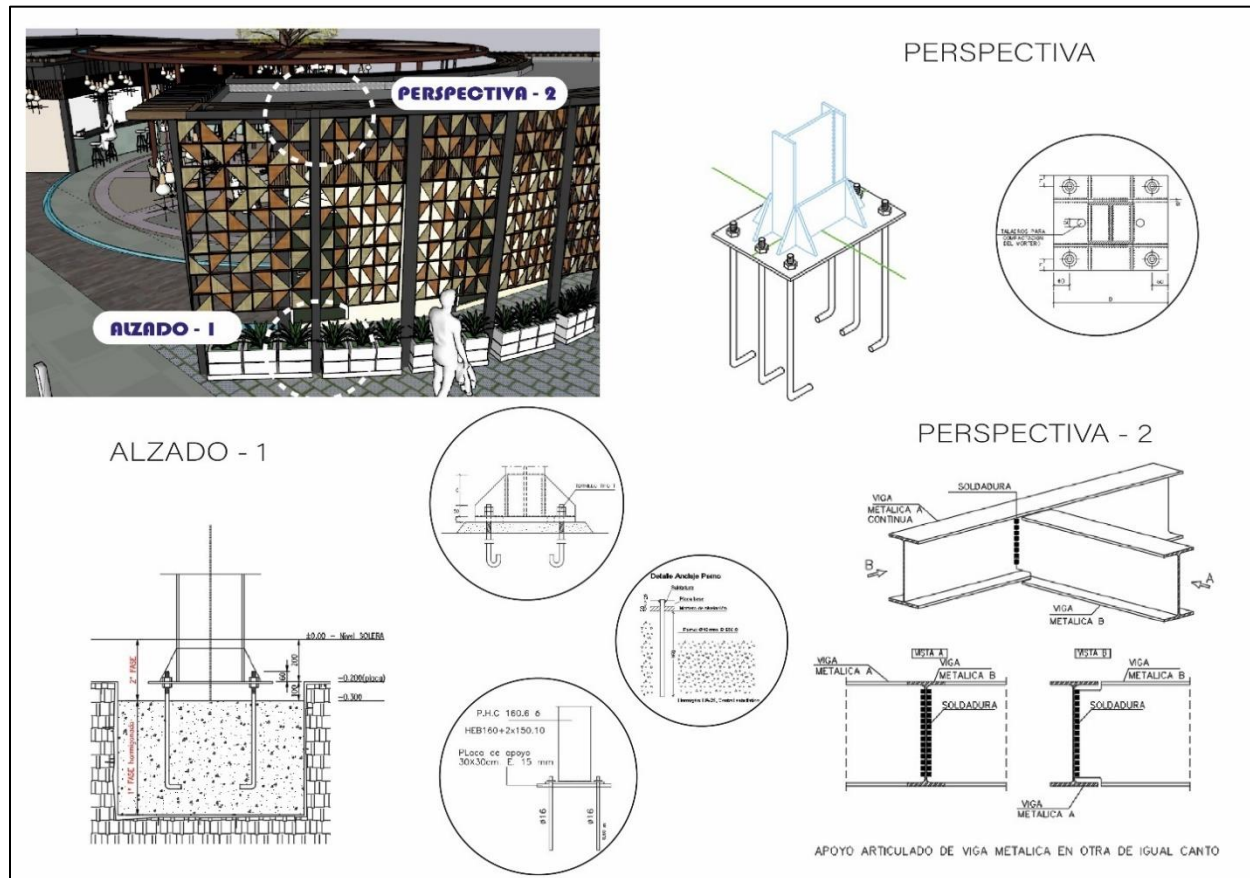


Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.4.15.2 Detalle constructivo de anclaje de estructura metálica

Las columnas metálicas deben ser de materiales de alta durabilidad. El acero debe ser resistente a la corrosión garantizando la resistencia y estabilidad de la estructura. Las dimensiones de la estructura deben regirse a las normativas de estructuras metálicas en cuanto a los requisitos para el diseño.

FIGURA 92 Detalle arquitectónico anclaje de estructura metálica



Elaborado por: Silva, J (2023)

#### 4.4.13.3 Renders

Por medio de los renders se demostrarán las estrategias establecidas para el proceso de diseño de la plaza comercial.

FIGURA 93 Estrategia de diseño ideado para la interacción social render

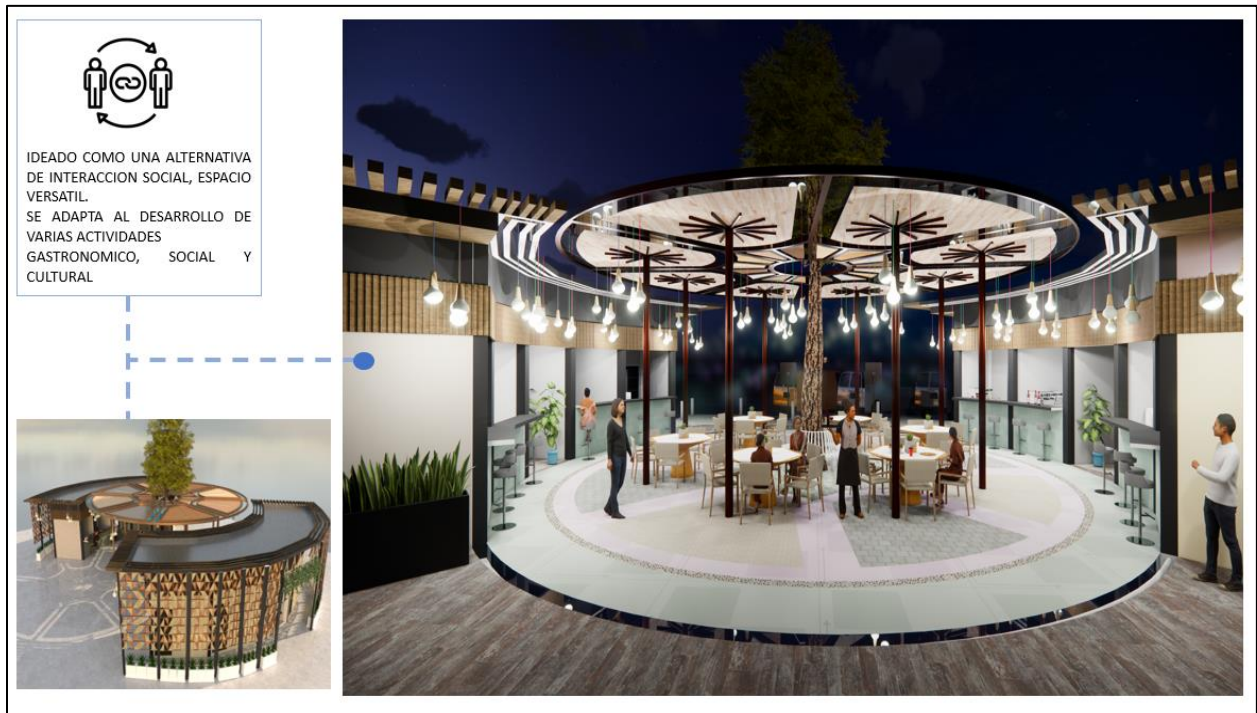
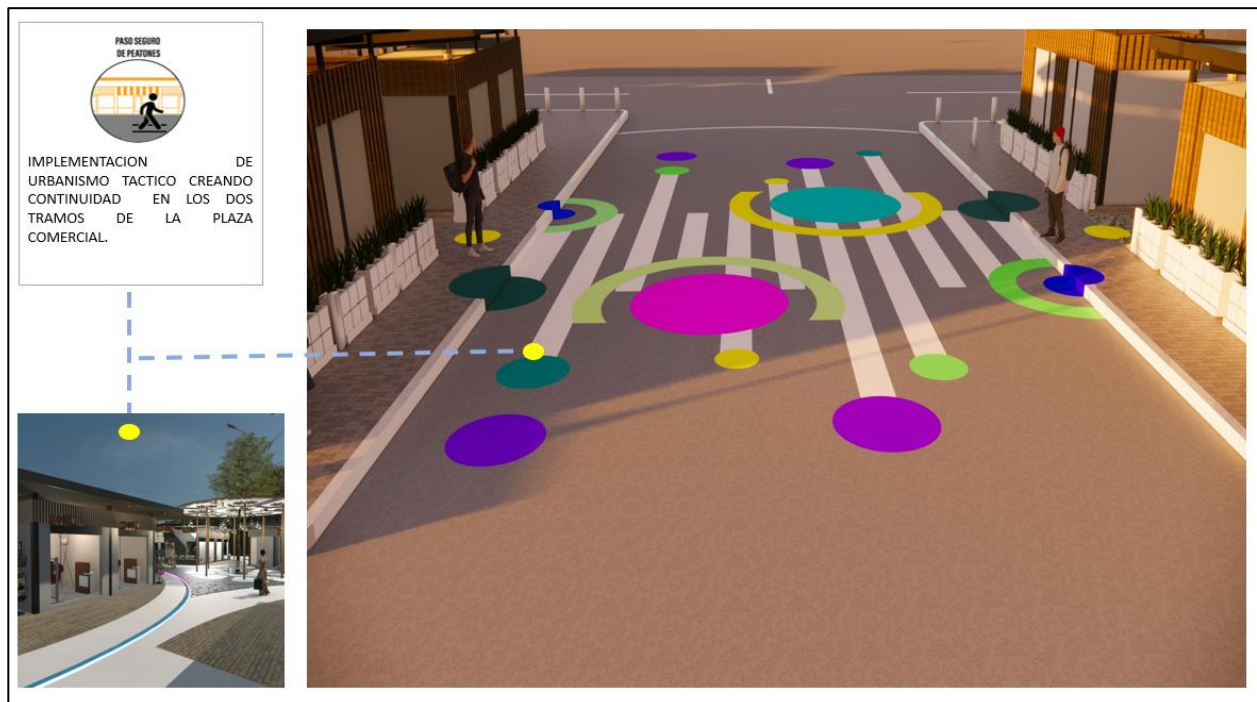


FIGURA 94 Implementación de urbanismo táctico



Elaborado por: Silva, J (2023)

FIGURA 96 Equipamiento comercial render



Elaborado por: Silva, J (2023)

FIGURA 95 Zona de carga y descarga



Elaborado por: Silva, J (2023)

## CONCLUSIONES

- Como se ha podido observar las variables territoriales del comercio informal en el centro de Quevedo han suministrado información relevante sobre los factores que potencia esta actividad económica, su impacto social y la necesidad de regulación. Estos hallazgos ayudan como base para el desarrollo de estrategias y políticas que fomenten la transición de dejar el comercio informal para establecerse en un espacio seguro, formal y sostenible en la zona.
- En consecuencia, de lo expuestos los vectores de activación comercial basadas en estrategias de logística urbana permitió conocer el estudio de soluciones para la interconexión de flujos comerciales y herramientas para crear soluciones que permitan que los productos lleguen de forma óptima a los consumidores, impulsando la creación de diseño de la edificación comercial y de esta manera abastecer las necesidades de los consumidores locales.
- En conclusión, el diseño la plaza comercial con espacios adecuados y adaptables a las necesidades de la población requiere de una planificación cuidadosa y detallada. Es importante considerar la fase de diseño de proyectos, la distribución eficiente, los elementos atractivos y el impacto social del proyecto. Estos hallazgos pueden servir como base para el desarrollo de proyectos exitosos en un futuro.

## RECOMENDACIONES

- Establecer mecanismos de coordinación para Crear mecanismos formales de coordinación entre las instituciones públicas, como comités o grupos de trabajo, para abordar los desafíos y oportunidades de la logística urbana en la plaza comercial. Esto facilitará la comunicación y la colaboración entre las partes involucradas.
- Desarrollar políticas y aplicar que promuevan la eficiencia logística y la sostenibilidad en la plaza comercial. Esto puede incluir la implementación de incentivos para el uso de vehículos eléctricos, la regulación de horarios de carga y descarga, y la promoción de prácticas sostenibles.
- Fomentar la colaboración entre las instituciones públicas, como los gobiernos locales, los departamentos de transporte y las autoridades de planificación urbana. Esto permitirá una coordinación efectiva en la implementación de medidas logísticas y la gestión de la plaza comercial.
- Proporcionar capacitación y apoyo a los vendedores informales: Es importante proporcionar capacitación y apoyo a los vendedores informales para ayudarles a adaptarse a su nuevo entorno y mejorar su negocio. Esto puede incluir capacitación en habilidades empresariales, asistencia técnica y financiera, y acceso a recursos

## **INNOVACIÓN**

La innovación de la tesis se centra en un enfoque que aborda la relación propia entre el comercio informal y la logística urbana. Al explorar cuidadosamente como la ubicación, el diseño, la planificación de la plaza y el ordenamiento comercial pueden operar en conjunto para mejorar la eficiencia y la calidad de vida de los vendedores informales.

Mediante el uso de las estrategias logísticas se puede analizar como la ubicación estratégica de la plaza ayuda a reducir distancia y tiempo de desplazamiento, como su diseño para facilitar la circulación de bienes y personas y como su planificación puede maximizar la disponibilidad de recursos necesarios para la actividad comercial. Estableciendo un nuevo estándar en la planificación urbana



## BIBLIOGRAFIA

- Arango Serna, M. D., Giovanni Gomez, M. C., & Serna Uran, C. (2017). "modelos logísticos aplicados en la distribución urbana de mercancías" . 28/7/2017. Revista EIA, COLOMBIA.
- BELTRÁN, MAFLA, & MORA. (2021). *LOGISTICA URBANA DE LA CIUDAD DE CARCHI, ECUADOR: DIAGNÓSTICO Y ANÁLISIS*. REVISTA ESPACIO. CARCHI: revista espacio.
- Benavides, E. (2015). *Diseño arquitectónico de la plaza comercial Santo Domingo para los comerciantes informales de Santo Domingo de los Tsachilas*. Obtenido de Repositorio Universidad Internacional SEK Ecuador: <http://repositorio.uisek.edu.ec/123456789/1116>
- Burgdorf, A. (15 de 10 de 2019). "gobernanza urbana y nueva estructuración territorial en la ciudad-región de Puerto Montt". Obtenido de repositorio udec: <http://repositorio.udec.cl/jspui/handle/11594/1092>
- Calatayud, A., & Montes, L. (2021). *Logística en América Latina y el Caribe: Oportunidades, desafíos y líneas de acción* . Obtenido de Banco Interamericano de Desarrollo : <http://dx.doi.org/10.18235/0003278>
- Campos, C., & Noa, L. (2020). *Diseño de una galería comercial y plaza pública para reforzar el crecimiento endógeno en los microempresarios del Jr. Amazonas-Cercado de Lima*. Obtenido de Repositorio Universidad César Vallejo: <https://hdl.handle.net/20.500.12692/75438>
- Campoverde, F. G., & Crespín, M. D. (2023). *Reordenamiento de vendedores ambulantes en una plaza gastronómica con arquitectura zen en el cantón Naranjal*. Obtenido de repositorio universidad Laica Vicente Rocafuerte .
- CARRO, R., & GONZALES, D. (2013). *Logística empresarial*. Facultad de Cs. Económicas y Sociales . Obtenido de <http://nulan.mdp.edu.ar/id/eprint/1831>

- CDS. (2023). *NORMAS MUNICIPALES PARA LA DISTRIBUCIÓN URBANA*. Obtenido de <https://www.cadenadesuministro.es/noticias/normas-municipales-para-la-distribucion-urbana/>
- CIGET, Y. (2017). *CIUDAD DE QUEVEDO*. QUEVEDO: ECURED. Obtenido de [https://www.ecured.cu/Cant%C3%B3n\\_Quevedo\\_\(Ecuador\)](https://www.ecured.cu/Cant%C3%B3n_Quevedo_(Ecuador))
- DISPATCHTRACK. (2023). *INFRAESTRUCTURAS LOGISTICA: TIPOS, IMPORTANCIA* .
- Eduardo, A., & Liliana, C. (28 de 08 de 2019). *“Estudio y diseño de un centro comercial municipal para el canto Nobol, provincia del Guayas”*. Obtenido de repositorio universidad de guayaquil: <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/43407>
- Fajardo, G. M. (23 de 05 de 2018). *“Plataformas logísticas espacios con valor agregado una visión hacia la competitividad”* . Obtenido de repositorio institucional Universidad piloto de Colombia: <http://repository.unipiloto.edu.co/handle/20.500.12277/3168>
- Feijóo, G. F., & Caballero, R. M. (13 de 5 de 2022). *Estudio y diseño de un corredor comercial para la reubicación de los comerciantes informales que articule la economía y el paisaje urbano del sector de la bahía de guayaquil*. Obtenido de repositorio universidad de Guayaquil: <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/64354>
- FLORES, E., & VLASSOVA, L. (08 de 2022). *VARIABILIDAD CLIMATICA EN ZONAS DE ALTO RIESGO DEL CANTOS QUEVEDO, ECUADOR* . Obtenido de UNIVERSIDAD TECNICA ESTATAL DE QUEVEDO : <https://repositorio.uteq.edu.ec/>
- GADMQ. (2022). *Ordenanzas municipales: sustitutivas para la actualización de desarrollo y ordenamiento territorial 2021-2023 y aprobación y la aprobación de la formulación del plan de uso y gestión de suelo*. Obtenido de [http://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/10\\_DWL\\_FL/eyJjYjYXJwZX](http://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/10_DWL_FL/eyJjYjYXJwZX)

Rhljoicm8iLCJ1dWlkljoiZTg1MGQzMWQQtZjE5Yy00YTRiLTgyMGEtNDljMDEwYjUwMzQxLnBkZiJ9

Gallegos Cuenca, B. D. (7 de 02 de 2018). *“Propuesta para un plan de acción comercial y urbano para la reubicación y reorganización de los comerciantes informales del cantón la joya de las Sasha, provincia de Orellana”*. Obtenido de repositorio escuela superior Politecnica De Chimborazo: <http://dspace.esPOCH.edu.ec/handle/123456789/13303>

INEC. (2010). *CENSO 2010*. Obtenido de [https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Bibliotecas/Fasciculos\\_Censales/Fasc\\_Cantonaes/Los\\_Rios/Fasciculo\\_Quavedo.pdf](https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Bibliotecas/Fasciculos_Censales/Fasc_Cantonaes/Los_Rios/Fasciculo_Quavedo.pdf)

INEC. (2019). Obtenido de Encuesta nacional de empleo, desempleo y subempleo (ENEMDU) diciembre 2019: [https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2019/Diciembre/Boletin\\_tecnico\\_de\\_empleo\\_dic19.pdf](https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2019/Diciembre/Boletin_tecnico_de_empleo_dic19.pdf)

INEC. (2019). *Encuesta nacional de empleo, desempleo y subempleo (ENEMDU) diciembre 2019*. Obtenido de [https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2019/Diciembre/Boletin\\_tecnico\\_de\\_empleo\\_dic19.pdf](https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2019/Diciembre/Boletin_tecnico_de_empleo_dic19.pdf)

INEC. (2019). *Encuesta nacional de empleo, desempleo y subempleo (ENEMDU), diciembre 2019*. Obtenido de [https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2019/Diciembre/Boletin\\_tecnico\\_de\\_empleo\\_dic19.pdf](https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2019/Diciembre/Boletin_tecnico_de_empleo_dic19.pdf)

Lara, T., & Rivas Benites, F. (2022). *desiño arquitectonico de espacios turisticos y comerciales en la av. Miguel Encalada y calle Naraljal de la parroquia Taura*. Obtenido de <http://repositorio.ulvr.edu.ec/handle/44000/5942>

Luz Pierina, C. V., & Manuel Alexander, M. A. (09 de 04 de 2022). *“centro logístico intermodal en el distrito de Marcona”*. Obtenido de repositorio institucional USIL:

<https://repositorio.usil.edu.pe/items/7fb61b26-c6d5-4220-8e71-9c3e84144886/full>

MARAVÍ, G., MATUK, D., & CHONG, M. (2019). IMPACTO DE LA INFRAESTRUCTURA EN OPERACIONES LOGISTICAS, GESTIÓN DE CARGA Y ENTRAGA DE MERCANCÍAS. *MEMORIA INVESTIGACIONES EN INGENIERIA*. UNIVERSIDAD DEL PACIFICO, LIMA (PERÚ). doi:<https://doi.org/10.36561/ING.17.3>

Monar, A., & Torre, G. S. (18 de 9 de 2022). *Diseño de una plaza comercial para vendedores informales de la bahía, en la garzota 2, 2021*". Obtenido de repositorio universidad de guayaquil: <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/60313>

NOAA. (2022). *PROMEDIO DEL CLIMA ANUAL QUEVEDO*. Obtenido de INSTITUTO NACIONAL DE ADMINISTRACION OCEANICA Y ADMOSFERICA: <https://www.aoml.noaa.gov/es/>

Normas, a., & urbanismo. (s.f.). *normas de arquitectura y urbanismo N° 3457 y 3477*.

Quispi, J., & Tixelesa, A. (2022). *Estudio y diseño arquitectónico de una plaza comercial en el sector Panorama de Durán y una propuesta de interconexión de los espacios colindantes*. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/64345>

RAGÁS, I. (2018). *LOGISTICA URBANA*. BARCELONA: MARGE BOOKS.

Rodriguez, S. T. (17 de 05 de 2020). *plaza comercial en el centro fundacional de Fontibón*. Obtenido de Universidad Católica de Colombia: <https://repository.ucatolica.edu.co/server/api/core/bitstreams/01996a14-e0cb-4759-9333-6265bebcfa7b/content>

ROJAS, F., CASTELLOS, P., & ADARME, W. (2018). *POLITICAS PÚBLICAS EN LOGISTICA URBANA*. UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, COLOMBIA. Obtenido de <http://dx.doi.org/10.22201/fi.25940732e.2018.19n2.014>

Spin, T. (2019). *Guía de buenas prácticas en Logística Urbana Sostenible y Segura*.

Villa Martinez, R. (8 de 07 de 2021). *Logística urbana ferroviaria y e-commerce: Análisis de costes externos del modelo M4G (Metro For Goods)*. Obtenido de repositorio institucional universidad de BURGOS : <http://hdl.handle.net/10259/6909>

Zapata Botia, M. D. (2015). *Reubicación de vendedores informales asociados ( socios #)*. Obtenido de Universidad de la Salle, Bogotá: <https://ciencia.lasalle.edu.co/arquitectura/370>

## ANEXOS

### ANEXO 1 Ficha modelo de buenas prácticas de logística urbana sostenible

<b>TÍTULO DE LA MEDIDA</b>	
<b>Descripción de la medida</b> contenido de la medida o acción.	
<b>Tipo de problemas que aspira resolver</b> Descripción del tipo de problemas que la medida aspira a resolver.	
<b>Ventajas</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Principales ventaja de la medida</li> </ul>	<b>Inconvenientes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Principales inconvenientes de las medidas.</li> </ul>
<b>Recomendaciones de implementación</b> Se propondrá recomendaciones prácticas para la conceptualización y la implementación de la medida	
<b>Costo de inversión</b> Sin llegar a presupuestar cifras aproximadas, se propone la estimación cualitativa de dicho nivel, con el siguiente criterio: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Muy alto: correspondiente a grandes inversores</li> <li>• Alto: con inversores de infraestructuras de nivel medio</li> <li>• Medio: comporta casos de gestión</li> <li>• Bajo: con costos solamente de estructuras administrativas</li> </ul>	<b>Costo operación</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Igualmente de propone una estimación cualitativa. También se identifican las principales componente de dicho coste.</li> </ul>
<b>Actores que deben ser movilizados y estrategias comunicacional</b> Incorpora una lista indicativa de actores a ser movilizados	
<b>Indicadores de impactos y metodología de evaluación</b> Se propone aquí de manera sucinta metodologías para evaluar el impacto de la medida	

## ANEXO 2 Cuestionario dirigido a los vendedores informales de Quevedo

### ENCUESTA DIRIGIDA A VENDEDORES INFORMALES DEL CENTRO DE QUEVEDO



Estimado/a usuario,

Agradecemos su colaboración en esta encuesta para evaluar cuales son las necesidades y los requerimientos para la implementación de una nueva plaza comercial en Quevedo que cumpla sus expectativas al momento de ser reubicado.

1. ¿Cuanto tiempo lleva vendiendo de forma informal en el centro de Quevedo?

- Menos de 1 año
- De 1 a 2 años
- De 2 a 5 años
- Más de 5 años

2. ¿siempre labora en el mismo lugar?

- Si
- No

3. ¿Cual es su motivo para vender en la calle?

- Falta de oferta laboral
- Desempleo
- Alquiler de locales muy elevados

4. ¿Cuál es el producto que vende ?

- Juguetes
- Calzado
- Ropa
- Accesorios (bisuterías)
- Accesorios para celulares
- Alimentos preparados

**5. ¿Ha tenido algún tipo de conflicto con autoridades locales mientras vendía sus productos?**

- SI
- No

**6. ¿Le gustaría tener un lugar estable y seguro para ejercer su actividad comercial?**

- SI
- No

**7. ¿Qué servicios o comodidades le gustaría que tenga la plaza comercial ?**

Se puede escoger mas de una opción

- Instalaciones para actividades comerciales
- Áreas verdes
- Cajeros automáticos
- Locales de comida
- Corredores amplios

**8. ¿Ha considerado la posibilidad de expandir su negocio y abrir una tienda física en el futuro?**

- SI
- No

**9. ¿Cree Ud. que la plaza comercial puede mejorar la imagen urbana y dar estabilidad laboral a los vendedores informales?**

- SI
- No

**10. ¿Qué tipo de medidas de sostenibilidad le gustaría que se implemente en el diseño de la nueva plaza comercial?**

- Gestión de residuos (promover el reciclaje y la reutilización)
- Diseño de espacios abiertos y verdes
- Sistema de iluminación y climatización que reduzca el consumo de energía



## **ANEXO 3 Normativas aplicadas en el proyecto**

Para el presente trabajo investigativo se ha considerado las siguientes normativas.

El municipio de Quevedo cuenta con sus propias normas y regularizaciones para la construcción de plazas comerciales en las cuales deben constar los siguientes requisitos:

- Contar con los permisos necesarios establecidos por las autoridades locales y nacionales.
- Cumplir con las normas ambientales de seguridad y prevención de incendio establecidas por la autoridad local.
- Tener una adecuada planificación y distribución de las áreas de accesos y estacionamientos de los clientes y proveedores.
- Asegurar una adecuada iluminación, ventilación y constar con baterías sanitarias dentro de los locales comerciales.
- Cumplir con los requisitos expuesto por las autoridades pertinentes a nivel local y nacional de incluir en el diseño los accesos para las personas con discapacidad.

**Ordenanzas municipales: sustitutivas para la actualización de desarrollo y ordenamiento territorial 2021-2023 y aprobación y la aprobación de la formulación del plan de uso y gestión de suelo.**

**Art. 32** (GADMQ, 2022) **componente urbanístico** “el uso de suelo, las normas para la edificación y habilitación del suelo urbano-rural establece los elementos básicos de los elementos urbanístico que pueden ser modificado por el consejo municipal únicamente por medio de planes parciales de impulso público, privada y comunitaria, en conformidad con el modelo territorial definido en el plan de desarrollo y ordenamiento territorial”

**Art 37** (GADMQ, 2022) **comercios y servicios:** los usos de suelos comerciales y servicios se ordenan según su escala en barriales, zonales y cantonales

### **1. Comercio y servicios barriales**

Comercio a pequeña escala que benefician a un grupo mínimo de la población urbana.

**Art. 5.3** (GADMQ, 2022) **componente económico:** análisis de las principales actividades económicas del territorio y las conexiones entre los elementos productivos que permiten el progreso económico.

#### Objetivos específicos

1. Promover el incremento de nuevos negocios que beneficie a la economía de las familias y aseguren el desarrollo económico local del cantón
2. Aumentar la contratación de mano de obra local para que ejecuten las obras que se realizan en el sector.
3. Construir espacios públicos para aumentar la economía y rutas turísticas
4. Impulsar ofertas laborales en el sector
5. Llevar un registro de comerciantes informales y estudiar su reubicación
6. Crear cadenas productivas que garanticen ingresos justos a sus habitantes.

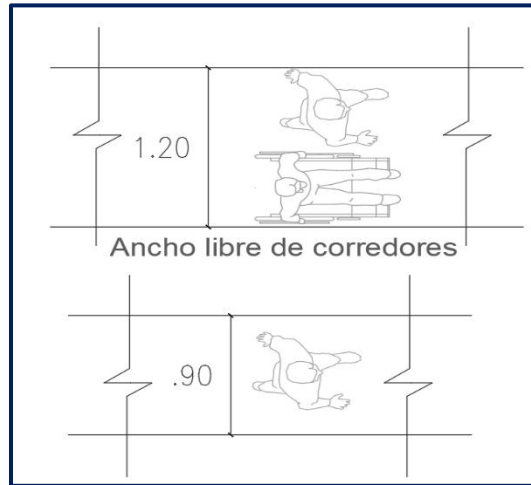
## **NORMATIVA NACIONAL DE NORMAS GENERALES DE ARQUITECTURA Y URBANISMO**

### Capítulo II: Normativas urbanísticas, accesibilidad al medio físico

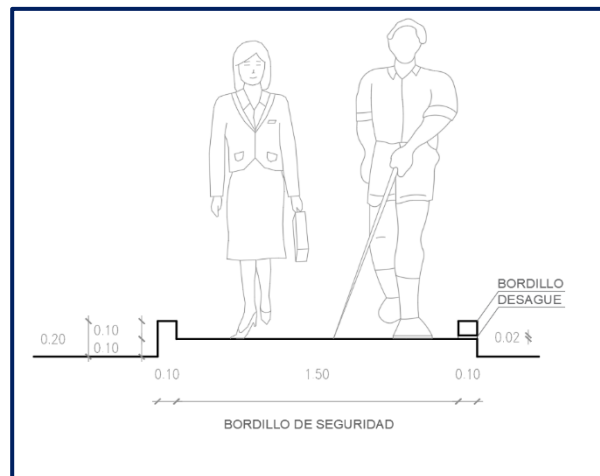
**Art. 114** (Normas & urbanismo, s.f.) **corredores o pasillos** (referencia NTE INEN 2 247:2000) muestra las dimensiones mínimas y las características constructivas.

- **Ancho mínimo:** los corredores y pasillos deben tener un ancho mínimo de 1.20m, deben estar libres de obstáculos en su totalidad. Dentro de las edificaciones todos los locales deben tener salida a pasillos y corredores que lleven directo a las puertas de salidas o escaleras de emergencia.

- Corredores de poca concurrencia su ancho mínimo 0.90m



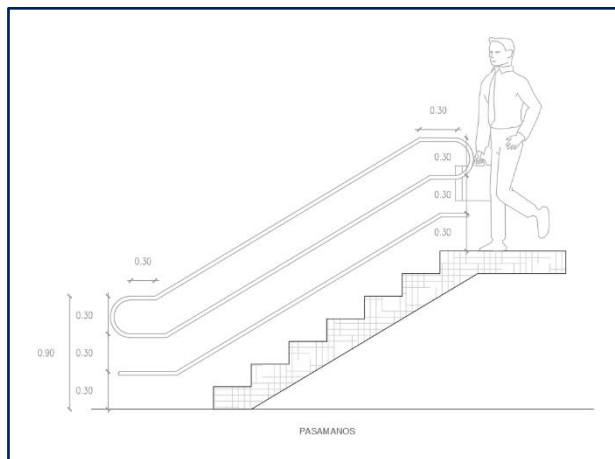
**Art. 14** (Normas & urbanismo, s.f.) **bordillos de seguridad** (NTE INEN 2 244:2016) en circulaciones que presenten desnivel mayor a 10 cm con respecto a las áreas contiguas deben tener bordillos de seguridad, los materiales utilizados deben ser resistentes a impactos, con un altura mayor o igual a 10 cm.



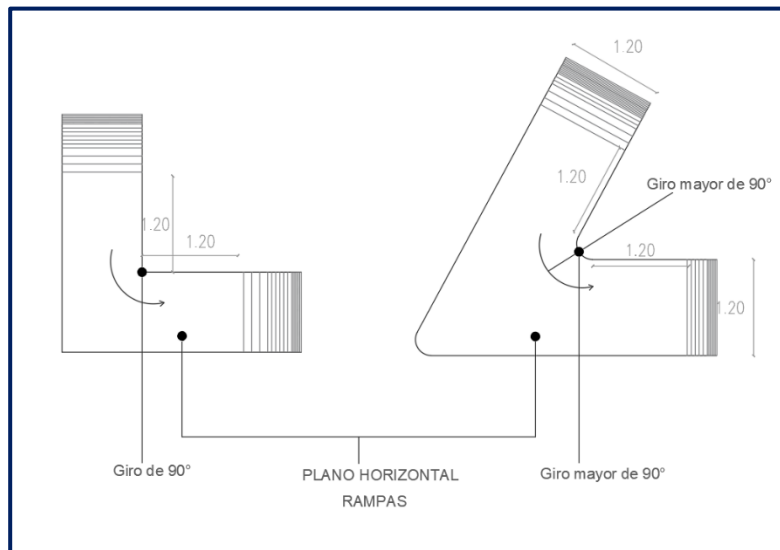
**Art. 14** (Normas & urbanismo, s.f.) **pasamanos** (NTE INEN 2 244:2016) deben ser situados a una altura de 85cm o 95cm verticalmente sobre el nivel del piso terminado. En rampas se deben situar a una altura de 60cm y 75cm de altura. Los pasamanos deben tener la misma altura tanto al comienzo como al final.

**Art. 14** (Normas & urbanismo, s.f.) **rampas, pendientes longitudinales** (NTE INEN 2 245:2016) las pendientes longitudinales con respecto a ancho y altura son las siguientes:

- hasta 15m de 6% a 8%
- hasta 10m de 8% a 10 %
- hasta 3m de 10% a 12 %



El ancho mínimo libre de las rampas de una sola dirección de 0.90m, cuando hay un giro de 90° su ancho debe de ser de 1m. y si el giro de la rampa se realiza en un plano horizontal el vértice del giro mínimo es de 1.20m. si el ángulo de giro es mayor a 90° el ancho de la rampa debe ser 1.20m

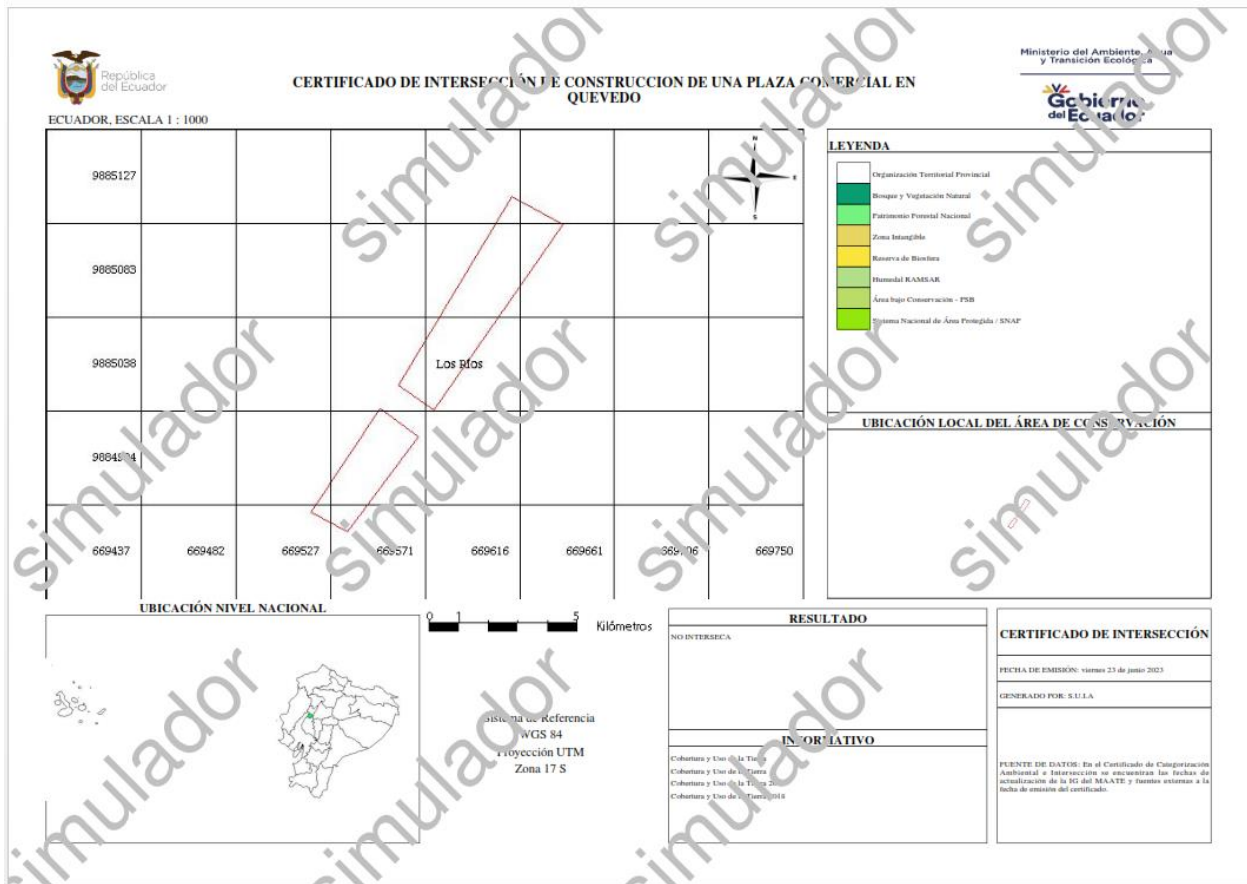


**Art 68.** (Normas & urbanismo, s.f.) **área higiénico sanitario** todo edificio de uso público contara con un área específica para uso sanitario.

- Todo bloque sanitario debe constar con área higiénico para personas con discapacidad o movilidad reducida especificada en las normas (NTE INEN 2293-2000)
- Los urinarios el tipo de aproximación a la puerta es frontal, la altura para niños es de 0.40 m y para aductos de 0,60 m.

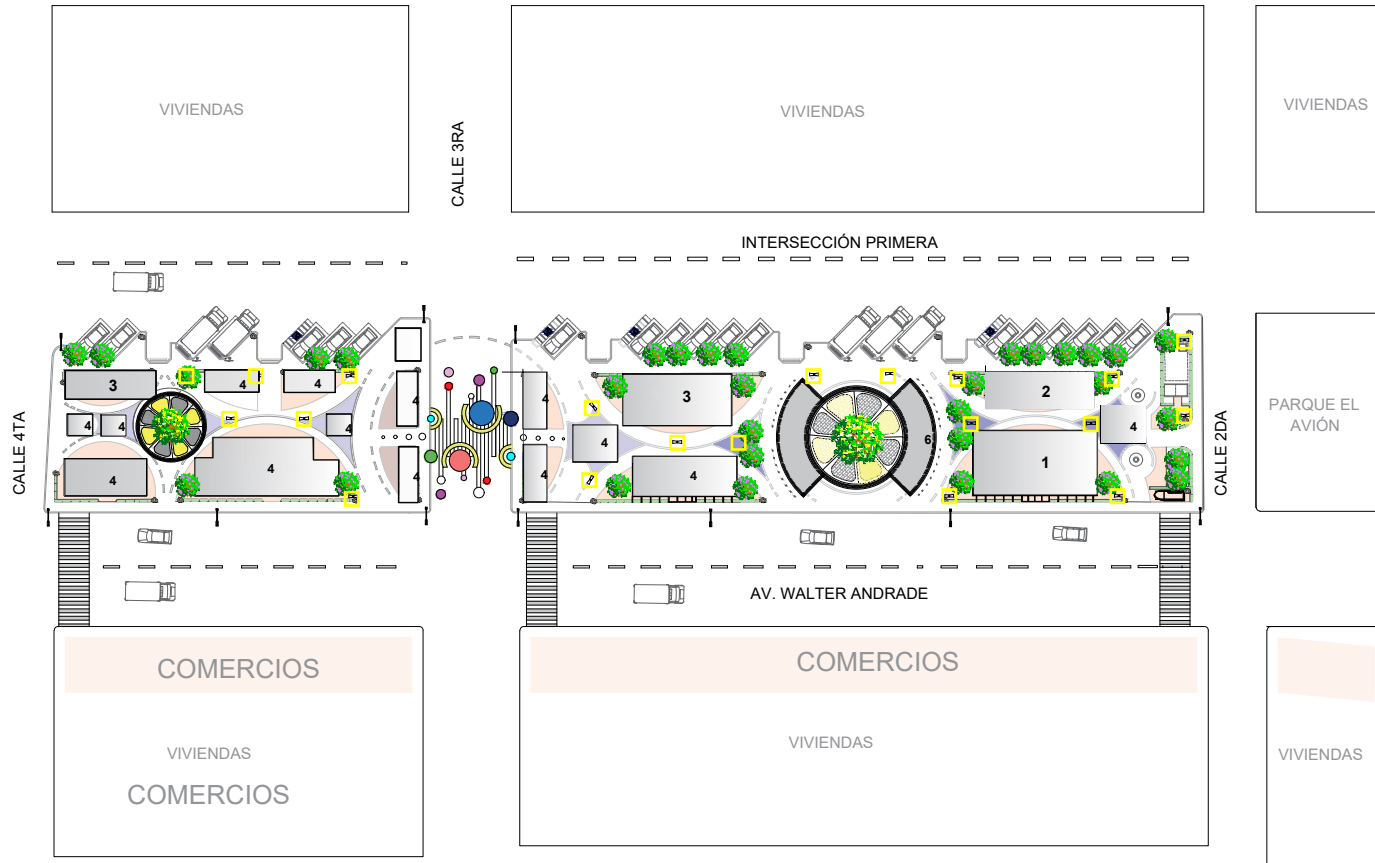
**Art. 69** (Normas & urbanismo, s.f.) **áreas de iluminación y ventilación en locales** todo local debe contar con iluminación y ventilación natural por medio de vanos que permitan el ingreso de estos recursos naturales. En caso de los pasillos, parqueaderos internos y escaleras serán ventilados y tendrán iluminación con un sistema artificial especificado en el art 71 y 72.

ANEXO 4 Certificado de intersección ambiental



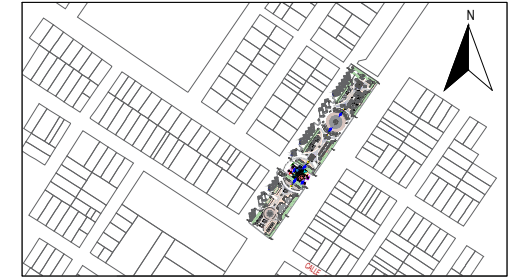
## **ANEXO 5 Planos**

# IMPLANTACION



## UBICACIÓN:

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



### NOMBRES:

SILVA JOYCE  
CAROLINA

### ESCALA:

ESC 1:1000

### FECHA

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE

FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

### CONTIENE:

IMPLANTACION

### LAMINA

A-01

TRABAJO DETITULACIÓN

DE X

### OBSERVACIONES:

## LEYENDA

- 1 ADMINISTRACIÓN
- 2 SERVICIO
- 3 SS. HH
- 4 LOCALES DE COMERCIO
- 6 LOCAL Y PATIO DE COMIDA



# PLANTA GENERAL

## UBICACIÓN:

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



### NOMBRES:

SILVA JOYCE  
CAROLINA

### ESCALA:

ESC 1:1000

### FECHA

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE

FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

### CONTIENE:

PLANTA GENERAL  
ACOTADA

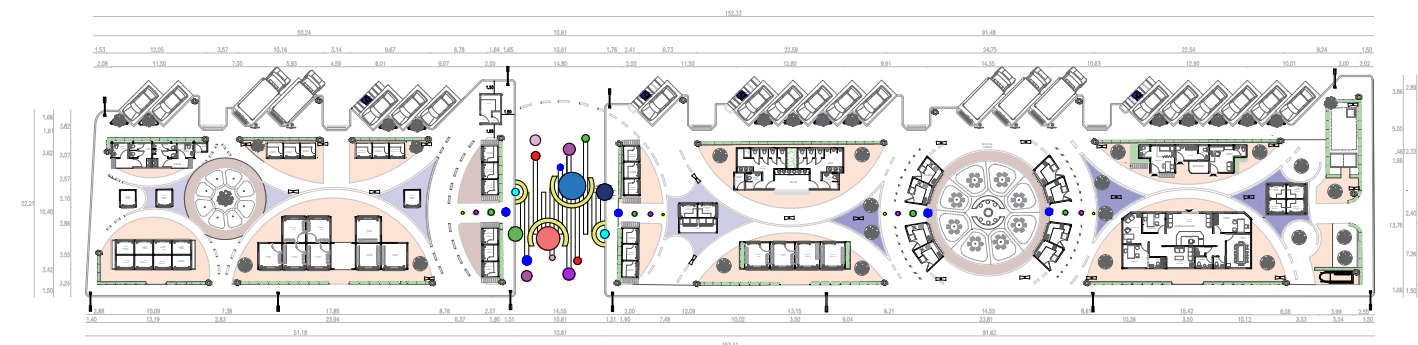
### LAMINA

A-02

### TRABAJO DETITULACIÓN

DE X

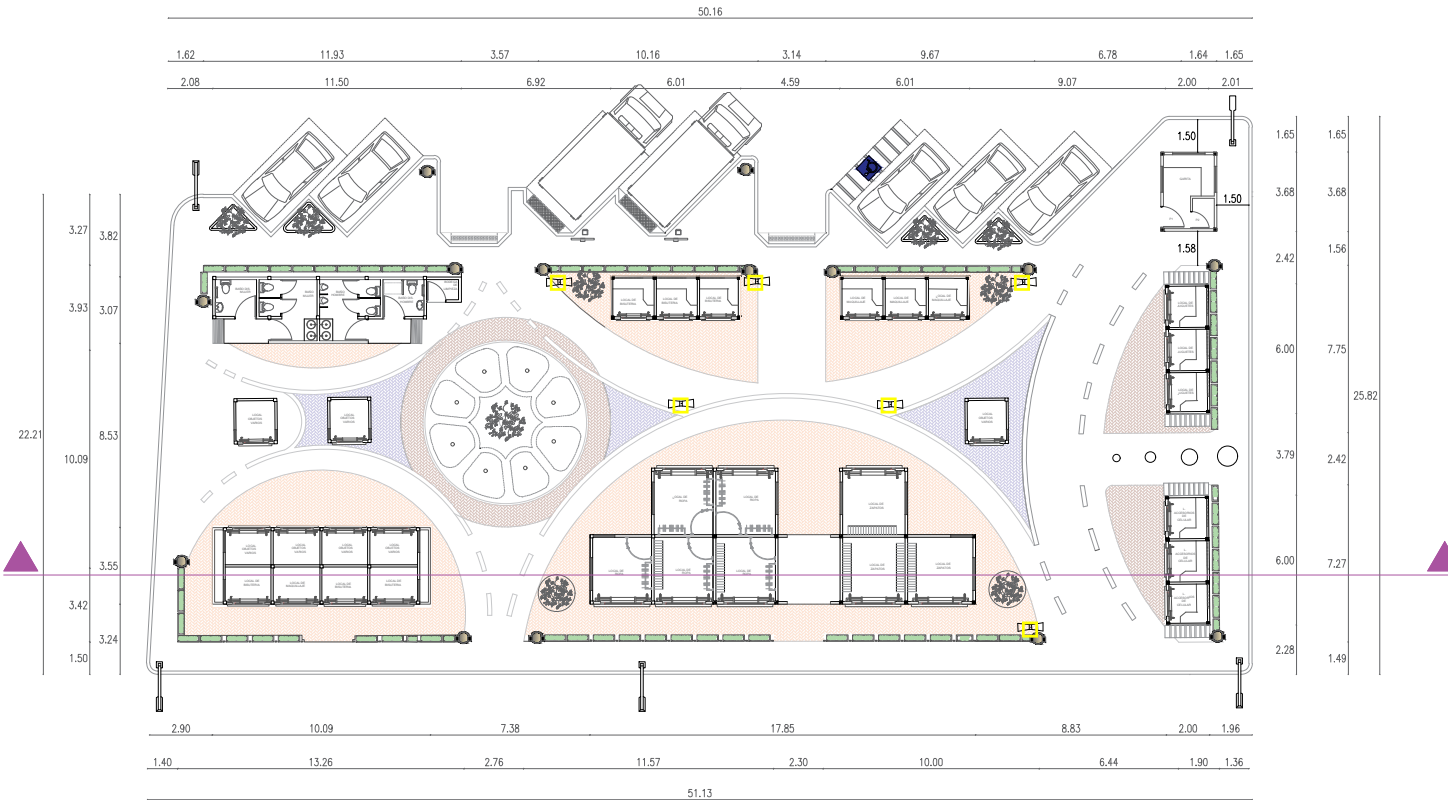
### OBSERVACIONES:



## LEYENDA

- ADMINISTRACIÓN
- SERVICIOS
- PATIO DE COMIDA
- LOCALES DE COMIDA
- LOCAL DE MAQUILLAJE
- LOCAL DE BISUTERIA
- LOCAL DE ZAPATOS Y ROPA
- LOCAL ARTICULO VARIOS
- PARADERO DE BUS

# BLOQUE 1



## UBICACIÓN:

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



### NOMBRES:

SILVA JOYCE  
CAROLINA

### ESCALA:

ESC 1:350

### FECHA

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE

FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

### CONTIENE:

PLANTA  
ARQUITECTÓNICA  
BLOQUE 1

### LAMINA

A-03

TRABAJO DETITULACIÓN

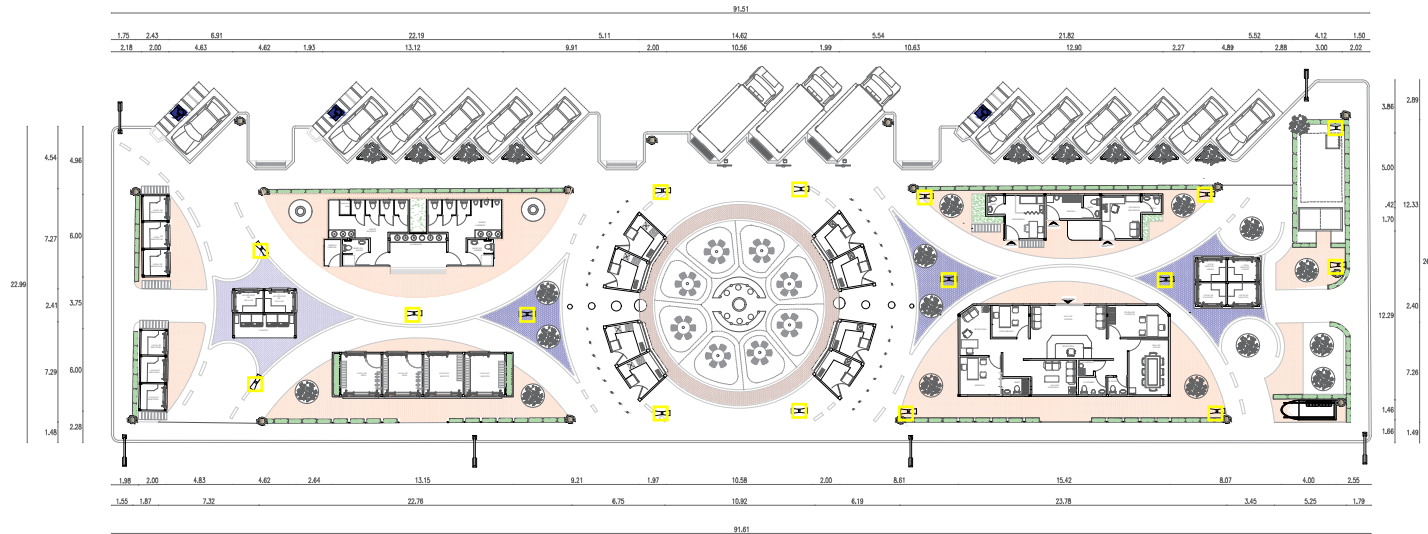
DE X

### OBSERVACIONES:

## LEYENDA

- LOCAL DE MAQUILLAJE
- LOCAL DE BISUTERIA
- LOCAL DE ZAPATOS Y ROPA
- LOCAL ARTICULO VARIOS
- LOCAL ARTICULO VARIOS
- GARITA

# BLOQUE 2



## UBICACIÓN:

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



### NOMBRES:

SILVA JOYCE  
CAROLINA

### ESCALA:

ESC 1:350

### FECHA

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE

FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

### CONTIENE:

PLANTA  
ARQUITECTÓNICA  
BLOQUE 2

### LAMINA

A-04

TRABAJO DETITULACIÓN

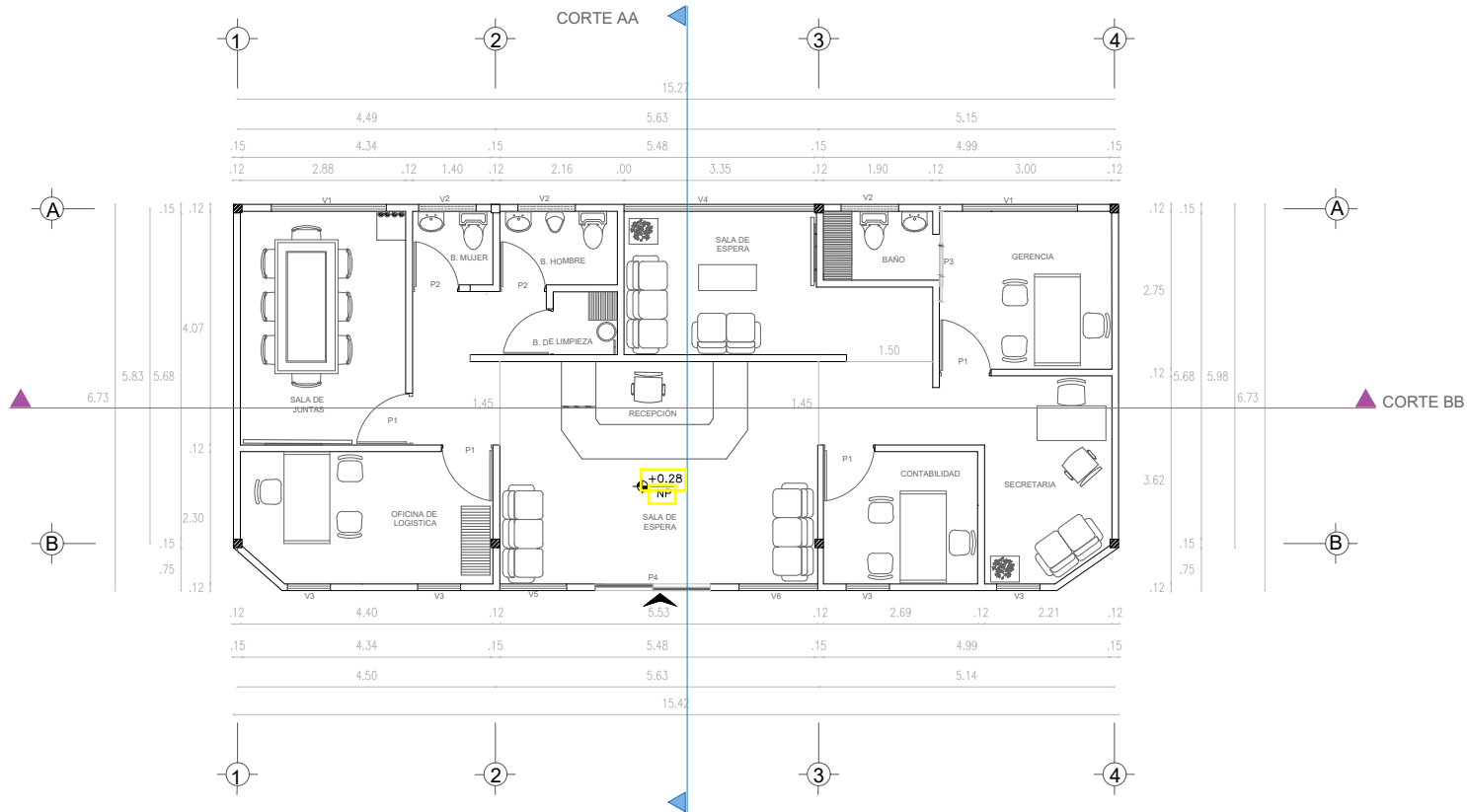
DE X

### OBSERVACIONES:

## LEYENDA

- LOCAL DE MAQUILLAJE
- LOCAL DE BISUTERIA
- LOCAL DE ZAPATOS Y ROPA
- LOCAL ARTICULO VARIOS
- LOCAL ARTICULO VARIOS
- PATIO DE COMIDA
- SERVICIOS
- PATIO DE COMIDA
- LOCALES DE COMIDA
- ADMINISTRACIÓN
- PARADA DE BUS

# ADMINISTRACIÓN



## UBICACIÓN:

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



### NOMBRES:

SILVA JOYCE  
CAROLINA

### ESCALA:

ESC 1:120

### FECHA

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE

FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

### CONTIENE:

ADMINISTRACIÓN

### LAMINA

A-05

### TRABAJO DETITULACIÓN

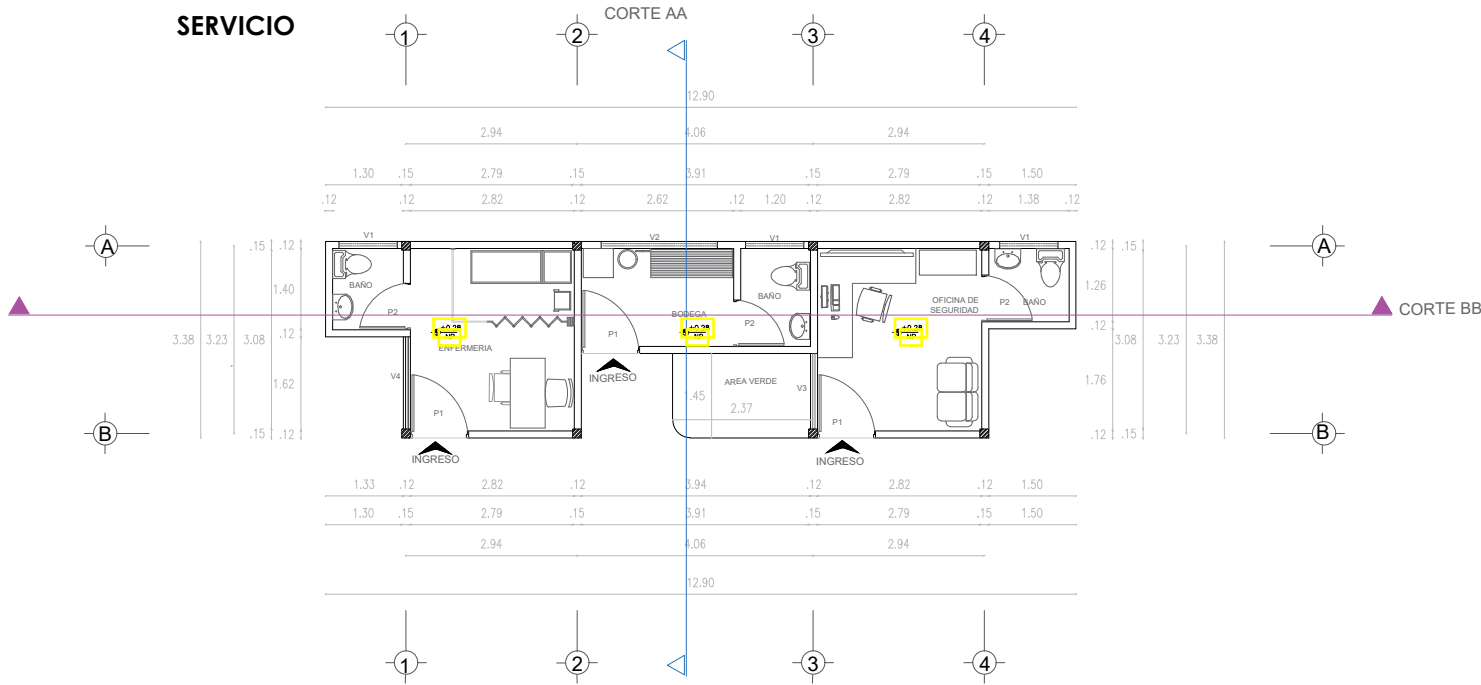
DE X

### OBSERVACIONES:

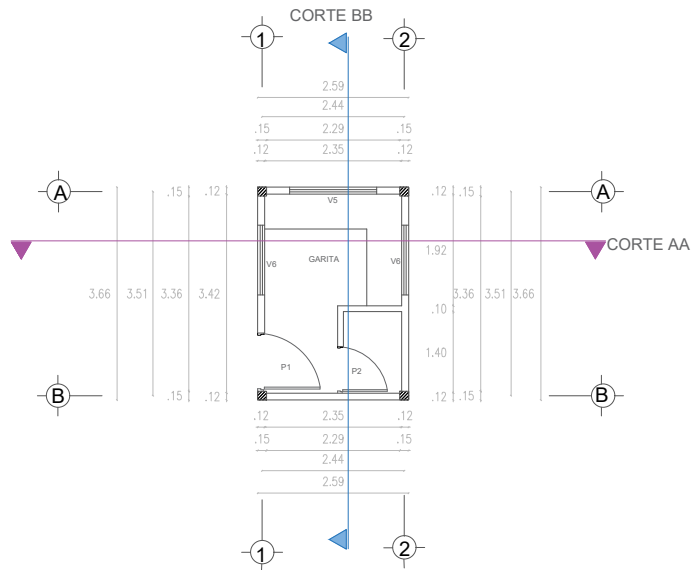
## CUADRO DE VENTANAS Y PUERTAS

DESCRIPCION	Largo (m)	ALTURA (m)	Antepecho (m)	Cantidad	AREA m2
Ventana 1	2.00	1.50	0.50	2.00	6.00
Ventana 2	1.00	0.50	2.00	3.00	1.50
Ventana 3	0.75	2.00	0.00	3.00	4.50
Ventana 4	3.30	1.50	0.50	1.00	4.95
Ventana 5	1.15	2.00	0.00	1.00	2.30
Ventana 6	1.35	2.00	0.00	1.00	2.70
<b>TOTAL</b>					<b>16.95</b>
Puerta 1	0.90	2.00		4.00	7.20
Puerta 2	0.80	2.00		3.00	4.80
Puerta 3	0.80	2.00		1.00	1.60
Puerta 4	2.00	2.00		1.00	4.00
<b>TOTAL</b>					<b>17.60</b>

# SERVICIO

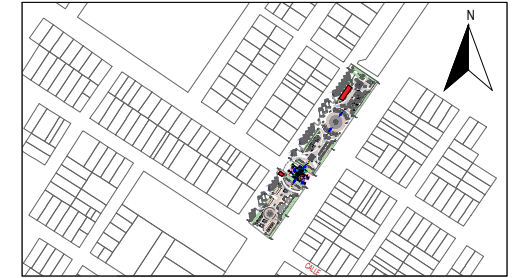


# GARITA



## UBICACIÓN:

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



### NOMBRES:

SILVA JOYCE  
CAROLINA

### ESCALA:

ESC 1:130

### FECHA

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE

FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

### CONTIENE:

PLANTA  
RAQUITECTONICA  
SERVICIO, GARITA

### LAMINA

A-06

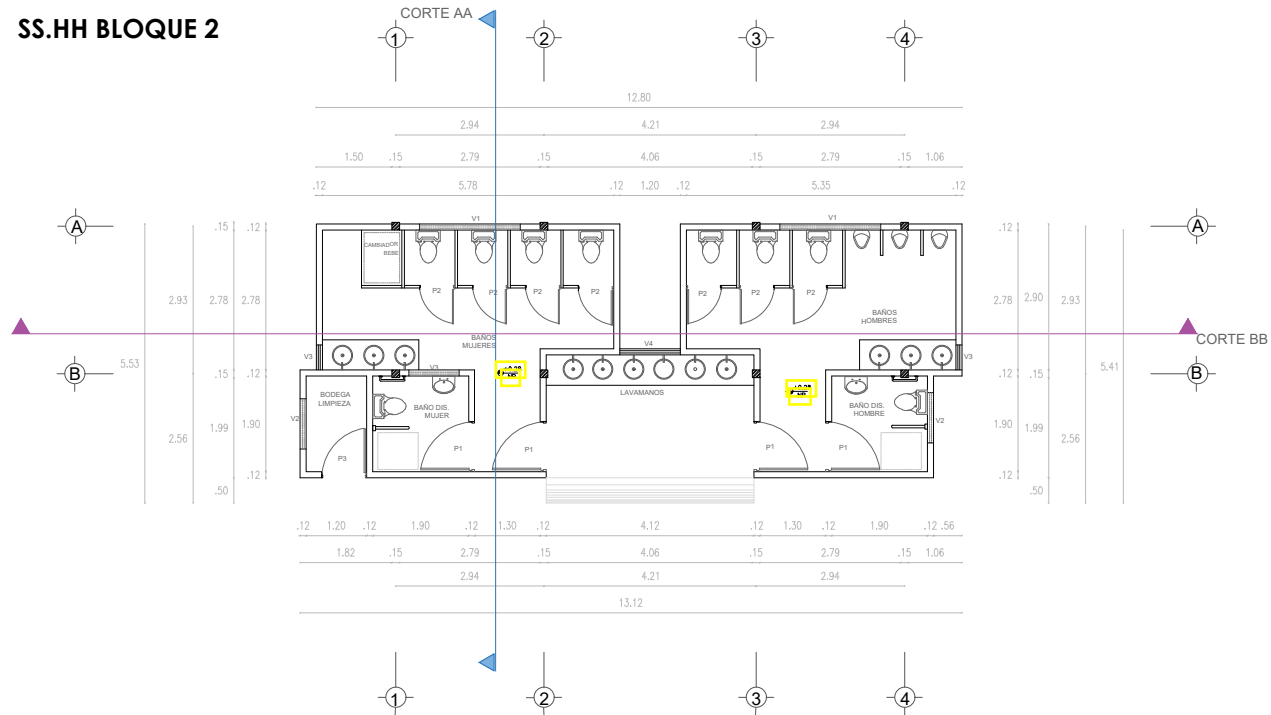
### TRABAJO DETITULACIÓN

DE X

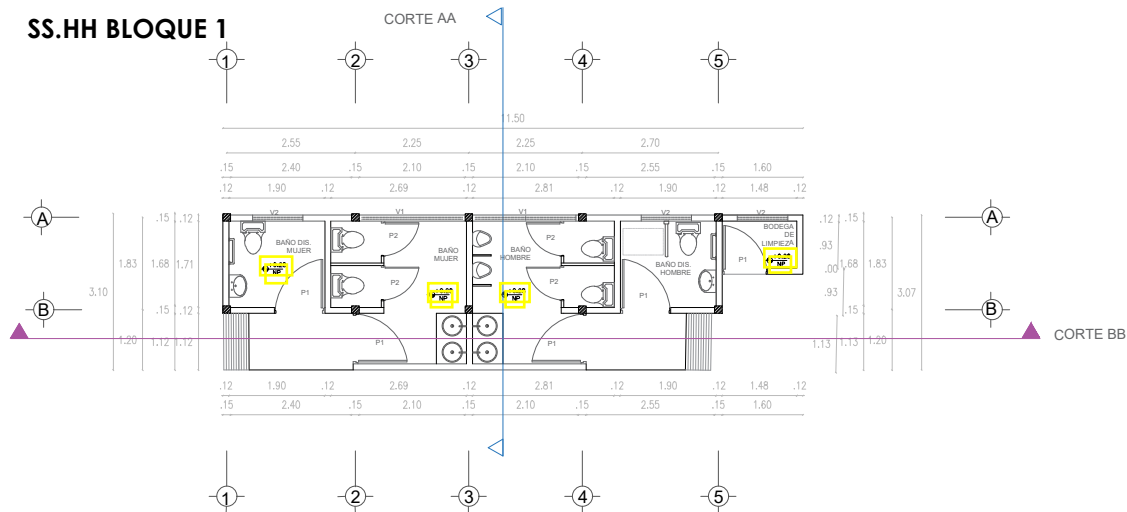
### OBSERVACIONES:

CUADRO DE VENTANAS Y PUERTAS					
DESCRIPCION	Largo (m)	ALTURA (m)	Antepecho (m)	Cantidad	AREA m2
Ventana 1	1.00	0.00	2.00	3.00	0.00
Ventana 2	2.00	0.50	2.00	1.00	1.00
Ventana 3	1.30	1.50	0.50	1.00	1.95
Ventana 4	1.60	1.50	0.50	1.00	2.40
Ventana5	1.50	1.20	1.00	1.00	1.80
Ventana 6	1.20	1.20	1.00	2.00	2.88
<b>TOTAL</b>					5.35
Puerta 1	1.00	2.00		4.00	8.00
Puerta 2	0.80	2.00		4.00	6.40
<b>TOTAL</b>					14.40

## SS.HH BLOQUE 2

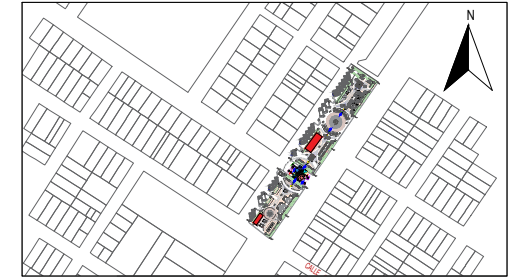


## SS.HH BLOQUE 1



### UBICACIÓN:

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



**ULVR**



#### NOMBRES:

SILVA JOYCE  
CAROLINA

#### ESCALA:

ESC 1:150

#### FECHA

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE

FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

#### CONTIENE:

PLANTA  
ARQUITECTÓNICA  
SS.HH

#### LAMINA

A-07

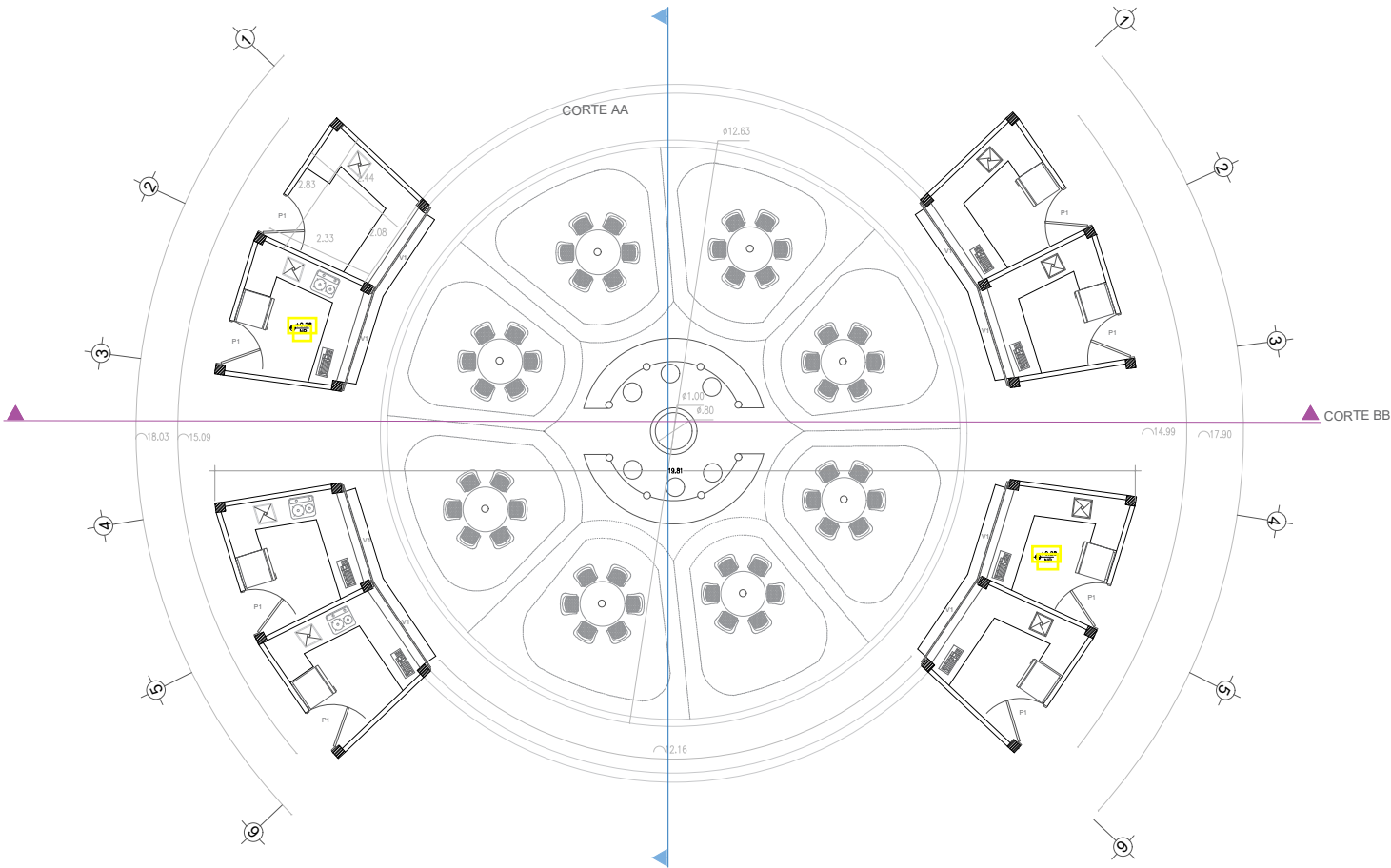
TRABAJO DETITULACIÓN

DE X

#### OBSERVACIONES:

CUADRO DE VENTANAS Y PUERTAS					
DESCRIPCION	Largo (m)	ALTURA (m)	Antepecho (m)	Cantidad	AREA m2
Ventana 1	2.00	0.50	2.00	4.00	4.00
Ventana 2	1.00	0.50	2.00	4.00	2.00
Ventana 3	0.50	1.50	1.00	2.00	1.50
Ventana 4	1.20	1.50	1.00	1.00	1.80
<b>TOTAL</b>					9.30
Puerta 1	1.00	2.00		7.00	14.00
Puerta 2	0.80	2.00		11.00	17.60
<b>TOTAL</b>					31.60

# PLAZA GASTRONOMICA



## UBICACIÓN:

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



### NOMBRES:

SILVA JOYCE  
CAROLINA

### ESCALA:

ESC 1:155

### FECHA

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE

FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

### CONTIENE:

PLANTAS  
ARQUITECTONICAS  
PATIO Y LOCAL DE  
COMIDA

### LAMINA

A-08

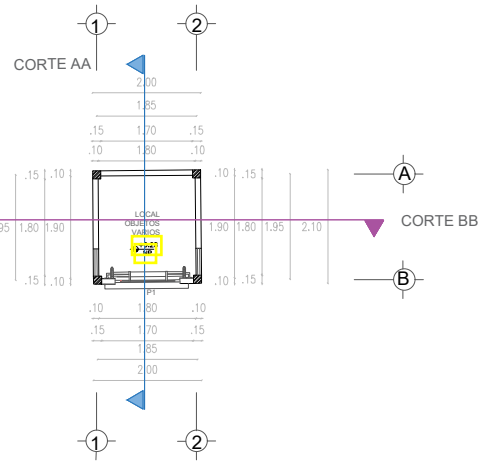
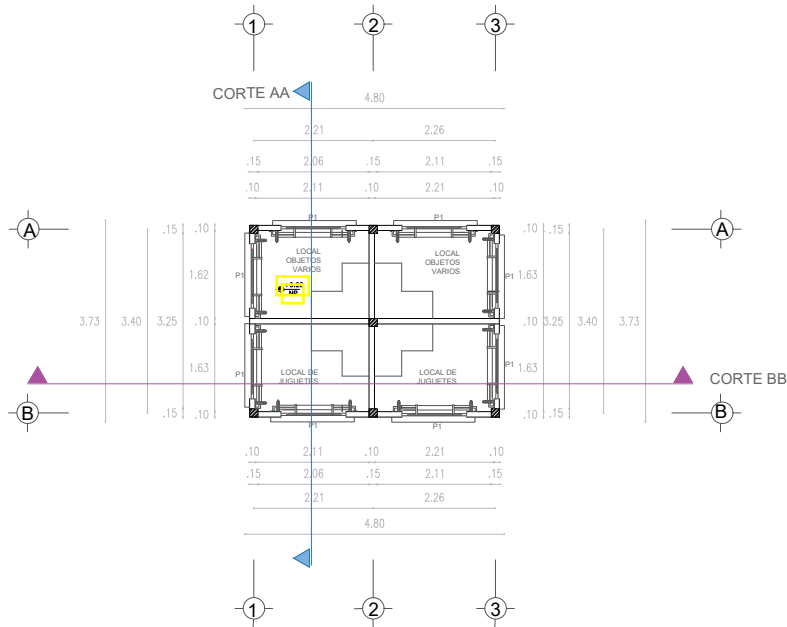
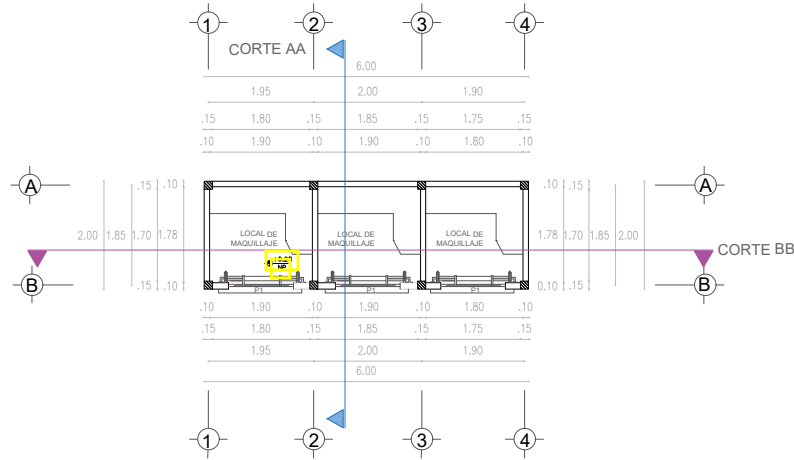
TRABAJO DE TITULACIÓN

DE X

### OBSERVACIONES:

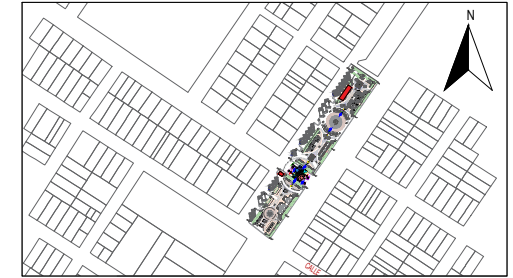
CUADRO DE VENTANAS Y PUERTAS					
DESCRIPCION	Largo (m)	ALTURA (m)	Antepecho (m)	Cantidad	AREA m2
Ventana 1	1.90	1.50	1.10	8.00	22.80
<b>TOTAL</b>					<b>22.80</b>
Puerta 1	1.00	2.00		8.00	16.00
<b>TOTAL</b>					<b>16.00</b>

# LOCALES TIPO



## UBICACIÓN:

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



### NOMBRES:

SILVA JOYCE  
CAROLINA

### ESCALA:

ESC 1:140

### FECHA

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE

FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

### CONTIENE:

PLANTA  
ARQUITECTÓNICA  
LOCALES TIPO

### LAMINA

A-09

TRABAJO DE TITULACIÓN

DE X

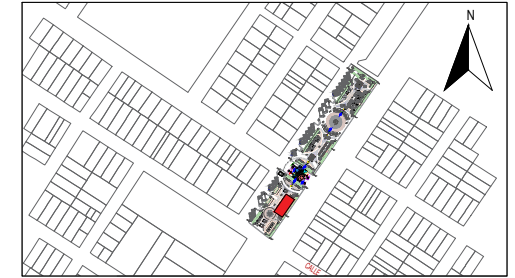
### OBSERVACIONES:

CUADRO DE VENTANAS Y PUERTAS					
DESCRIPCION	Largo (m)	ALTURA (m)	Antepecho (m)	Cantidad	AREA m2
Ventana 1	0.50	2.00	0.00	2.00	2.00
<b>TOTAL</b>					2.00
Puerta 1	7.00	2.30		7.00	112.70
<b>TOTAL</b>					112.70



**UBICACIÓN:**

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



**NOMBRES:**

SILVA JOYCE  
CAROLINA

**ESCALA:**

ESC 1:140

**FECHA**

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE

FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

**CONTIENE:**

PLANTA  
ARQUITECTÓNICA  
LOCAL TIPO DE ROPA Y  
CALZADO

**LAMINA**

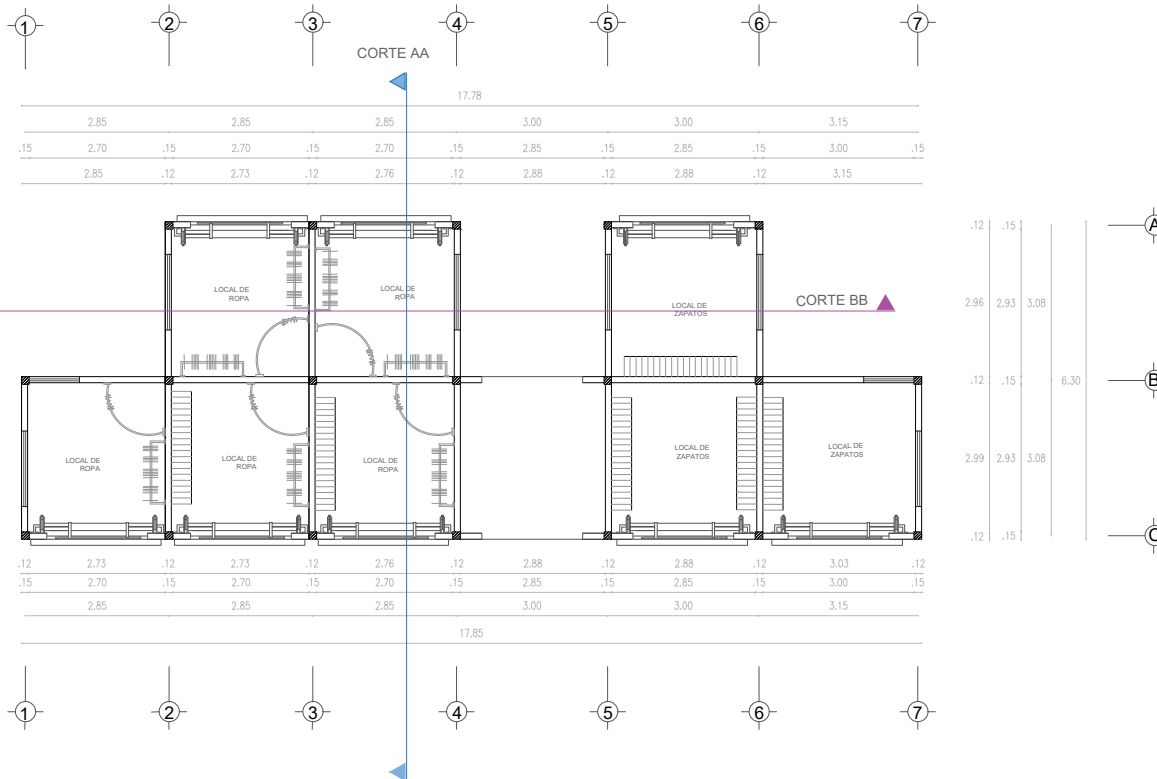
A-10

TRABAJO DE TITULACIÓN

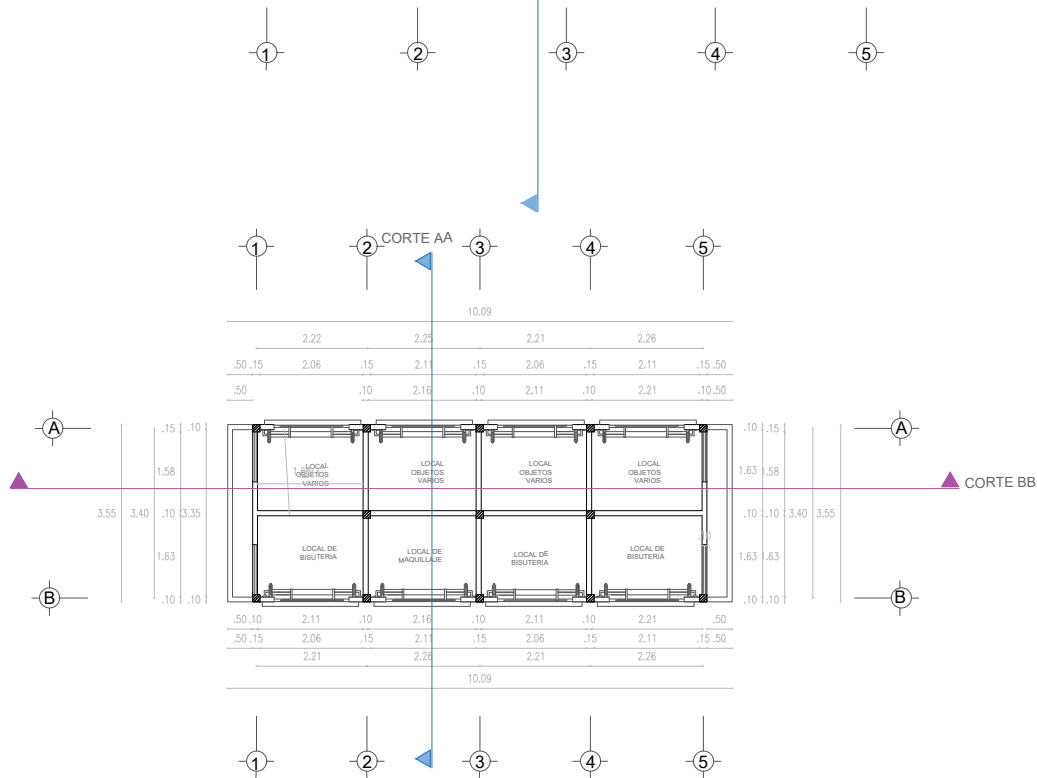
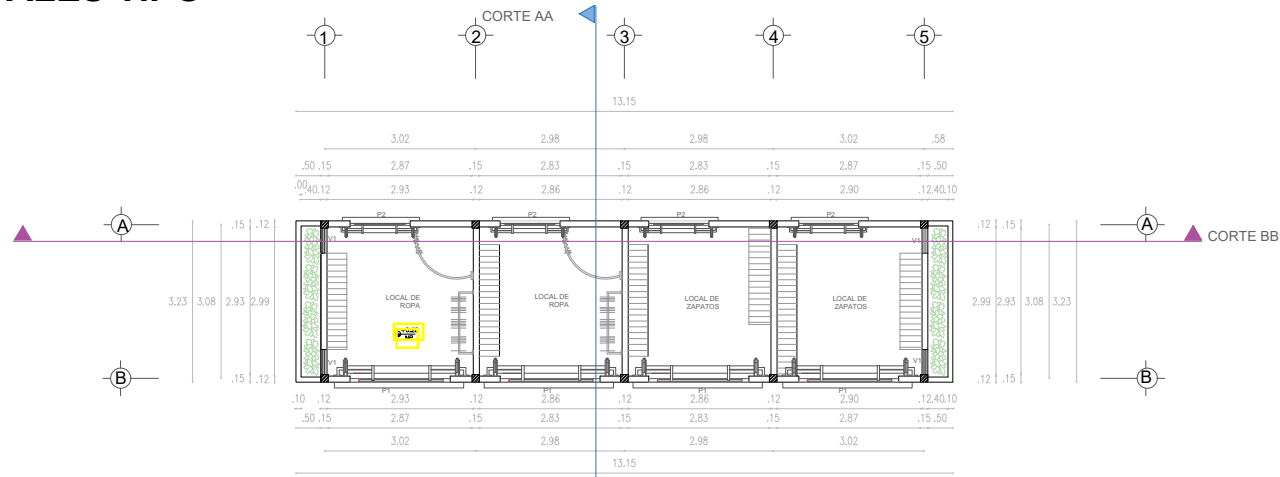
DE X

**OBSERVACIONES:**

CUADRO DE VENTANAS Y PUERTAS					
DESCRIPCIÓN	Largo (m)	ALTURA (m)	Antepecho (m)	Cantidad	AREA m2
Puerta 1	2.00	2.30		8.00	36.80
<b>TOTAL</b>					36.80

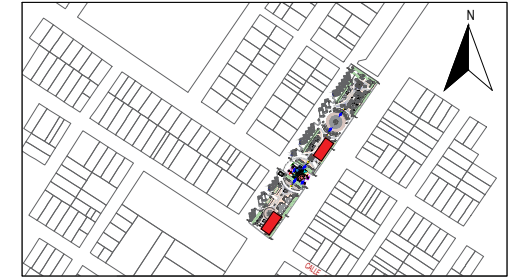


# LOCALES TIPO



## UBICACIÓN:

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



### NOMBRES:

SILVA JOYCE  
CAROLINA

### ESCALA:

ESC 1:140

### FECHA

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE

FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

### CONTIENE:

PLANTA  
ARQUITECTÓNICA  
LOCAL TIPO DE ROPA Y  
CALZADO

### LAMINA

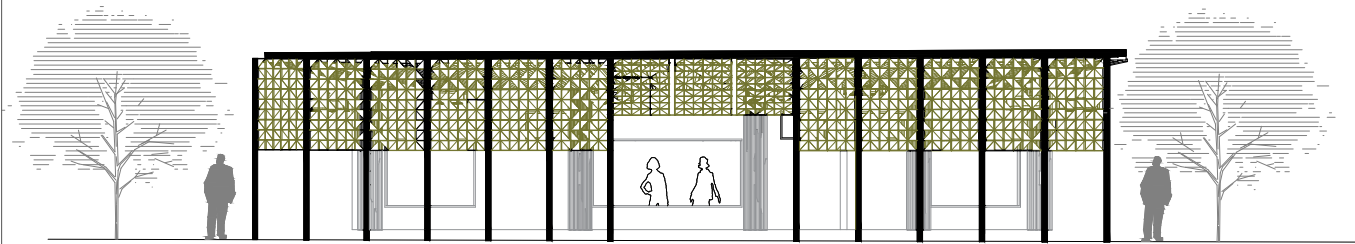
A-11

TRABAJO DETITULACIÓN

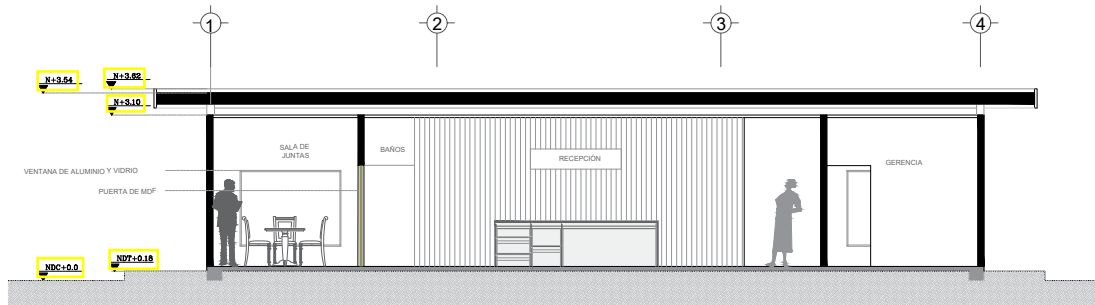
DE X

### OBSERVACIONES:

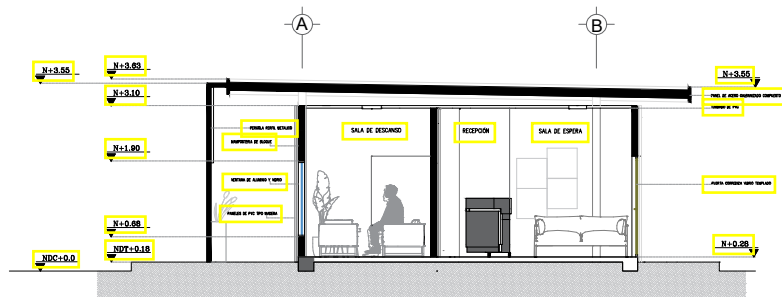
CUADRO DE VENTANAS Y PUERTAS					
DESCRIPCION	Largo (m)	ALTURA (m)	Antepecho (m)	Cantidad	AREA m2
Puerta 1	1.20	2.30		4.00	11.04
Puerta 1	1.50	2.30		8.00	27.60
Puerta 1	2.00	2.30		4.00	18.40
<b>TOTAL</b>					11.04



FACHADA FRONTAL



CORTE BB



CORTE AA



RENDER FACHADA

**UBICACIÓN:**

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



**NOMBRES:**

SILVA JOYCE  
CAROLINA

**ESCALA:**

ESC 1:120

**FECHA**

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE

FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

**CONTIENE:**

ADMINISTRACIÓN  
CORTE Y FACHADA

**LAMINA**

A-012

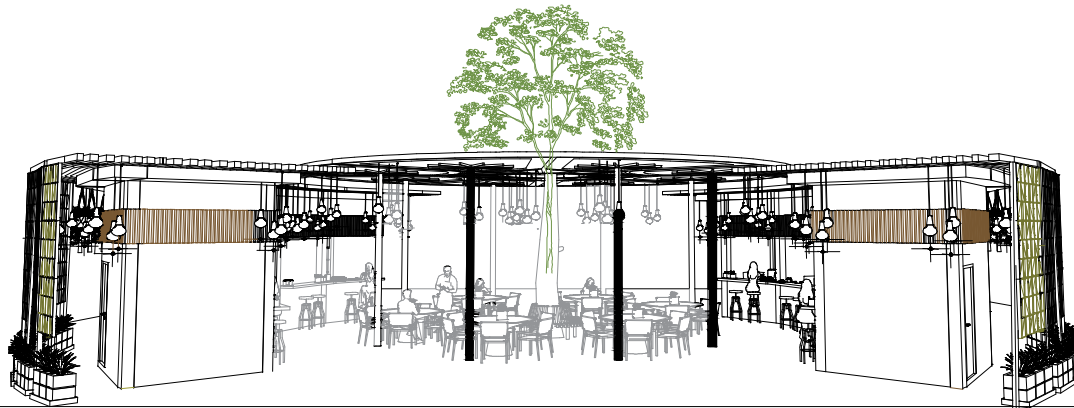
**TRABAJO DETITULACIÓN**

DE X

**OBSERVACIONES:**

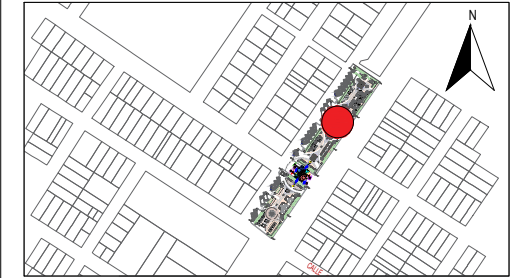
**CUADRO DE VENTANAS Y PUERTAS**

DESCRIPCION	Largo (m)	ALTURA (m)	Antepecho (m)	Cantidad	AREA m2
Ventana 1	2.00	1.50	0.50	2.00	6.00
Ventana 2	1.00	0.50	2.00	3.00	1.50
Ventana 3	0.75	2.00	0.00	3.00	4.50
Ventana 4	3.30	1.50	0.50	1.00	4.95
Ventana 5	1.15	2.00	0.00	1.00	2.30
Ventana 6	1.35	2.00	0.00	1.00	2.70
<b>TOTAL</b>					16.95
Puerta 1	0.90	2.00		4.00	7.20
Puerta 2	0.80	2.00		3.00	4.80
Puerta 3	0.80	2.00		1.00	1.60
Puerta 4	2.00	2.00		1.00	4.00
<b>TOTAL</b>					17.60



**UBICACIÓN:**

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



**NOMBRES:**

SILVA JOYCE  
CAROLINA

**ESCALA:**

ESC 1:155

**FECHA**

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE

FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

**CONTIENE:**

CORTE Y FACHADA  
PATIO DE COMIDA

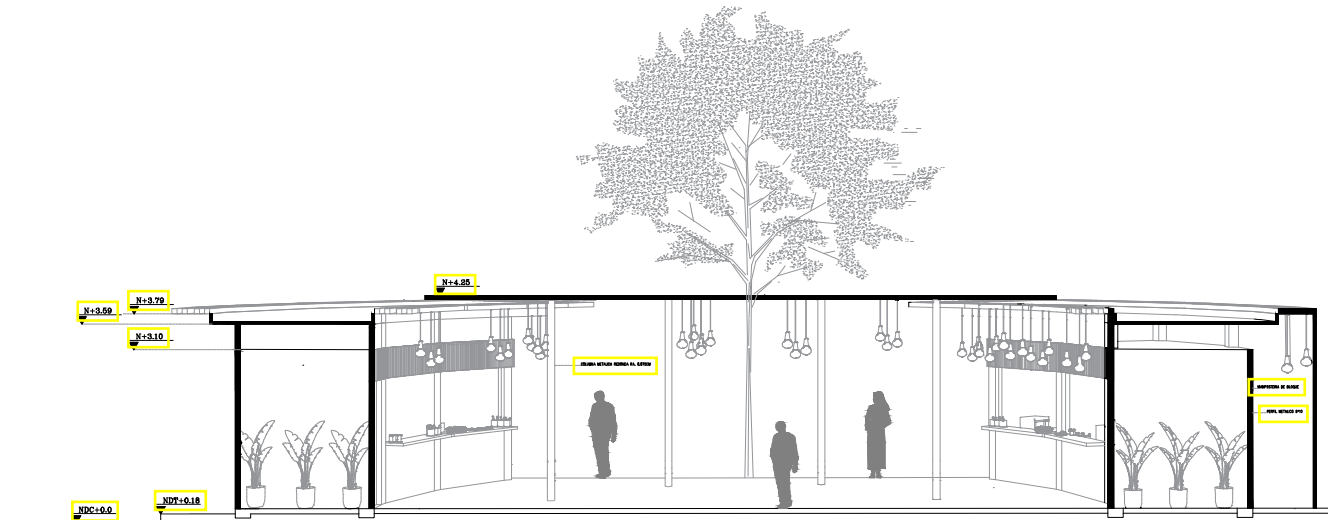
**LAMINA**

A-13

**TRABAJO DE TITULACIÓN**

DE X

**OBSERVACIONES:**



CORTE BB



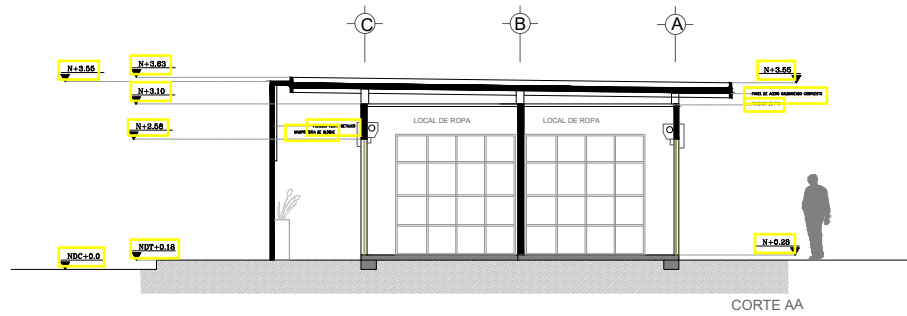
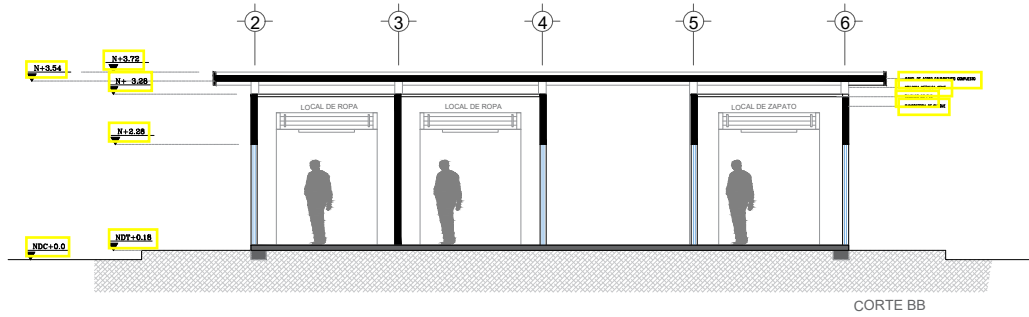
PATIO DE COMIDA



FACHADA LATERAL

**CUADRO DE VENTANAS Y PUERTAS**

DESCRIPCION	Largo (m)	ALTURA (m)	Antepecho (m)	Cantidad	AREA m2
Ventana 1	1.90	1.50	1.10	8.00	22.80
<b>TOTAL</b>					22.80
Puerta 1	1.00	2.00		8.00	16.00
<b>TOTAL</b>					16.00



FACHADA PORTERIOS



FACHADA FRONTAL

**UBICACIÓN:**

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



**NOMBRES:**

SILVA JOYCE  
CAROLINA

**ESCALA:**

ESC 1:140

**FECHA**

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE

FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

**CONTIENE:**

CORTE Y FACHADA  
FRONTAL MODELO TIPO  
1

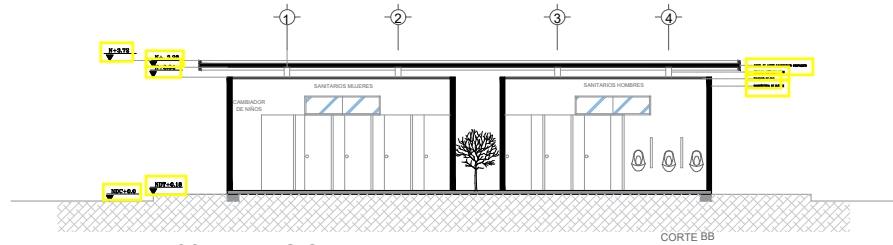
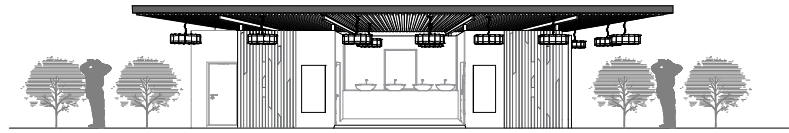
**LAMINA**

A-14

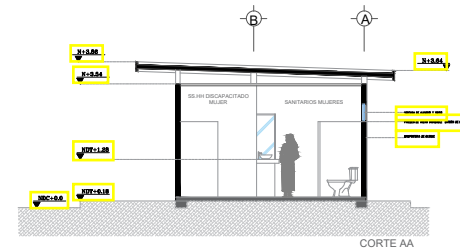
TRABAJO DE TITULACIÓN

DE X

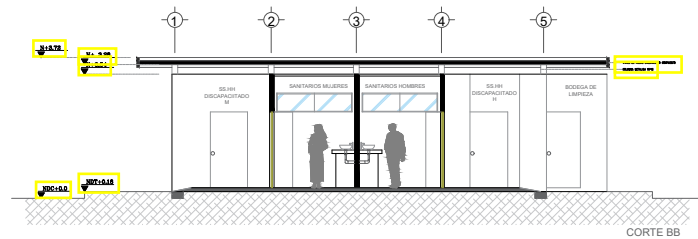
**OBSERVACIONES:**



SS.HH BLOQUE 1

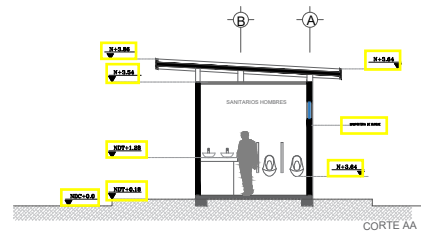


CORTE AA



CORTE BB

SS.HH BLOQUE 2



CORTE AA



FACHADA FRONTAL BLOQUE 1



FACHADA FRONTAL BLOQUE 2

**UBICACIÓN:**

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



**NOMBRES:**

SILVA JOYCE  
CAROLINA

**ESCALA:**

ESC 1:150

**FECHA**

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE  
FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

**CONTIENE:**

CORTE Y FACHADA  
SS.HH

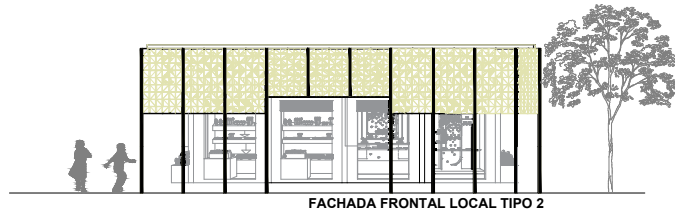
**LAMINA**

A-15

**TRABAJO DE TITULACIÓN**

DE X

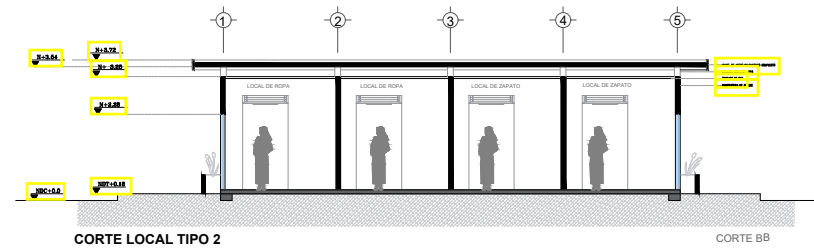
**OBSERVACIONES:**



FACHADA FRONTAL LOCAL TIPO 2

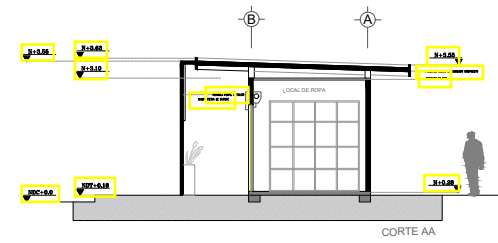
**UBICACIÓN:**

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



CORTE LOCAL TIPO 2

CORTE BB



CORTE AA



**NOMBRES:**

SILVA JOYCE  
CAROLINA

**ESCALA:**

ESC 1:100

**FECHA**

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE  
FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

**CONTIENE:**

CORTE Y FACHADA  
LOCALES TIPO 2 Y 3

**LAMINA**

A-16

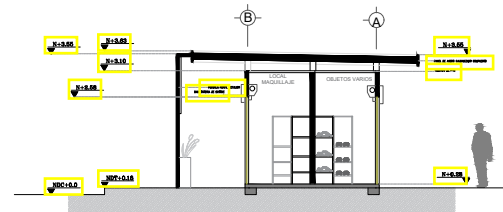
**TRABAJO DE TITULACIÓN**

DE X



CORTE LOCAL TIPO 3

CORTE BB



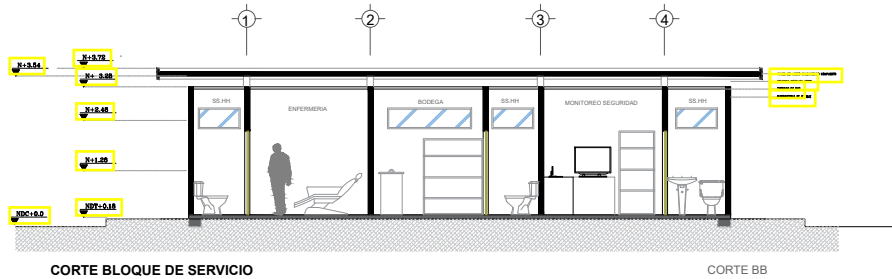
**OBSERVACIONES:**



FACHADA POSTERIOR LOCAL TIPO 2

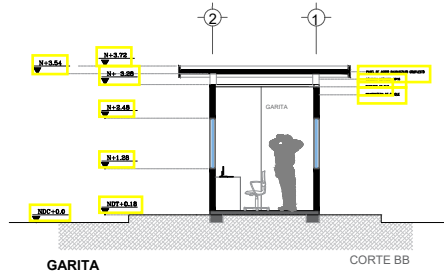


FACHADA FRONTAL LOCAL TIPO 2



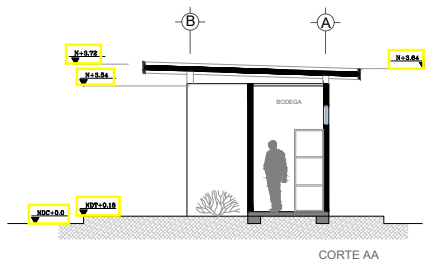
CORTE BLOQUE DE SERVICIO

CORTE BB

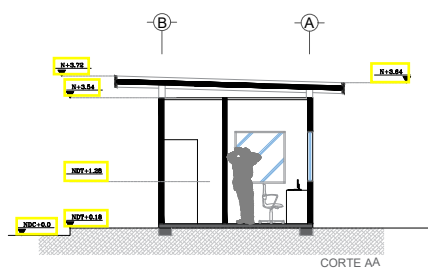


GARITA

CORTE BB



CORTE AA



CORTE AA



FACHADA FRONTAL ENFERMERIA

**UBICACIÓN:**

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



**NOMBRES:**

SILVA JOYCE  
CAROLINA

**ESCALA:**

ESC 1:100

**FECHA**

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE  
FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

**CONTIENE:**

CORTE Y FACHADA  
BLOQUE DE  
SERVICIO Y GARITA

**LAMINA**

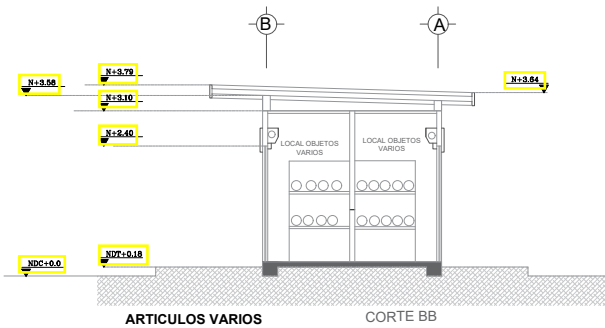
A-17

TRABAJO DE TITULACIÓN

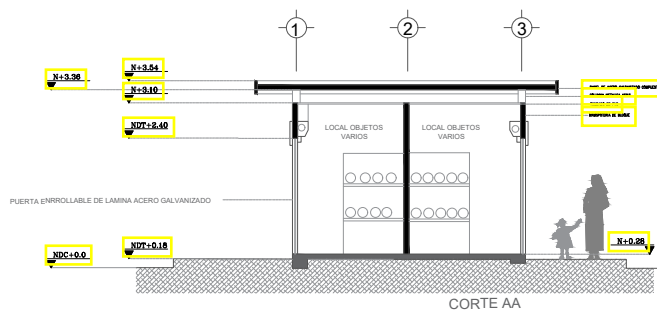
DE X

**OBSERVACIONES:**

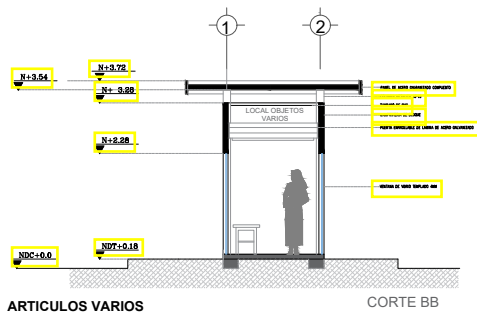




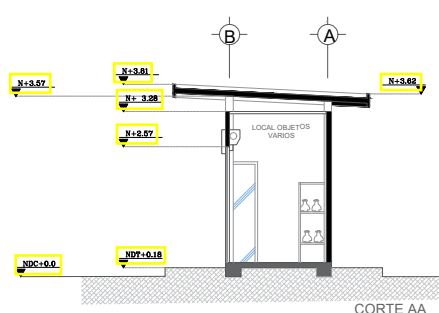
ARTICULOS VARIOS CORTE BB



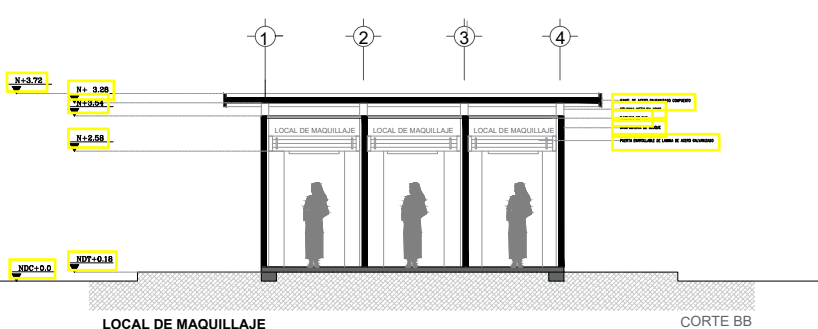
CORTE AA



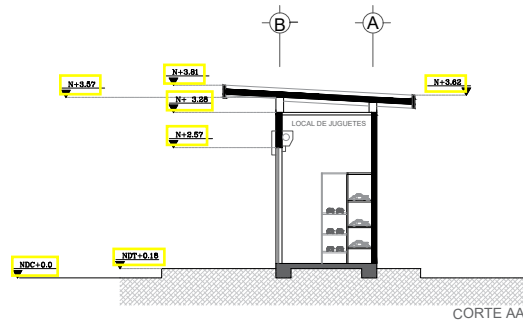
ARTICULOS VARIOS CORTE BB



CORTE AA



LOCAL DE MAQUILLAJE CORTE BB



CORTE AA



LOCAL ART. VARIOS



LOCAL DE MAQUILLAJE



LOCAL ART. VARIOS

**UBICACIÓN:**

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



**NOMBRES:**

SILVA JOYCE  
CAROLINA

**ESCALA:**

ESC 1:100

**FECHA**

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE  
FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

**CONTIENE:**

CORTE Y FACHADA  
LOCAL ART. VARIOS

**LAMINA**

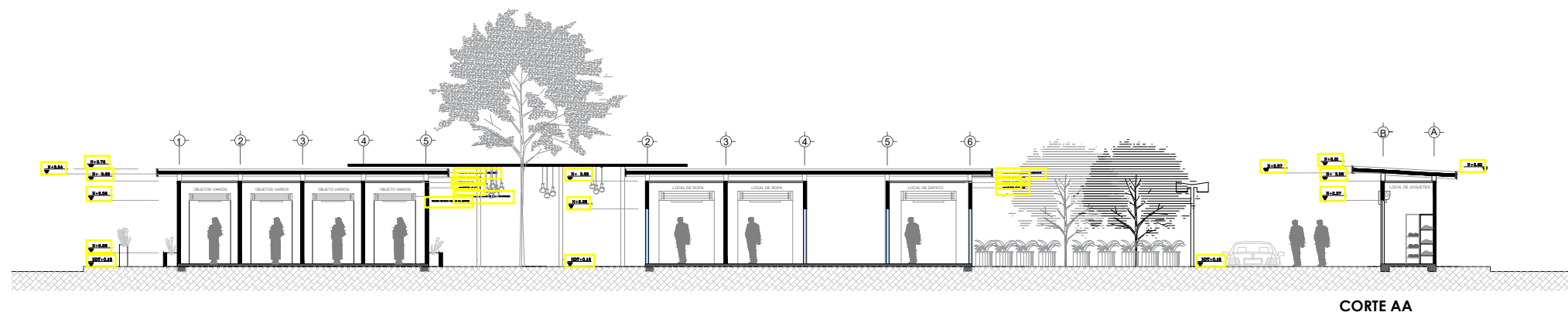
A-18

TRABAJO DETITULACIÓN

DE X

**OBSERVACIONES:**

**CORTE TRANSVERSAL BLOQUE 1**



**RENDERS FACHADA BLOQUE 1**



**UBICACIÓN:**

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



**NOMBRES:**

SILVA JOYCE  
CAROLINA

**ESCALA:**

ESC 1:300

**FECHA**

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE

FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

**CONTIENE:**

CORTE Y FACHAS  
BLOQUE 1

**LAMINA**

A-19

TRABAJO DE TITULACIÓN

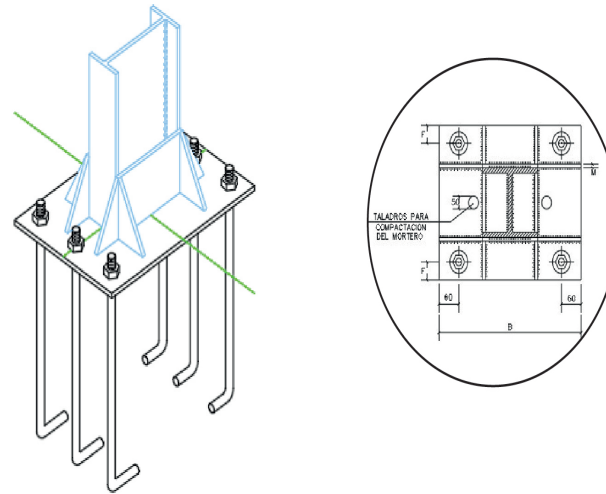
DE X

**OBSERVACIONES:**

Empty space for observations.

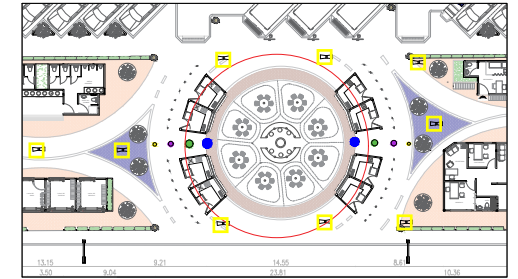


## PERSPECTIVA



### UBICACIÓN:

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



### NOMBRES:

SILVA  
VERGARA  
JOYCE

### ESCALA:

ESC 1:120

### FECHA

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE

FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

### CONTIENE:

PLANTA  
ADMINISTRACIÓN

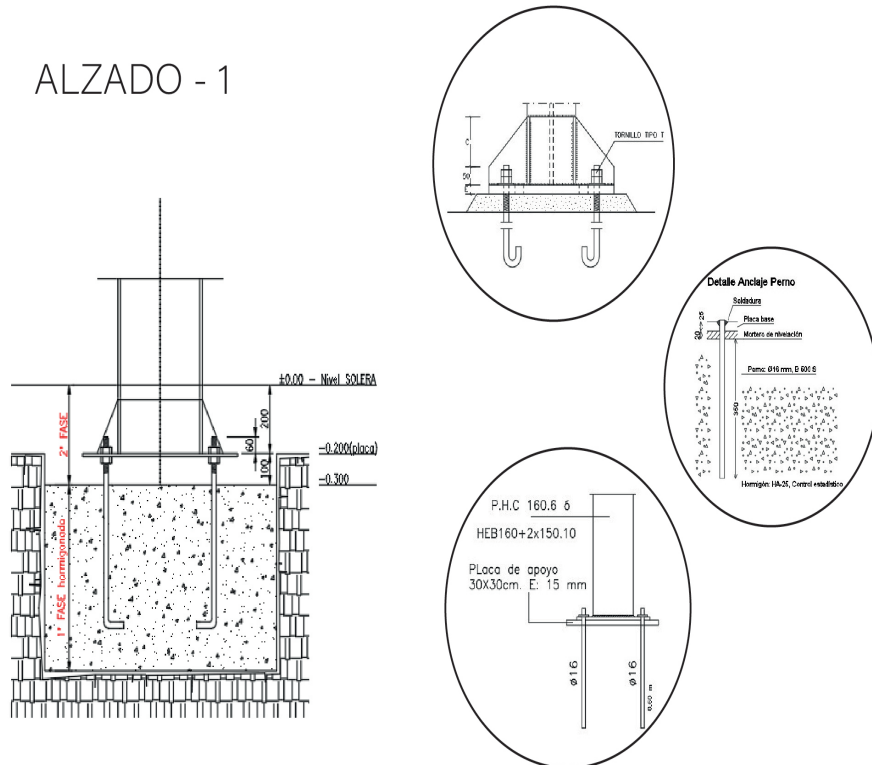
### LAMINA

0-20

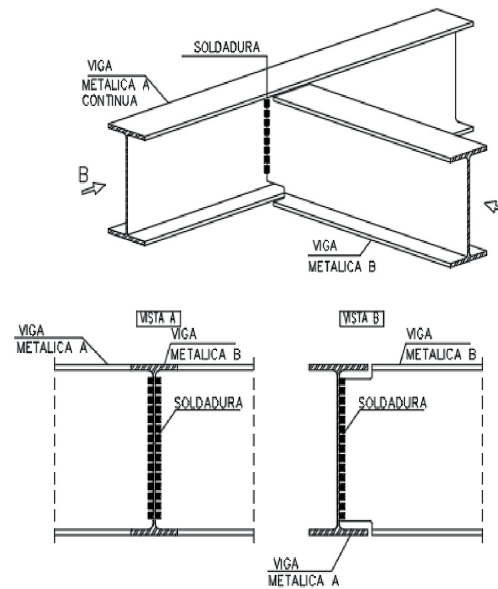
### TRABAJO DETITULACIÓN

DE X

## ALZADO - 1



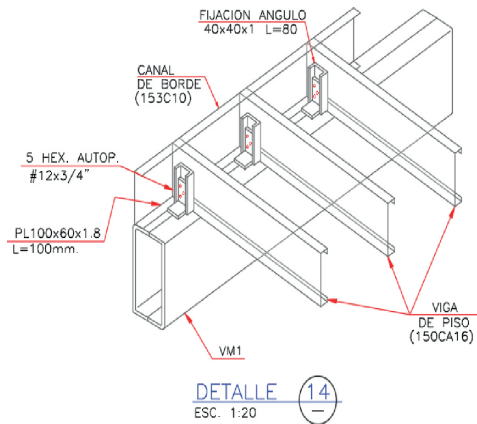
## PERSPECTIVA - 2



APOYO ARTICULADO DE VIGA METALICA EN OTRA DE IGUAL CANTO

### OBSERVACIONES:

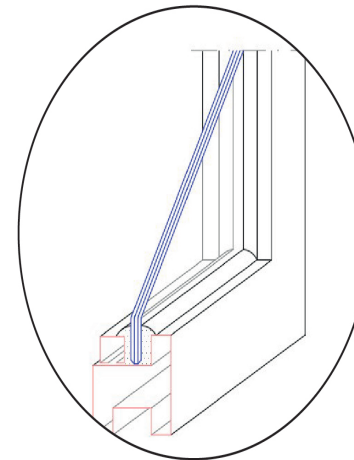
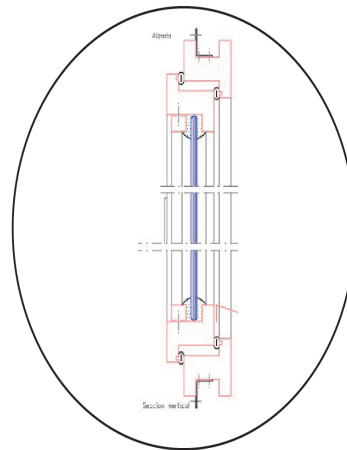
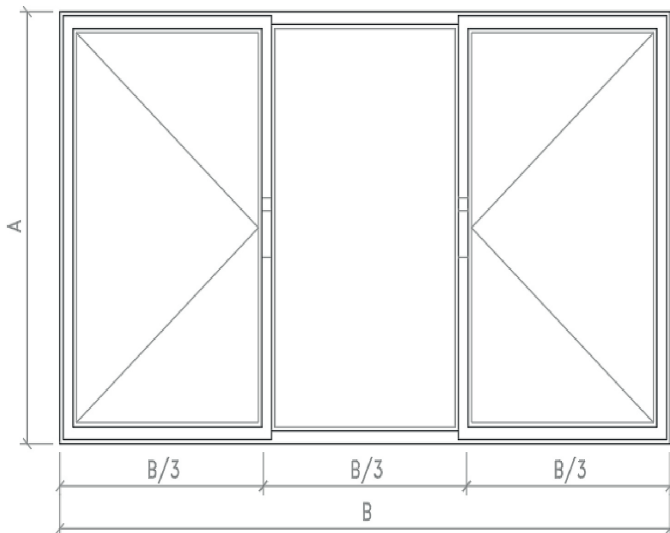
# PERSPECTIVA - 1



DETALLE 14  
ESC. 1:20

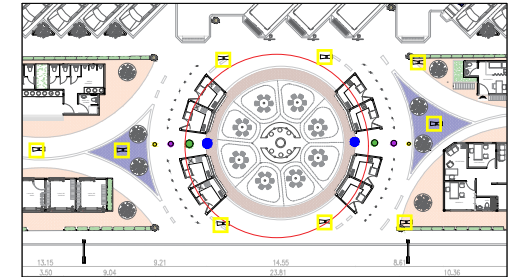


# ALZADO - 2



## UBICACIÓN:

SECTOR SAN JOSÉ DE LA PARROQUIA GUAYACAN PERTENECIENTE AL CANTÓN QUEVEDO- LOS RÍOS



### NOMBRES:

SILVA  
VERGARA  
JOYCE

### ESCALA:

ESC 1:120

### FECHA

4/08/2023

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE

FIC - CARRERA DE ARQUITECTURA

### CONTIENE:

PLANTA  
ADMINISTRACIÓN

### LAMINA

0-21

TRABAJO DE TITULACIÓN

DE X

### OBSERVACIONES:

Empty space for observations.