



CARRERA DE FINANZAS Y RELACIONES COMERCIALES

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO

DE INGENIERO

EN FINANZAS Y RELACIONES COMERCIALES.

TEMA

“Los parqueaderos tarifados y su impacto en el crecimiento comercial de la ciudad.
de Portoviejo”.

AUTORES

Andrea Kassandra Iza Rodríguez.

Jennifer Vanessa Segura Mendoza.

TUTOR

Eco. Francisco Verduga Vélez.

PORTOVIEJO

MANABÍ

ECUADOR

2015

Eco. Francisco Verduga Vélez Docente que imparte cátedra en la Universidad San Gregorio de Portoviejo.

CERTIFICA

Que el presente Trabajo de Titulación “Los parqueaderos tarifados y su impacto en el crecimiento comercial de la ciudad de Portoviejo”, ha sido exhaustivamente revisado en varias sesiones de trabajo, se encuentra lista para su presentación y apta para su defensa.

Las opiniones y conceptos vertidos en este trabajo de titulación son fruto del trabajo, perseverancia y originalidad de sus autores: Andrea Kassandra Iza Rodríguez y Jenniffer Vanessa Segura Mendoza, siendo de su exclusiva responsabilidad.

Portoviejo, febrero del 2015.

Eco. Francisco Verduga Vélez

Tutor.



Universidad San Gregorio de Portoviejo

Carrera de Finanzas y Relaciones Comerciales

Los miembros del tribunal examinador aprueban el informe de investigación sobre “Los parqueaderos tarifados y su impacto en el crecimiento comercial de la ciudad de Portoviejo” de las estudiantes Andrea Kassandra Iza Rodríguez y Jenniffer Vanessa Segura Mendoza, de la carrera de Finanzas y Relaciones Comerciales.

Portoviejo, febrero del 2015.

Eco. Julio Silva Ruiz
Director de Carrera.

Eco. Francisco Verduga Vélez
Director del trabajo de titulación.

Ing. Gissela Bravo Rosillo
Miembro del Tribunal.

Eco. Alex Ramos Mendoza
Miembro el Tribunal

DECLARACIÓN DE AUTORÍA.

Las autoras del trabajo de titulación, Andrea Kassandra Iza Rodríguez y Jenniffer Vanessa Segura Mendoza manifestamos por medio de la presente la originalidad del trabajo, dejando en claro los aportes intelectuales de los autores referentes debidamente citados en el mismo.

Para constancia de la misma se procederá a firmar la presente declaración.

Andrea Kassandra Iza Rodríguez

Jenniffer Vanessa Segura Mendoza

DEDICATORIA.

Dedico este trabajo de titulación inicialmente a Dios, por darme la vida y haberme permitido llegar hasta esta maravillosa etapa de mi formación profesional;

A mi hija Bianca quien es la razón de mí ser y el principal motivo por el cual anhelo triunfar y salir adelante;

A mis padres también les dedico el presente trabajo por haberme formado desde el hogar con buenos sentimientos, hábitos y valores, además de ser un pilar fundamental para afrontar los momentos difíciles;

A mis hermanos que siempre han estado junto a mí brindándome su apoyo incondicional, compartiendo buenos y malos momentos, sin el apoyo de estas personas no me hubiese sido posible haber alcanzado la meta.

Andrea Kassandra Iza Rodríguez.

DEDICATORIA.

El presente trabajo de titulación se lo dedico a Dios el creador por darme fortaleza, y las ganas de seguir adelante y permitirme llegar a este momento tan especial, por los triunfos que ahora estoy logrando.

A mi madre que ha sabido formarme con buenos hábitos que siempre ha estado pendiente de mí y de mis estudios.

A mi padre que tal vez no lo vea todo los días pero a la distancia él me ha estado cuidando y guiándome por el buen camino también por apoyarme cuando más lo he necesitado, que nunca me dijo un no, cuando quería de su tiempo.

A mi esposo que me ha regalado de su tiempo, me ha brindado amor y el apoyo para continuar con mis metas y estar día a día a mi lado.

A mi hija que es el motor de mi vida para seguir adelante, la luz que ilumina mi vida, que me ha regalado una caricia y una sonrisa en momentos difíciles.

A mis hermanos, mis amigos y personas que forman parte de mi vida que siempre me ha brindado su apoyo incondicional a lo largo de mi carrera.

A mi compañera de tesis por haberme escogido para hacer juntas este trabajo de titulación y hacer posible uno de nuestras metas y por dar lo mejor para culminar este trabajo de titulación.

Jennifer Vanessa Segura Mendoza.

AGRADECIMIENTO.

Agradezco primero a Dios, por darme la vida a través de mis amados padres quienes con mucho amor, cariño y ejemplo han hecho de mí una persona con valores para poder desenvolverme como esposa y madre, a ellos agradezco su inmenso sacrificio para que yo pueda estudiar, se merecen esto y mucho más.

Agradezco a mi hija Bianca que es el motivo y la razón que me ha llevado a seguir superándome día a día, para alcanzar mis más apreciados ideales de superación.

A mi esposo, que ha estado a mi lado dándome cariño, confianza y apoyo incondicional para seguir adelante para cumplir otra etapa en mi vida.

A mi hermana María José quien en los momentos más difíciles me dio su amor, apoyo y comprensión para poderlos superar.

Quiero también dejar en cada uno de ellos la enseñanza de que cuando se quiere alcanzar algo en la vida, no hay tiempo ni obstáculo que lo impida para poderlo lograr.

A nuestro tutor por guiarnos en este arduo camino.

Andrea Kassandra Iza Rodríguez

AGRADECIMIENTO.

Agradezco a Dios por darme la vida y bendecirme día a día en mi hogar y familia, por la fe para creer que lo que un día parecía imposible se hizo realidad también por darme la sabiduría para culminar la carrera universitaria.

A mi hija que es la bendición que dios me regaló, que solo con su sonrisa me llena de ánimo y fuerza para seguir adelante.

A mi madre que se dio el tiempo para cuidar de mi hija mientras yo realizaba el trabajo de investigación.

A mi padre que siempre ha estado apoyándome y pendiente de mis pasos ya que el mejor regalo que me pudo dar fue mis estudios.

Agradezco a mi esposo que desde que llegó a mi vida ha sido la persona con quien he compartido momentos maravillosos porque ha sido quien ha pasado día y noche brindándome su apoyo incondicional y darme la motivación para terminar con mi trabajo de titulación.

A mis familiares, amigos y hermanos que desde la distancia se preocupan por mí y me desean lo mejor.

A nuestros profesores que dieron de su tiempo para prepararnos como profesionales.

A nuestro tutor por guiarnos en este arduo camino.

Jennifer Vanessa Segura Mendoza.



UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO

CARRERA DE FINANZAS Y RELACIONES COMERCIALES

“Los parqueaderos tarifados y su impacto en el crecimiento comercial de la ciudad de Portoviejo”

AUTORES:

Andrea Kassandra Iza Rodríguez

Jenniffer Vanessa Segura Mendoza.

RESUMEN EJECUTIVO.

La demanda de estacionamientos en la ciudad de Portoviejo depende literalmente de la falta de organización y la escasa política administrativa en cuanto al manejo del tráfico vehicular que atenta contra el desarrollo económico de la ciudad, puesto que al no haber disponibilidad de aparcamiento para los usuarios del casco comercial, el incremento del parque automotriz va decreciendo con retardo del sistema económico-comercial, impidiendo la existencia de vías desarrolladas y modernizadas, incidiendo en el nivel de control del tráfico vehicular que está estrechamente relacionado con el normal desenvolvimiento de las actividades comerciales. Este trabajo de investigación respalda la necesidad de realizar una estrategia para el servicio de parqueaderos tarifados en la zona céntrica de la ciudad de Portoviejo, ampliando su campo de acción en los sitios donde aún no se está brindando este servicio, lo que sin duda alguna sería de gran importancia para los ciudadanos y comerciantes para consolidar el interés único de mejorar el crecimiento económico-comercial de la ciudad. El gobierno Municipal debería generar rentas propias que permitan el mejoramiento de la cobertura y eficiencia de los servicios públicos, además de las competencias que le asigne la Ley para que se pueda planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre en forma directa por concesión administrativa de acuerdo con las necesidades de la comunidad.

PALABRAS CLAVES

Demanda, Estacionamientos, Administrativa, Comercial, Automotriz, Comunidad, Necesidad, Gobierno, Crecimiento, Usuarios.



UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO

CARRERA DE FINANZAS Y RELACIONES COMERCIALES.

“Los parqueaderos tarifados y su impacto en el crecimiento comercial de la ciudad de Portoviejo”.

AUTORES:

Andrea Kassandra Iza Rodríguez

Jennifer Vanessa Segura Mendoza.

ABSTRACT

The demand for parking in the city of Portoviejo literally depends on the lack of organization and shortage administrative policy regarding the management of vehicular traffic that threatens the economic development of the city , since not having availability of parking for users commercial center , increasing car ownership is decreasing with retarded economic and trade system , preventing the existence of developed and modernized roads , affecting the level of control of vehicular traffic is closely related to the normal course of business . This research supports the need to make a strategy tariffed service parking in the downtown area of the city of Portoviejo , broadening its scope in the places is not already providing this service , which would undoubtedly be of great importance for citizens and businesses to consolidate the sole interest of improving economic growth - commercial city . The Municipal government should generate their own income to enable the improvement of the coverage and efficiency of public services, in addition to the powers assigned by the Law so that you can plan, organize and regulate traffic and ground transportation directly by administrative concession according to the needs of the community.

KEYWORDS

Demand, Parking , Administrative , Commercial, Automotive , Community, Need, Government , Growth, Users.

ÍNDICE GENERAL

	Pág.
PORTADA.	
CERTIFICADO DEL TUTOR.	
CERTIFICADO DEL TRIBUNAL EXAMINADOR.	ii
DECLARACIÓN DE AUTORÍA.	iii
DEDICATORIA.	iv
DEDICATORIA.	v
AGRADECIMIENTO.	vi
AGRADECIMIENTO.	vii
RESUMEN EJECUTIVO.	viii
ABSTRACT	ix
ÍNDICE GENERAL	x
ÍNDICES DE CUADROS.	xiv
ÍNDICES DE GRÁFICOS	xv
INTRODUCCIÓN.	
CAPITULO I.	
1. Aspectos Preliminares.	2
1.1. Tema.	2
1.2. Problema.	2
1.3. Antecedentes del problema.	2
1.3.1. Planteamiento del problema.	2
1.3.2. Contextualización histórico social.	3
1.4. Delimitación del problema.	5
1.5. Objetivos.	5
1.5.1. Objetivo general.	5
1.5.2. Objetivos específicos.	5
1.6. Justificación.	6
CAPITULO II.	
2. Marco Teórico.	7
2.1. Antecedentes investigativos.	7
2.2. Fundamentación teórica.	18

2.3.	Marco conceptual.	18
2.4.	Fundamentación legal.	20
2.5.	Hipótesis.	21
2.5.1.	Hipótesis lógica.	21
2.5.2.	Hipótesis nula.	21
2.5.3.	Hipótesis estadística.	21
2.6.	Identificación de las variables.	22
2.6.1.	Variable independiente.	22
2.6.2.	Variable dependiente.	22
2.7.	Operacionalización de las variables	23
2.7.1.	Variable independiente: parqueaderos tarifados	23
2.7.2.	Variable dependiente: crecimiento comercial.	24

CAPITULO III.

3.	Marco Metodológico.	25
3.1.	Tipos de investigación.	25
3.2.	Modalidades de la investigación.	26
3.3.	Métodos y técnicas.	26
3.3.1.	Métodos.	26
3.3.2.	Técnicas.	26
3.4.	Población y muestra.	27
3.4.1.	Población.	27
3.4.2.	Muestra.	27
3.5.	Recursos.	28
3.6.	Fuentes y procesamientos de la información.	29
3.7.	Presupuesto de gastos de información	30
3.8.	Cronograma.	31

CAPITULO IV.

4.	Parqueaderos tarifados.	32
4.1.	Área de intervención del sistema de parqueo	33
4.2.	Estacionamiento.	35
4.2.1.	Valor de la tarifa.	35
4.2.2.	Ubicación del estacionamiento.	36
4.2.3.	Seguridad del estacionamiento.	36

4.3.	Tráfico vehicular.	38
4.3.1.	Congestión vehicular.	38
4.3.2.	Contaminación ambiental.	39
4.3.3.	Caos peatonal.	39
4.4.	Comerciantes informales.	41
4.4.1.	Desorden urbano.	41
4.4.2.	Alteración del tráfico	42
4.4.3.	Causas y efectos del comercio informal.	42
4.5.	Parqueadero privado.	43
4.5.1.	Costos elevados.	44
4.5.2.	Inseguridad social.	44
4.5.3.	Demanda de parqueaderos privados.	44

CAPÍTULO V.

5.	Crecimiento comercial.	46
5.1.	Casco comercial.	46
5.1.1.	Desorden de tránsito.	47
5.1.2.	Déficit de estacionamientos.	47
5.1.3.	Servicio de estacionamientos regulados rotativos de vehículos en la vía pública	48
5.1.4.	Comerciantes informales.	50
5.2.	Desarrollo comercial.	52
5.2.1.	Afluencia de personas.	54
5.2.2.	Producción activa.	52
5.2.3.	Tendencia de locales comerciales.	53
5.3.	Actividad comercial.	54
5.3.1.	Venta de diversas industrias.	55
5.3.2.	Empresas privadas y públicas.	55
5.3.3.	Restaurantes de comida rápida.	56
5.4.	Espacio físico.	58
5.4.3.	Normas de mantenimiento.	59
	Conclusiones.	61

CAPITULO VI.

6. Propuesta.	63
PRIMERA ETAPA	67
SEGUNDA ETAPA	68
FASE UNO	69
ESTUDIO TÉCNICO	71
ACTIVIDADES	72
ESTUDIO FINANCIERO	72
FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICA	72
FASE DOS	74
TERCERA ETAPA	75
FASE UNO	76
CUARTA ETAPA	77
BIBLIOGRAFÍA.	78
ANEXOS	

Índices de cuadros.

Cuadro 1 Variable Independiente	23
Cuadro 2 Variable dependiente	24
Cuadro 3 Presupuesto	30
Cuadro 4 Cronograma	31
Cuadro 5 Áreas de parqueo tarifado rotativo	33
Cuadro 6 Sectorización del área de parqueo tarifado rotativo	34
Cuadro 7 Demanda de estacionamiento.	37
Cuadro 8 Control de tráfico	40
Cuadro 9 Uso de la vía pública	42
Cuadro 10 Capacidad de parqueo privado	45
Cuadro 11 Disponibilidad de parqueaderos	51
Cuadro 12 ¿Los usuarios del casco comercial disponen de parqueo?	51
Cuadro 13 Tráfico vehicular	53
Cuadro 14 Personas que concurren la ciudad	54
Cuadro 15 Empresas públicas y privadas	56
Cuadro 16 Organización de actividades comerciales	57
Cuadro 17 Disponibilidad de espacio físico	59

Índices de Gráficos

Gráfico 1 ¿Cuánto considera usted que es la demanda de estacionamientos en el sector comercial de Portoviejo?	37
Gráfico 2 ¿Cómo considera usted el control del tráfico en Portoviejo?	40
Gráfico 3 ¿Qué conoce del uso de la vía pública por parte de los comerciantes informales?	43
Gráfico 4 ¿Cuál es la capacidad de parqueaderos privados?	45
Gráfico 5 Bloqueo e inmovilización de vehículos	50
Gráfico 6 ¿El tráfico vehicular atenta con el normal desenvolvimiento comercial?	53
Gráfico 7 ¿Cómo considera la organización en la actividad comercial?	57
Gráfico 8 ¿Cree usted que existe disponibilidad de espacio físico para los vehículos?	60

INTRODUCCIÓN.

El presente trabajo ha sido desarrollado para crear una nueva solución respecto de uso del estacionamiento de las zonas comerciales que debieren ser reguladas para el mejoramiento del control del uso de aparcamientos en las zonas comerciales, la elaboración de este trabajo de titulación consta de seis capítulos en los que se resalta la importancia de la implementación del servicio de parqueadero tarifado en la ciudad de Portoviejo.

En el Capítulo uno se describe la problemática latente en la comunidad Portovejense respecto del tema tratado en este trabajo investigativo, su campo de acción, así como la justificación para la realización de este trabajo de titulación.

En el Capítulo dos se evidencia de la narración de algunos trabajos de investigación realizados por estudiantes de otras universidades refiriéndose a los parqueaderos tarifados, así como la sustentación legal en la que se funda nuestro trabajo de titulación.

En el Capítulo tres se enuncian los tipos, métodos y técnicas de investigación, así como la población y la muestra a utilizar para determinar la manera en la que se realiza la investigación.

En el Capítulo cuatro se instituyen las definiciones de los términos más relevantes de la variable independiente, así como las preguntas y respuestas desarrolladas en función de las encuestas realizadas a la población tomada como muestra para este trabajo de titulación.

En el Capítulo cinco constan las definiciones principales utilizadas en la variable dependiente, así como las preguntas y respuestas desarrolladas de acuerdo a las encuestas realizadas a la población tomada como muestra para este trabajo de titulación. Finalmente en el capítulo seis se cita la estrategia para la elaboración de un plan de parqueaderos tarifados en el casco urbano de la ciudad de Portoviejo.

CAPITULO I.

1. ASPECTOS PRELIMINARES.

1.1. TEMA.

Los parqueaderos tarifados y su impacto en el crecimiento comercial de la ciudad de Portoviejo.

1.2. PROBLEMA.

Insuficiencia de parqueaderos tarifados en la zona comercial de la ciudad de Portoviejo.

1.3. ANTECEDENTES DEL PROBLEMA.

1.3.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

El crecimiento del parque automotriz va de la mano con el crecimiento económico en las ciudades con vías desarrolladas y modernizadas, volviéndose una problemática social, la falta de parqueos vehiculares seguros en las zonas comerciales estratégicas del País.

En el Ecuador, específicamente en las ciudades más grandes se utilizan los parqueaderos como una manera de organizar el tráfico y solucionar las dificultades de lapso grande de transportación, operación ineficaz y alta, zonas sin servicio, apoplejía y estacionamiento vehicular contaminante, tenemos el caso de Riobamba en donde se admite que el estacionamiento en la vía pública se realice de una manera organizada y ordenada, a través de un sistema de control tarifado manual que permite

la generación de una oferta permanente y continua de espacios libres para estacionamiento.

Manabí es la provincia con el tercer lugar con el parque automotor más grande del país, pero en contradicción con la ciudad de Riobamba el tráfico vehicular es caótico y hay una enorme deficiencia de parqueaderos públicos, con el paso del tiempo las ciudades de Portoviejo y Manta son las que tienen el mayor número de vehículos en relación a los demás cantones de la provincia, sin embargo estos gobiernos municipales han demorado en tomar iniciativas respecto al orden vehicular.

El gobierno local tiene una responsabilidad importante con respecto al comercio en la ciudad, es por esto que la implementación de parqueaderos tarifados en el casco urbano es una necesidad latente, puesto que Portoviejo es la segunda ciudad con el tráfico vehicular más caótico en el país, complicando el tránsito y generando deficiencia de espacios libres para estacionar en la urbe.

A esto se le añade la toma de las calles por parte de comerciantes informales, mala infraestructura de la ciudad y otros factores como: el espacio reducido, cercanía entre instituciones públicas, calles angostas, acaparamiento del espacio destinado de la vía por parte de los propietarios de establecimientos comerciales y un mínimo espacio destinado a estacionamiento rotativo tarifado y disponibilidad limitada de garajes privado, han venido ocasionando en estos últimos años un déficit de lugares libres para estacionar creando malestar y disturbios entre los usuarios que circulan en el área comercial de la ciudad de Portoviejo.

1.3.2. CONTEXTUALIZACIÓN HISTÓRICO SOCIAL.

En 1765 Portoviejo tenía la categoría de provincia, con una población de 5200 habitantes. Debido a su condición de ciudad de fundación española y gozo de privilegios; uno de ellos fue tener cabildo y ejercer el derecho de elegir alcalde, no teniendo dependencia de los alcaldes de Guayaquil, según Horacio Hidrovo Peñaherrera, en su obra postal espiritual de Portoviejo. (García, 2013, pág. 93)

Portoviejo es el paso obligado de muchos de los habitantes de los cantones de la provincia de Manabí para quienes quieren dirigirse a las ciudades de Manta, Guayaquil, Quito y Cuenca. Como resultado de esto, tenemos que desde siempre ha sido el centro de acopio de productos, bienes y servicios que han dado pauta para el ejercicio diario del comercio, sin dejar de lado que nuestra capital provincial fue el centro donde se forjaron las manifestaciones culturales y políticas más importantes. (García, 2013, pág. 93)

En Portoviejo el parqueo ha sido un tema latente debido a la estrechez de sus calles y el crecimiento vertiginoso de su parque automotor. A pesar de que en los años 70 este tema no era un problema por la poca cantidad de vehículo existente, al pasar de los años fue aumentando. El comercio en la ciudad fue creciendo por la propagación de comerciantes informales apostados en las principales calles de la urbe capitalina, tales como las calles Chile, Pedro Gual, 9 de Octubre, Ricaurte, Alajuela, entre las importantes.

La insuficiencia de parqueaderos tarifados en la ciudad de Portoviejo, siempre ha sido un tema complejo por la inminente necesidad del mismo pero con poca iniciativa y a la vez decisión política de la autoridad principal de nuestra ciudad.

La zona tarifada que funciona en el centro comercial, nació de un plan piloto para recuperar las zonas municipales donde se encontraban comerciantes informales que eran para tránsito vehicular y peatonal, sin embargo por dar resultados inimaginables por la alcaldía de esa época en la recaudación y en la utilidad pública, hasta la actualidad se sigue manteniendo los mismos parqueaderos, más sin embargo estos no son suficientes para el auge del comercio en estas zonas, debiéndose expandir este servicio en otros lugares donde también hay acogida de los usuarios que se trasladan desde cualquier parte con el fin de adquirir los productos que se ofertan en los demás centros comerciales.

1.4. DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA.

Campo: Comercial.

Área: Parqueaderos tarifados.

Aspecto: Impacto en el crecimiento comercial.

Problema: Insuficiencia de parqueaderos tarifados de la zona comercial de la ciudad de Portoviejo.

Tema: Los parqueaderos tarifados y su impacto en el crecimiento comercial de la ciudad de Portoviejo.

Delimitación Espacial: Casco comercial de la ciudad de Portoviejo, calles: Rocafuerte, Francisco Pacheco, Córdova, 9 de Octubre.

Delimitación Temporal: Periodo septiembre 2014 - febrero 2015.

1.5. OBJETIVOS.

1.5.1. OBJETIVO GENERAL.

Establecer la incidencia de los parqueaderos tarifados y su impacto en el crecimiento comercial de la ciudad de Portoviejo.

1.5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

Identificar la demanda de estacionamiento por parte de propietarios de comercios relacionándolo con la disponibilidad de aparcamiento para los usuarios del casco comercial.

Investigar el nivel de control del tráfico vehicular enlazándolo con el normal desenvolvimiento comercial.

Analizar el nivel de uso de la vía pública por parte de comerciantes informales en relación con la organización en la actividad comercial.

Determinar la capacidad de parqueaderos privados comparándolo con la disponibilidad de espacios físicos para los vehículos.

Realizar una propuesta enfocada a la estrategia para la implementación de servicios de parqueaderos tarifados en el casco urbano de la ciudad de Portoviejo.

1.6. JUSTIFICACIÓN.

En la actualidad la ciudad de Portoviejo atraviesa cambios trascendentales en cuanto a su organización, debido a que el tráfico vehicular se ha vuelto caótico y a la vez perjudicial frente a las necesidades de los usuarios que transitan libremente por la urbe, impidiendo el buen desenvolvimiento del comercio, como principal fuente de ingreso de la Ciudad.

El trabajo de investigación se sustenta en la necesidad de saber qué efecto tendrá la realización de la estrategia de parqueaderos tarifados en la zona céntrica de la ciudad de Portoviejo, ampliando su campo de acción en calles donde aún no se está brindando este servicio. Proyecto que sin duda alguna es de gran importancia para los ciudadanos, y comerciantes con el único interés de mejorar el caos vehicular, mejoramiento del tránsito, el ordenamiento de los parqueaderos en las calles y más aún estabilizar y organizar el crecimiento comercial de esta ciudad.

El impacto en el contexto social del crecimiento comercial ayuda a que las personas puedan dejar parqueados sus vehículos con seguridad, para realizar sus compras con toda tranquilidad, beneficiando directamente a los comerciantes del casco comercial.

CAPITULO II.

2. MARCO TEÓRICO.

2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS.

En la universidad de “BOGOTA” en la facultad de ciencias económicas y administrativas en al año 2008, se investigó el tema, “plan de negocios para implementar un sistema de ciclo parqueaderos para los usuarios de Transmilenio” por el autor Edgar Andrés Bahamòn González, y se obtuvo las siguientes conclusiones:

A nivel mundial se comenta la revolución e importancia que causa el cambio del carro por la bicicleta, de la misma manera como se evidencia en el plan de negocios, no solo por la contaminación, sino por la salud.

Obtener más contacto con el sector público (Alcaldías Locales) para Promover el servicio y el uso de la bicicleta.

El estudio de mercado fue muy significativo porque mostro el gusto de las personas encuestadas en el momento de crear un ciclo parqueadero, dejando resultados altos, en cuanto a la disminución de la contaminación ambiental, vehicular y auditiva. (Bahamon, 2008, pág. 115)

Se encontró en la universidad de Cartagena de la facultad de ciencias económicas en al año 2012, se realizó el tema, “Diagnóstico de la ciudad amurallada como base para una propuesta de conversión en un gran centro comercial abierto subsector parqueaderos” por los autores Juan Sebastián Tirado Pertuz, David Eduardo Cárcamo Guzmán, y obtuvieron las siguientes conclusiones.

Los espacios de parqueo son necesarios para la organización de la ciudad en el centro amurallado, sin embargo, los estacionamientos existentes no satisfacen esta demanda

y esto conlleva a la problemática que tiene la administración pública con la movilidad y organización de los espacios en el corralito de piedra. En tal sentido existen necesidades de espacios para estacionamientos en el centro amurallado ya que los disponibles no soportan el parque automotor actual.

Existe mucha congestión en el centro amurallado, esto se refleja con el tiempo de espera de las personas al buscar un lugar donde parquear, y la mala calificación que los mismos usuarios le dan al servicio. Según lo constata el estudio en un 33,49% de las personas encuestadas se demora esperando un espacio para estacionar entre 10 y 30 minutos.

Los usuarios de los parqueaderos no están satisfechos con el servicio que reciben como se encuentra en la investigación donde los encuestados califican el servicio con un 3,6 en una escala del 1 al 6 la cual es relativamente baja.

Así mismo en la universidad de Chile Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas Departamento de Ingeniería Civil, en el año 2008, se investigó el tema, “Factibilidad Técnico-Económica de la construcción de Estacionamientos subterráneos para la vega central” que fue realizada por el autor, Daniela Soledad Arce Riveros, y se obtuvo las siguientes conclusiones:

Este trabajo de título ha desarrollado el análisis técnico – económico de la construcción de un estacionamiento subterráneo en la Vega Central, en la comuna de Recoleta, Santiago de Chile.

Como se mencionó en el Capítulo 1, la necesidad de proveer de espacios de estacionamientos en el sector de la Vega Central es primordial, basta ver el caos vehicular provocado por camiones y montacargas que necesitan cargar o descargar dentro o fuera de la Vega.

La Vega Central ha tenido un desarrollo importante en la modernización, principalmente en el ámbito de estacionamientos. Al inicio de este trabajo, el sistema

de pago de aparcamiento era de un costo consolidado y a la fecha el método de pago ha sido cambiado por un pago diferido de acuerdo al tiempo de estacionamiento.

El Capítulo 4 tiene como objetivo precisar si el plan es posible administradamente, para esto se ha perfeccionado un examen económico que alcanza costos, ingresos y beneficios estimados con los valores actuales de oferta y demanda.

Es necesario mencionar que no se ha tomado en cuenta un aumento de la demanda por efectos de modernización del sector, pues con la construcción de este estacionamiento se pretende se abarcar la demanda de vehículos del actual estacionamiento, con el fin de despejar el tránsito alrededor de la Vega Central.

Otra posibilidad de financiamiento y la más real es la concesión del proyecto a un tercero, ésta también puede ser a 15 o 20 años.

Con todo lo anterior, se tiene que el proyecto de la construcción de un edificio de estacionamientos subterráneos en el sector de la Vega Central es un proyecto factible en todos los aspectos estudiados: técnica, económica y socialmente, y que representa una solución inmediata a los problemas del Sector. (Arce Riveros, 2008, pág. 55)

De la misma manera en la universidad Pontificia católica de Chile, en el año 2011, se investigó el tema, “la intermediación financiera y el crecimiento económico de Chile en el período 1870-2000” por el autor, Andrea Catalina Albuja Rovalino, y se obtuvo las siguientes conclusiones:

La posibilidad de un efecto dual de la intermediación financiera sobre el crecimiento determinó la necesidad de identificar los efectos de corto y largo plazo de la intermediación financiera sobre el crecimiento económico. Para ello se utilizó la metodología de cointegración (específicamente, el procedimiento desarrollado por Pesaran, Shin y Smith (2001)), entre la tasa de crecimiento de la economía chilena y sus determinantes, poniendo especial énfasis en los coeficientes de corto y largo plazo estimados para las medidas financieras.

Los resultados obtenidos permiten concluir que la intermediación financiera fue un determinante del crecimiento económico de Chile a lo largo del período 1870-2000, y de hecho, el impacto de la intermediación sobre la economía incorpora los efectos aparentemente contradictorios analizados tanto por la literatura de crecimiento como por la literatura de crisis bancarias.

En el análisis de las características de la relación entre la intermediación financiera y el Crecimiento económico de Chile se determinó que el canal a través del cual la intermediación ejerce un impacto sobre el crecimiento corresponde al crecimiento de la productividad de factores. Este resultado fue compatible con todas las medidas financieras utilizadas. Finalmente, en el análisis de las interacciones entre la medida de intermediación financiera y las variables de control, se determina que instituciones políticas más democráticas potencian el efecto positivo que ejerce la intermediación en el crecimiento del PIB per cápita. Por el contrario, la intermediación financiera no presenta un papel significativo en el refuerzo del efecto convergencia. (Albuja, 2011, pág. 41).

En la universidad de escuela superior politécnica del litoral facultad de economía y negocios “ESPOL” de Guayaquil-Ecuador en el año 2012, se investigó el tema “proyecto de inversión para la implementación de parqueaderos móviles en la ciudad de Guayaquil” por los autores, Jiale Mai Zhu, Alex Wilmer Yépez Rosales, Johnny Segundo Campoverde López, y obtuvieron las siguientes conclusiones:

Desde el punto de vista social, Guayaquil resultaría muy favorecido debido a que se está resolviendo una problemática de la ciudad ante el constante crecimiento y desarrollo de esta, creando más espacios ante la falta de estacionamientos en la zona céntrica.

La conclusión final del trabajo de titulación, luego de haber hecho las proyecciones pertinentes y los proceso técnicos de rigurosidad, se puede determinar claramente que tanto el VAN como la TIR nos dan un resultado aceptable a favor de la elaboración del proyecto debido a la poca inversión que esta representa. (Zhu, Wilmer, & Segundo, 2012)

Se determina que en la Universidad Central del Ecuador, en el año 2013, se investigó el tema “Evaluación a la funcionalidad de las zonas de Parqueadero tarifado, en el sector de Santa Clara de San Millán de la ciudad de Quito” por el autor, Simba Campo Wilmer Patricio y obtuvo las siguientes conclusiones:

Muchos vehículos se estacionan en calles y en aceras donde está prohibido estacionarse, esto es debido a que en determinadas calles no existen donde estacionarse o las plazas de estacionamiento se encuentran a distancias muy grandes del destino final del usuario del estacionamiento.

Las horas de máxima demanda del estacionamiento sistema “Zona Azul” en el sector Santa Clara de San Millán, se producen entre las 10:00 a 13:00 horas del día, con 4783 vehículos estacionados en la vía pública. Es decir que del 100% de vehículos que se estacionan en el día el 86.23% se estacionan en las horas de máxima demanda de estacionamientos.

Se concluye que al sector Santa Clara de San Millán concurre la población que va de compras y negocios, así se justifica la característica de que el sector Santa Clara de San Millán sea conocido como zona de mercado y comercial. Por las siguientes razones: propósito de viaje principal para la demanda, que tiene el sector Santa Clara de San Millán, es el propósito de compras que tiene una demanda diaria de 53.63% de la demanda total de vehículos estacionados en las plazas “Zona Azul”; propósito de espera con el 13.59%; propósito de negocios con el 13.50%. (Simba Campo, 2013, pág. 348).

Se considera en la investigación realizada en la universidad de Cuenca, en el año 2011, se investigó el tema “Estudio para la creación de un parqueadero en la ciudad de Gualaceo, periodo 2010-2015, por el autor José Santiago Ramón Saquicela, y se obtuvo las siguientes conclusiones:

En este estudio se analizó la demanda mediante el empleo de Encuestas, las mismas que fueron realizadas a una muestra Representativa de personas con vehículo de la

ciudad de Gualaceo y turistas, lo que demuestra que este trabajo de titulación tiene una aceptación del 92% por parte de los clientes potenciales, debido a la evidente falta de un lugar para estacionar el vehículo que sea seguro.

Las instalaciones del parqueadero “Security-Parking S.A.” estará localizado en el mejor lugar posible de la ciudad; debido a que está cerca de los lugares que frecuentan los clientes potenciales de este servicio y por ende son los lugares con mayor congestión vehicular.

La infraestructura de “Security-Parking S.A.” estará adecuada para proveer el servicio de manera eficiente; así como también la distribución de planta será óptima para tener el mayor espacio para estacionamientos y para el área administrativa.

El proyecto “Security Parking S.A.” cubre una necesidad en la ciudad de Gualaceo, la misma que se evidencia cada día más, ya que la ciudad Gualaceo está en pleno desarrollo económico, y con ello se incrementa el parque vehicular de la ciudad.

La empresa “Security-Parking S.A.” tendrá un plan estratégico es decir, una misión, visión, valores, estructura orgánica y análisis FODA que ayudara a que la empresa se desenvuelva de mejor manera en el mercado. Ya que conoce las oportunidades y amenazas a las que se enfrenta en el mercado. Tiene el apoyo de 25 socios, los mismos que apoyara con el 73% del capital necesario para la inversión, y el nombre tendrá el término S.A. debido al número de socios la empresa estará dentro de la clasificación de Sociedad Anónima.

Otro beneficio no económico que brindaría este proyecto en caso de sintetizar, es que si al término de los 5 años sus accionistas no pretenden seguir con el plan, el inmueble y propiedad se los conseguiría vender a un monto mayor al de la adquisición logrando un beneficio mucho mayor. (Ramon Saquicela, 2011).

De la misma manera en la universidad técnica de Cotopaxi, en el año 2012, se investigó el tema "Evaluación de los procesos administrativos-contables e impacto socioeconómico del sistema municipal tarifado de estacionamiento de Latacunga (SIMTEL)" Por los autores Juliana Nataly Mera Romero, Diana Carolina Veintimilla Guanoquiza y obtuvieron las siguientes conclusiones:

Mediante el estudio del Impacto socioeconómico del SIMTEL se consiguió echar de ver que es una entidad que busca ofrecer un servicio más no provecho y que existe inconformidad de la ciudadanía por la forma de operar del mismo. (Mera Romero & Veintimilla Guanoquiza, 2012, pág. 97)

Se considera que en la universidad de Azuay, en el año 2009, se investigó el tema "Plan de negocios para la apertura del parqueadero público Tarqui" por el autor, Oliver Rodrigo Torres Monje y obtuvo las siguientes conclusiones:

Al finalizar el Plan de Negocios para la creación del Parqueadero Público Tarqui se puede concluir que la apertura del negocio en la ciudad de Cuenca es viable para su creación.

En el desarrollo de esta tesis se han puesto en práctica los conocimientos teóricos y prácticos obtenidos durante la carrera universitaria; por un lado el análisis interno y externo en el que se desarrollará el negocio permitió establecer las políticas con las que se regirá el mismo. Por otro lado, al analizar las necesidades del cliente se ha planteado que el servicio esté basado en la responsabilidad, honradez y ética profesional, los cuales constituyen factores claves de interés para el cliente, para ello la empresa concluyó que el personal, uno de sus activos más importantes, sean personas de carisma, honrados y responsables en la prestación de su servicios.

La Investigación exploratoria y concluyente permitió estudiar a la competencia con ello plantearse las estrategias diferenciadoras que agreguen valor al cliente; se pretende lograr los objetivos cuantitativos y cualitativos con la prestación de un servicio personalizado aprovechando se ubicación estratégica con el fin que el cliente

reconozca, identifique, compre y recomiende el servicio; se concluyó que el cliente será el medio publicitario más fuerte para la empresa, es decir al vender un servicio de buena calidad con excelente atención se pretende que este lo recomiende a sus conocidos obteniendo así la fidelidad del mismo. (Torres Monje, 2009, pág. 94).

Se establece que mediante la investigación en la universidad Particular San Gregorio de Portoviejo, en el año 2007, se investigó el tema “Regeneración urbana del casco central de Portoviejo” por los autores Diego Ricardo Moreira Cevallos, Bolívar Humberto Ortega Bravo y se obtuvo las siguientes conclusiones:

Que el casco comercial central de Portoviejo está definido por contar con todos los servicios básicos, además de ser el ámbito geográfico matriz de la ciudad, que de acuerdo con sus características formales y funcionales, constituye el testimonio de que Portoviejo es una ciudad fundacional.

Que pueden crear otros polos de regeneración, implantados en ciudadelas bien definidas, consideradas como “satélites” por existir una alta densidad poblacional en dichas zonas pero sin dejar de lado los sectores que tienen un valor histórico que es nuestra herencia y es algo que nos dice de dónde venimos; como el origen de nuestra ciudad que nos expresa que somos de herencia española por su clásico trazado de ciudades en forma de damero y que en dicho centro se encuentra una plaza.

Que Portoviejo es una ciudad comercial, de gestión administrativa, bancaria, cultural y con historia.

Que más del 72% de los portovejenses de nuestras encuestas creen que no existen una regeneración urbana, aunque el M.I. municipalidad hace tiempo ha empezado a dar los primeros pasos con el mejoramiento de la Av. Urbina y actualmente la reconstrucción del Parque Central “Vicente Amador Flor”; pese a esto el 21 % de los habitantes lo cree, porque a pesar de haber un mejoramiento todavía existen falencias en la idiosincrasia de nuestros habitantes que hacen que se deterioren lo que

se regenera, provocando a largo plazo que los mismos habitantes piensen que no exista regeneración. (Moreira Cevallos & Humberto, 2007, pág. 45)

En la universidad Particular San Gregorio de Portoviejo, en el año 2010, se investigó el tema “La concesión vial de la carretera Portoviejo – Manta y su impacto económico en los usuarios de esta vía, por los autores Narcisa Lisett Rivera Mera, María Alejandra Rodríguez Arboleda y se obtuvo las siguientes conclusiones:

La red vial de la provincia de Manabí es una de las más deterioradas del país, esto va ligado a una serie de factores como el mal diseño de la vía, ya que la carretera se encuentra en el paso de los cuerpos acuosos; a esto se suma el hecho de que la red vial al momento de haber sido construido, la calidad del material es de pésima calidad.

La política de concesión vial permite que la empresa privada pueda aportar con capital propio y el estado con una contraparte para que se entregue mediante la figura de concesión una determinada carretera o vía, la que después de un determinado periodo se revierte al estado a través del ministerio de obras públicas, de los gobiernos seccionales o de cualquier ente creado para este fin.

El marco legal en el cual descansa las concesiones tiene que ser lo bastante sólido y consistente para que no quede lugar a dudas, ni haya vacíos legales, evitando así que se presenten inconvenientes que puedan poner en riesgo la concesión vial.

El impacto económico en los usuarios se lo compensa en base al tiempo ahorrado de recorrido que toma el viaje hacia donde se dirija el usuario, a lo que se suma el ahorro de combustible, el vehículo no está sometido al constante cambio de repuestos porque la vía se encuentra en buen estado y expedita. (Rivera Mera & Alejandra, 2010, pág. 189).

El trabajo de investigación que se realizó en la universidad Particular San Gregorio de Portoviejo, en el año 2011, se investigó el tema “Sistemas de estaciones de

transporte internacional para la zona centro- norte de la provincia de Manabí, por los autores, Laura Cecilia Mera Vacacela, Patricio Rolando Pachay Paz y obtuvieron las siguientes conclusiones:

El orden en la transportación pública en la provincia de Manabí es un problema generalizado, debido al desarrollo desorganizado de las ciudades, la falta de planificación, y por sobre todo la carencia de gestión administrativa de quienes están al frente de los municipios inmersos en la problemática.

Al no tener capacidad técnica ni economía los municipios involucrados en la problemática identificada, pasan el tema a un segundo plano, lo que conlleva a que las instituciones que nacieron para apoyar la gestión de los municipios en esta área, todavía se encuentra en ciernes, lo que termina afectando de forma negativa a toda la colectividad de esos cantones.

De acuerdo a las frecuencias de uso del transporte público en cada uno de los 5 cantones analizados, existe la necesidad de un espacio donde converjan los vehículos que transportan personas hacia los diferentes puntos de la provincia, y que deben pasar de forma obligada por aquellos cantones.

Las investigaciones en el contexto internacional reflejan que la estación de transportes conlleva a organización a todo nivel, citando como ejemplo la parte ambiental, ya que no hay contaminación acústica atmosférica por los gases expedidos al ambiente por el parque automotor de la transportación, a lo cual se le suma la clasificación para transportar pasajeros y bienes, lo cual contribuye a generar un mejor intercambio comercial entre los habitantes de las ciudades colindantes.

El uso del suelo es un punto relevante en el problema existente en la actualidad en los cantones identificados, es decir, la zonificación actual se percibe de tal manera, que existe turgurización del espacio público, esto conlleva que en la mayoría de los casos las arterias principales consideradas de tránsito fluido, son utilizadas como estacionamiento. (Mera Vacacela & Pachay Paz, 2011, pág. 27).

Mediante el trabajo de investigación en la universidad Particular San Gregorio de Portoviejo, en el año 2011, se investigó el tema “Recuperación e implementación de espacios públicos para la reconfiguración de estructura urbana de la ciudad de pedernales, por los autores Jennifer Tamara Parraga Suarez, Katty Denisse Quijije Mera y se obtuvo las siguientes conclusiones:

La gestión municipal y los recursos económicos no han sido suficiente ante la carencia de Espacios Públicos.

Falta de Espacios Verdes y Comunales eso hace evidente el alto déficit de Espacios Recreativos como Parques, Plazas, Paseos, y demás sitios de interacción social.

El Borde Costero presenta una imagen urbana deficitaria, carece de una estructura física coherente con la playa y con la trama urbana. Se trata de un ESPACIO URBANO que no ha sido planificado, con escasas intervenciones y que atraviesa un proceso de contaminación en sus playas. En él se desarrollan actividades comerciales informales que caotizan la circulación e impiden un disfrute adecuado de las playas. Se constituye en la frontera de la ciudad y en el sitio de concentración turística por excelencia de pedernales. (Parraga Suarez & Denisse, 2011, pág. 94).

El presente trabajo de investigación se realizó en la universidad Particular San Gregorio de Portoviejo, en el año 2010-2011, se investigó el tema “Congestión Vehicular Del Casco Urbano-Central De Portoviejo y Su Incidencia En El Aspecto Físico-Espacial De Parques Y Movilidad, por los autores, Juan Francisco Nevárez Vélez y Martha Elizabeth Ordóñez Bueno y se obtuvo las siguientes conclusiones:

Luego de concluir con el estudio cualitativo en la conceptualización del problema, es necesaria una emergente acción en los diversos puntos de conflictos generados por la congestión vehicular de Portoviejo, a corto y mediano plazo.

Una de las políticas que están utilizando en muchas ciudades del mundo para desincentivar el uso del auto, tiene que ver con el costo del parqueo. En donde los

costos son altos, se reduce la congestión, ya que la gente prefiere utilizar el transporte colectivo, usar la bicicleta o caminar. Esta debe ser la meta, pero para efectos de regularizar el espacio público agredido por el automotor, conlleva a realizar antes un sinnúmero de procesos sistémicos, que paulatinamente darán como consecuencia el resultado ideal en las ciudades, dejando a la congestión reducida a un fenómeno, evento natural o actividades circunstanciales de cada ciudad. (Nevarez Velez & Ordoñez Bueno, 2010-2011, pág. 54)

2.2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.

Según la alcaldía de Santiago de Cali, en su proyecto “Plan de parqueaderos y estacionamientos” expresa que los parqueadero son: “solicitados para reducir los aparcamientos en la calle, en favor de los usuarios y del progreso del tráfico vial. Logran situar en lotes o en inmuebles, los cuales, a su vez, obtienen ser para uso público o privado. (Cali, 2010, pág. 50)

Se coincide con la opinión anteriormente expuesta, ya que sin lugar a duda los parqueaderos tarifados son de gran aporte para el ordenamiento de la ciudad, y por ende mejorar la circulación vehicular en el perímetro central.

2.3. MARCO CONCEPTUAL.

Calle: La calle es aquel espacio que se encuentra en zona urbana de manera lineal, el cual da paso al tránsito de personas, vehículos, mismo que permite el acceso a los edificios y solares que se encuentran en ambos lados. Es importante destacar que en subsuelo de la calle se encuentran las redes de las instalaciones de servicios básicos urbanos a los edificios entre los que se mencionan: alcantarillado, agua potable, gas, red eléctrica y telefonía. Las calles están conformadas en su gran mayoría por aceras, habilitada para el tránsito vehicular. Como bien es conocido, los peatones deben tener mucho cuidado al circular en las calles, puesto que deben hacerlo en la parte de la aceras. (Zabala, 2011, pág. 19)

Carril: El carril es aquella parte que conforma la calzada, la cual sirve para orientar a los vehículos en una sola fila, en general materializada en la carretera mediante una

lista longitudinal continua o discontinua (si es provisional, pueden colocarse conos u otros elementos de señalización) por otra parte las normas de circulación ordenan que el conductor debe conservar su vehículo dentro del carril. Es necesario, por tanto, circular por el centro del mismo carril destinado a la circulación de una o más categorías de vehículos.

En los grandes centros urbanos los carriles reservados son para los autobuses de transporte público y para los taxis. (Carril, 2010, pág. 73)

Comercial: Establecimiento comercial u actividad de compra y venta de géneros o mercancías se escucha hablar de comercial o comerciales en referencia a la persona o las personas que se dedican a vender productos o servicios en representación de una empresa o marca y que generalmente van a comisión por cada venta que realizan y concretan. (Nevarez, 2007-2015, pág. 141)

Implementación: Acción y efecto de poner en marcha un sistema y poner en funcionamiento una determinada cosa, la implementación de una ley, Formas y métodos para llevar a cabo algo. (Thefreedictionary, 2013, pág. 258)

Ingreso: es simplemente la acción de ingresar, por lo que en este caso se refiere al ingreso económico que se obtendrá a partir de la adecuación de parqueaderos tarifados en el casco urbano de la ciudad. (Rodolfo, sobreconceptos , 2013, pág. 265)

Parqueadero: se lo conoce asimismo como aparcamiento, y es el área concreta en el que se deja el automóvil por un lapso indeterminado ya sea un lugar público o privado. (Jhonny, 2008, pág. 46).

Servicios: es el grupo de labores las cuales son ejecutadas para servir a alguien, algo o alguna causa. Los servicios son trabajos practicadas por las personas hacia otras personas con el propósito de que estas desempeñen con la complacencia de recibirlos. (Gonzalez, 2013, pág. 325).

Tarifa: Una tarifa puede ser el listado de los precios o cuotas a pagar que se exige para utilizar un servicio o acceder a un producto, tabla de precios, comisiones, derechos, cuotas tributarias, etc. La tarifa también es el precio que establecen los gobernantes para los servicios públicos, Dicho precio puede ser pagado por el usuario al estado o a una empresa que actúe como concesionario, según el caso. (Definición de tarifa, 2007, pág. 478).

Tráfico: Se refiere al tránsito o desplazamiento de medios de transporte de seres humanos o cosas por cierto tipo de camino o vía, también logra formar mención tanto a la labor del movimiento como a los resultados de dicha circulación, el tráfico de vehículos, los cuales tienen vías instaladas únicamente para circular, esto con el propósito de crear una estructura espacial de las ciudades fluidas, donde hubiese cabida para alojar casas, calles, locales comerciales y edificaciones en las que se preste algún servicio. (Gonzalez, 2013, pág. 64)

Usuarios: Persona que utiliza un servicio o dispone del uso de un bien del que no es propietario, considerándose también aquella persona que usa algo para una función en específico, es necesario que el usuario tenga la conciencia de que lo que está haciendo tiene un fin lógico y conciso, sin embargo, el término es genérico y se limita en primera instancia a describir la acción de una persona que usa algo. (Leonardo, 2014, pág. 674)

Vehículo: Un vehículo es un medio de locomoción que permite el traslado de un lugar a otro, cuando traslada a personas u objetos es llamado vehículo de transporte, es decir todo aquel medio de transporte que permite realizar traslados de toda índole. Casi siempre los vehículos son manufacturados. (Rodolfo, Sobreconceptos , 2012, pág. 49)

2.4. FUNDAMENTACIÓN LEGAL.

El presente trabajo de investigación se fundamentará en:

Dentro del lineamiento del Art. 264, se mencionan aspectos fundamentales acerca de la respectiva organización Territorial de nuestro país, en los numerales 1, 2, 3, 5 y 6

de la Constitución de la República del Ecuador, publicada en el Registro Oficial # 449 del 20 de Octubre del 2008.

Art. 55, Literales: a, b, c, e, f y Art. 129 del Código Orgánico de Organización Territorial (COOTAD), publicada en el Registro Oficial Suplemento 303 de 19 de Octubre del 2010.

Ordenanza Municipal de Creación de Zonas de Estacionamiento Tarifado Vehiculares en el Centro de la Ciudad De Portoviejo, discutida y aprobada por el I. Concejo Cantonal de Portoviejo, y sancionada por el Alcalde el 23 Julio del 2004.

2.5. HIPÓTESIS.

2.5.1. HIPÓTESIS LÓGICA.

Los parqueaderos tarifados impactan significativamente en el crecimiento de la Ciudad de Portoviejo.

2.5.2. HIPÓTESIS NULA.

Los parqueaderos tarifados no impactan significativamente en el crecimiento comercial de la ciudad de Portoviejo.

2.5.3. HIPÓTESIS ESTADÍSTICA.

VI = A

H1 = A > B

VD = B

HO = A B

H1= Hipótesis Lógica

HO = Hipótesis Nula

2.6. IDENTIFICACIÓN DE LAS VARIABLES.

2.6.1. VARIABLE INDEPENDIENTE.

Parqueaderos tarifados.

2.6.2. VARIABLE DEPENDIENTE.

Crecimiento comercial.

2.7. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

2.7.1. VARIABLE INDEPENDIENTE: PARQUEADEROS TARIFADOS

Cuadro 1 Variable Independiente

Conceptualización	Categorías	Indicadores	Ítems básicos	Técnica o instrumentos
Se lo conoce asimismo como aparcamiento, y es el área concreta en el que se deja el automóvil por un lapso indeterminado ya sea un lugar público o privado. (Jhonny, 2008, pág. 46).	Estacionamiento	Valor de la tarifa Ubicación del estacionamiento Seguridad del estacionamiento	¿Conoce usted el costo de un estacionamiento público?	Encuesta a los comerciantes
	Tráfico vehicular	Congestión vehicular Contaminación ambiental Caos peatonal	¿De qué manera afecta el tráfico vehicular en la urbe?	Encuesta a los comerciantes
	Comerciantes informales	Desorden urbano Alteración del tráfico causas y efectos de los comerciantes informales	¿Cree usted que los Comerciantes informales influyen en el desorden urbano?	Encuesta a los funcionarios públicos
	Parqueaderos privados	Costos elevados Inseguridad social Demanda de parqueaderos privados	Es una ventaja o desventaja utilizar parqueaderos privados?	Encuesta a los funcionarios públicos

2.7.2. VARIABLE DEPENDIENTE: CRECIMIENTO COMERCIAL.

Cuadro 2 Variable dependiente

Conceptualización	Categorías	Indicadores	Ítems Básicos	Técnica o Instrumentos
El crecimiento económico es una de las metas de toda sociedad, implica un incremento notable de los ingresos, y de la forma de vida de todos los individuos de una sociedad. (Bahamon, 2008, pág. 114)	Casco comercial	Desorden de tránsito Déficit de estacionamientos Comerciantes informales	¿Cree usted que el casco comercial de la ciudad genera desorden en la urbe?	Encuesta a los funcionarios públicos
	Desarrollo comercial	Afluencia de personas Producción activa Tendencias de locales comerciales	¿Cree usted que el desarrollo comercial genera una producción activa?	Encuesta a los funcionarios públicos
	Actividad comercial	Venta de diversas industrias Empresas privadas y públicas Restaurantes de comidas rápidas	¿Cree usted que la Ciudad tiene una actividad comercial activa?	Encuesta a los comerciantes
	Espacio físico	Infraestructura deteriorada insalubridad normas de mantenimiento	¿Cree usted adecuado que los comerciantes den mantenimiento a los espacios físicos?	Encuesta a los comerciantes

CAPITULO III.

3. MARCO METODOLÓGICO.

3.1. TIPOS DE INVESTIGACIÓN.

El desarrollo del presente trabajo se realizara utilizando varios tipos de investigación, los cuales se enuncian a continuación:

Investigación Explicativa.- En virtud de que se pudo identificar la problemática existente en el casco comercial del cantón de Portoviejo, por la falta o deficiencia del servicio de parqueaderos tarifados, lo cual una vez implementado, permitiría un aumento del tránsito de personas en este sector, como un aporte significativo al crecimiento económico de la ciudad.

Investigación Descriptiva.- En razón de que se ha comparado el problema con otras situaciones similares que atraviesan algunas ciudades del País, logrando analizar las necesidades que tienen los comerciantes y usuarios de la urbe.

Investigación Analítica.- Puesto que se ha recolectado información por medio de las diferentes técnicas de investigación como las encuestas y entrevistas, permitiendo obtener resultados sintetizados los cuales nos consienten un mejor análisis del problema.

Investigación Sintética.- La que permite obtener información más clara y sucinta acerca del problema y así poder emitir un criterio más acertado al momento de presentar las conclusiones y recomendaciones.

Investigación Propositiva.- A través de esta, se busca dar una propuesta para resolver el problema existente, con la finalidad de obtener excelentes resultados, en aras del crecimiento comercial de la ciudad de Portoviejo.

3.2. MODALIDADES DE LA INVESTIGACIÓN.

Esta investigación será de campo toda vez que indagaremos sobre el crecimiento comercial de la zona céntrica de la ciudad de Portoviejo. Además será bibliográfica en virtud de que es necesario contar con información de páginas, libros, noticias sobre la importancia de implementar un sistema de parqueadero tarifado que beneficie a los usuarios y comerciantes.

3.3. MÉTODOS Y TÉCNICAS.

3.3.1. MÉTODOS.

La investigación se realizara con la introducción de varios métodos: uno de ellos es el deductivo ya que de un hecho general, concretamente dicho, “existe deficiencia de parqueaderos en el casco comercial de la ciudad de Portoviejo” lo que se resolverá como un problema en particular; además de este se utilizara también el método cuantitativo, puesto que se recopilara información y datos mediante entrevistas y encuestas, las cuales serán proyectadas en varios cuadros informativos, y por último se utilizara el método estadístico en razón de que los análisis se apoyaran en la información recopilada y en proyecciones con cuadros estadísticos.

3.3.2. TÉCNICAS.

Las técnicas de investigación que se van a realizar en este trabajo son: entrevista al Director de planificación del Municipio; y encuesta a los usuarios y comerciantes del centro de la ciudad de Portoviejo.

3.4. POBLACIÓN Y MUESTRA.

3.4.1. POBLACIÓN.

Las personas que participaran en el desarrollo del trabajo, es a la población de Portoviejo tomando en consideración el casco central como referencia con número de habitantes de 280.029.

3.4.2. MUESTRA.

3.4.2.1. TIPO DE MUESTRA.

En la investigación se utilizara el tipo de muestra aleatoria entre los comerciantes y usuarios del centro de la ciudad de Portoviejo.

3.4.2.2. TAMAÑO DE LA MUESTRA.

$$n = \frac{(Z)^2 \cdot P \cdot Q \cdot N}{(Z)^2 \cdot P \cdot Q + Ne^2}$$

$$n = \frac{(1,96)^2 (0,5) (0,5) 280.029}{(1,96)^2 (0,5) (0,5) + 280.029(0,005)^2}$$

$$n = \frac{268.939,85}{0,9604 + 700,03}$$

$$n = \frac{268.939,85}{701,03}$$

$$n = 383,63$$

$$n = 384$$

3.5. RECURSOS.

3.5.1. HUMANOS.

Autores de la Investigación

Tutor

Funcionarios Municipales

Comerciantes

3.5.2. MATERIALES.

Libros

Folletos

Revistas

Lápiz

Borrador

Hojas

3.5.3. TECNOLÓGICOS.

Internet

Computadora

Impresora

Flash Memory

Cámara

Filmadora

Grabadora

Scanner

3.5.4. ECONÓMICOS.

El costo total del presente trabajo de investigación es de \$710,00 financiados por sus ejecutores.

3.6. FUENTES Y PROCESAMIENTOS DE LA INFORMACIÓN.

Para el presente trabajo de investigación se utilizaran las siguientes aplicaciones informáticas:

Word.- para el procesamiento del texto.

Excel.- Para la creación de tablas y gráficos estadísticos.

Power Point.- Para la elaboración y diseño de las diapositivas que serán presentadas en la defensa de la tesis.

Cuadro 3 Presupuesto

3.7. PRESUPUESTO DE GASTOS DE INFORMACIÓN

RUBRO		CANTIDAD	C. UNITARIO
C.TOTAL			
Internet	100 horas	\$1,00	\$100,00
Papel	7 resmas	\$5.00	\$35,00
Impresiones	1500 hojas	\$0.20	\$300,00
Viáticos	25 visitas	\$5.00	\$125,00
Carpetas	20 unidades	\$1,25	\$25,00
Tinta	3 rellenos	\$ 25,00	\$75,00
Imprevistos	50,00	\$50,00	\$50,00
TOTAL			\$710,00

Cuadro 4 Cronograma

3.8. CRONOGRAMA.

	Septiembre				Octubre				Noviembre				Diciembre				Enero				Febrero				Marzo			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Preparación			X	X																								
Marco referencial					X	X	X																					
Marco Teórico							X																					
Metodología									X	X																		
Tutoría									X	X			X	X	X	X	X	X	X	X								
Lectores																					X	X	X	X	X			
Sustentación final																												
Incorporación																												

CAPITULO IV.

4. PARQUEADEROS TARIFADOS.

Espacio físico o lugar donde se estacionan los automóviles teniendo en cuenta el valor que el usuario beneficiario tiene que cancelar en razón del servicio que está utilizando por un determinado tiempo, que además variaría en función de la localización y la afluencia del comercio. El parqueadero tarifado es una alternativa muy eficaz para regularizar la ocupación del espacio físico vial del casco urbano de una ciudad, como opción para regularizar los espacios destinados para parqueos de vehículos se ha implementado en muchas ciudades con un alto nivel de eficacia y dejando rentas favorables para las instituciones que están a cargo de su manejo. (Granizo, 2013, pág. 72)

En la ciudad de Portoviejo son pocos los parqueaderos tarifados que existen en comparación a la demanda de vehículos que concurren esta ciudad, cabe recalcar que los espacios útiles para el estacionamiento en el casco urbano en su gran mayoría son ocupados por comerciantes y trabajadores públicos y privados por largas horas del día, debido a que estos no tienen costo alguno.

Cabe recalcar que en esta ciudad existen tres clases de parqueaderos que son públicos, privados y el de los cuidadores.

El parqueadero público se encuentra usualmente en los bajos del centro comercial municipal cuyo valor por fracción u hora es de \$0.50, este valor es destinado a las cuentas municipales.

Los parqueaderos privados son aquellos que cuentan con una extensión de terreno y cubierta de zinc en el cual se paga por fracción u hora el valor de \$0.75 a 1.00.

Y por último los parqueaderos de cuidadores se encuentran cercanos al centro comercial, mercado y de algunos lugares importantes de esta ciudad, cuyo valor es de \$0.50 la hora. (Diario el Comercio, 2014)

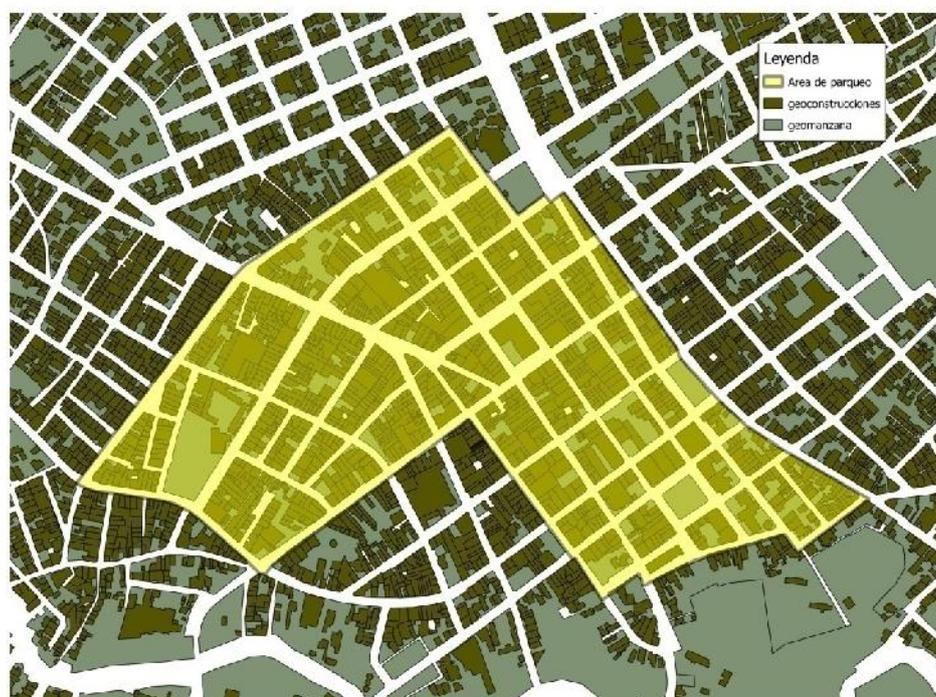
PROPUESTA TÉCNICA DEL GAD

SISTEMA DE PARQUEO TARIFADO ROTATIVO

ÁREA DE INTERVENCIÓN DEL SISTEMA DE PARQUEO

El área en donde se implementará el proyecto del parqueo tarifado rotativo se compone de 56 manzanas que dan cabida a 3870 vehículos, en un promedio de 65 vehículos (carros) por manzana. De este valor considerando los tramos ocupados para los buses de transporte público, comercio minorista que labora en las calles en ciertos sectores, y las cuadras establecidas como prohibido estacionar, contamos con una capacidad de 3440 vehículos parqueados.

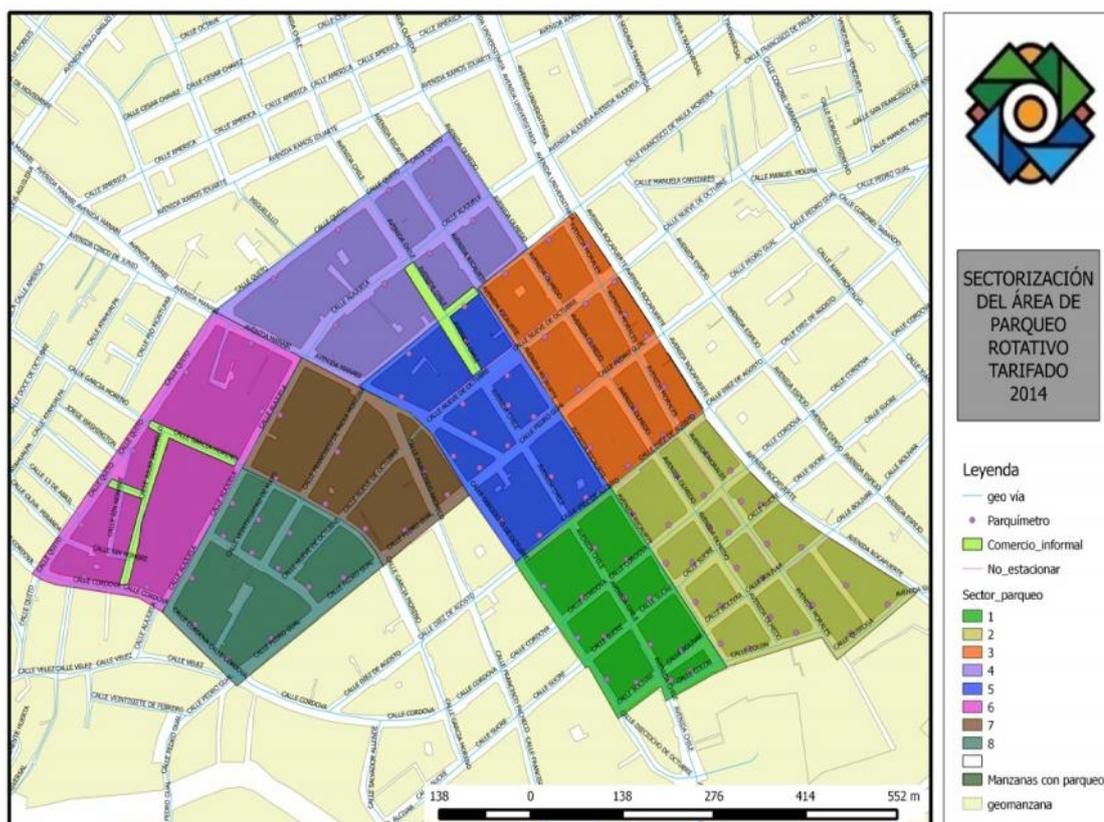
Cuadro 5 Áreas de parqueo tarifado rotativo



Fuente: GAD Municipal Portoviejo
Elaborado por: Eriko Bernal

Si entramos a identificar los sitios de estacionamiento existentes en el peras cuadras establecidas como prohibido estacionar, contamos con autores tan variados 20 secciones viales habilitadas para el estacionamiento regulado, donde existe una capacidad estimada de parqueo, para 3440 vehículos viales ha (por dos horas) permisibles, descontando las zonas donde transitan los buses de transporte público, dispersos en una área de cerca de 49.63ha para suplir la demanda de los visitantes que vienen a los diferentes entes gubernamentales, religiosos y académicos del sector. Y además a los cerca de 35 equipamientos de mayor relevancia ubicados en este sector de la ciudad, sin mencionar la gran cantidad de locales comerciales ubicados en el casco céntrico de la ciudad

Cuadro 6 Sectorización del área de parqueo tarifado rotativo



Fuente: GAD Municipal Portoviejo
 Elaborado por: Eriko Bernal

El área establecida para el parqueo tarifado rotativo se subdivide en 8 sectores, por cada sector habrá un agente de control el cual llevará el registro del tiempo que lleva el vehículo estacionado.

4.1. ESTACIONAMIENTO.

Es la inmovilización de un vehículo durante un período prolongado, el término estacionamiento se aplica tanto a la maniobra o al lugar utilizado para dicho fin al garantizar un espacio de aparcamiento mínimo para los residentes de una zona concreta y fomentar la rotación de vehículos de no residentes ubicados. Se considera estacionado cuando la inmovilización de un vehículo supera el límite de tiempo en el que se recibe una carga o se toma a un pasajero, con esto desobedeciendo las señales de tránsito. (Baldó, 2014, pág. 72)

Los estacionamientos deberían darse en los lugares ideales o estratégicos para evitar el tránsito, teniendo en consideración 300 espacios de estacionamientos en las calles Rocafuerte, 9 de Octubre, Córdova y Francisco Pacheco ya que en esta ciudad los choferes de los diferentes transportes realizan su estacionamiento de manera indebida debido al poco espacio disponible en el centro de la ciudad.

4.1.1. VALOR DE LA TARIFA.

El valor de la tarifa es el costo en términos monetarios por la prestación de algún servicio o por el uso exclusivo de un bien, en un determinado tiempo, se dice que los valores de la tarifa no son más que la lista desplegable de precios o cuotas a pagar que se exigen por acceder a un servicio o por la utilización de un producto. Su costo estará determinado dependiendo de la afluencia al sitio y del movimiento comercial que se derive a su alrededor. (Velez, 2014, pág. 350)

Es evidente que las nuevas tecnologías posibilitan no sólo atender y segregarse con fiabilidad y rigor a más tipologías de usuarios, franjas horarias, etc., sino que también permiten hacerlo a costes mucho más bajos, viabilizando sistemas de regulación que hace relativamente pocos años eran inabordables.

4.1.2. UBICACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO.

La ubicación del estacionamiento es un elemento fundamental para la circulación vehicular y peatonal, de manera que los usuarios transiten las vías en forma correcta con la finalidad de evitar riesgos. La localización de los estacionamientos en la vía pública debe estar estrictamente delimitada y señalizada, los espacios destinados para parqueaderos no deben interrumpir los cruces peatonales, las rampas para personas con discapacidad, el acceso a previos privado, o la disposición del mobiliario urbano. (Fabricio, 2014, pág. 3)

La ubicación de los estacionamientos en la ciudad de Portoviejo, preferentemente deben estar adecuados en lugares seguros y amplios como en las afueras de los centros comerciales que no de paso al caos vehicular, y a su vez brinde comodidad las personas que realizan sus compras.

4.1.3. SEGURIDAD DEL ESTACIONAMIENTO.

El espacio físico de un parqueadero debería limitar a los demás vehículos para no ser invadidos, pero en términos generales las medidas de seguridad son muy poco respetadas por los conductores de vehículos debido a que se encuentran enfocados estrictamente a encontrar un lugar para aparcar, dejando tanto a peatones como a otros automovilistas bajo el riesgo inminente de ser lesionados por otro vehículo en marcha. (Velez F. , 2005, pág. 43)

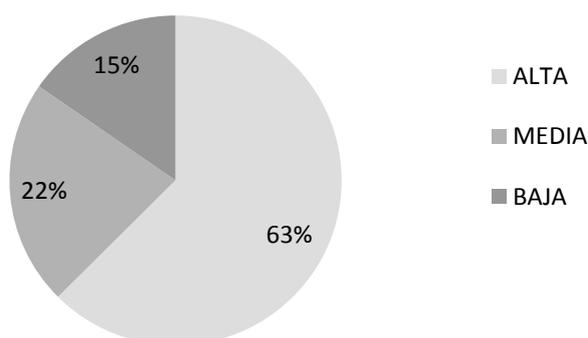
En el casco urbano de la ciudad de Portoviejo se deben tener identificado los lugares donde se pueda realizar el correcto estacionamiento, para causar daños personales y materiales, lo que es aconsejable que las entidades encargadas a la seguridad de la misma deben mantener señalizadas estas paradas y más aún se considera importante el control de un vigilante que pueda informar o ayudar al usuario en el mantenimiento del orden.

Cuadro 7 Demanda de estacionamiento.

N°	Descripción	Total	Porcentaje
1	ALTA	240	63%
2	MEDIA	85	22%
3	BAJA	59	15%
4	TOTAL	384	100%

Fuente: Investigación de campo
Elaborado por: trabajo de titulación

- 1) Gráfico 1 ¿Cuánto considera usted que es la demanda de estacionamientos en el sector comercial de Portoviejo?



De acuerdo a los resultados obtenidos en el cuadro 5 y gráfico 1, se puede determinar que el 63% contestó a la opción alta; 22% media y 15% baja. Esto demuestra que existe la necesidad de espacios físicos para poder estacionarse.

En la ciudad de Portoviejo se presenta como urgente la necesidad de un plan piloto para solucionar el problema del parqueo dentro del casco urbano ya que la demanda de estacionamiento es muy alta y el parqueo automotor va en aumento gradualmente en grandes porcentajes año a año, prueba de ello son las grandes congestiones vehiculares que se generan en horas pico, en calles puntuales, donde existe más

movimiento tanto de automotores como de peatones, y si bien es cierto existe una gran demanda de espacios públicos para estacionamiento, no es menos cierto que se podría solucionar de manera eficiente aplicando una tarifa por un determinado cantidad de tiempo por vehículo estacionado.

4.2. TRÁFICO VEHICULAR.

El tráfico vehicular es la consecuencia de múltiples factores sociales, culturales, económicos y políticos que se presentan en las principales ciudades del mundo. Es el fenómeno causado por el flujo de vehículos en vías, calles o autopistas, y el flujo de peatones. (Celi, 2010, pág. 84)

Este caos se lo vive en ciudades afluidas por la gran cantidad de vehículos, como lo es en la ciudad de Portoviejo donde los conductores irrespetan las señales de tránsito y ocasionan el caos vehicular.

La movilidad en la ciudad, se ha dificultado en gran medida en los últimos años, dado en gran parte por el aumento del parque automotor que ha ido acrecentándose con tendencia a mantener su aumento. (GAD Portoviejo Dpto. Planificación, 2015)

4.2.1. CONGESTIÓN VEHICULAR.

Se origina usualmente en horas pico, e implican indignantes para los chóferes, ya que genera una pérdida de tiempo y consumo excesivo de combustible. (Federico, 2014, pág. 79)

Al igual que muchos sistemas dinámicos, los medios físicos y estáticos del tránsito, tales como carreteras, calles, intersecciones, terminales, etc., están sujetos a ser cargados por un volumen de tránsito, con características espaciales y temporales de la congestión vehicular, es decir ocupan espacios y se producen en un intervalo de tiempo, estas distribuciones son interpretadas como la necesidad de las personas de desplazarse a través de un espacio y en un tiempo determinado.

4.2.2. CONTAMINACIÓN AMBIENTAL.

El ambiente o atmósfera no es un subyugado neutral de la contaminación, todos los fenómenos atmosféricos logran jugar un papel significativo en el progreso de los contaminantes en la atmósfera y, consecuentemente, algunos aspectos relacionados con estos fenómenos deben poseer en estadística. (Aguilar, 2006-2009, pág. 38)

La contaminación ambiental que se origina en esta ciudad es considerable, derivada del caos vehicular causado por el irrespeto de señalizaciones por parte de los conductores vehiculares. Básicamente la contaminación ambiental empieza por gas tóxico que en su mayoría los vehículos emergen, unos más que otros cada vez más tóxicos, y por otra parte la basura que desechan los usuarios y comerciantes a las calles de Portoviejo debido a la alta demanda comercial en dicha ciudad.

4.2.3. CAOS PEATONAL.

Es el desorden, desorganización producido por: Peatones que cruzan de una calzada a otra por la mitad de la misma, sin utilizar los pasos peatonales, algunos se lanzan a la carretera sin ni siquiera observar, si vienen o no vehículos y muchas veces esto puede causar hasta accidentes, se debe hacer algo para evitar este tipo de inconvenientes que suceden en la ciudad, como organizar la circulación de ciclo vías con carriles para cada uno de los medios de transporte como bicicleta, motos etc, también los colegios ocasionan el caos ya que no existe una solución para que el tráfico tenga entrada y salida, dicho por (Mosquera, 2013)

Este caos peatonal se da con frecuencia en Portoviejo, puesto que las personas circulantes irrespetan las señalizaciones como los pasos cebras para cruzar de un lado a otro, no respetan los semáforos y en ciertas ocasiones atraviesan las calles en luz verde pudiendo ocasionar un accidente y originando el caos vehicular. Este problema se lo puede evidenciar con mayor frecuencia en las calles Pedro Gual y Chile, como también en las calles Chile y 9 de Octubre donde la influencia comercial, vehicular y peatonal es excesiva.

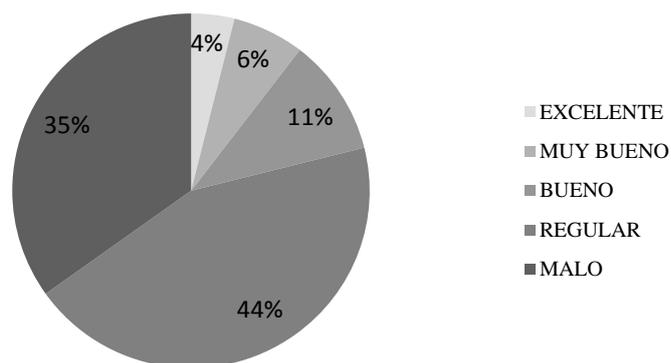
Cuadro 8 Control de tráfico

Nº	Descripción	Total	Porcentaje
1	EXCELENTE	15	4%
2	MUY BUENO	25	6%
3	BUENO	41	11%
4	REGULAR	169	44%
5	MALO	134	35%
4	TOTAL	384	100%

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autoras del trabajo de titulación

Gráfico 2 ¿Cómo considera usted el control del tráfico en Portoviejo?



Los resultados obtenidos en el cuadro 6 y gráfico 2 manifiestan que el 4% responde a la opción excelente; 6% muy bueno; 11% bueno; 44% regular y 35% malo. Lo que quiere decir que no existe control en la circulación vehicular.

Como principal antecedente cabe recalcar que el control del tráfico vehicular en esta ciudad no es el adecuado, sin embargo con total decepción se puede constatar que este control es practicado por ciudadanos comunes y sin ninguna medida de protección, bajo ningún parámetro enmarcado en la ley u orden, por lo que se considera pésimo y anti técnico el manejo del control del tráfico dentro del casco urbano de la ciudad.

4.3. COMERCIANTES INFORMALES.

Son aquellos que no tienen un marco legal constituido, con registro único del contribuyente y un espacio físico destinado a sus actividades por la cual sus ingresos dependen de las ventas que se realicen durante el día además los sueldos de estas muchas veces no son fijos. Comerciantes que se consolidan a través del poco capital manejando pequeñas cantidades de mercaderías generando trabajo para cualquier persona, usualmente sus negocios captan mucha clientela motivando a que sus mercaderías físicamente idénticas a otras, se puedan ofertar a precios totalmente diferentes, siendo un polo opuesto a la competencia monopolista. (Noticias, 2014, pág. 105).

Los comerciantes informales que se encuentran realizando sus actividades en las calles céntricas de la ciudad cancelan un valor de \$8.00 mensuales al municipio de Portoviejo, quienes también contribuyen al desorden originando un caos vehicular y peatonal puesto que no tienen un lugar o local fijo donde llevar a cabo el comercio de manera adecuada.

4.3.1. DESORDEN URBANO.

El desorden urbano está caracterizado por la mala organización del comercio informal irrespeto de las señales de tránsito, construcciones sin los permisos adecuados, inexistencia de lugares adecuados para los desechos orgánicos e inorgánicos, ordenamiento urbano que trata de mejorar la vida urbana por medio de una utilización razonable del área, siempre manteniendo la armonía con el ambiente natural.. (Sandoval, 2002, pág. 17)

La falta de plazas de parqueo, la ocupación descontrolada de las zonas de aparcamiento público por vehículos que ocupan los espacios por períodos de tiempo mayores a las 5 horas, personas que abusan en el cobro de tarifas no reguladas por el “cuidado” del vehículo, irrespeto al espacio que es exclusivo del peatón, son varias de las consecuencias del mal manejo público hacia esta problemática.

4.3.2. ALTERACIÓN DEL TRÁFICO

Se denomina alteración del tráfico a todo factor que impide la circulación de los vehículos en las calles, tales como: daños en las vías, mantenimiento, arreglo de la red de agua potable, daños en semáforos, accidentes de tránsito, cierre de calles por desfiles, visita de Autoridades, etc. (Vargas, 2014, pág. 273).

La alteración de tráfico es sin duda alguna uno de los factores que más perjuicios ocasiona en la ciudad, puesto que en la mayoría de ocasiones las empresas públicas cierran eventualmente las calles para realizar trabajos importantes para el bienestar de la misma, cabe recalcar que estos trabajos comúnmente no se los termina en el tiempo acordado, puesto que pasan días y en ciertas ocasiones cerradas las vías porque no se finaliza a tiempo el trabajo, lo que ocasiona un problema en el colapso vehicular.

4.3.3. CAUSAS Y EFECTOS DEL COMERCIO INFORMAL.

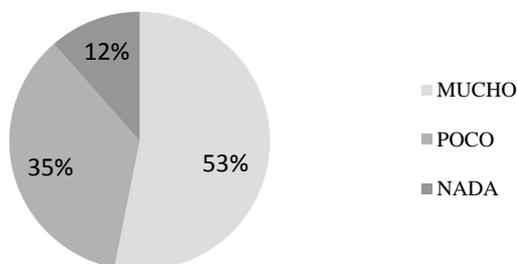
Falta de empleos fijos, inexistencia de propuestas por parte de los municipios para ser reubicados, facilidades para implementar este tipo de negocio (Patentes, Ruc, Servicios) Uno de los efectos es el caos peatonal, caos del tránsito. Inexistencia de espacios físicos para estacionamiento de los vehículos. Desorden urbano (Hernandez, 2007, pág. 81)

Cuadro 9 Uso de la vía publica

N°	Descripción	Total	
		Total	Porcentaje
1	MUCHO	204	53%
2	POCO	136	35%
3	NADA	44	12%
4	TOTAL	384	100%

Fuente: Investigación de campo
Elaborado por: Autoras del trabajo de titulación

Gráfico 3 ¿Qué conoce del uso de la vía pública por parte de los comerciantes informales?



Según los resultados obtenidos en el cuadro 7 y gráfico 3, se infiere lo siguiente: el 53% responde a la opción mucho; 35% poco y 12% nada. Considerando que no permite el normal tráfico vehicular y en algunos casos ocupan la misma vía pública.

No existe una ordenanza que limite el uso de la vía pública por parte de los comerciantes informales y si existe no la hacen respetar. Y es tanto el abuso y el poco control que estos informales han llegado a asentarse sobre la vía pública complicando aún más el tráfico vehicular por ende ocupando espacios que bien podrían destinarse para el parqueo de muchos vehículos.

4.4. PARQUEADERO PRIVADO.

Espacio físico destinado al estacionamiento de vehículos, lugares que hoy en día tienen una alta demanda por parte de la ciudadanía, cada vez que por la inseguridad existente en las calles los usuarios se abstienen de estacionarse, o en su defecto porque no hay lugar donde ubicarse. Generalmente el costo por el servicio de parqueaderos privados es más elevado que el servicio de parqueaderos públicos. (Ernesto, 2008-2015, pág. 65).

De acuerdo a la modalidad de campo a través de la observación se evidenció que existen pocos parqueaderos privados en la ciudad de Portoviejo con un total de 10 parqueaderos y con la capacidad de 15 a 30 vehículos que pueden entrar en cada garaje y mucho de ellos no poseen un espacio amplio para el acceso de varios vehículos, estos parqueados tienen un valor fijo por hora el cual debe ser cancelado

al momento de retirar el vehículo del lugar y son utilizados porque muestran mayor seguridad y comodidad para los usuarios.

4.4.1. COSTOS ELEVADOS.

Establecer precios caros suele figurar un costoso margen de lucro por producto, pero además un bajo volumen de ventas, por lo que es recomendable manejar esta estrategia solo cuando la clientela que acceden al servicio objetivo son poco sensitivos a los montos, refieren con bastante capacidad financiera como para solventar el precio pedido, buscan otras características en el beneficio antes que el precio, y el producto ofertado realmente es de buena calidad como para explicar su precio. (Arturo, 2014, pág. 1)

Actualmente el valor que se cobra en los estacionamientos tarifados de la ciudad es de \$0,50ctvos la hora o fracción, valor que no genera malestar alguno puesto que es accesible al bolsillo de los usuarios.

4.4.2. INSEGURIDAD SOCIAL.

Es aquella desventaja ante los peligros generados por factores comunes en nuestro medio como son los robos, atropellamientos, asesinatos, violaciones, etc. Debiéndose tener en cuenta la realidad existente y objetiva expresa en el hombre, así como y la naturalidad de generar sus propias impresiones. (Rodriguez, 2008, pág. 204).

La inseguridad es un problema social que afecta a todo el mundo, esta problemática se hace presente en la ciudad de diferentes maneras, y más aún los robos a vehículos que están estacionados a un costado de la calle lo que genera temor en los usuarios.

4.4.3. DEMANDA DE PARQUEADEROS PRIVADOS.

Consiste en la cantidad de parqueaderos privados que los usuarios han adquirido a un determinado precio y en un determinado tiempo. (Sanchez, 2012, pág. 115)
Actualmente en la ciudad hay predios que son utilizados para el aparcamiento de

vehículos. Sin embargo estos no satisfacen la demanda que existente, además estas zonas de aparcamiento en muchos casos no utilizan toda la extensión del terreno, ya que son empleados al mismo tiempo de bodegas.

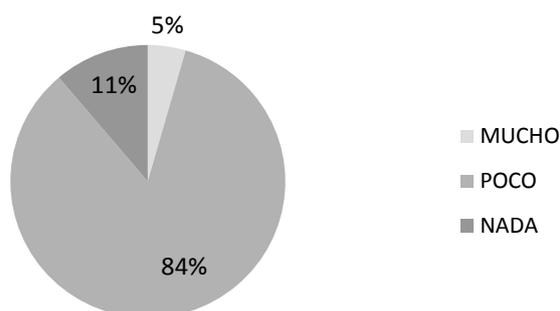
Cuadro 10 Capacidad de parqueo privado

N°	Descripción	Total	Porcentaje
1	MUCHO	17	5%
2	POCO	324	84%
3	NADA	43	11%
4	TOTAL	384	100%

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autoras del trabajo de titulación

Gráfico 4 ¿Cuál es la capacidad de parqueaderos privados?



Los resultados del cuadro 8 y gráfico 4, demuestran que el 5% responde a la opción nada; 84% poco y el 11% nada. Por lo que se estima que en la ciudad de Portoviejo el parqueadero privado no es lo suficientemente amplio para dejar estacionado sus vehículos, debido a que el espacio físico es muy pequeño para la mayoría de los vehículos que existen en la ciudad.

Para aquellos que tienen vehículos es muy complicado salir al centro y encontrar parqueadero privado ya que este no es de gran capacidad para tantos vehículos, y muchos de los ciudadanos tienden a buscarlo por mejor seguridad. Además estos parqueaderos cuentan con espacios pequeños que casi es inútil encontrar a tiempo un lugar donde estacionar los vehículos, ya que desde horas muy tempranas se encuentran copados en su totalidad.

CAPÍTULO V.

5. CRECIMIENTO COMERCIAL.

Es el aumento de nivel de actividades comerciales de una ciudad, zona o país, en un determinado periodo de tiempo, esto significa el consumo de bienes y servicios, se incrementan favoreciendo a la economía de dicha zona, pero dejando una falencia en la mayor parte de los casos en lo que a espacios disponibles para parqueos se refiere y a la actividad comercial en los términos expresados por la ley, lo que corresponde a la comercialización como el proceso cuyo objetivo es hacer llegar los bienes desde el productor al consumidor. (Oswaldo, 2010, pág. 44)

En la ciudad de Portoviejo la actividad comercial ha ido creciendo en un aproximado del 80%, puesto que existen mayor demanda de comerciantes de todo tipo, además en el centro de la ciudad se encuentran instituciones públicas y privadas que generan visita de individuos diariamente ya sea para la compra venta o simplemente para realización de trámites.

5.1. CASCO COMERCIAL.

Es el área determinada de una ciudad destinada al intercambio de bienes y servicios, parte exclusiva de una ciudad donde se realizan o se centran en actividades comerciales, básicas para el vivir cotidiano. (Robertho, 2010, pág. 408)

El casco comercial en la ciudad de Portoviejo se encuentra ocupado por los vendedores informales, almacenes, puestos de comida rápida entre otros más, lo que deja como resultado mucho movimiento en la ciudad puesto que las personas transitan en gran cantidad todos los días para realizar sus actividades comerciales ya sea de compra o venta de algún bien.

5.1.1. DESORDEN DE TRANSITO.

Se refiere al caos que atenta a la seguridad vial, a los caminos en mal estado, problemas de señalización, de diseño, las actitudes imprudentes de otros conductores o actores del tránsito que quedan impunes y sin sancionar, así como la desorganización existente, a fin de lograr una mayor fluidez y eficacia del tránsito, salvar vidas de posibles accidentes, y lograr que las autoridades responsables adopten las medidas necesarias para solucionarlos. (Diaz, 2004, pág. 17)

Este es un problema que afecta a todo el país, específicamente la ciudad de Portoviejo debido a la falta de cultura y prudencia por parte de los conductores y peatones que irrespetan regularmente las leyes de tránsito, además el mal estado de las calles y la falta de señalizaciones en zonas céntricas de la ciudad se hacen evidentes ocasionando caos vehicular que en algunas ocasiones causan accidentes.

5.1.2. DÉFICIT DE ESTACIONAMIENTOS.

Falta de espacio físico designado al parqueo de automóviles, debido al exceso de vehículos que circulan por las calles, eso ocasiona que exista déficit para poder estacionarse sin preocupaciones. A más de esto parte del comercio informal de las ciudades en vías de desarrollo ocupa un espacio importante de la vía pública de circulación de vehículos lo que impide aún más el normal parqueo de los vehículos y por ende es causa importante de congestionamiento vehicular y peatonal. (Larousse, 2007, pág. 98).

Para que exista mayor estacionamiento en el centro de la ciudad de Portoviejo es aconsejable que se disminuya los puestos provisionales de comerciantes informales, de manera que estos sean reubicados en zonas a las que no se afecte el tránsito, logrando reducir el caos vehicular y por ende se cuente con espacios suficientes para poder utilizarlos como estacionamientos tarifados.

SERVICIO DE ESTACIONAMIENTOS REGULADOS ROTATIVOS DE VEHÍCULOS EN LA VÍA PÚBLICA

Descripción Del Servicio.

Suministro, instalación, control, funcionamiento, conservación, mantenimiento y reposición de aparatos expendedores de ticket.

Suministro, implantación y conservación de todos los elementos y materiales necesarios para una correcta señalización en las zonas objeto de regulación.

El control del tiempo de estacionamiento de los vehículos estacionados mediante vigilantes autorizados, debidamente uniformados, para su más fácil identificación, con dependencia laboral de la empresa adjudicataria del servicio.

Suministro, mantenimiento y prestación del servicio de imposición, tramitación y gestión de denuncias derivadas de la prestación integral del servicio objeto del presente contrato.

El Sistema de parqueo rotativo tarifado se prestará conforme al siguiente horario:

De Lunes a Viernes de 8:00 a 18:00 h.

Sábados de 8:00 h. a 14:00 h.

Domingos y festivos Libre.

El horario podrá sufrir modificaciones a lo largo del periodo de concesión

El personal de servicio ó controladores deberán realizar las siguientes operaciones en el desenvolvimiento de su actividad:

Efectuar el control de todos los vehículos que aparcen en la zona que tiene asignada, asegurando que cumplen las normas de estar en posesión del ticket correspondiente, sin rebasar las zonas indicadas de fin de estacionamiento, ni tampoco el tiempo máximo sin abandonar la mencionada plaza.

Efectuar el control de los expendedores de ticket situados en su zona, referente a su buen estado y funcionamiento, debiendo advertir cualquier anomalía de forma inmediata al servicio de mantenimiento.

Efectuar el control de forma constante, en un tiempo máximo de 15 a 20 minutos por ronda.

Atender los avisos de denuncia de los vehículos que no cumplan las normas recogidas en la Ordenanza o Bando correspondiente.

Tramitación de las denuncias de tráfico interpuestas por la Policía Local hasta su resolución definitiva y colaboración con la Policía Local en las tareas administrativas, conforme a lo ya especificado anteriormente.

Los vigilantes deberán ir debidamente uniformados e identificados, con diferentes uniformes en invierno y en verano y total dependencia laboral de la empresa concesionaria del servicio y con garantía de suscripción de los seguros obligatorios.

Medios.

Se aportará los elementos y equipos que se utilizarán para la gestión del Servicio, que se recogen a continuación.

- Terminal de denuncias (PDA).
- Impresora con smartcard.
- Expendedores de tiques.

Servicio de retirada e inmovilización de vehículos de la vía pública.

En la realización del servicio de retirada e inmovilización de vehículos de la vía pública se tendrán en cuenta los siguientes apartados:

Se realizará el Servicio de grúa Municipal con vehículo de su propiedad para el uso exclusivo del servicio.

El Servicio se prestará en todo el término Municipal, por alguno de los vigilantes/conductores/gruístas, durante el horario de prestación del servicio y excepcionalmente a requerimiento del Ayuntamiento (en particular de la Policía Local), sin que suponga coste extraordinario para éste.

Dispondrá de un seguro para posibles daños que se pudieran ocasionar en los vehículos con motivo de su retirada, así como seguro de responsabilidad civil para el personal.

Gráfico 5 Bloqueo e inmovilización de vehículos



Este tipo de candados es uno de los distintos sistemas que se pueden utilizar para la inmovilización de los vehículos, este tipo de recurso es empleado como sanción cuando se incumple con el tiempo por el que se canceló en el parquímetro, o excede las 2 horas parqueado

5.1.3. COMERCIANTES INFORMALES.

Son aquellos que no tienen un marco legal constituido, con registro único del contribuyente y un espacio físico destinado a sus actividades por la cual sus ingresos dependen de las ventas que se realicen durante el día además los sueldos de estas muchas veces no son fijos. Comerciantes que se consolidan a través del poco capital manejando pequeñas cantidades de mercaderías generando trabajo para cualquier persona, usualmente sus negocios captan mucha clientela motivando a que sus mercaderías físicamente idénticas a otras, se puedan ofertar a precios totalmente diferentes, siendo un polo opuesto a la competencia monopolista. (Noticias, 2014, pág. 105)

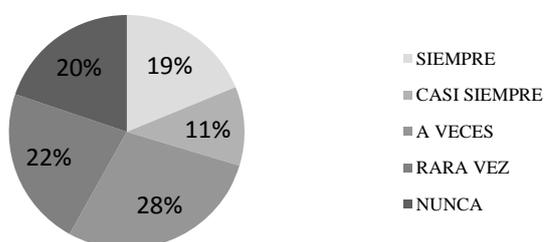
En esta ciudad los comerciantes informales se han venido multiplicando con el pasar de los años puesto que en la actualidad son 613 los existentes, lo que origina el colapso en las calles principales de la misma, ya que gran parte de las aceras son utilizadas por estas personas impidiendo el paso peatonal y a su vez disminuyen el área de estacionamiento de vehículos. Por lo que es aconsejable que estos puestos provisionales sean removidos a un lugar donde puedan ejercer sus actividades comerciales en puestos fijos a manera de bahía donde tengan la facilidad de abrir y cerrar su negocio sin preocupaciones del traslado de mercadería de un lugar a otro. Y con esto lograr reducir el caos en la ciudad tanto vehicular como peatonal.

Cuadro 11 Disponibilidad de parqueaderos

Nº	Descripción	Total	Porcentaje
1	SIEMPRE	72	19%
2	CASI SIEMPRE	42	11%
3	A VECES	109	28%
4	RARA VEZ	85	22%
5	NUNCA	76	20%
4	TOTAL	384	100%

Fuente: Investigación de campo
Elaborado por: trabajo de titulación

Cuadro 12 ¿Los usuarios del casco comercial disponen de parqueo?



Los resultados del cuadro 9 y gráfico 5 demuestran que: el 19% responde a la opción siempre; 11% casi siempre; 28% a veces; 22% rara vez y el 20% nunca. Lo que demuestra que la mayoría de los comerciantes son dueños de negocios por lo tanto tienden a llegar más temprano y poder conseguir un lugar para su vehículo.

Existe una enorme dificultad para los usuarios al momento de buscar un espacio disponible para parquear su vehículo dentro del casco comercial tanto es así que optan por llegar a muy tempranas horas de la mañana con el fin de poder quizás, con un poco de mayor comodidad; encontrar sitio para dejar su vehículo estacionado para poder ir a cumplir con sus actividades laborales, muchos de estos espacios que por concepto son conocidos como espacios públicos, que la gran parte son ocupados por los dueños de los negocios.

5.2. DESENVOLVIMIENTO COMERCIAL.

Se establece manera o forma como los comerciantes y consumidores se desenvuelven para el intercambio de bienes y servicios, así como las personas que interactúan entre sí en la comercialización de un producto al ofrecerlo. (Pluas, 2008, pág. 87)

Aunque este intercambio de bienes y servicios debería realizarse en lugares específicos destinados a este fin donde existan las normas de seguridad requeridas por el cliente y el comerciante, no se lo hace así en nuestras ciudades, sino que se ocupa para este tipo de negocios parte importante de la vías públicas lo que genera caos especialmente en las horas consideradas pico.

5.2.1. PRODUCCIÓN ACTIVA.

Es la actividad económica que aporta valor agregado por creación de suministros de bienes y servicios, es decir que consiste en la elaboración de productos y servicios en un periodo determinado, también puede decirse que es la transformación de uno o más bienes en otros diferentes, además de ello la provisión de servicios, (médicos sanitarios, enseñanzas, espectáculo, restaurantes etc.), en la actualidad constituye la mayor parte de la producción total de los países industrializados. Teniendo como un concepto más generalizado la producción activa es todo aquello lo antes mencionado producido por la PEA (población económicamente activa).

5.2.2. TENDENCIA DE LOCALES COMERCIALES.

Es cuando la población tiene como preferencia la comercialización de productos terminados, teniendo como necesario e indispensable el uso o alquiler de un espacio físico apto para el bodegaje o almacenamiento de mercadería donde los consumidores acuden para ver y elegir el bien que más les convenga y así satisfacer sus necesidades.

Mediante la modalidad de campo a través de la observación se evidenció que existe un total de 275 locales comerciales delimitando las calles Rocafuerte, 9 de Octubre, Córdova, Francisco Pacheco. (Lucero, 2003, pág. 78)

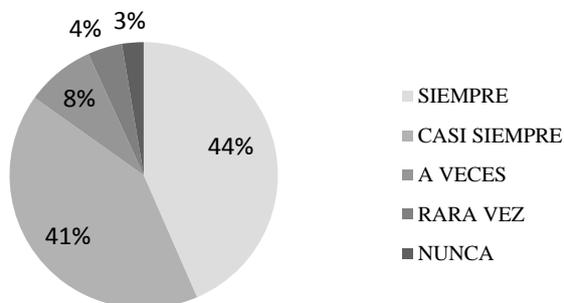
Cuadro 13 Tráfico vehicular

Nº	Descripción	Total	Porcentaje
1	SIEMPRE	167	44%
2	CASI SIEMPRE	159	41%
3	A VECES	32	8%
4	RARA VEZ	16	4%
5	NUNCA	10	3%
4	TOTAL	384	100%

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autoras del trabajo de titulación

Gráfico 6 ¿El tráfico vehicular atenta con el normal desenvolvimiento comercial?



Dentro de los resultados que arrojan el cuadro 10 y gráfico 6 se determina que el 44% manifiesta siempre; 41% casi siempre; 8% a veces; 4% rara vez y tan solo el

3% nuca. Demostrando que las personas no encuentran espacios físicos provocados por el excedente de vehículos generando menor afluencia de personas.

Lógicamente al no existir un flujo normal del parque automotor se van a crear congestiones vehiculares y por ende el normal desenvolvimiento comercial se vería afectado de alta manera. Producto de una escasa política administrativa en cuanto al manejo del tráfico vehicular, está atenta contra el desenvolvimiento y el desarrollo comercial.

5.2.3. AFLUENCIA DE PERSONAS.

Es el gran número de individuos que circulan de un lugar a otro por un lapso de tiempo, dándose con mayor frecuencia a determinadas horas. También se lo utiliza como un indicador para diversos estudios de mercados por empresas dedicadas a la elaboración de proyectos ya sean productivos de inversión o mejoramiento urbano. Con el fin de obtener información que le ayuden a tomar sus respectivas decisiones. (Albertho, 2009, pág. 14)

Refiriéndose exclusivamente a la ciudad de Portoviejo por ser la cabecera cantonal y el centro de la Provincia, se da con mayor cantidad la afluencia de personas para realizar todo tipo de actividad comercial, trámites bancarios, e institucionales.

Cuadro 14 Personas que concurren la ciudad

Personas	Frecuencia Visitas
15.973	Visitantes diarios
111.808	Visitantes Semanales
5.813.808	Visitantes Anuales

Fuente: GAD Portoviejo, año 2014

La información tabulada de las encuestas reveló que: de los 15.973 visitantes diarios que recibe el CCMP, el 11.602% llegan en auto particular, es decir, 1.853 personas diariamente, son potenciales usuarios de un Estacionamiento Tarifado.

Así mismo de 15.973 visitantes diarios, el 12.70% equivale a 2.029 personas, llegan diariamente en taxis el 55.8% lo hacen en bus de servicio urbano.

5.3. ACTIVIDAD COMERCIAL.

La actividad comercial en los procesos dichos por la ley incumbe al proceso cuyo objetivo es hacer llegar los capitales desde el creador al consumidor. La mercantilización implica diligencias como compra-venta al por mayor y al por menor, difusión, experimentas de ventas, información de mercado, transporte, almacenaje y financiamiento, entre otras. (Alborada, 2009, pág. 118)

5.3.1. VENTA DE DIVERSAS INDUSTRIAS.

Es el conjunto de procesos y actividades que tienen como finalidad transformar las materias primas en productos elaborados o semielaborados. Además de materias primas, para su desarrollo de Comercialización de infinidad de variedades de productos en una misma área. Por lo general en el casco urbano siempre se encuentra la disponibilidad de diferentes industrias ya sea automotriz, papeleras, de acero, para la construcción, vestimenta entre otros. (Tuarez, 2010, pág. 76).

Si bien es cierto en la ciudad en el casco comercial de Portoviejo se encuentran comerciantes formales e informales que se dedican a la compra y venta de infinidad de artículos y productos, originando aglomeración de personas y por ende el caos vehicular.

5.3.2. EMPRESAS PRIVADAS Y PÚBLICAS.

Toda organización bien sea pública como privada tiene como objetivo esencial conseguir el mayor beneficio de sus operaciones con un uso conveniente de sus recursos utilizables.

La empresa pública es una sociedad o negocio depende del pueblo es señalar depende del estado, la pertenencia del gobierno es la manera más exagera de la participación pública, sobre todo en una estado democrata.. (Flores, 2008, pág. 57).

En esta ciudad se encuentran ubicadas empresas públicas y privadas que debido a su actividad atrae a personas ya sea para el ámbito comercial, atención a clientes, pagos de bienes y servicios, entre otros más, dentro de las empresas públicas ubicadas en el centro de la ciudad están:

Cuadro 15 Empresas públicas y privadas

Públicas	Privadas
CNT	Imprentas
CNEL	Farmacias
Municipio	Bancos en general
Banco Fomento	Ferreterías
Gobernación	Mueblerías
Contraloría General del Estado	Venta de electrodomésticos
Fiscalía General del Estado	Concesionarias
Palacio de Justicia	
EMAPAP	
Cuerpo de bomberos	
Total: 10	Total: 7

Elaboración: Autoras de la investigación

5.3.3. RESTAURANTES DE COMIDA RÁPIDA.

Lugares donde la comida es preparada y servida en un corto período de tiempo; los alimentos acostumbran a estar previamente procesados y con gran cantidad de conservantes.

También ocasiona tráfico en la ciudad ya que las personas muchas veces se estacionan como les da la gana y eso no permite el paso a los demás vehículos. (Doctissimo, s.f., pág. 15)

La venta de comidas rápidas es un negocio que genera ingresos económicos considerables, además de complacer el gusto del usuario. Estos restaurantes de

comida rápida se encuentran ubicados en las calles más importantes donde el comercio es concurrido, siendo estos un aproximado de 20 restaurantes de comida rápida para el servicio de los usuarios.

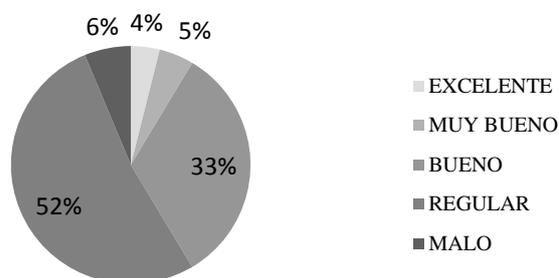
Cuadro 16 Organización de actividades comerciales

Nº	Descripción	Total	Porcentaje
1	EXCELENTE	15	4%
2	MUY BUENO	18	5%
3	BUENO	126	33%
4	REGULAR	201	52%
5	MALO	24	6%
4	TOTAL	384	100%

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autoras del trabajo de titulación

Gráfico 7 ¿Cómo considera la organización en la actividad comercial?



Se considera en el cuadro 11 y gráfico 7, que el 4% indica opción excelente; 5% muy bueno; 33% bueno; 52% regular y el 6% malo. Por lo que se cree que el municipio ejerce una regular planificación en lo que se refiere a la organización de las actividades comerciales dentro de la ciudad para el bien del mismo.

En la ciudad de Portoviejo debería de existir mejor organización por cada uno de los comerciantes, ya que es de beneficio para ellos tener orden en la actividad comercial debido a que están desordenados en la ubicación ocupando espacios públicos creando desorden en el tránsito y dando mala imagen a la ciudad y una vez terminada su jornada quedan residuos de basura por el trabajo que se ha hecho durante el día.

5.4. ESPACIO FÍSICO.

Es el lugar donde se encuentran los objetos y el que los eventos que ocurren tienen una posición y dirección relativas, está regido por tres dimensiones lineales que son: ancho largo y profundo afirmando que el espacio a nuestro alrededor es tridimensional y para este caso de estudio, espacio físico está dirigido hacia el uso de estacionamiento, Los paraderos en el espacio público se destinan esencialmente para el transporte de pasajeros del sistema de buses, deben localizarse en el andén contiguo a la calzada, sin interferir en la zona destinada para la circulación de peatones. (Monterrey f. , 2000, pág. 65)

Sin duda alguna se debe buscar un lugar estratégico para la obtención de un espacio físico, el mismo que no debe inferir en la comodidad y seguridad peatonal y vehicular para no fomentar el caos en la ciudad. El espacio físico para el estacionamiento por lo general es de 5x2, lo que quiere decir que tiene 5 metros de largo y 2 metros de ancho.

5.4.1. INFRAESTRUCTURA DETERIORADA.

Una infraestructura deteriorada son edificaciones, vías, parques en mal estado debido al abandono o uso de las mismas como las consecuencias de no invertir en infraestructura desde el inicio representan un gran desafío en la actualidad y para las futuras generaciones. (Jalisco, 2014, pág. 17).

En la actualidad las infraestructuras y los parques no son consideradas como peligros, ya que si se les da el mantenimiento necesario para que estas brinden un buen aspecto y sobre todo seguridad al individuo.

5.4.2. INSALUBRIDAD.

Falta de salubridad, desatención a la demanda de sanidad que tiene una población, lo cual no permite el habitar con calidad de vida apropiada en dichas zonas debido a la

falta de buenas costumbres de normas higiénicas y en otros casos por la falta de atención y mala planificación de los gobiernos autónomos descentralizados (Mendoza, 2003, pág. 46)

Este es un hábito y costumbre que las mayoría de comerciantes, usuarios, conductores y todo aquel que se encuentre inmerso en la ciudad no practica, por lo cual se puede evidenciar en las calles donde el comercio es transitado la gran cantidad de basura que se genera día a día a partir de esta labor provocando desorden y hasta malos olores, lo que genera mal aspecto para la ciudad.

5.4.3. NORMAS DE MANTENIMIENTO.

Reglas estandarizadas para lograr el buen uso de los instrumentos que son utilizados para elaboración del bien y servicio, permitiendo obtener el 100% del uso de instrumentos correspondiente al promedio de vida o a la duración del mismo, por ejemplo podemos mencionar que el promedio de vida de una llanta de vehículo liviano de cinco personas es de 40.000 km, pero sin su apropiado control de mantenimiento reducirá su nivel de vida a un 40% del total. Las normas de mantenimiento son creadas y elaboradas con el propósito de maximizar la capacidad de producción de bienes y servicios ya sea de empresas privadas o públicas. (Monterrey r. , 2005, pág. 104)

Es necesario que las personas hagan conciencia para que utilicen los objetos las veces que sean necesarias para preservar el medio ambiente, reciclar los materiales que aún son útiles, botar la basura en el debido contenedor, todo esto con el fin de dar mejor físico a la ciudad de Portoviejo.

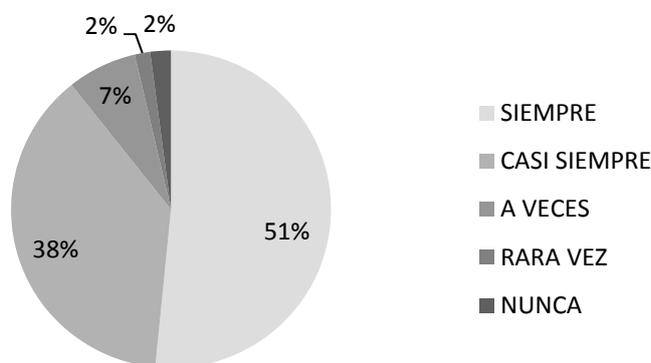
Cuadro 17 Disponibilidad de espacio físico

Nº	Descripción	Total	Porcentaje
1	SIEMPRE	198	51%
2	CASI SIEMPRE	145	38%
3	A VECES	27	7%
4	RARA VEZ	6	2%
5	NUNCA	8	2%
4	TOTAL	384	100%

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Autoras del trabajo de titulación

Gráfico 8 ¿Cree usted que existe disponibilidad de espacio físico para los vehículos?



En el cuadro 12 y gráfico 8, se indica que el 51% manifiesta siempre; 38% casi siempre; 7% a veces; 2% rara vez y el 2% nunca. Lo que quiere decir que la mayoría de veces están ocupadas por los comerciantes y empleados o funcionarios públicos, eso hace que el caos vehicular se complique más atentando al comercio.

Disponibilidad de espacio si existe pero en la mayoría son ocupados por usuarios que trabajan en la parte central de la ciudad, que sin escrúpulos ocupan el área sin tan siquiera dejar delimitado un determinado espacio para personas con algún tipo de discapacidad; y esto provoca la insuficiencia de espacios para personas que acuden al casco comercial a realizar sus actividades de comercio o diligencias es por esa razón se debería hacer una planificación de estacionamientos para los ciudadanos que ocupan el lugar sin costo alguno. Y de esta manera se controlaría mejor el caos vehicular.

CONCLUSIONES

1. De la investigación realizada se concluye en que la demanda de estacionamiento es muy alta y que a diario el parque automotor crece progresivamente, existiendo una enorme dificultad para los usuarios al momento de buscar un espacio disponible para parquear sus vehículos dentro del casco comercial, evidenciando que no existe una disminución de la demanda de estacionamientos utilizados por los propietarios de comercios.
2. El tráfico vehicular de la ciudad de Portoviejo actualmente tiene un pésimo nivel de control, puesto que el mismo debió haber sido una competencia del municipio, sin embargo se puede constatar que este control muchas veces es puesto en práctica por ciudadanos comunes, sin medidas de seguridad y protección, afectando el desenvolvimiento de las actividades de comercio que se desarrollan en la zona comercial de la ciudad, todo esto producto de una escasa política administrativa en cuanto al manejo del tráfico vehicular y de peatones.
3. La realidad de los comerciantes informales y el lugar que ocupan en el casco urbano de la ciudad de Portoviejo, así como la irregular planificación en la organización de las actividades que se desarrollan en las zonas comerciales, incide negativamente en el ordenamiento de las diligencias de comercio, considerando que la ocupación de las vías públicas no permite un tráfico vehicular fluido, lo cual habiendo una mejor distribución, bien podrían esos espacios ser destinados para el estacionamiento del inmenso parque automotor.
4. Los lugares destinados a estacionamientos públicos poco se comparan con la capacidad de parqueaderos privados, toda vez que estos últimos son insuficientes para cubrir la demanda existente de automotores que transitan en el sector comercial. La disponibilidad de espacios públicos existe, sin embargo los usuarios que trabajan en la parte central de la ciudad ocupan estas áreas, no hay delimitaciones de espacios determinados para personas con algún tipo de discapacidad, provocando la insuficiencia de espacios para los usuarios que

acuden al casco comercial, razón por la que debería de haber una planificación de estacionamientos.

5. La ciudad de Portoviejo no cuenta con un sistema de parqueadero tarifado con instrumentos y personal especializado para el control y cobro de la misma en las calles Nueve de Octubre, Francisco Pacheco, Córdova y Rocafuerte, lo que genera conflictos en el parqueo de las calles céntricas de Portoviejo.

CAPITULO VI.

6. PROPUESTA.

Estrategia para la elaboración de un plan de parqueaderos tarifados en el casco urbano de la ciudad de Portoviejo.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo va dirigido hacia las autoridades municipales en este caso sería el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Portoviejo quien tome la iniciativa de aceptar o no la decisión de realizar un proyecto de estacionamiento tarifado en el casco central de la urbe.

Mediante la investigación realizada se determinó que el déficit de estacionamiento, el caos vehicular, peatonal y la mala organización de las actividades incluyendo el comercio informal se generan ya que no existe una planificación o una estrategia que ayude a mejorar la situación actual en el centro comercial de la ciudad.

La propuesta consiste en elaborar un plan de parqueos tarifados ya que esta representaría ingresos para el GAD Portoviejo, y ayudaría en el desenvolvimiento de las actividades comerciales, generaría ofertas laborales, se reduciría el déficit de espacios físicos para estacionamientos, aumentaría la calidad del control de tránsito peatonal y lo más importante sería una iniciativa a nivel de todo el país ya que en la actualidad son pocas la ciudades que cuentan con este servicio, y se estaría a la altura de algunos países de Europa o como lo es en EEUU que cuentan con este sistema de parqueaderos tarifados desde hace muchos años.

La propuesta se enmarca dentro de las políticas para contribuir con el desarrollo urbanístico en donde los ciudadanos serán los beneficiados.

La primera etapa es el diagnóstico situacional en el cual se va a realizar el estudio situacional de las calles principales a ejecutar la acción, para saber dónde va a estar ubicado los parqueaderos y que sean de beneficio para los usuarios y comerciantes, del casco central.

La segunda etapa habla de la planificación de actividades del proyecto donde se refleja la fase uno de los diseños de mapas tarifados, los modelos de cobro y de procedimiento que se van a aplicar; además se conocerá el estudio técnico, financiero y plan de acción para posteriormente el crecimiento comercial sea evidente. En la fase dos figura la aprobación del proyecto por parte del municipio que es el que se encarga de llevar a cabo los propósitos que se brindarán para el beneficio de los ciudadanos.

La tercera etapa es la implementación de actividades y socialización con la ciudadanía tomando en cuenta la fase uno, en la que se darán capacitaciones sobre los modelos de parqueaderos tarifarios a ejecutarse, realizando campañas para que la ciudadanía esté informada sobre los nuevos planes que se tienden a dar.

La cuarta etapa es la evaluación y control de todo el plan de acción, tratando de mejorar la organización en el casco urbano de la ciudad de Portoviejo que es donde existe caos vehicular, y así demostrar que es una capital organizada que sigue creciendo y mejorando.

JUSTIFICACIÓN

Se pretende apoyar la actividad de compras y gestiones exigiendo un tiempo máximo de estacionamiento que favorezca a estas actividades, pero con ello se limitan las plazas en la calle a los motivos laborales y de estudio, de larga duración.

La imposición de una tarifa por estacionar relativa al coste del servicio, acompañado de un mayor control de la ilegalidad de los entornos, inicia la transformación del

estacionamiento y su gestión como instrumento principal de disuasión del uso del automóvil para el acceso a los centros urbanos.

OBJETIVOS GENERAL

Elaborar una estrategia de plan de parqueaderos tarifados en el casco urbano de la ciudad de Portoviejo.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

Realizar un estudio de parqueaderos tarifados.

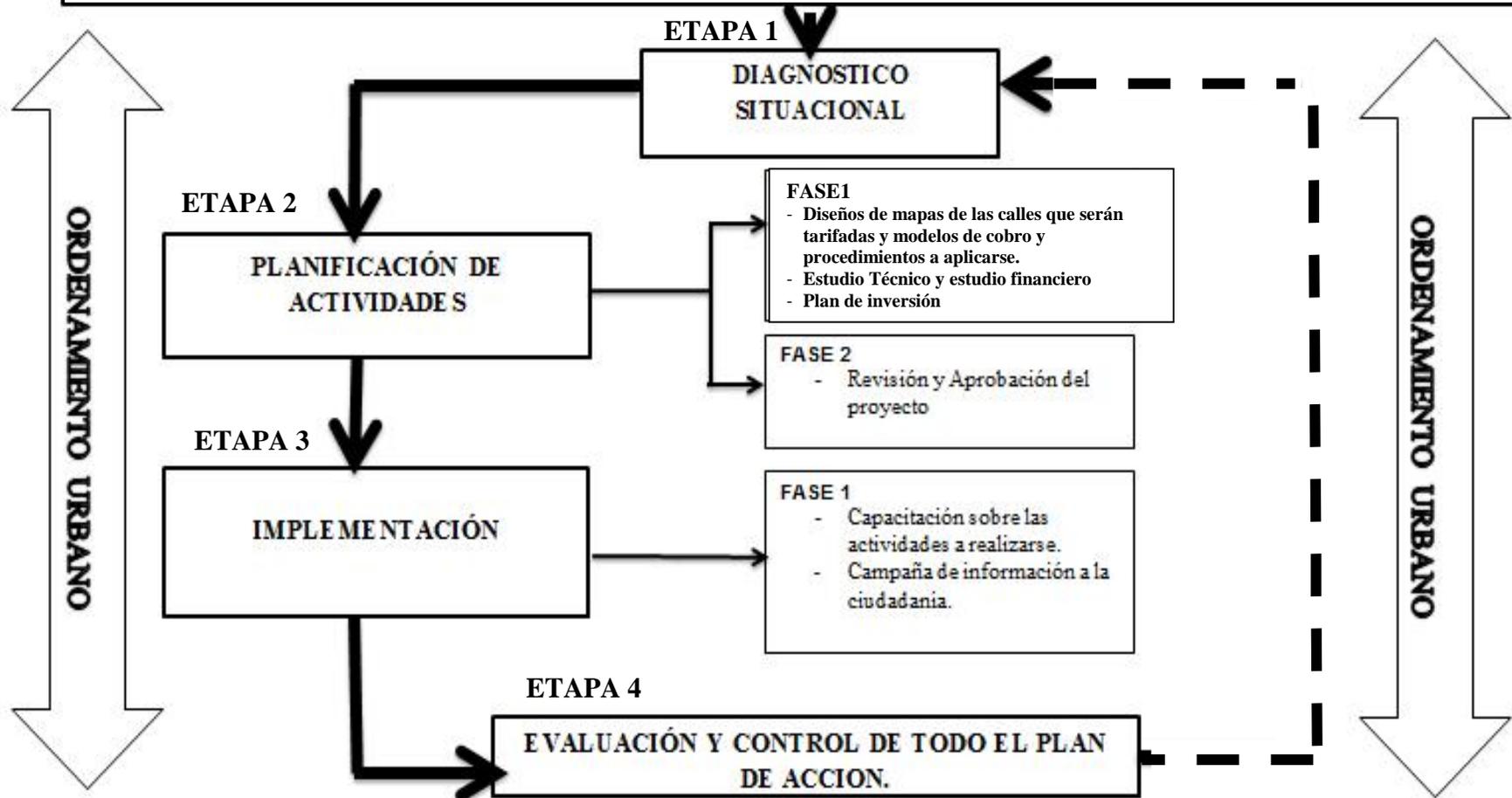
Proponer estrategia para la aplicación futura de parqueaderos tarifados en la ciudad de Portoviejo.

Estructurar la estrategia en etapas y fases con el fin de dar mayor entendimiento al proyecto.

Dialogar con autoridades pertinentes de la ciudad para obtener datos importantes que puedan ayudar a la elaboración de la estrategia acorde al avance comercial.

ESQUEMA GRÁFICO DE LA ESTRATEGIA

ESTRATEGIA PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE PARQUEADEROS TARIFADOS EN EL CASCO URBANO DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO



PRIMERA ETAPA

DIAGNOSTICO SITUACIONAL

FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICA

Es el proceso mediante el cual se estudia el entorno, cuáles son sus condiciones y si brinda las posibilidades a mejorar, es decir buscar sus fortalezas y debilidades. Además este proceso permite encontrar parámetros claves que afectan a todas las actividades dentro del casco urbano, necesidades específicas de los usuarios, condiciones socioeconómicas, aspectos culturales entre otros. (Arce Riveros, 2008)

En general, el análisis situacional permite recopilar información que dan a conocer características y necesidades que posee una determinada área y así desarrollar un plan de acción diseñado para solucionar esta problemática.

El diagnostico situacional del casco urbano y su entorno se considera de gran importancia, puesto que se podrá obtener información a través de entrevistas y encuestas a todos los que forman parte de este medio, determinando que existe e impera una mala organización de las actividades comerciales, caos en el tránsito peatonal vehicular, desorden público y un gran irrespeto de las leyes vigentes por falta de conocimiento.

Cuando se menciona diagnóstico situacional, se refiere al estudio de las calles que serán tomadas en consideración para el desarrollo de la propuesta mismas que están comprendidas por: Nueve de Octubre, Francisco Pacheco, Córdova y Rocafuerte, calles que encierran el centro de la ciudad y que son muy afluidas por el tráfico vehicular y peatonal ya que aquí se encuentran inmersas las empresas públicas y privadas, además de comerciantes informales, aquellos que ocasionan el colapso vehicular en lo que se refiere a los estacionamientos por mantenerlos ocupados gran parte del día e impidiendo que otros vehículos puedan acceder a ellos. El único fin que se pretende realizar es el de agregar valores económicos por la utilización de estos parqueaderos y así permitir el uso a gran parte de usuarios y con esto hacer fluir el crecimiento comercial.

Además de ello se determina que si existe la posibilidad de un pago mínimo y máximo por uso de espacios físicos tarifados por parte de los usuarios, ya que hay las garantías socioeconómicas y será establecido por el municipio en diferentes calles del centro de la ciudad de Portoviejo. (Mosquera Pablo, 2007, pág. 20)

OBJETIVO

Analizar el impacto que genera la falta de espacios físicos para ser utilizados como parqueaderos públicos y su incidencia en las actividades comerciales en las diferentes calles del centro de la ciudad de Portoviejo.

ACTIVIDADES

Reunión con autoridades municipales, propietarios de locales comerciales y personas pertenecientes al comercio informal.

Conformación de un grupo de trabajo para la elaboración de técnicas para la recolección de información.

Entrevistas y encuestas dirigidas hacia propietarios de locales comerciales, comercio informal, agentes de tránsito y público en general.

Revisión de las técnicas y procedimientos a ser utilizados en el análisis de la situación en general.

SEGUNDA ETAPA

PLANIFICACIÓN DE ACTIVIDADES

FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICA

El casco comercial de la ciudad de Portoviejo en la actualidad se encuentra sumergido en caos y desorden en lo que concierne a actividades comerciales, habiendo una terrible planificación del tránsito generando un déficit de espacios físicos para parqueaderos público a lo largo y ancho de la gran mayoría de las calles céntricas de la ciudad, existen leyes y normas que regulan el respectivo control pero generalmente son irrespetadas o desconocidas por lo que se propone la elaboración e

implementación de un plan de acción que consiste en tarifar todas las calles donde se concentran las actividades de comercio. (Gallegos, 2010, pág. 15)

OBJETIVOS

Elaborar el plan de acción que disminuya el déficit de parqueaderos públicos.

ACTIVIDADES

Conformación de un grupo de trabajo para la planificación y organización de las actividades a realizar.

Realizar mapas de las diferentes calles a que van a integrar en el proyecto de parqueadero publico tarifado.

Creación de normas y procedimientos para ser aplicados a los parqueaderos en las que se incluyan tarifas, tiempos y multas.

Realización de un estudio técnico y financiero que garantice la viabilidad y factibilidad del mismo.

FASE UNO

DISEÑOS DE MAPAS DE LAS CALLES QUE SERÁN TARIFADAS Y DE MODELOS DE COBRO Y PROCEDIMIENTOS A APLICARSE

FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICA

El esquema de mapas son medios que simbolizan el contexto, asimismo de sus modos eficaces como objetos de diseño, se examinan otros de sus contenidos y figurados que muestran exteriores de utilidad, un plano es la suma de manuales visuales, matemáticos y escritos, donde interviene la escala, la disposición, el sistema de predominio, una sucesión de emblemas y signos, matices, frases... y unas cuantas cosas. (Torres Arroyo, 2005, pág. 145)

El diseño de mapas en las calles que serán tarifadas en el centro comercial de la ciudad de Portoviejo, se plasmará con la finalidad de tener una planeación estricta a

cerca de donde será implementado el sistema, este diseño es de gran importancia porque se obtendrá una idea acertada del tamaño del proyecto desde que punto hasta donde llegara, cuales son las rutas más congestionadas y donde se debe aplicar un mayor control.

El desarrollo de actividades básicamente consta de dos fases: en la fase 1, se encuentra el diseño de mapas de las calles que serán tomadas en consideración para el parqueo tarifado, además se mentaliza el modelo de cobro con las herramientas a utilizar para constatar si serán de uso factible o no, el modelo de herramienta ideal para llevar a cabo esta labor sería el de factura electrónica que brindará mayor comodidad y eficacia.

OBJETIVOS

Diseñar mapas donde se trazaran todas las calles que entraran en el sistema de parqueaderos tarifados.

ACTIVIDADES

Determinar el grupo de trabajo.

Realizar fotografías aéreas y medición de campo.

Seleccionar el perímetro a ser tarifado.

Edición y presentación de los mapas terminados.



Fuente: GAD Portoviejo 2014

Elaborado por: Las autoras del trabajo de titulación

En la ciudad se ha generado un cobro ilegal por el aparcamiento de los vehículos, en donde las tarifas oscilan entre los 25 a 50ctvs USD, por lo que mantener este valor no será un cobro excesivo para los usuarios y se regulará el tráfico descontrolado del espacio público, además de dar paso al crecimiento comercial en la ciudad..

	Horas	Vehículos	Tarifa	Valor Recaudado Por Día \$USD
período máximo	2	3442	0.50	1721.00
de 8:00-18:00	10	17210	0.50	8604.99
de 8:00-14:00	6	10326	0.50	5162.99

Fuente: GAD Portoviejo 2014

Elaborado por: Las autoras del trabajo de titulación

ESTUDIO TÉCNICO

En pocas palabras, el estudio técnico consiste simplemente en hacer un análisis del proceso de producción de un producto o servicio para la realización de un proyecto de inversión (Arturo, 2014, pág. Pag. 80)

Este estudio tiene lugar en la ciudad de Portoviejo exactamente en el casco urbano de la ciudad, en las calles Nueve de Octubre, Francisco Pacheco, Córdova y Rocafuerte; este estudio será sometido a revisión pertinente por las autoridades municipales principales para que sean ellos quienes determinen cuanto será el valor de obra y posteriormente cuando; este servicio de parqueo tarifado se planea adecuarlo con tecnología avanzada a través de factura electrónica y obviamente con la supervisión de personas capacitadas para la realización de este trabajo, lo cual ayuda en el crecimiento comercial de la ciudad.

OBJETIVO

Producir empleo, comodidad y la reducción del caos vehicular y peatonal que se presenta en la ciudad.

ACTIVIDADES

Examinar las calles que serán adecuadas para estacionamiento tarifado.

Revisar los recursos materiales, económicos y humanos que intervienen en esta fase.

Indagar posibles maneras de parqueo.

ESTUDIO FINANCIERO

FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICA

El estudio financiero es el análisis de la capacidad de una empresa para ser sustentable, viable y rentable en el tiempo. El estudio financiero es una parte fundamental de la evaluación de un proyecto de inversión. El cual puede analizar un nuevo emprendimiento, una organización en marcha, o bien una nueva inversión para una empresa, como puede ser la creación de una nueva área de negocios, la compra de otra empresa o una inversión en una nueva planta de producción. Para realizar este estudio se utiliza información de varias fuentes, como por ejemplo estimaciones de ventas futuras, costos, inversiones a realizar, estudios de mercado, de demanda, costos laborales, costos de financiamiento, estructura impositiva. (Gallegos, 2010)

Como se menciona anteriormente el estudio financiero se basa en la indagación de producción futuro, por lo tanto la presente estrategia será sometida ante las autoridades municipales para que sean ellos quienes determinen el valor de inversión y el crecimiento productivo que esta estrategia restaurada en obra generará.

OBJETIVO

Conocer la inversión y producción que genera la obra.

ACTIVIDADES

Presentar la estrategia ante las autoridades competentes.

Aprobación o desaprobación de la misma.

PLAN DE INVERSIÓN

FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICA

Es el conjunto de actividades controladas e interrelacionadas que desean cumplir un fin específico, en el cual se establece un periodo determinado de tiempo y un presupuesto para el cumplimiento de dicho fin.

Para poner en marcha cualquier empresa es útil para el normal desarrollo de sus actividades y saber cuál es la cuenta en términos monetarios y como va a estar estructurado su capital con el objetivo de que el negocio sea operativo.

Al momento de realizar el plan de inversión hay que definir que inversiones son imprescindibles con el fin de alcanzar rentabilidad y no pérdida en un determinado tiempo.

OBJETIVOS

Determinar viabilidad y factibilidad del proyecto

Establecer el lugar donde se implementara y su alcance

ACTIVIDADES

Establecer un equipo de trabajo para que realice investigación de campo.

Recopilación de información acerca de donde será implementado el plan de inversión.

Elaboración de un plan de acción detallado de cuál será el alcance de la inversión en términos de ubicación geográfica.

FASE DOS

REVISIÓN Y APROBACIÓN DEL PROYECTO

FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICA

La revisión involucra el examen y estudio minucioso que se carga a cabo sobre una establecida materia o cosa, ejercicio de exploración que alcanza extender en varios perímetros y argumentos, siempre que se quiera resumir una profunda verificación de algo. Ahora bien, respecto de la incitación de este ejercicio, colectivamente, la misma se halla sindicada a la insuficiencia de no cometer algún error. En la generalidad de los casos la investigación debe ser llevada a cabo por un experto o persona con experiencia en la materia.

Una vez terminado y plasmado en papel el presente proyecto será revisado por las autoridades competentes para su respectiva aprobación, teniendo en cuenta de que ellos serán los principales protagonistas en la implementación del sistema de parqueaderos tarifados porque su decisión es vital para la ejecución del mismo, por eso se han tomado medidas persuasivas y además de aquello la investigación realizada arroja datos que proporcionarían para la ciudad desarrollo y beneficios económicos para el ayuntamiento. (Reinaldo, 2013, pág. 57)

En la fase 2, se realizará la revisión y aprobación del proyecto que será llevada a cabo por autoridades municipales una vez estudiado el proyecto.

OBJETIVOS

Presentar el proyecto terminado para ser sometido a revisión y aprobación.

ACTIVIDADES

Gestionar reuniones con las autoridades competentes.

Presentar el proyecto a las autoridades competentes.

Enmarcar los beneficios que representaría la implementación del sistema.

TERCERA ETAPA

IMPLEMENTACIÓN

FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICA

Esta etapa tiene como propósito fundamental inducir, regularizar y alertar las labores de cada persona que integrara el proyecto, con el fin de que las actividades propuestas sean realizadas de acuerdo a los planes establecidos. Relacionando entre sí las actividades necesarias y asignando responsabilidades a quienes deben desempeñarlas.

Estas actividades se las puede realizar bajo la potestad de ordenanzas municipales, las cuales amparen y garanticen el desarrollo socioeconómico, aportando al mejoramiento de la calidad de vida de los individuos. (Valdiviezo, 2009)

La ciudadanía es el ente participante y a quien va destinado este proyecto para su mejor vivir, debe de estar informado al ciento por ciento de cada una de las fases y de todos los beneficios que conlleva la aplicación de este servicio. La ejecución de actividades se dio mediante un análisis de las autoras del proyecto tomando en cuenta el concepto.

OBJETIVOS

Ejecutar las actividades que impliquen el normal funcionamiento del uso de parqueaderos tarifados.

Socializar el proyecto con la ciudadanía en general.

ACTIVIDADES

Conformación del equipo para la ejecución de las actividades.

Conformación de todas las áreas que se implementaran en el sistema de parques tarifados.

Verificar que las actividades se realicen de acuerdo a lo planeado.

Búsqueda de mejores canales para hacer llegar la información

FASE UNO

CAPACITACIÓN SOBRE LAS ACTIVIDADES A REALIZARSE Y CAMPAÑA DE INFORMACIÓN A LA CIUDADANÍA.

FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICA

En sistemáticas frecuentes, capacitación representa a la habilidad y capacidad que alguien observará en orden a la obtención de un objetivo explícito. Fundamentalmente la capacitación está reflexionada como un asunto pedagógico a corto plazo el cual esgrime un modo proyectado, metódico y constituido a través del cual el personal administrativo de una sociedad u organización, por ejemplo, obtendrá los conocimientos y las destrezas técnicas necesarias para agrandar su eficacia en el logro de las metas que se haya cualificado la clasificación en la cual se desempeña. (Blaque, 1999, pág. 38).

Como acciones de implementación se pretende realizar capacitaciones a las personas que llevaran a cabo el cobro de los parqueos tarifados para tener conocimiento de valores y el manejo de la herramienta de recaudación. Además se informará a la ciudadanía a través de volantes, mensajes de prensa y radio, con el fin de dar a conocer nuevas implementaciones en la ciudad.

OBJETIVOS.

Realizar capacitaciones a todo el personal en cada una de las áreas del sistema de parqueaderos tarifados.

ACTIVIDADES.

Detección de las necesidades de capacitación.

Diseño del programa de capacitación.

Ejecución de la capacitación.

Evaluación de los resultados de la capacitación.

CUARTA ETAPA

EVALUACIÓN Y CONTROL DE TODO EL PLAN DE ACCIÓN

FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICA

El criterio que determina la efectividad de un sistema de control es qué tan bien se facilite el logro de las metas, comprobando que los trabajos se realicen bajo las estipulaciones organizacionales, técnicas, contractuales y legales que rijan los mismos. Además, que se ejecuten dentro de los tiempos y costos establecidos. Existen técnicas y herramientas para la planificación, programación, control y ejecución de proyectos. Esta etapa es fundamental ya que una vez en marcha se realizaran evaluaciones periódicas para saber si los resultados proporcionados están a la par con los resultados esperados, sino se tomaran medidas correctivas que mediante un buen control conllevaran a rendimientos exitosos. (Henry L. Gantt, 2012, pág. 67)

La evaluación y control del plan de acción se la llevará a cabo con las principales autoridades municipales para definir si las actividades propuestas son las ideales en recursos personales y económicos para ejecutar la labor.

OBJETIVO

Evaluar y controlar la implementación de un sistema de parqueaderos tarifados.

ACTIVIDADES

Conformación de un equipo destinado a la evaluación y control del sistema.

Establecer las normas de desempeño.

Revisión periódica de los informes realizados.

Medir los resultados presentes y compararlos con las normas de desempeño.

Tomar medidas correctivas cuando no se cumpla con las Normas.

BIBLIOGRAFÍA.

1. **AGUILAR, L.** (2006-2009). *contaminacion ambiental* . Recuperado el 18 de enero de 2015, de contaminacion ambiental : <http://contaminacion-ambiente.blogspot.com/>
2. **ALBERTHO.** (2009). *afluencia de personas*. Recuperado el 18 de enero de 2015
3. **ALBORADA.** (2009). *deconceptos* . Recuperado el 18 de enero de 2015
4. Albuja Rovalino, A. C. (2011). *"La intermediacion financiera y el crecimiento economico de chile en el periodo 1870-200"*. Chile.
5. **ALBUJA, A.** (2011). *"La Intermediacion Financiera y el Crecimiento Economico de Chile en el Periodo 1070-2000"* . Chile: Universidad Pontificia Catolica de Chile .
6. **ARCE RIVEROS, D. S.** (2008). *"Factibilidad Tecnico- Economica de la construccion de estacionamientos subterranos para la vega central"*. Chile: Facultad de Ciencias Fisicas y Matematicas Departamento de Ingenieria civil.
7. **ARTURO, K.** (2014). *crecenegocios*. Obtenido de <http://www.crecenegocios.com/fijacion-y-estrategias-de-precios/>
8. **BAHAMON, G. E.** (2008). *"Plan de negocios para implementar un sistema de ciclo parqueaderos para los usuarios de Transmilenio"*. Bogota: facultad de ciencias economicas.
9. **BALDÓ, J. R.** (2 de octubre de 2014). *elaragueno.com.ev*. Recuperado el 18 de enero de 2015, de elaragueno.com.ev: <http://elaragueno.com.ve/evaluan-precios-para-los-estacionamientos-segun-su-capacidad/>
10. **BLAQUE.** (1999). *emUNET.net* . Recuperado el 18 de enero de 2015, de emUNET.net: <http://www.eumed.net/libros-gratis/2008b/406/Definicion%20de%20los%20terminos%20capacitacion%20y%20desarrollo.htm>
11. **CALI, A. D.** (2010). Plan de Parqueaderos y Estacionamientos . En A. D. Cali, *parqueaderos* (pág. 43). Cali.
12. **CARRIL, C.** (8 de agosto de 2010). *Motor Giga*. Recuperado el 18 de enero de 2015, de Motor Giga: <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/carril-definicion-significado/gmx-niv15-con193436.htm>

13. **CELLI, G.** (26 de abril de 2010). tráfico vehicular . *Después de Quito, Portoviejo tiene el tránsito más caótico en Ecuador.*
14. **DEFINICION DE TARIFA.** (2007). *Definicion de.* Recuperado el 18 de enero de 2015, de Definicion de: <http://definicion.de/tarifa/>
15. **DIARIO EL COMERCIO.** (21 de Noviembre de 2014). Parquederos tarifados. *El Comercio*, pág. 8.
16. **DIAZ, J. B.** (19 de Septiembre de 2004). *Hoy digital.* Obtenido de <http://hoy.com.do/el-desorden-del-transito-vehicular/>
17. **DICCIONARIO DEFINICION ABC .** (s.f.). Recuperado el 18 de enero de 2015, de diccionario definicion ABC : <http://www.definicionabc.com/economia/comercial.php>
18. **DOCTISSIMO.** (s.f.). Obtenido de Doctissimo: <http://salud.doctissimo.es/diccionario-medico/comida-rapida.html>
19. **ERNESTO. (2008-2015).** *Definicion.De.* Obtenido de Definicion.De: <http://definicion.de/garaje/>
20. **FABRICIO.** (26 de mayo de 2014). *ministeriodelinterior.gob.ec.* Recuperado el 18 de enero de 2015, de [ministeriodelinterior.gob.ec:](http://www.ministeriointerior.gob.ec/tag/ministro/page/3/) <http://www.ministeriointerior.gob.ec/tag/ministro/page/3/>
21. **FEDERICO.** (23 de julio de 2014). *policia nacional del ecuador.* Recuperado el 18 de enero de 2015, de policia nacional del ecuador: <http://www.policiaecuador.gob.ec/se-coordinan-nuevas-medidas-para-evitar-congestionamiento-vehicular-en-portoviejo/>
22. **FLORES, M.** (14 de octubre de 2008). *deconceptos.de .* Recuperado el 18 de enero de 2015, de <http://www.conceptos.de.com>
23. **GAD PORTOVIEJO DPTO.** Planificación. (3 de Febrero de 2015).
24. **GALEON.COMHISPAVISTA.** (s.f.). Obtenido de <http://elecooperubiano.galeon.com/cvitae1594941.html>
25. **GALLEGOS, F. E.** (12 de junio de 2010). *emunet.* Recuperado el 18 de enero de 2015, de emunet: <http://emunetplandeaccion.com>
26. **GARCÍA, L. B.** (2013). *Portoviejo .* Ecuador.
27. **GONZALEZ, L.** (1 de febrero de 2013). *Conceptodefinicion.de.* Recuperado el 18 de enero de 2015, de [Conceptodefinicion.de:](http://conceptodefinicion.de/) <http://conceptodefinicion.de/trafico/>
28. **GRANIZO, G.** (8 de abril de 2013). el diario manabita. *haran parqueo tarifado .*

29. **GUTIERREZ, P. R.** (noviembre de 2010). *economia fronteriza* . Recuperado el 18 de enero de 2015, de http://servidor-opsu.tach.ula.ve/alum/pd_7/econo_f/froeco/inf.html
30. **HENRY L. GANTT.** (10 de julio de 2012). *sliderhare*. Recuperado el 18 de enero de 2015, de sliderhare: <http://es.slideshare.net/18marck/control-y-evaluacion-de-proyectos>
31. **HERNANDEZ, R.** (2007). *causas y efectos del comercio informal latinoamerica*: emunet.net.
32. **INTRIAGO, W.** (15 de mayo de 2010). *emunet*. Recuperado el 18 de enero de 2015, de emunet: <http://www.emunetejecuciondeactividades.com>
33. **JALISTO.** (9 de junio de 2014). *informador.mx*. Recuperado el 18 de enero de 2015, de [informador.mx](http://www.informador.com.mx/jalisco/2014/532132/6/infraestructura-y-servicios-urbanos-estan-deteriorados.htm): <http://www.informador.com.mx/jalisco/2014/532132/6/infraestructura-y-servicios-urbanos-estan-deteriorados.htm>
34. **JHONNY.** (28 de enero de 2008). *listadepalabras*. Recuperado el 18 de enero de 2015, de http://listadepalabras.es/palabra_significado.php?woordid=PARQUEADERO
35. **LAROUSSE.** (2007). *deficit* . Recuperado el 18 de enero de 2015, de <http://www.deficit.com>
36. **LEONARDO, G.** (22 de mayo de 2014). *conceptodefinicion.de*. Recuperado el 18 de enero de 2015, de [conceptodefinicion.de](http://conceptodefinicion.de/usuario/): <http://conceptodefinicion.de/usuario/>
37. **LUCERO, L.** (2003). *definicion* . Recuperado el 18 de enero de 2015, de <http://www.emunet.net>
38. **MENDOZA, J. E.** (12 de abril de 2003). *publicacion* . Recuperado el 18 de enero de 2015
39. **MERA ROMERO, J. N., & VEINTIMILLA GUANOQUIZA, D. C.** (2012). *"Evaluacion de los procesos administrativos- contables e impacto socioeconomico del sistema Municipal tarifado de estacionamiento de Latacunga (SIMTEL)"*. Cotopaxi.
40. **MERA VACACELA, L. C., & PACHAY PAZ, P. R.** (2011). *"Sistemas de estaciones de transporte internacional para la zona centro- norte de la Provincia de Manabi"*. Portoviejo.
41. **MONTERREY, F.** (enero de 2000). *snr.gob*. Recuperado el 18 de enero de 2015, de [snr.gob](http://www.snr.gob.ar/uploads/TA-Otros-02-Accesib_Medio_FisicoyTransp.pdf): http://www.snr.gob.ar/uploads/TA-Otros-02-Accesib_Medio_FisicoyTransp.pdf

42. **MONTERREY, R.** (2005). Recuperado el 18 de enero de 2015
43. **MOREIRA CEVALLOS, D. R., & HUMBERTO, O. B.** (2007). *"Regeneracion urbana del casco central de Portoviejo"*. Portoviejo.
44. **MOSQUERA PABLO.** (3 de Octubre de 2007). Recuperado el 18 de enero de 2015, de <http://www.diagnostico.situacional.com>
45. **MOSQUERA, H. M.** (14 de mayo de 2013). *el telegrafo* . Recuperado el 18 de enero de 2015, de el telagrafo : <http://www.telegrafo.com.ec/opinion/columnistas/item/mas-caos-vehicular-en-guayaquil.html>
46. **NEVAREZ VELEZ, J. F., & ORDOÑEZ BUENO, M. E.** (2010-2011). *"Congestion vehicular del casco Urbano- central de Portoviejo y su incidencia en el aspecto Fisico- espacial de parqueos y Movilidad"*. Portoviejo.
47. **NEVAREZ, F.** (2007-2015). *definicion abc*. Recuperado el 18 de enero de 2015, de definicion abc: <http://www.definicionabc.com/economia/comercial.php#ixzz3Qj0aA2O0>
48. **NOTICIAS, M.** (21 de enero de 2014). *comercio informal. sector informal en portoviejo*.
49. **OSWALDO.** (2010). *crecimiento comercial*. Recuperado el 18 de enero de 2015, de <http://www.que significacrecimientocomercial>
50. **PARRAGA SUAREZ, J. T., & DENISSE, Q. M.** (2011). *"Recuperacion e implementacion de espacios publicos para la reconfiguracion de estructura urbana de la Ciudad de Pedernales"*. Portoviejo.
51. **PLUAS, H.** (julio de 2008). *definicion*. Recuperado el 18 de enero de 2015, de <http://www.emunet.net>
52. **RAMON SAQUICELA, J. S.** (2011). *"Estudio para la creacion de un parqueadero en la Ciudad de Gualaceo, periodo 2010-2015"*. Cuenca.
53. **REINALDO, T.** (2013). *definicionabc*. Recuperado el 18 de enero de 2015, de definicion abc: <http://www.definicionabc.com/general/revision.php>
54. **RIVERA MERA, N. L., & ALEJANDRA, R. A.** (2010). *"La concesion vial de la carretera Portoviejo- Manta y su impacto economico en los usuarios de esta via"*. Portoviejo.
55. **ROBERTHO.** (junio de 2010). *analisis del casco comercial en la ciudad* . Recuperado el 18 de enero de 2015, de <http://www.cascocomercial.com>

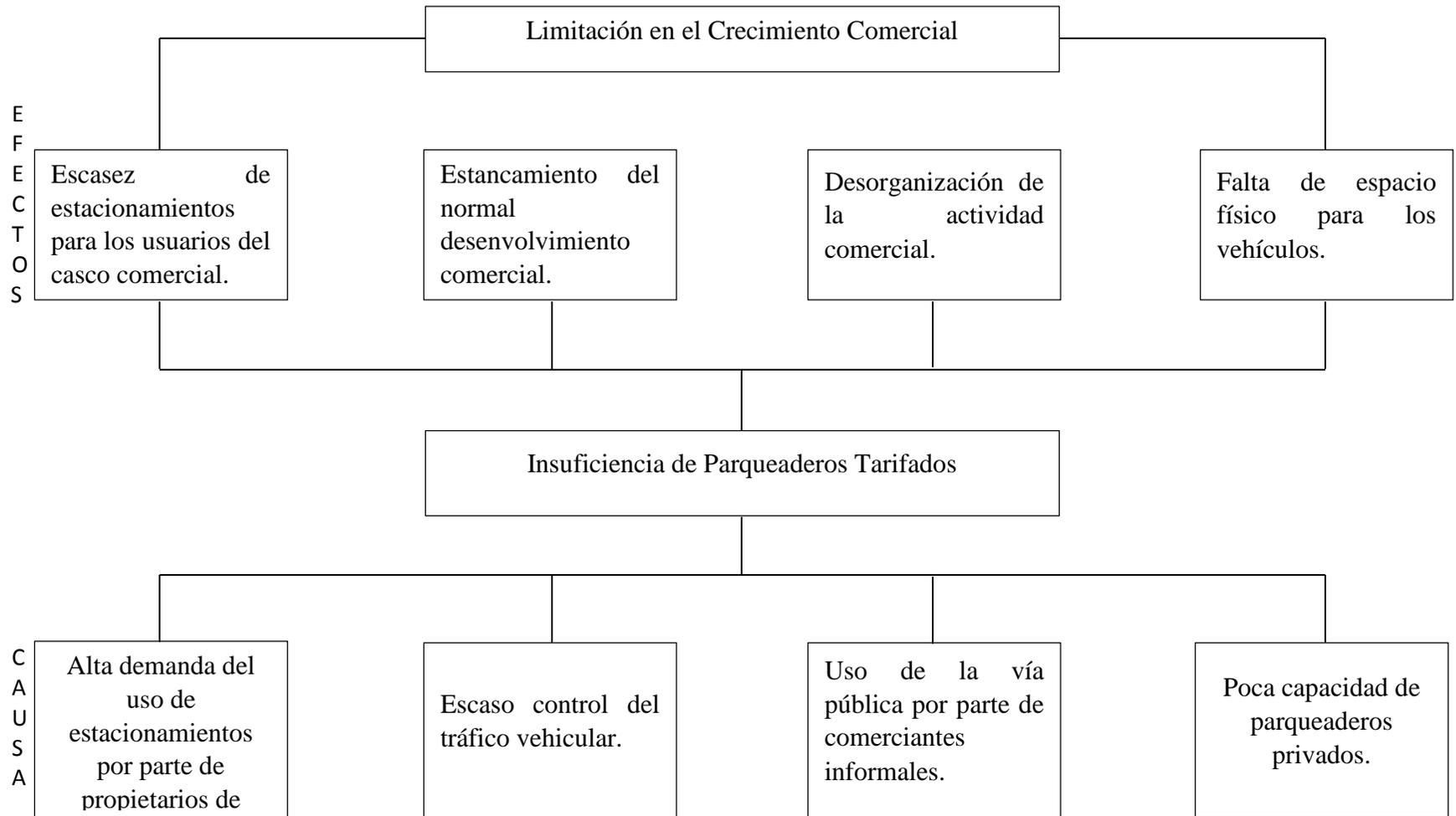
56. **RODOLFO.** (20 de septiembre de 2012). *Sobreconceptos* . Recuperado el 18 de enero de 2015, de Sobreconceptos : <http://sobreconceptos.com/vehiculo>
57. **RODOLFO.** (8 de junio de 2013). *sobreconceptos* . Recuperado el 18 de enero de 2015, de sobreconceptos : <http://sobreconceptos.com/ingresos>
58. **RODRIGUEZ, E.** (8 de octubre de 2008). *definicion de* . Recuperado el 18 de enero de 2015, de <http://definicion.de/garaje/>
59. **SANCHEZ, H.** (11 de febrero de 2012). *definicion de*. Recuperado el 18 de enero de 2015, de <http://www.definicionde.com>
60. **SANDOVAL, G.** (16 de julio de 2002). *desorden urbano . desordenamiento transito va porque va* .
61. **SIMBA CAMPO, W. P.** (2013). *"Evaluacion a la funcionalidad de las zonas de Parquadero tarifado, en el sector de santa clara de San Millan de la Ciudad de Quito"*. Ecuador.
62. **TIRADO PERTUZ, J. S., & CARCAMO GUZMAN, D. E.** (2012). *"Diagnostico de la ciudad amurallada como base para una propuesta de conversion en un gran centro comercial abierto subsector parqueaderos"*. Cartagena: facultad de ciencias economicas.
63. **TORRES ARROYO, J. G.** (2005). *Reflexión Académica en Diseño y Comunicación*. argentina : universidad de palermo .
64. **TORRES MONJE, O. R.** (2009). *"Plan de negocios para la apertura del parqueadero publico Tarqui"*. Azuay.
65. **TUAREZ, E.** (8 de mayo de 2010). *deconceptos.com*. Recuperado el 18 de enero de 2015, de [esconceptos.com: http://www.deconceptos.com](http://www.deconceptos.com)
66. **TUAREZ, F.** (9 de marzo de 2007-2015). *definicion abc* . Recuperado el 18 de enero de 2015, de <http://www.definicionabc.com/economia/costo.php>
67. **VALDIVIEZO, F.** (12 de octubre de 2009). *definicion.com*. Recuperado el 18 de enero de 2015
68. **VARGAS, A.** (13 de junio de 2014). *me lo dijeron* . Recuperado el 18 de enero de 2015, de [me lo dijeron](https://lodijeron.wordpress.com/2014/06/14/boletin-arreglos-de-calles-en-la-ciudad-de-portoviejo/) : <https://lodijeron.wordpress.com/2014/06/14/boletin-arreglos-de-calles-en-la-ciudad-de-portoviejo/>
69. **VELEZ, F.** (2005). *gnr*. Recuperado el 18 de enero de 2015, de [gnr: http://www.gnrtech.com.mx/seguridad_en_estacionamientos.php](http://www.gnrtech.com.mx/seguridad_en_estacionamientos.php)
70. **VELEZ, J.** (21 de noviembre de 2014). *manta y portoviejo sin tarifas de parqueo. elcomercio.com*.

71. **ZABALA, J.** (2011). *De conceptos.com*. Recuperado el 18 de enero de 2015, de De conceptos.com: <http://deconceptos.com/ciencias-sociales/calle>
72. **ZHU, J. M., WILMER, Y. R., & SEGUNDO, C. L.** (2012). "*proyecto de investigacion para la implementacion de parqueaderos moviles en la ciudad de guayaquil*". guayaquil-Ecuador : Escuela Superior del Litoral de la Facultad de Economia y Negocios .
73. **ZHU, J. M., YEPEZ ROSALES, W. A., & CAMPOVERDE LOPEZ, J. S.** (2012). "*Proyecto de inversion para la implementacion de parqueaderos moviles en la Ciudad de Guayaquil*". Guayaquil: facultad de economia y negocios.

ANEXOS

ANEXO 1

ÁRBOL DE PROBLEMAS



ANEXO 2



ENCUESTA

La siguiente encuesta está dirigida a los comerciantes y usuarios de la ciudad de Portoviejo, realizada por los estudiantes de La Universidad San Gregorio De La Carrera De Finanzas Y Relaciones Comerciales que tiene como Objetivo: Establecer los parqueaderos tarifados y su impacto en el crecimiento comercial de la Ciudad de Portoviejo.

Solicitamos marcar con una X La respuesta de su acierto o preferencia.

1) ¿Cuánto considera usted que es la demanda de estacionamientos en el sector comercial de Portoviejo?

Alta ()

Media ()

Baja ()

2) ¿Los usuarios del casco comercial disponen de parqueo?

Siempre ()

Casi Siempre ()

A Veces ()

Rara vez ()

Nunca ()

3) ¿Cómo considera usted el control del tráfico en Portoviejo?

Excelente ()

Muy Bueno ()

Bueno ()

Regular ()

Malo ()

4) ¿El tráfico vehicular atenta con el normal desenvolvimiento comercial?

Siempre ()

Casi Siempre ()

A Veces ()

Rara vez ()

Nunca ()

ANEXO 3



ENTREVISTA

GAD MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO

1. ¿Cree necesario la implementación de parqueaderos tarifados?

Existen empresas privadas que se dedican al servicio tarifado por el sacrificio de estacionamiento, esa empresa puede ser privada, pública o puede ser concesionada, el modelo económico puede variar, pero si existe, en este momento decir si es necesario que sea tarifado o no? Yo diría que es un estudio al que debe determinar el nivel de necesidad y beneficio de una tarifa.

2. ¿Cuál sería la importancia de implementar parqueaderos tarifados en la ciudad?

La importancia en cuanto a la tarifa, es la sostenibilidad en el tiempo de los proyectos, edificios o lo que fuere que soporte esa demanda de estacionamientos, tiene que salir de algún lado los recursos para mantener. Eso es de la importancia de la tarifa y la importancia de los parqueaderos es necesaria porque es una necesidad.

3. ¿Quiénes se beneficiarían con la implementación de parqueaderos tarifados?

Definitivamente la ciudad, con la implementación de parqueaderos se beneficiarían todos y los usuarios que demanden este servicio de parqueadero y con respecto a la tarifa quien se beneficia directamente es el que la cobra la tarifa, el cual la cobra para mantener en perfectas condiciones el servicio que ofrece para el que la usa.

4. ¿Se reduciría el caos vehicular con la implementación de estos parqueaderos?

En una gran medida sí, porque, si se retiran los vehículos de las vías naturalmente se va a tener un poco más de espacio y comodidad para circular.

5. ¿Quién o quiénes llevarían el control de los parqueaderos tarifados?

El municipio de Portoviejo regula y controla el uso del suelo y es el, en el ejercicio de esa competencia quien emite los permisos correspondientes para todo tipo de actividad.

6. ¿Los ingresos obtenidos a través de los parqueaderos tarifados dónde serán destinados?

En el caso de una empresa privada los ingresos serán destinados para mantener este servicio y por supuesto el margen de utilidad, y en el caso del municipio, si es que fuera el que ofreciera el proyecto completo es la misma figura, porque de lo que se cobra se da mantenimiento de equipos entre otros, y se genera utilidad para la retribución de la ciudad.

7. ¿Cuál será el impacto que generaría la implementación de los parqueaderos tarifados en la ciudad?

El impacto inmediato sería la liberación de espacios, el nivel de organización y el impacto que tal vez no se pueda medir pero se puede disminuir un poco es el tráfico vehicular, por otra parte la redistribución del sistema vial de tráfico, señalización, semaforización y jerarquización vial.

Arq. Abel Solórzano

Director General De Planificación Del Municipio De Portoviejo

ANEXO 4



ENTREVISTA

EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL PORTOVIAL

1. ¿Cuál es el rol que cumple la Empresa con el bienestar de la ciudad de Portoviejo?

EMP-PORTOVIAL es una Empresa Pública creada por el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Portoviejo en ejercicio de la facultad conferida por la Constitución y la Ley, para el ejercicio de sus funciones primordiales en materia de prestación de sus servicios, será responsable de los servicios que preste y ejercerá el control y sanción administrativa, de conformidad con la Ley, a todas y todos los usuarios que en su actividad perjudiquen, o afecten el funcionamiento de los sistemas para la prestación de los servicios que brinda.

2. ¿Qué tiempo tiene funcionando la empresa como PORTOVIAL?

Aproximadamente esta empresa mediante ordenanzas el 5 de marzo del 2013 y se asumió la competencia el título de habitantes el 4 noviembre del 2014 y el 16 de enero se asumió la revisión y matriculación vehicular.

3. ¿Cuál es la cantidad de carros que están matriculados en la ciudad de Portoviejo?

Durante el año 2014 la matriculación de vehículos es de 51.069 el cual el dato lo dio la agencia nacional de tránsito empezando el año 2015 en el mes de enero desde el día 16 al 30 hay una cantidad de vehículos matriculados 1.733 carros notificados que hay hasta el momento.

4. ¿Cuál es suma de vehículos que existen en la ciudad de Portoviejo?

Portoviejo es una ciudad que día a día se refleja cómo va creciendo en el ámbito del tránsito debido a la cantidad de vehículos que circulan por las calles teniendo como totalidad existente de 38.000.000 carros en la ciudad contando con los que se encuentran fuera de la ciudad pero cuentan.

5. ¿Cuáles son los proyectos nuevos que PORTOVIAL tiene para beneficio de la ciudad?

Por el momento para el año 2015 se tiene en cuenta 4 proyectos que beneficie a la ciudad.

1. Semaforización
2. Proyecto de señalización vertical
3. Proyecto de señalización horizontal
4. Incremento de tarifas

Ing. Richard Marcelo Veliz

Gerente General De La Empresa Pública Municipal Portovial

ANEXO 5

Foto # 1



Encuesta realizada a usuarios del casco central

Foto # 2



Encuesta realizada a usuarios de la ciudad

Foto # 3



Encuesta realizada a comerciante del casco central

Foto # 4



Encuesta realizada a comerciante del casco central

Foto # 5



Entrevista al Gerente General de PORTOVIAL

Foto # 6



Entrevista al Gerente General de PORTOVIAL

Foto # 7



Personal del Municipio Encargados de Patente

Foto # 8



Calle Córdova donde se va a implementar los parqueaderos tarifados

Foto # 9



Calle Córdova donde se va a implementar los parqueaderos tarifados

Foto # 10



Calle 9 de Octubre donde se va a implementar los parqueaderos tarifados

Foto # 11



Calle 9 de Octubre donde se va a implementar los parqueaderos tarifados

ANEXO 6

Modelos de parquímetro en la ciudad

Foto # 12



Foto # 13



ANEXO 7

DATOS DEL NUMERO DE VEHÍCULOS MATRICULADOS EN EL AÑO 2013 y 2014

AGENCIA PORTOVIEJO 2014

AGENCIA PORTOVIEJO 2013

	LICENCIAS	MATRICULAS
ENERO	1550	1960
FEBRERO	1625	4780
MARZO	1635	5479
ABRIL	2044	5433
MAYO	1789	5740
JUNIO	1201	4580
JULIO	1662	4732
AGOSTO	1545	4221
SEPTIEMBRE	1767	4444
OCTUBRE	1835	3929
NOVIEMBRE	972	3380
DICIEMBRE	1717	2391

TOTAL	19342	51069
--------------	--------------	--------------

	LICENCIAS	MATRICULAS
ENERO	1291	1492
FEBRERO	1229	3734
MARZO	1348	4676
ABRIL	1206	5551
MAYO	1862	5114
JUNIO	1513	4692
JULIO	1782	5435
AGOSTO	1798	4587
SEPTIEMBRE	1722	4196
OCTUBRE	1791	4154
NOVIEMBRE	2083	4231
DICIEMBRE	2338	2835

TOTAL	19963	50697
--------------	--------------	--------------

ANEXO 8

Foto # 14

DETALLE DE ESPACIOS RESERVADOS REGISTRADOS EN LA JEFATURA DE RENTAS					
No.	PROPIETARIO	RAZON SOCIAL	DIRECCION	AREA	No.ESPACIOS
1	AGRIPAC S.A.	AGRIPAC S.A-	ALEJO LASCANO Y 9 DE OCTUBRE	30M2	3
2	ASEGURADORA DEL SUR		AVDA. MANABI Y GRANDA CENTENO	10M2	1
3	ANDRADE QUIÑONEZ LENIN	CAPITAL TELEVISION LENYO	CDLA LOS BOSQUES	20M2	2
4	AGUILAR ARIAS WILSON	CALZADO RUIZ	RICAURTE/P.GUAL Y 10 DE AGOSTO	10M2	1
5	ALARCON SANTANA JUAN CARLOS		RICAURTE ENT. 10 DE AGOSTO Y P. GUAL	10M2	1
6	BANCO NACIONAL DE FOMENTO		OLMEDO	10M2	1
7	ALMACEN LA GANGA	LA GANGA	CORDOVA Y 10 DE AGOSTO	20M2	2
8	ALMACEN LA GANGA	LA GANGA	CHILE ENT. P. GUAL Y 10 DE AGOSTO	10 M2	1
9	ANDRADE DIAZ ARIOSTO	ARANDI	18 DE OCLTUBRE Y CORDOVA	20 M2	2
10	MOREIRA GARCIA TERESA RAMONA		MORALES ENTRE 9 DE OCTUBRE Y PEDRO GUAL	10M2	1
11	BANCO COMERCIAL DE MANABI	BANCO COMERCIAL DE MANABI	10 DE AGOSTO	20M2	2
12	CEDEÑO CEDEÑO NELY		OLMEDO Y CORLDOVA	10M2	1
13	ARBOLEDA VACA LIGIA		RICAURTE ENTRE 10 DE AGOSTO Y CRDOVA	10M2	1
14	CEVALLOS MOREIRA EDISON		SUCRE EDIFICIO DINAMO	20M2	2
15	CONTRALORIA GENERAL DEL ESTADO REGIONAL 5	CONTRALORIA	OLLMEDO ENTRE SUCRE Y BOLIVAR	30M2	3
16	ARTEFACTA	ARTEFACTA	9 DE OCTUBRE ENTRE OLMEDO Y RICAURTE	10M2	1
17	COOPERATIVA DE TAXIS 12 DE MARZO		RICAURTE Y PEDRO GUAL	30M2	3
18	ASOCIACION DE RADIO TAXIS MANABI		AVDA. DEL EJERCITO Y MIGUEL H. ALCIVAR	30 M2	3
19	ASOJUPAR	ASOCIACION DE JUNTAS PARROQUIALES	9 DE OCTUBRE Y MORALES	10M2	1
20	ASTUDILLO ABRIL ELIZABETH DOLORES	RADIO SUCRE	PEDRO GUAL ENTRÉ OLMEDO Y MORALES	10M2	1
21	AYALA VITERI IGOR		SUCRE Y GARCIA MORENO	10M2	1
22	COOPERATIVA DE TAXIS FAUSTO MOLINA		ALAJUELAL Y CORONEL SABANDO	30M2	3
23	BALCAZAR TANDAZO HERMIS		RICARUTE ENTRE 10 DE AGOSTO Y PEDRO GUAL	10M2	1
24	BANCO DE GUAYAQUIL	BANCO DE GUAYAQUIL	BOLIVAR Y RICAURTE	20M2	2
25	BANCO PROCREDIT S.A.		OLMEDO ENTRE 10 DE AGOSTO Y P. GUAL	20M2	2
26	COOPERATIVA DE TAXIS HOSPITAL REGIONAL DE PORTOVIEJO	TAXIS	12 DE MARZO Y ROCAFUERTE	40M2	4
27	BANCO SOLIDARIO	BANCO SOLIDARIO	OLMEDO ENTRE 10 DE AGOSTO Y CORDOVA	10M2	1
28	COOPERATIVA DE TAXIS LA CALIFORNIA		AVDA. OLOMPICA Y BOLIVARIANA	10M2	1
29	BARREIRO CELLERI LUIGGI		ROCAUFERTE Y 9 DE OCTUBRE ESQUINA	10M2	1

Foto # 15

30	BELLO ZAMBRANO HERMES		OLMEDO ENRE P. GUAL Y 9 DE OCTUBRE	10M2	1
31	COOPERATIVA DE TRANSPORTE Y MUDANZA GUSTAVO BARREIRO	COOPERATIVA GUSTAVO	9 DE OCTUBRE Y AVDA. MANABI	20m2	2
32	BRIONES MONTESDEOCA MAURO ANTONIO		RICAUARTE ENTRE.FCO. DE P. MOREIRA Y 9 DE OCTUBRE	10M2	1
33	DIRECCION DE EDUCACION	DIRECCION DE EDUCACION DE MANABI	OLMEDO ENTRE 10 DE AGOSTO Y CORDOVA	10M2	1
34	EDIMANABI	EDIMANABI	RICAUARTE ENTRE 10 DE AGOSTO Y CORDOVA	20M2	2
35	CADENA SANCHEZ MARIA		OLMEDO Y P. GUAL	10M2	1
36	CAÑARTE TELLO CARLOS ALFREDO	COMERCIAL CAÑARTE	9 DE OCTUBRE ENTRE CHILE Y ALEJO LASCANO	10M2	1
37	CEDEÑO BALDA MARIO		OLMEDO ENTRE P.GUAL Y 9 DE OCTUBRE	10M2	1
38	CEDEÑO MOLINA JOSE GUILLERMO	COOPERATIVA DE CAMI	CHILE/QUITO Y ALAJUELA	40M2	4
39	ESPINOZA CALERO LILIANA		10 DE AGOSTO Y 10 DE OCTUBRE	10M2	1
40	CEDEÑO PALMA LESLIE		FCO. P. MOREIRA Y CHILE	10 M2	1
41	FALCONI VELEZ JOSE BOLIVAR	CLINICA CONSULTORIO	FCO. P. MOREIRA Y P. MOREIRA	10M2	1
42	CEDEÑO RIVAS ORLANDO FABIAN		ALAJUELA Y AVDA. MANABI	10M2	1
43	GARCIA JARAMILLO MARY	FARMACIA PORTOVIEJO	9 DE OCTUBRE Y RICAUARTE	10M2	1
44	CEVALLOS MENDOZA DIXI	CRUZ AZUL	ALAJUELA	10M2	1
45	CEVALLOS MENDOZA DIXI	CRUZ AZUL	AVDA. MANABI	10M2	1
46	GUERRERO GARCIA YARA		ALEJO LACANO Y PEDRO GUAL	10M2	1
47	CENTRAL DE RADIO TAXIS		PASO LATERAL REGISTRO CIVIL	30M2	3
48	HIDALGO CASTILLO JOSE		PEDRO GUAL ENTRE OLMEDO Y MORALES	10M2	1
49	COMPANIA GENERAL DE COMERCIO COMANDATO	COMANDATO	ALEJO LASCANO Y PEDRO GUAL	40M2	4
50	COOPERATIVA COMERCIO LIMITADA	COOPERATIVA COMERCIO LIMITADA	CHILE	10M2	1
51	ICESA		RICAUARTE Y PEDRO GUAL	20 M2	2
52	COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO 15 DE ABRIL		18 DE OCTUBRE ENTRE CORDOVA Y 10 DE AGOSTO	20M2	2
53	IESS	IESS	FRANCISCO PACHECO Y P.GUAL	10M2	1
54	IMPORTADORA INDUSTRIAL AGRO		ALAJUELA ENTRE CHILE Y AVENIDA MANABI	10 M2	1
55	JUAN CARLOS ANDRADE	LENYO	PEDRO GUAL Y GARCIA MORENO	20M2	2
56	COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO COOPROGRESO	COOPROGRESO	18 DE OCTUBRE Y 9 DE OCTUBRE	30M2	3
57	COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO MAGISTERIO MANABITA		MORALES	20M2	2
58	COOPERATIVA DE TAXIS 18 DE OCTUBRE	TAXIS	CORDOVA ENTRE RICAUARTE Y OLMEDO	20M2	2
59	COOPERATIVA DE TAXIS 21 DE MARZO		AVDA. UNIVERSITARIA PRIMERA PUERTA A LA U.T.M. Y FRENTE A LAS COPIADORAS	40M2	4

Foto # 16

60	COOPERATIVA DE TAXIS ALFARO No. 7	REP. WILVER ORLANDO OROZCO	OLMEDO ENTRE PEDRO GUAL Y 9 DE OCTUBRE	40M2	4
61	COOPERATIVA DE TAXIS APOLO		ANDRES DE VERA	50M2	5
62	Cooperativa de Taxis Ciudad de Portoviejo		9 de Octubre y Chile	40M2	4
63	COOPERATIVA DE TAXIS FRANCISCO PACHECO	TAXIS	5 de junio fte. Supermaxi	20m2	2
64	COOPERATIVA DE TRANSPORTES EN TAXIS COSTA MAR	TAXIS	QUITO Y GABRIELA MISTRAL	40M2	4
65	COORDINACION ZONAL DE JUSTICIA DERECHOS HUMANOS Y CULTOS ZONA 4 4		OLMEDO	10M2	1
66	COORDINACION ZONAL DE JUSTICIA DERECHOS HUMANOS Y CULTOS ZONA 4 4		9 DE OCTUBRE	10M2	1
67	CORPORACION NACIONAL DE TELECOMUNICACIONES		FRANCISCO PACHECO	20M2	2
68	CREDITOS ECONOMICOS	CREDITOS ECONOMICO	CHILE ENTRE PEDRO GUAL Y 10 DE AGOSTO	10M2	1
	CREDITOS ECONOMICOS	CREDITOS ECONOMICO	CHILE ENTRE PEDRO GUAL Y 9 DE OCTUBRE	10M2	1
69	MACIAS HIDROVO SARA		QUITO, AV. MANABI Y CHILE	10M2	1
70	MACIAS VELIZ JOHANNA MONSERRATE		ALAJUELA Y GARCIA MORENO	10M2	1
71	MANABITRAVEL S.A.		CORDOVA /CHILE Y 18 DE OCTUBRE	10M2	1
72	DAZA LOPEZ LUZ	NOTARIA 9NA	18 DE OCTUBRE Y SUCRE	10M2	1
73	MARCIMEX		9 DE OCTUBRE/OLMEDO Y RICAURTE	10M2	1
74	DIRECCION REGIONAL DE TRABAJO Y SERVICIOS PUBLICOS		AVDA.MANABI FTE. HOSPITAL DEL SEGURO	20M2	2
75	FATULY HARO JUAN	ALMACEN LA SULTANA	CHILE Y PEDRO GUAL	10M2	1
76	MARCIMEX		CHILE Y PEDRO GUAL	10M2	1
77	MEDRANDA LOOR KAREN	DISTRIBUIDORA DE AZUCAR	REALES TAMARINDO Y PAULO EMILIO MACIAS	10M2	1
78	MOGROVIEJO CEDILLO MILTON		18 DE OCTUBRE ENTRE 10 DE AGOSTO Y PEDRO GUAL	10M2	1
79	FISCALIA PROVINCIAL DE MANABI	FISCALIA	SUCRE ENTRE 18 DE OCTUBRE Y FCO. PACHECO	50M2	5
80	FONDO DE CESANTIA DEL MAGISTERIO ECUATORIANO FEME	FECME	COLON Y OLMEDO	10M2	1
81	MONTES DE OCA MONTEDECOA S.A.	FERRETERIA MONTEDECOA	PEDRO GUAL Y 10 DE AGOSTO	20M2	2
82	NG HAU SIO FA		18 DE OCTUBE ENTRE SUCRE Y CORDOVA	10M2	1
83	PALMA ALCIVIADES ITULVIDES	LA PALA	ALAJUELA Y GARCIA MORENO	10M2	1
84	PARRAGA BRAVO ALVARO	CLINICA SANTA MARGA	COLON	10M2	1
85	PROGRMAA DE DESARORROLLO RURAL	PROGRMAA DE DESARORROLLO RURAL	10 DE AGOSTO ENTRE CHILE Y RICAURTE	10M2	1
86	RAMIREZ VERA DANTE JOAQUIN		RICAURTE Y 10 DE AGOSTO	10 M2	1
87	GUILLEM VELASQUEZ MARIA		MORALES Y SUCRE	10M2	1

Foto # 17

88	GUSQUI LLAMUCA EDGAR		AVDA. UNIVERSITARIA	10M2	1
89	GUTIERREZ NAVIA CARLOS	COMPULASER	AVDA. MANABI Y FCO.P. MOREIRA	10M2	1
90	GUTIERREZ SOLORZANO WOLFGANG ENRIQUE		RICAURTE/P.GUAL Y 10 DE AGOSTO	10M2	1
91	SERVICIOS CLINICOS Y HOSPITALARIOS (INTRIAGO MOLINA MARIA TERESA)	CLINICA SANTA TERESITA	FCO. P. MOREIRA Y AVDA. MANABI	10M2	1
92	HIDALGO BENAVIDEZ MAXIMO CLOTARIO	HOSTAL ELGATO	PEDRO GUAL ENTRE OLMEDO Y MORALES	10M2	1
93	IMPORTACIONES SELECTAS		9 de Octubre y Chile	20M2	2
94	JARAMILLO TERAN MANUEL		PEDRO GUAL Y OLMEDO	10M2	1
95	JUNTA DE BENEFICENCIA DE GUAYAQUIL		9 DE OCTUBRE ENTRE OLMEDO Y MORALES	20M2	2
96	LOOR BRAVO LUIS ARMANDO		RICAURTE 10 DE AGOSTO Y P. GUAL	10M2	1
97	SUAREZ MIELES MARIO FIDEL	ALMACENES BECKER	ROCAUARTE ENTRE 10 DE AGOSTO Y PEDRO GUAL	20M2	2
98	TUAREZ DELGADO JOSE FRANCISCO		AVDA. EJERCITO	40M2	2
99	LOOR INTRIAGO MOISES	GARAJE	QUITO Y AVDA. MANABI	10M2	1
100	LOOR ZAMBRANO ENRIQUE	EMERGENCIA	9 DE OCTUBRE ENTRE RICAURTE Y OLMEDO	ENTRADA Y SALIDA	1
101	LOPEZ MERO CEFERINO NARCISO		ROCAFUERTE Y GONZALEZ SUAREZ DIAGONAL CALLEJON BENITEZ	20M2	2
102	LOPEZ SERRANO HECTOR		FCO.P.MOREIRA CORONEL SABANDO Y ESPEJO	10M2	1
103	MENDOZA SALTOS URSULA DEL CARMEN	ALMACEN SERTEP	ALAJUELA ENTRE OLMEDO Y RICAURTE	10M2	1
104	MENDOZA ZAMBRANO FANNY GUADALUPE	Sn	CHILE Y 10 DE AGOSTO	10M2	1
105	MONTESDEOCA MACIAS ELSA		PEDRO GUAL Y 9 DE OCTUBRE	20M2	2
106	MOREIRA GARCIA TERESA		MORALES ENTRE 9 DE OCTUBRE Y P. MOREIRA	10M2	1
107	MUÑOZ COELLO DANIEL		9 DE OCTUBRE/ ALEJO LASCANO Y AVDA. MANABI	10m2	1
108	MUÑOZ MOREIRA JACINTO LIDER		9 DE OCTUBRE 607 Y OLMEDO	10M2	1
109	CEDEÑO QUIJIJE NELLY		9 DE OCTUBRE/ROCAFUERTE Y ESPEJO	10M2	1
110	PAREDES SALTOS MARIA VICTORIA		9 OCTUBRE MORALES ESQUINA (FARMACIA LOPEZ)	10 M2	1
111	CEDEÑO VELEZ PEDRO	REPUESTOS PC	9 DE OCTUBRE/ROCAUFERTE Y ESPEJO	20M2	2
112	PILLIGUA SABANDO MARTHA		9 DE OCTUBRE ENTRE OLEMDO Y MORALES	10M2	1
113	PORTUR	COMPañIA ICARO	SUCRE Y MORALES	20M2	2
114	DISTRIBUIDORA FLIPPER	DISTRIBUIDORA FLIPPER	1 DE ENERO Y 24 DE MAYO	30M2	3
115	RAMIREZ PARREÑO PABLO		RICAURTE Y 10 DE AGOSTO	10M2	1
116	RIOS PERGUACHI TEONILA	HOTEL NEW YORK	PEDRO GUAL Y OLMEDO	10M2	1
117	VELEZ MOLINA RAMON HERACLITO		ROCAFUERTE Y 9 DE OCTUBRE ESQUINA	10M2	1
118	RIVERA FLORES DE VALGAS VICTOR	LOS POTREROS	FCO.P.MOREIRA 501	10M2	1
119	ZURITA YANEZ MARCELO	ALMACEN ZURITA "EL ORIGINAL"	ALAJUELA ENTRE CHILE Y AVENIDA MANABI	40M2	4

Foto # 18

120	SABANDO REYES ROSA PAULINA		CHILE 604 Y 10 DE AGOSTO	10M2	1
121	SALAZAR GOMEZ AMALIA	PASTELERIA PASTEL PA	ROCAFUERTE ENTRE PEDRO GUAL Y 10 DE AGOSTO	10M2	1
122	SALTOS RIVAS WILTON RAFAEL		RICAURTE ENTRE 10 DE AGOSTO Y CORDOVA	10M2	1
123	SILVA AVEIGA JAVIER EDUARDO		ROCAFUERTE Y P. GUAL	20m2	2
124	SOJOS ZAMBRANO RUTH		CHILE/P. GUAL Y 10 DE AGOSTO	10M2	1
125	SOLORZANO BARCIA MARIA FERNANDA		10 DE AGOSTO Y RICAURTE	10M2	1
126	SUPERINTENDENCIA DE BANCOS	SUPER DE BANCOS	ALAJUELA Y OLMEDO	30M2	3
127	TANDAZO MALDONADO SERVIO		OLMEDO Y P. GUAL	10 M2	1
128	VELIZ MACIAS ENRIQUE		CHILE Y FCO. P. MOREIRA	10M2	1
129	VERA ANCHUNDIA JOSE MANUEL		RICAURTE ENTRE 10 DE AGOSTO Y P. GUAL	10M2	1
130	VERA ANCHUNDIA LUIS JACINTO		10 DE AGOSTO Y P. GUAL	10M2	1
131	VERA PIN ARQUIMIDES JOAQUIN		RICAURTE Y PEDRO GUAL	10M2	1
132	VERA SANCHEZ CIA. LTDA.	CEIBO REAL	ESPEJO Y PEDRO GUAL	30M2	3
133	VERA VERA AUSBERTO OLIVER	ALMACEN DE PINTURAS EL COLORADO	ESPEJO Y PEDRO GUAL	60	6
134	VELEZ ALAVA MAGDA ROBERTA	METALMUEBLE	10 DE AGOSTO ENTRE OLMEDO Y RICAURTE	10 M2	1
135	MERA QUINTANILLA FRANCISCO	ALMACEN EL REGALO	PEDRO GUAL Y MORALES	10M2	1
136	MENDOZA CAÑARTE RAMON		ALAJUELA ENTRE CORDOVA Y PRIMERO DE ENERO	10M2	1
137	NIETO PITA MARIA ALEJANDRA		CHILE ENTRE CORDOVA Y 10 DE AGOSTO	10M2	1
138	ANDRADE CASTRO ARIOSTO	HOTEL EJECUTIVO	18 DE OCTUBRE/COROV AY 10 DE AGOSTO	20M2	2
139	COMPANIA DE TAXIS EJECUTIVO CAPITAL CRUCITUR S.A.		FTE- REINA DEL CAMINO	30M2	3
140	RODRIGUEZ CANTOS JULIANA EDITH		RICAURTE Y CHILE	10M2	1
141	LIMONGI VELEZ MAURO ENRIQUE		MORALES ENTRE PEDRO GUAL Y 9 DE OCTUBRE EDIFICIO LANDETA	10M2	1
142	RESABALA BENITEZ MARIA		ALEJO LASCANO Y Y S/N INTERS. 9 DE OCTUBRE Y PEDRO GUAL	10M2	1
143	COOPERATIVA DE TRASPORTE VUELTA LARGA		DIAGONAL AL TERMINAL TERRESTRE	50	5
144	PICHUCHO MIELES ROSMERY MARIUXI		ALAJUELA Y CHILE (LOCAL BRAVO ANTES DE LA PARADA DE BUSES	10	1
145	CONTERON BANDA NARCISA DE JESUS	ALMACEN ZURITA	ALAJUELA Y CHILE	10	1
146	MARIANA LUCY CEDEÑO GOMEZ		9 DE OCTUBRE Y PEDRO GUAL	10	1
147	PALMA PACHAY GUILLRMO FABRICIO		MORALES Y PEDRO GUAL	10	1
148	GUERRON ZEVALLOS PAOLO		9 DE OCTUBRE ENTRE ROCAFURTE Y MORALES	10	1
149	PERALTA HIDALGO JULIO CESAR		PRIMER DE ENERO Y P. GUAL	20	2
150	ANDRADE ARMIJOS KARLA ANDREA		FCO. P. MREORIRA ENTRE OLMEDO Y RICARUTE	10	1
151	GUTIERREZ GIRALDO JORGE OSWALDO		OLMEDO ENTRE P. GUAL	10	1

Foto # 19

152	VALLEJOS VILLACIS EDISON RENE		9 DE OCTUBRE Y OLMEDO ESQUINA	10	1
153	COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO LA UNION		OLMEDO Y 9 DE OCTUBRE	10	1
154	IMPORT EXPORT MORKEDENN S.A.		MORALES ENTRE 9 DE OCTUBRE Y P. GUAL	20	2
155	CEDEÑO VELEZ JULIO ARNALDO		9 DE OCTUBRE Y MORALES	10	1
156	AJOY DIAZ ANGEL ADOLFO		18 DE OCTUBRE Y P. GUAL	10	1
157	LANDETA CEDEÑO EDUARDO ERNESTO		MORALES ENT. P. GUAL Y 18 DE OCTUBRE	20	2
158	MONTESDEOCA MACIAS WILMER		9 DE OCTUBRE/OLMEDO Y MORALES	10	1
159	CEDEÑO MONTERO AURA PAULINA		MORALES ENTRE P. GUAL Y 9 DE OCTUBRE	10	1
160	SANTANA COELLO NARCISA MARIZOL		MORALES ENTRE P. GUAL Y 9 DE OCTUBRE	10	1
161	CEVALLOS ZAMORA HEBER BERNALDO		CHILE/P.GUAL Y 10 D AGOSTO	10	1
162	CLAVIJO VELEZ LUIS GREGORIO		MORALES ENTRE P. GUAL Y 9 DE OCTUBRE	10	1
163	CORPORACION RIVERA&ASOCIADOS		9 DE OCTUBRE/CHILE Y ALEJO LASCANO	20	2
164	MOREIRA INTRIAGO NABOR		ALAJUELA 612 ENTRE CHILE DIAGONAL ALMACEN ZURITA	10	1
165	ARTEFACTA-BARATODO		CHILE/10 DE AGOSTO Y P. GUAL	20	2
166	COOPERATIVA DE TAXIS COLISEO LA CALIFORNIA		REGISTRO CIVIL NUEVO	30	3
167	CAMPOVERDE ALVARADO CARLOS EDUARDO		ROCAFUERTE Y P.GUAL	10	1
168	ALCIVAR ZAMBRANO ENRY		CALLE RICAURTE EDIFICIO CACPE	10	1
169	BRAVO ALAVA KARLA GABRIELA		CORDOVA ENTRE QUITO Y JULIO JARAMILLO	10	1
170	OÑATE MACIAS DOLLY MERVIN		PEDRO GUAL Y GARCIA MORENO	20	2
171	LOOR CEDEÑO ARTURO		9 DE OCTUBRE Y OLMEDO	10	1
172	DELGADO COVEÑA FRANCISCO		ROCAFUERTE Y 12 DE MARZO	20	2
173	DELGADO CABRERA JOSE		PEDRO GUAL ENTRE 12 DE ENERO Y GARCIA MORENO	10	1
174	GUALE PONCE MANUEL MARTIN		CHILE Y PEDRO GUAL	10	1
175	PILAY SANCHEZ MANUEL	DISCAPACITADO	FCO PACHECO ENTRE 10 DE AGOSTO Y CORDOVA	10	1
176	ALVARADO SOLORZANO JEAN		CORDOVA Y RICAURTE	10	1
177	GARCIA JARAMILLO JOSE ANTONIO		9 DE OCTUBRE Y OLMEDO	10	1
178	SANCHEZ SANCHEZ JOSE DANILO	CENTRO OPTOMETRICO CONTINENTAL	10 DE AGOSTO Y 18 DE OCTUBRE	10	1
179	IMPORTADORA JURADO		PEDRO GUAL Y ALEJO LASCANO	10	1
180	GARCIA GARCIA LILIA VICENTA		ALAJUELA ENTRE CHILE Y AVDA MANABI FRENTE ALMACEN ZURITA	10	1
181	VERA CHANCEZ FERNANDA MARISOL		ALAJUELA ENTRE RICAURTE Y CHILE	20	2
182	MONTERO PEREZ EDWIN BOLIVAR		PEDRO GUAL Y GARCIA MORENO	10	1

Foto # 20

183	CHILQUINGA VERA VICTOR		RICARUTE ENTRE FRANCISCO DE P.MOREIRA Y ALAJUELA	10	1
184			AVENIDA METROPOLITANA ELOY ALFARO OLIMPICA T AMERICA	10	1
185	MOREIRA MENENDEZ ELKE VALESKA		9 DE OCTUBRE Y ALEJO LASCANO	10	1
186	PAEZ GUAITA GABRIEL		CHILE/P. GUAL Y 10 DE AGOSTO	10	1
187	SERVIENTREGA		MORALES Y 9 DE OCTUBRE	10	1
188	RAMIREZ BARREIRO BLANCA LUZ		AVDA. UNIVERSITARIA Y RAMOS IDUARTE	10	1
189	VELEZ BERMELLO CARLOS		RICAUURTE Y COLON	10	1
190	ANDRADE CASTRO ARIOSTO	CIA CHONANA S.A.	CORDOVA Y 18 DE OCTUBRE	10	1
191	ESPINOZA PICO MARIA ALCIRA		ALMACEN DE CALZADO D'VALENTINA	10	1
192	VILLAVICENCIO CAST ILLO ASSAD	CYBER	CHILE ENTRE P. GUAL Y 10 DE AGOSTO	10	1
193	CODESARROLLO		RAMOS IDUARTE Y CHILE	10	1
194	CUZCO TORRES WILSON ANTONIO	COMPUTEACH	PEDRO GUAL Y GARCIA MORENO	10	1
195	SHIRLEY KARINA ROBLES MDRANDA		ROCAFUERTE Y 9 DE OCTUBRE	10	1
196	SABANDO JARAMILLO JORGE		10 DE AGOSTO Y 18 DE OCTUBRE	10	1
197	CASTRO CASTRO CECILIA CARMELINA		CHILE Y 10 DE AGOSTO	10	1
198	PACHECO TUAREZ ANGEL		OLMEDO ENTRE 9 DE OCTUBRE Y FCO. P. MOREIRA	10	1
202	BRAVO GARCIA GEOVANNY		CHILE ENTRE 10 DE AGOSTO Y P.GUAL	10	1
203	COOPERATIVA DE TRANSPORTE INTERPROV. RUTAS PORTOVEJENSES		AVDA. DEL EJERCITO Y MIGUEL H. ALCIVAR	20	2
204	BERMELLO ZAMBRANO HERMES		CALLES OLMEDO ENTRE P. GUAL Y 9 DE OCTUBRE	10	1
205	MARIDUEÑA ZAMBRANO ULICES		9 DE OCTUBRE/RICAUURTE Y OLMEDO	10	1
206	ALCIVAR RODRIGUEZ ANGELA		15 DE ABRIL Y VENEZUELA	10	1
207	BAUTISTA SAN ANDRES JUAN CARLOS		MORALES ENTRE PEDRO GUAL Y 10 DE AGOSTO	10	1
208	CHANCAY ARROYO MARIA ADELAIDA		PEDRO GUAL, FCO.PACHECO Y GARICA MORENO	10	1
209	COOPERATIVA DE TRANSPORTES EN TAXIS COSTA MAR	TAXIS	AMERICA Y CORDOVA ENTRE GRAN AKI DEL SALTO	40	4
210	CEDEÑO PINCAY FRANKLIN		PEDRO GUAL Y FRANCISCO PACHECO	10	1
211	BRIONES MENENDEZ VICENTA GUADALUPE	TOPSEG. CIA. SEGUROS	MORALES Y SUCRE (TOPSEG CIA.	10	1
212	BRIONES MENENDEZ VICENTA GUADALUPE	TOPSEG. CIA. SEGUROS	MORALES Y SUCRE (TOPSEG CIA.	10	1
213	FLOR HIDALGO JUAN CARLOS		10 DE AGOSTO ENTRE CHILE Y RICAUURTE	10	1
214	TUAREZ PARRAGA CECILIA		18 DE OCTUBRE Y 10 DE AGOSTO	10	1
215	TANDAZO LUZURIAGA DIEGO VINICIO	ALMACEN DE TELAS IMPACTO	OLMEDO Y PEDRO GUAL	10	1
216	MACROSALUD	CENTRO RADIOLOGICO	PRIMERA PARALELA A LA AV. MANABI GRANDA CENTENO	12.5	1

ANEXO 9

ORDENANZA MUNICIPAL DE CREACIÓN DE ZONAS DE ESTACIONAMIENTOS

I. MUNICIPALIDAD DE PORTOVIEJO

Que es obligación del gobierno Municipal generar rentas propias que permitan el mejoramiento de la cobertura y eficiencia de los servicios públicos.

Que el Art. 17 y siguientes de la Ley de Régimen Municipal establece que las Municipalidades gozan de autonomía.

Que el Art. 126 de la Ley de Régimen Municipal faculta a los Concejos Municipales para decidir sobre los asuntos de su competencia a través de sus propias ordenanzas, acuerdos o resoluciones.

Que de acuerdo al inciso 3ro. del Art. 234 de la Constitución Política del Estado, los Concejos Municipales además de las competencias que le asigne la Ley podrá planificar organizar y regular el tránsito y transporte terrestre en forma directa por concesión administrativa de acuerdo con las necesidades de la comunidad.

EXPEDIR

LA ORDENANZA DE CREACIÓN DE ZONAS DE ESTACIONAMIENTO TARIFADO VEHICULARES EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO

Art.1.- La I. Municipalidad de Portoviejo a través de esta ordenanza da cumplimiento a uno de sus fines específicos en la ley de Régimen Municipal como es la de reglamentar la circulación en calles caminos y paseos dentro de los límites de las zonas urbanas y restringir el uso de las vías públicas para el tránsito de vehículos.

Art. 2.- La Municipalidad a través del Departamento de Planificación procederá a implementar en las zonas que considere necesarias el uso de parqueaderos para regular el ordenamiento del tránsito.

Art.3.- El uso de parqueaderos creara una tasa de 0,50 centavos de dólar, por horas o fracción de hora.

Art. 4.- El uso e implementación de los parquímetros podrán ser concesionados a persona natural o jurídica que cumplan con las normativas que se establezcan para el efecto; de darse la concesión, esta estará adjudicada por la I. Corporación Municipal, considerando lo más conveniente a los sanos intereses de la ciudad.

Art. 5.- Para el cobro de esta tasa se emitirán tarjetas de cobro por estacionamiento que tendrán un costo de \$0,50, por una hora o fracción de hora.

El porcentaje que deba recibir el Municipio, se establecerá en el respectivo contrato.

Art. 6.- El ciudadano que estacione su vehículo en zona restringida, será remolcado y multado con el valor de \$25.00 a los vehículos livianos, y \$35,00 a los vehículos pesados, en caso de ser concesionado el servicio, de este valor, el 30% le corresponderá a la I. Municipalidad de Portoviejo.

Este valor será recaudado por la Empresa que concesiones el servicio, quien mensualmente pagara el porcentaje correspondiente a la Ilustre Municipalidad.

Art. 7.- De ser concesionado este servicio, la persona natural o jurídica cubrirá todo los recursos humanos y financieras que se requieran para la implementación y funcionamiento de todo este proyecto.

Dado en la sala de sesiones de la Municipalidad de Portoviejo a los dieciséis días del mes de julio del dos mil cuatro.

Ing. Julio Sabando Vélez

VICEALCALDE

Lcdo. Carlos Vélez Verduga

SECRETARIO MUNICIPAL

CERTIFICO: Que la presente ordenanza, fue discutida y aprobada por el I. Concejo Cantonal de Portoviejo, en dos sesiones distintas celebradas el miércoles 21 de abril y viernes dieciséis de julio del 2004, de conformidad a lo que dispone el Art. 127 de la Ley de Régimen Municipal, aprobada definitivamente en la última de las sesiones anotadas.

Lcdo. Carlos Vélez Verduga

SECRETARIO MUNICIPAL

VICEALCALDIA.- Portoviejo, 21 de del 2004.- las 11h00.- De conformidad a los que dispone el Art. 128 de la ley de Régimen Municipal, elevase al señor Alcalde la presente ordenanza en tres ejemplares, para su sanción.

Ing. Julio Sabando Vélez
VICEALCALDE
Lcdo. Carlos Vélez Verduga
SECRETARIO MUNICIPAL

Portoviejo, julio 23 del 2004.- Las 15h00.- De conformidad con lo dispuesto en el Art. 129 de la Ley de Régimen Municipal vigente, sanciono la presente Ordenanza, y procédase de acuerdo a la ley.

Dr. Alberto Lara Zevallos
ALCALDE DEL CANTÓN
Lo certifico:
Lcdo. Carlos Vélez Verduga
SECRETARIO MUNICIPAL

ANEXO 10

Foto # 21

DISEÑO DE MAPA DE LAS CALLES ROCAFUERTE, CÓRDOVA, FRANCISCO PACHECO Y 9 DE OCTUBRE

Calle Rocafuerte

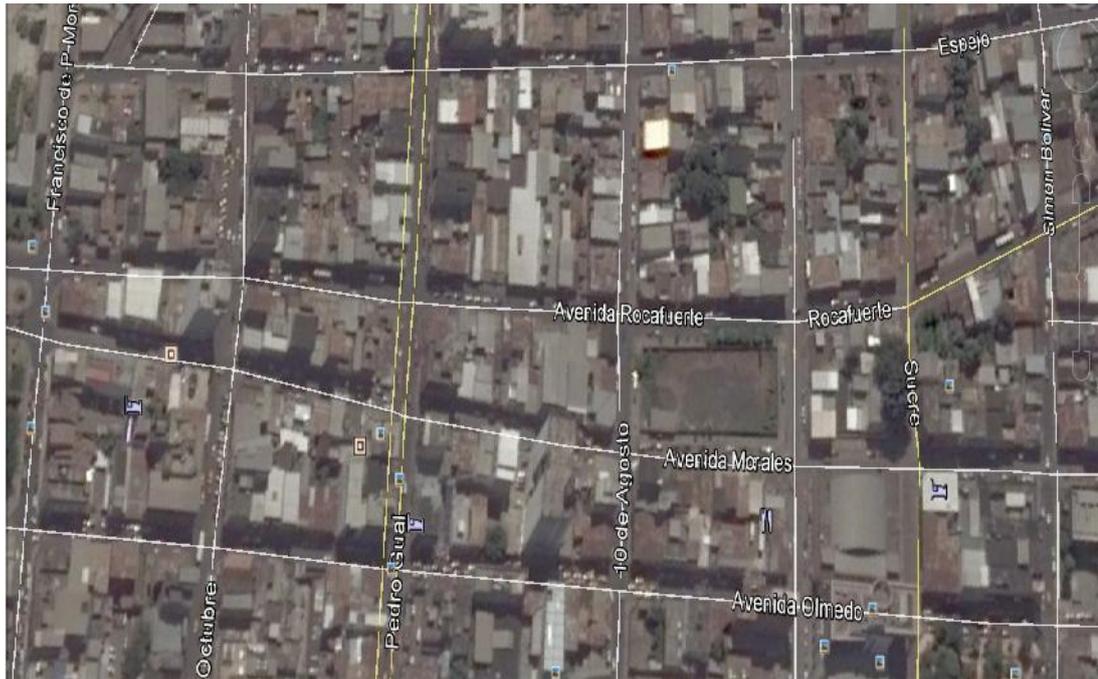


Foto # 22

Calle Córdoba

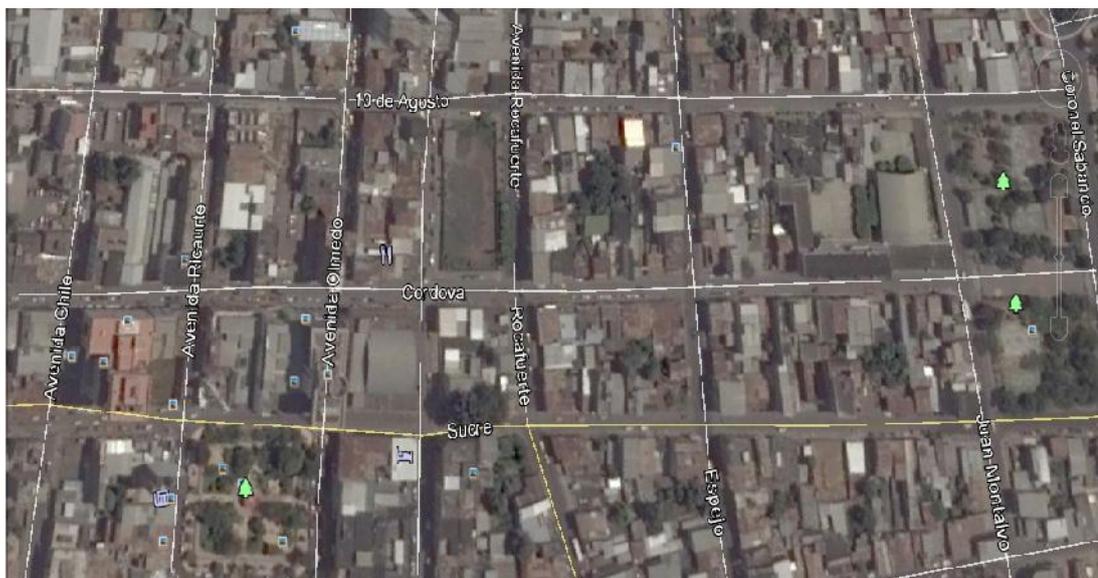


Foto # 23
Calle Francisco Pacheco

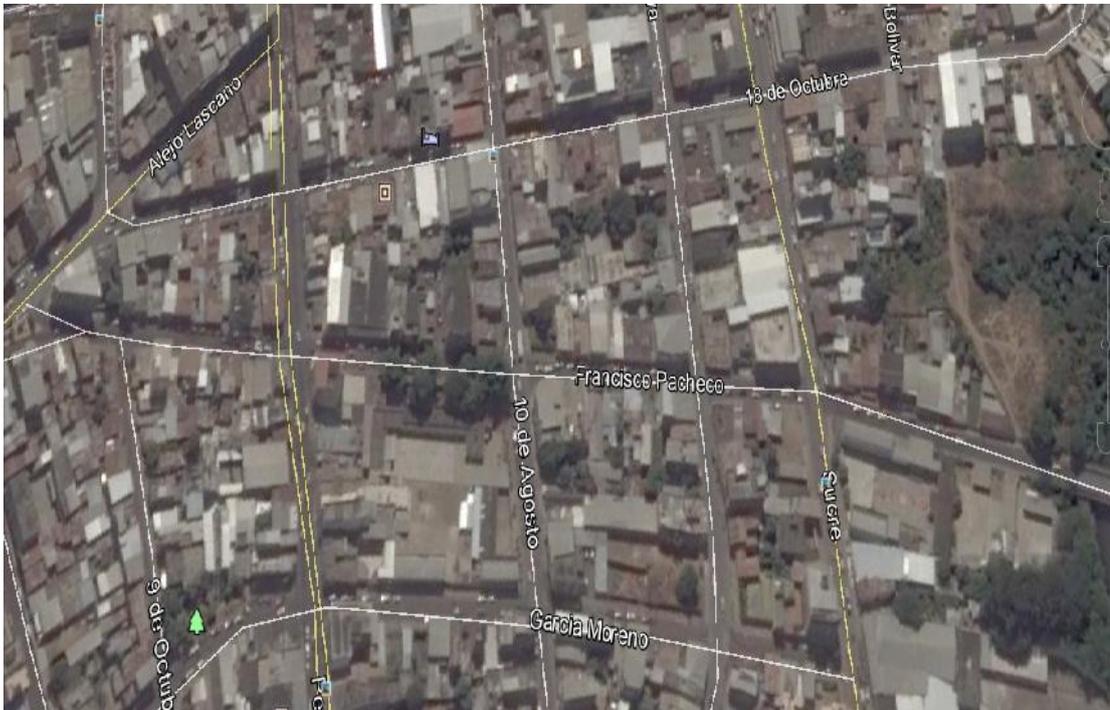


Foto # 24
Calle 9 de Octubre

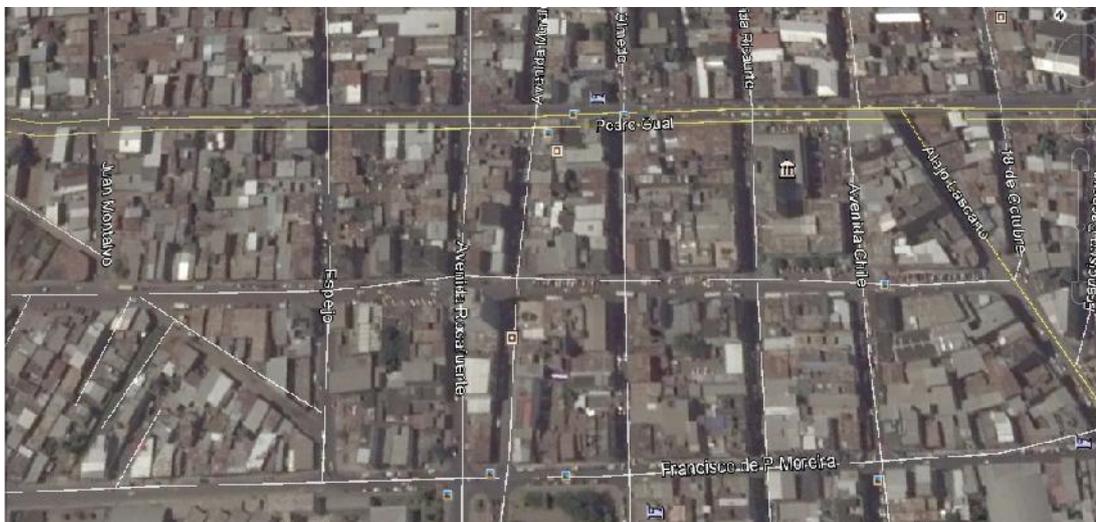


Foto # 25

Señales de ingreso al área de parqueo

SEÑALES DE VADOS O GARAJES

ZONA AZUL



Gráfico- Señalética Informativa de Estacionamiento

SEÑALES DE RESERVADOS



SEÑALES DE ESTACIONAMIENTOS EXCLUSIVOS



Foto # 26

SEÑALES DE INFORMACION SOBRE ACCESO A LA ZONA REGULADA



Gráfico 12 – Señalética Informativa de Ingreso a Zona Regulada

ANEXO 11

PUBLICACIÓN DE PLANIFICACIÓN DE PARQUEADEROS TARIFADOS EN LA CIUDAD DE PORTOVIJEJO

4A EL DIARIO Lunes 9 de abril del 2013 MANABÍ PORTOVIJEJO



» YANDRI ESCOBAR
yescobar@eldiario.ec

Aplicar el parqueo tarifado en Portoviejo es la respuesta que encontró el Departamento de Planificación Territorial para solucionar el tráfico vehicular en la ciudad.

Folker Zambrano, analista de este Departamento, explicó que diariamente, un promedio de 750 carros se parquean en el casco central de la ciudad. "La mayoría de estos vehículos, permanecen estacionados en horarios de oficina, es decir, desde las 08h00 hasta las 18h00", expresó.

Según Zambrano, en el estudio de movilidad que está aprobado en el municipio de la localidad, se establece que para el 2014, el parqueo tarifado ya funcione en la capital manabita.

Además indicó que el mismo se tomará en cuenta desde la calle Francisco Pacheco hasta la Espejo, y desde la Quito hasta la Colón. "Es lo que se tiene previsto

a corto plazo. En el proyecto se contempla un gran estacionamiento donde ahora es el puente Puerto Real, debido a que la gran mayoría de instituciones públicas están cercas de ese lugar, entonces las personas pueden dejar parqueados sus carros y camión", explicó.

» PERMISOS PARA PARQUEADEROS. Por otra parte, en Portoviejo sólo 174 espacios, entre locales comerciales, casas y espacios privados, tienen permiso para reservar el parqueo. Gustavo Granizo, director de planificación, expresó que una vez que se dé el parqueo tarifado, todos estos permisos quedan sin validez.

Aseguró que actualmente se paga 202 dólares anuales por reservar un espacio de 2 metros de ancho por 5 de largo. "Hay personas que no tienen permiso y reservan", explicó.

EN eldiario.ec

En la esquina de la calle Sucre y Chile, por ejemplo, no hay dónde parquear. Lo mismo pasa en otros sectores de la ciudad

HARÁN PARQUEO TARIFADO

PROGRAMA. EL PRÓXIMO AÑO SE IMPLEMENTARÁ EN LA CIUDAD