



## Impacto del comercio informal en la movilidad del Barrio Central de la cabecera cantonal de La Joya de los Sachas en Orellana - Ecuador

Impact of informal trade on mobility in the Barrio Central of the cantonal capital of La Joya de los Sachas

Jessenia Jazmín, García-Valdivieso<sup>1</sup>  
Danny Emir, Alcívar-Vélez<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup> Universidad San Gregorio de Portoviejo, Portoviejo-Ecuador

<sup>1</sup>[e.jgarcia2@sangregorio.edu.ec](mailto:e.jgarcia2@sangregorio.edu.ec) |  <https://orcid.org/0009-0005-6219-7712>

<sup>2</sup>[dealcivar@sangregorio.edu.ec](mailto:dealcivar@sangregorio.edu.ec) |  <https://orcid.org/0000-0003-4534-1469>

Recibido: 08/04/2025 Aceptado: 20/06/2025

**RESUMEN** | Este estudio investiga cómo la presencia del comercio informal influye en la forma en que las personas caminan y se desplazan por el Barrio Central de la cabecera cantonal de La Joya de los Sachas de la Provincia de Orellana en Ecuador. El objetivo fue medir el grado de movilidad urbana y peatonal, así como el nivel de aceptación o de confort frente a la ocupación del espacio público por parte del comercio informal en el Barrio Central de la cabecera cantonal de La Joya de los Sachas en el período febrero-marzo de 2025, mediante un proceso de investigación integral del área de estudio para evidenciar el impacto que genera. Esto se logró mediante un estudio que incluyó una combinación de encuestas a residentes, peatones y comerciantes, así como entrevistas con funcionarios municipales. Los resultados muestran que el 87% de los encuestados considera que el comercio informal afecta negativamente la movilidad peatonal, mientras que el 62% afirma sentirse inseguro al caminar por zonas ocupadas por vendedores. El 65% está de acuerdo en que se deben buscar soluciones que equilibren el comercio y la circulación segura. El estudio concluye que es necesaria una solución equilibrada que mantenga el comercio, pero también mejore el bienestar de las personas que viven o visitan la zona.

**PALABRAS CLAVE** | Accesibilidad-peatonal, Comercio-informal, Espacio-público, Movilidad-urbana, Percepción-ciudadana.

**ABSTRACT** | This study investigates how the presence of informal commerce influences the way people walk and move around the Central Neighborhood of the cantonal seat of La Joya de los Sachas in the Orellana Province, Ecuador. The objective was to measure the degree of urban and pedestrian mobility, as well as the acceptance or comfort level regarding the occupation of public space by informal commerce in the Central Neighborhood of the cantonal seat of La Joya de los Sachas during the period February-March 2025, through a comprehensive research process of the study area to demonstrate its impact. This was achieved through a study that included a combination of surveys of residents, pedestrians, and merchants, as well as interviews with municipal officials. The results show that 87% of respondents consider that informal commerce negatively affects pedestrian mobility, while 62% report feeling unsafe walking in areas

occupied by vendors. 65% agree that solutions should be found to balance commerce and safe circulation. The entire study concludes that a balanced solution is needed that maintains trade, but also improves the well-being of the people who live or visit the area.

**KEYWORD** | Pedestrian-accessibility, informal-commerce, public-space, urban-mobility, citizen-perception.

### Introducción

La movilidad de las ciudades de América Latina y el comercio informal establecen una relación muy directa en espacios urbanos, sobre todo donde las oportunidades laborales formales no se encuentran. Es el caso de Ecuador, y en especial en ciudades intermedias como La Joya de Los Sachas, donde el crecimiento del comercio informal ha dejado huella en la estructura urbana, la planificación de la ciudad y el uso del espacio público (Montes-Ferrín y Vinueza-Mendoza, 2021). En este caso, resulta muy interesante medir cómo el uso de la vía para vender desde ropa hasta artículos de limpieza o comida afecta la movilidad vehicular, la circulación de peatones y la calidad de vida urbana de quienes transitan por nuestras ciudades (Sarmiento-Casas, 2019; Mora y Vera, 2025).

El descontrolado crecimiento del comercio informal en el Barrio Central de La Joya de los Sachas ha generado congestionamiento vehicular y peatonal, por lo que no se han logrado alcanzar los objetivos del Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) en este sector (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de La Joya de los Sachas, 2024). Esta situación no solo afecta la movilidad, sino también la percepción de seguridad y comodidad de quienes a diario transitan este espacio. Pese a los esfuerzos institucionales por establecer reglas a las que se acojan las y los vendedores, se ha evidenciado que hay una desconexión entre lo que plantea la planificación urbana y lo que ocurre todos los días en este lugar en el que aparentemente ya no hay más espacio (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de La Joya de los Sachas, 2024). Por lo tanto, es importante comprender esta situación mediante un abordaje que permita identificar el impacto que esta actividad sin normativa posee en la configuración y los usos del espacio público desde un análisis urbano y social.

El comercio informal se ha convertido en uno de los principales generadores de ocupación en términos de crisis económicas en los que los puestos de trabajos fijos escasean debido al cierre masivo de comercios. A pesar de lo que puede parecer en principio, este tipo de manifestación económica ocupa el espacio urbano de una forma; a priori, irregular; ya que, al no estar regulada la ocupación del terreno no contribuye a una movilidad expedita, ni tampoco al planteamiento racional y muchísimo menos al uso ecológico del territorio (Lewis et al., 2019; Alexander, 2019). Como bien describen las investigaciones realizadas en ciudades como Ambato, Villavicencio o Manizales, la venta informal se concentra en calles de mucho tránsito y sus aglomeraciones generan ruidos y problemas visuales, así como molestias para la movilidad, para la circulación segura y son una competencia por el territorio con los habitantes cuando la vía se estrecha (Castro y Chías, 2019; Castro et al., 2018; Aparicio-Rengifo et al., 2023).

La movilidad peatonal, por su parte, es reconocida como un componente esencial para una ciudad accesible y equitativa. Sin embargo; esta se ve gravemente comprometida cuando los espacios destinados al peatón son ocupados por comerciantes informales (Rodríguez Díaz & Martín del Campo, 2022; Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2021; Sánchez Quiroz et al., 2024). Ecuador no se escapa de esto; actores como Santamaria et al. (2020), Montes-Ferrín y Vinueza-Mendoza (2021), y Mora y Vera (2025) han dibujado la estampa de una ciudad desordenada, una ciudad sin planificación y en la que

el crecimiento desenfrenado del comercio informal empieza a impactar en la calidad de la cultura urbana, en el valor de la calle, en la calidad visual del espacio urbano; y en la calidad de la experiencia del usuario final (Sandoval Chambi et al., 2024).

Además, se ha demostrado que existe una relación directa entre la organización del espacio público y la percepción ciudadana sobre seguridad, confort y pertenencia (Grávalos y Di Monte, 2023; Muñoz-Vanegas et al., 2019). El comercio informal altera estas percepciones, afectando no solo la funcionalidad de la ciudad sino también el bienestar emocional de los residentes. Las encuestas de movilidad y percepción como las aplicadas en Quito y Barcelona han servido como instrumentos útiles para evaluar estos fenómenos desde la voz ciudadana (Quito Cómo Vamos, 2024; Institut Metròpoli, 2024).

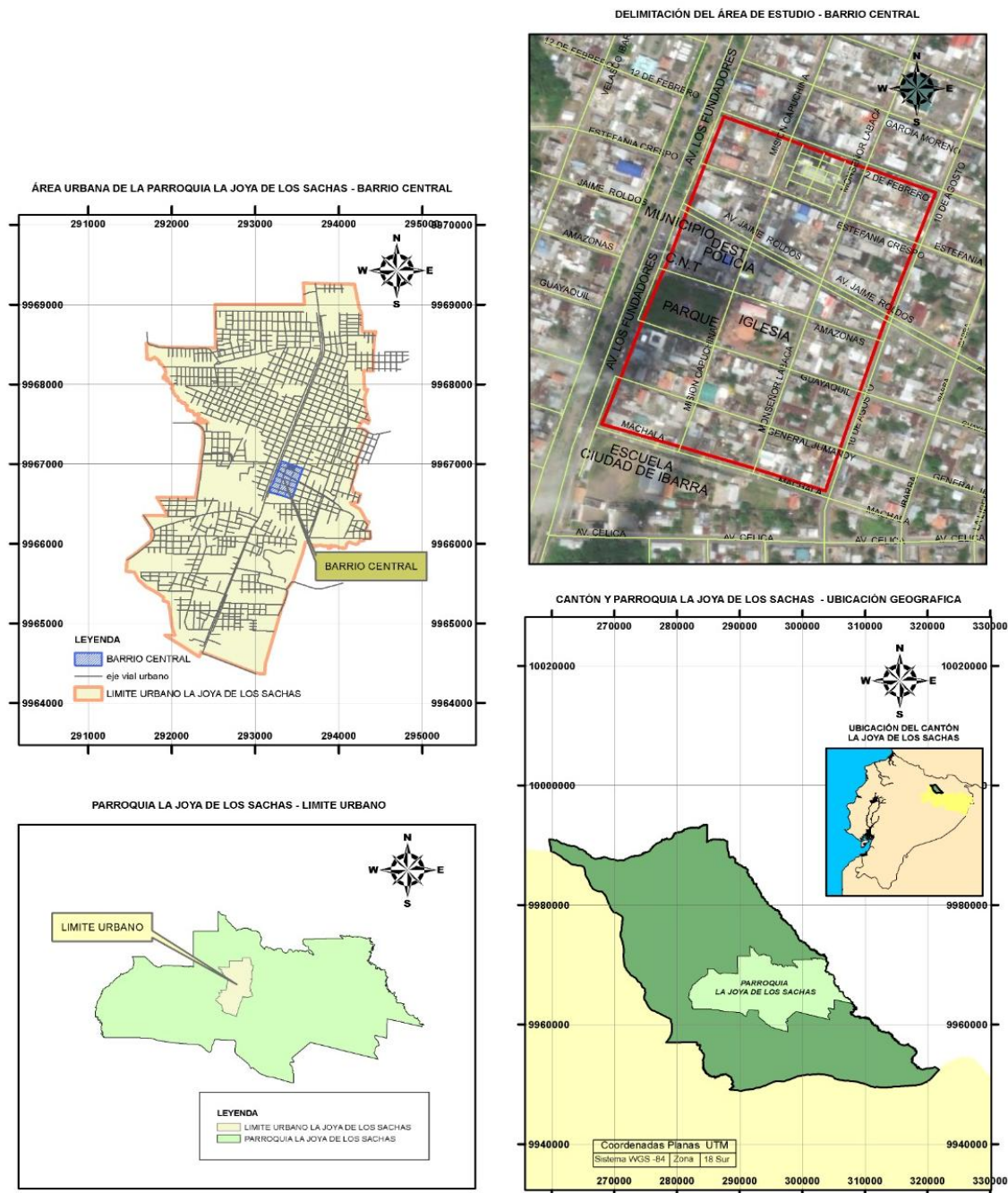
Otras investigaciones en ciudades como Quevedo, Machala y Nueva Loja demuestran que la congestión por la informalidad comercial genera mayor coyuntura social, y genera inseguridad tanto para los peatones como para los conductores (Alcívar y Mera, 2023; Salcedo Muñoz y Campoverde Nivicela, 2021; Recto Román y Falceri, 2024). Todas estas pistas tienden a encontrarse en la conclusión de la necesidad de políticas públicas que equilibren el derecho al empleo con el derecho a una ciudad ordenada y segura.

Para comprender el impacto del comercio informal en la movilidad urbana y en la percepción del espacio público, debemos pensarlo desde la dimensión del derecho a la ciudad y del desarrollo local, lo cual es crucial para promover estrategias sostenibles de ordenamiento territorial. Nunca podremos hablar de ciudades justas e inclusivas si no consideramos la relación entre comercio informal y movilidad urbana diaria. La gente necesita de esta actividad económica, lo cual es un indicador de justicia e impacto positivo para la generación de nuevas oportunidades que dignifiquen la vida urbana; si la ciudad, no piensa su ordenamiento con la lógica de valorar y proteger la vida de la ciudadanía, entonces el urbanismo queda desnaturalizado y, consecuentemente, las ciudades sostenibles (CEPAL, 2021; Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de La Joya de los Sachas, 2024).

La investigación estudió la zona del Barrio Central de la cabecera cantonal de La Joya de los Sachas (Figura 1), donde se evaluaron tres dimensiones: movilidad urbana y peatonal, espacio público para comercio informal y la percepción ciudadana sobre el confort y aceptación del uso del espacio público. Pese a que aborda el comercio informal, este trabajo no evalúa el fenómeno económico ni propone reformas a nivel nacional.

**Figura 1**

Ubicación geográfica del área de estudio del Barrio Central de la cabecera cantonal de La Joya de los Sachas de la Provincia de Orellana en Ecuador



*Nota.* La figura muestra la delimitación espacial y administrativa del Barrio Central, incluyendo referencias geográficas y político-administrativas a nivel parroquial, cantonal y provincial.

Ante lo expuesto, se plantea como pregunta problema ¿De qué manera afecta el comercio informal a la movilidad urbana y peatonal, así como a la percepción ciudadana sobre el confort y la seguridad del espacio público en el Barrio Central de La Joya de los Sachas?



## Materiales y Métodos

### *Tipo y diseño de investigación*

La investigación adoptó un enfoque mixto, con un diseño descriptivo y correlacional de tipo transversal (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2020; Rodríguez y Mendivelso, 2018). La elección de este enfoque fue acertada ya que se buscó recopilar tanto información cuantitativa como cualitativa que ayudó a entender tanto los patrones de movilidad como la percepción ciudadana sobre el uso del espacio público en zonas con alta presencia de comercio informal. De ahí la elección del diseño correlacional (Guillen Valle et al., 2020), que permitió ver si había una relación entre el hecho de que el comercio informal fuera ganando terreno en la vía pública y que los habitantes percibiesen una ciudad con menos confort de los ciudadanos, si esto afectaba a la movilidad urbana y peatonal o si el comercio informal repercutía en una ciudad menos habitable o cómoda.

### *Población y muestra*

Para hacer este estudio, se tomó en cuenta a personas que viven, trabajan o caminan por los alrededores del Barrio Central de La Joya de los Sachas. Para la parte de los números (cuantitativa), se eligió a las personas por conveniencia (Hernández González, 2021); es decir, se entrevistó a personas mayores de 18 años que frecuentan o viven en la zona. Al final, se logró encuestar a 103 personas, intentando que haya variedad en edades, género y que tuvieran relación con el barrio (Figura 2). Se realizaron entrevistas a actores clave del Municipio (4 en total), como analista de planeamiento urbano, analista de ordenamiento territorial, jefe de avalúos y un analista de avalúos.

### **Figura 2**

#### *Fotografías del área de estudio del Barrio Central*



*Nota.* Las imágenes muestran diferentes puntos del entorno urbano del Barrio Central, ilustrando la infraestructura vial, el comercio local, las condiciones del espacio público y el contexto físico del área de estudio.

### *Instrumentos de medición*

Se empleó una encuesta que constó de tres secciones. La primera sección estuvo compuesta de preguntas basadas en “Método para evaluar espacios peatonales urbanos” propuesto por Freire et al. (2020), el cual considera indicadores como continuidad de aceras, accesibilidad universal, presencia de obstáculos y seguridad (7 ítems), la valoración se la realizó mediante escala de Likert en donde 1 = Muy en desacuerdo y 5 = Muy de acuerdo. La segunda sección, fueron preguntas basadas en la herramienta desarrollada por Chaverri-Flores et al. (2023) para medir percepción de confort, accesibilidad y grado de satisfacción con el uso del espacio público (5 ítems), se usó una escala de 1 a 5, donde 1 = Nunca; 2 = Casi nunca; 3 = A veces; 4 = Casi siempre; 5 = Siempre. La tercera sección, a través de una serie de preguntas se obtuvo la percepción sobre el comercio informal y su impacto en el tránsito por el Barrio Central, adaptado al formulario del proyecto “Espacios públicos barriales” (González Roldán et al., 2022) (7 ítems) y fueron valoradas de igual forma en una escala de 1 a 5, donde 1 = Muy en desacuerdo; 2 = En desacuerdo; 3 = Neutral; 4 = De acuerdo, y 5 = Muy de acuerdo. Sumado a este cuestionario, se recogieron datos de características de los participantes, de manera de poder caracterizarlo y tener información acerca de la edad, el género, la actividad principal que realizan en el barrio central (residente, comerciante, usuario/peatón o visitante ocasional) y cómo circulaban por esta zona (diaria, semanal u ocasional). Dicha información fue clave para el análisis de la movilidad y de la percepción de la ciudadanía bajo diferentes perfiles de usuarios del espacio público.

Se aplicó una entrevista semiestructurada de 15 preguntas al personal del Municipio, con el fin de conocer sobre: planificación urbana y movilidad; comercio informal y ordenamiento territorial; aplicación del PUGS y uso del suelo; percepción institucional y ciudadanía; y acciones que podrían implementarse.

### *Procedimiento*

La recopilación de datos se centró en la aplicación de encuestas y entrevistas a diferentes personas involucradas en la movilidad y el uso del espacio público en el centro de la cabecera cantonal de La Joya de los Sachas. Las encuestas se dirigieron a transeúntes, residentes y comerciantes; quienes proporcionaron información sobre sus percepciones sobre la movilidad urbana, la ocupación del espacio público y la comodidad de los residentes. Se respetaron los principios de voluntariedad y anonimato. La encuesta fue aplicada mediante formulario de Google forms.

Por otra parte, se realizaron entrevistas semiestructuradas a profundidad con personal del Gad Municipal. Estas entrevistas se utilizaron para acceder y recopilar una perspectiva institucional sobre la regulación del comercio informal y su influencia en la movilidad y el uso del espacio público. Las respuestas de los entrevistados se recopilaron y organizaron con la ayuda de notas de campo para su posterior uso en el análisis cualitativo.

### *Análisis de datos*

Los datos cuantitativos fueron procesados con el software SPSS (Versión 22), aplicando estadística descriptiva (frecuencias, y medidas de tendencia central) y análisis de Chi-cuadrado de Pearson para identificar relaciones (Tinoco Gómez, 2008) entre las variables de los encuestados y la ocupación del espacio y la percepción de confort o movilidad. Los datos cualitativos fueron analizados mediante codificación temática, identificando patrones de percepción, conflictos y sugerencias sobre el comercio informal.

### Consideraciones éticas

El estudio respetó los principios éticos de la investigación social, garantizando el consentimiento informado, la confidencialidad de los datos y el anonimato de los participantes (Taborda y Brausin, 2020). No se recolectó información sensible, y los participantes pudieron retirarse del estudio en cualquier momento sin consecuencias.

## Resultados

### *Resultados de la aplicación de la encuesta Movilidad, Ocupación del Espacio Público y Percepción Ciudadana*

La Tabla 1 destaca que la mayoría de los participantes del estudio se encuentran en la edad adulta y presentan una distribución equilibrada entre géneros. Además, es evidente que la mayoría reside en el centro de la ciudad y rara vez proviene de zonas alejadas, aunque suelen permanecer más tiempo, ya sea por motivos residenciales o para sus desplazamientos diarios. Esto indica que es probable que las ideas recopiladas en este estudio hayan sido aportadas por los usuarios habituales de esta zona, lo que enriquece la comprensión sobre la movilidad y la ocupación del espacio público.

**Tabla 1**

*Descriptivos de la muestra participante en el estudio*

Variables	Frecuencia (n=103)	Porcentaje (%)
<b>Edad</b>		
18-24 años	5	4.9
25-34 años	35	34.0
35-44 años	33	32.0
45-54 años	21	20.4
55 o más años	9	8.7
<b>Género</b>		
Femenino	51	49.5
Masculino	52	50.5
<b>Actividad principal</b>		
Residente	56	54.4
Comerciante	3	2.9
Usuario/peatón	30	29.1
Visitante ocasional	14	13.6
<b>Frecuencia de uso del Barrio Central</b>		
Diaria	67	65.0
Semanal	18	17.5
Ocasional	18	17.5

*Nota.* Los datos reflejan las características sociodemográficas y de uso del espacio de los participantes del estudio realizado en el Barrio Central.

En la Tabla 2, se muestran los descriptivos de las tres dimensiones de la encuesta aplicada. Las personas consideran que caminar por su barrio no es del todo cómodo, ya que las aceras tienen obstáculos, la señalización no siempre es clara y no hay suficiente espacio para peatones. Además, los vendedores ambulantes dificultan el paso, generan desorden y provocan congestión vehicular. Muchos se sienten inseguros, especialmente cuando hay aglomeración de vendedores, y perciben que el entorno carece de limpieza y orden. Aunque algunos reconocen que el comercio informal aporta algo al barrio, la mayoría

coincide en que es necesario regular mejor el espacio público y encontrar soluciones que beneficien tanto a peatones como a comerciantes.

**Tabla 2**  
*Descriptivos de las dimensiones de la encuesta aplicada*

Ítems	Escala de Likert				
	1	2	3	4	5
<b>Movilidad urbana y peatonal</b>					
Las aceras del sector permiten caminar sin obstáculos	17	14	37	20	15
La señalización vial y peatonal en la zona es clara y visible	13	26	29	24	11
Me siento seguro/a al transitar por las calles del barrio central	23	21	33	17	9
Hay espacio suficiente para el tránsito peatonal sin interrupciones	17	37	33	9	7
El comercio ambulante dificulta mi circulación como peatón	11	18	16	18	40
El tráfico vehicular en el área está bien regulado	25	27	31	10	10
En horarios pico, la movilidad peatonal se ve afectada por aglomeraciones	17	13	20	21	32
<b>Ocupación del espacio público por comercio informal</b>					
He observado que los comerciantes informales ocupan aceras o calles	3	6	16	17	61
Considero que su presencia afecta el tránsito de peatones	5	11	13	22	52
La presencia de comercio informal provoca congestión vehicular	5	9	19	24	46
He visto a vendedores instalarse en zonas no autorizadas	6	7	15	18	57
Creo que el uso del espacio por comerciantes informales está desorganizado	5	8	16	18	56
<b>Nivel de aceptación y confort ciudadano</b>					
Me siento cómodo/a transitando en esta zona del barrio central	18	21	42	14	8
Me parece adecuado que existan comerciantes informales en el sector	34	18	35	7	9
El comercio informal contribuye a la vida urbana del barrio	27	16	30	16	14
La zona debería estar mejor regulada para ordenar el espacio público	9	4	8	18	64
Me siento seguro/a en los espacios donde hay concentración de vendedores	32	19	32	15	5
El entorno físico (limpieza, orden, mobiliario urbano) es agradable.	30	26	27	12	8
Apoyo que existan soluciones que equilibren movilidad y comercio informal	8	6	13	12	64

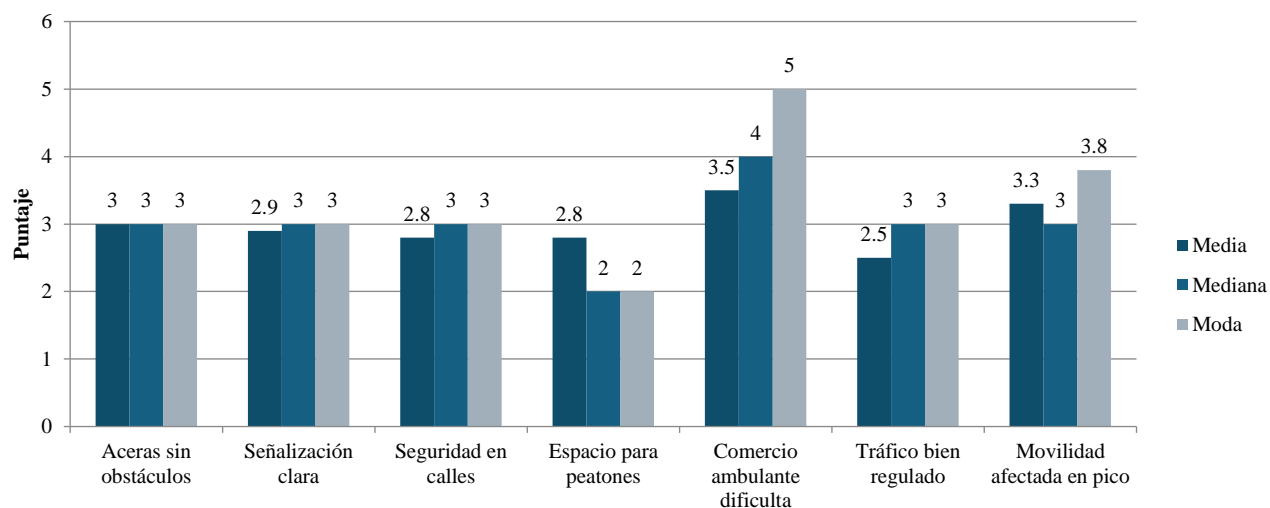
*Nota.* Para las dimensiones: Movilidad urbana y peatonal y Nivel de aceptación y confort ciudadano, la Escala de Likert es: 1 = Muy en desacuerdo; 2 = En desacuerdo; 3 = Neutral; 4 = De acuerdo, y 5 = Muy de acuerdo. Para la dimensión Ocupación del espacio público por comercio informal, la Escala de Likert es: 1 = Nunca; 2 = Casi nunca; 3 = Algunas veces; 4 = Casi siempre; 5 = Siempre. Fuente: Elaboración propia, 2025.

La Figura 3 muestra la tendencia central de la Movilidad urbana y peatonal, en dónde se preguntó a 103 personas cómo se sienten al caminar y moverse por la ciudad mediante 7 preguntas, y esto fue lo que contaron. En general, piensan que se puede caminar, pero no sin dificultades, ya que las aceras presentan algunos obstáculos. La señalización vial les parece más o menos clara, aunque no perfecta. Sin embargo, al hablar de seguridad, la mayoría se siente algo insegura al transitar por las calles y consideran que no hay suficiente espacio para peatones. Además, muchos piensan que el comercio ambulante complica bastante su movilidad, y que el tráfico no está bien regulado. Por último; sienten que, en las horas de más tráfico, es decir, las horas pico, caminar se vuelve aún más difícil.



**Figura 3**

*Tendencia central en la Dimensión: Movilidad urbana y peatonal*

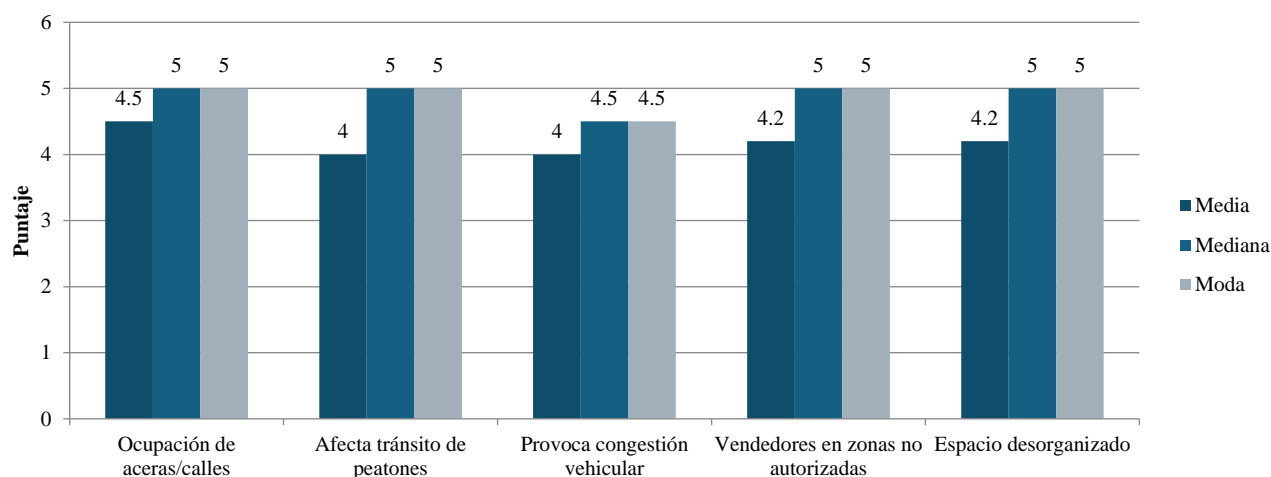


*Nota.* La figura presenta los valores de media, mediana y moda en diferentes variables relacionadas con la movilidad urbana y peatonal, evaluadas por los participantes del estudio.

En la Figura 4 se muestra las tendencias centrales sobre lo que opinaron 103 personas sobre el comercio informal; es decir, sobre los vendedores que trabajan en las calles, y esto fue lo que dijeron. La mayoría notó que estos vendedores suelen ocupar las aceras y calles. Además, consideran que afectan bastante a los peatones al dificultar su paso y, aunque en menor medida, también creen que generan congestión de autos. La mayoría aseguró haber visto vendedores instalados en zonas prohibidas y; en general, opinan que esta situación provoca desorden en el espacio público.

**Figura 4**

*Tendencia central en la Dimensión: Ocupación del espacio público por comercio informal*

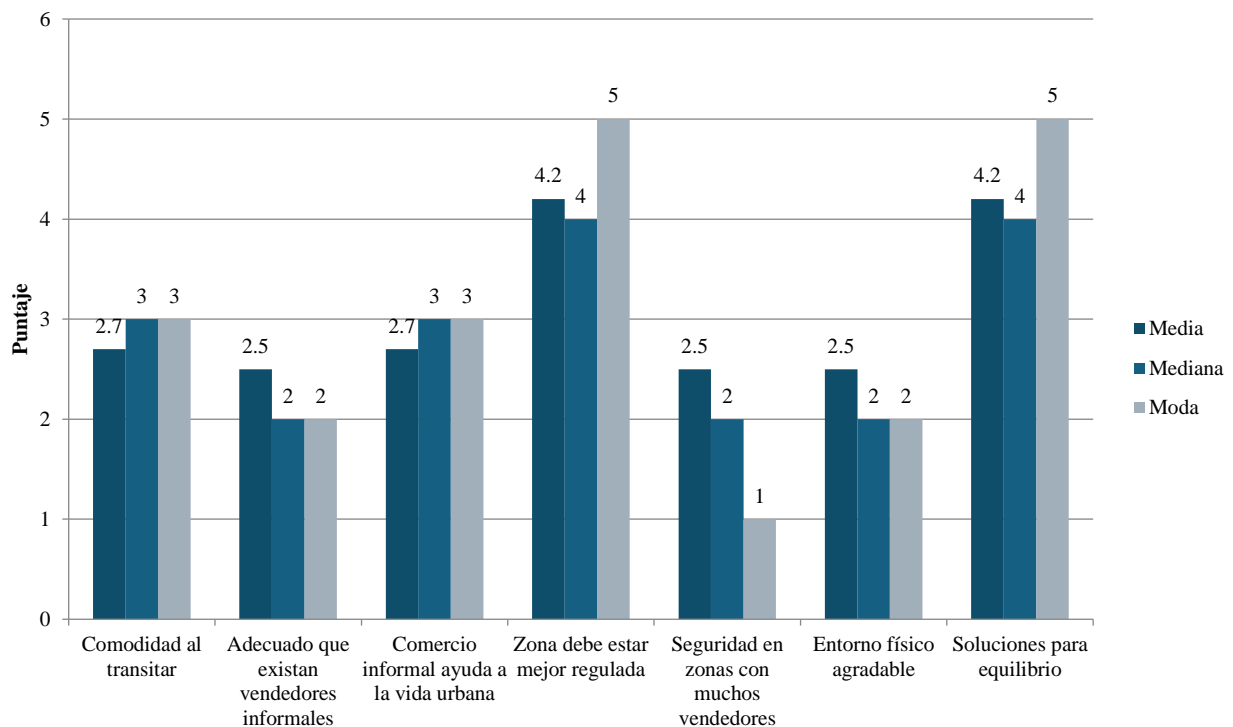


*Nota.* El gráfico muestra los valores de media, mediana y moda para cinco indicadores vinculados a la ocupación informal del espacio público.

En la Figura 5 se presentan las tendencias de la dimensión Nivel de aceptación y confort ciudadano en el que los encuestados opinaron sobre las zonas con vendedores ambulantes y los espacios públicos de su barrio, y las respuestas fueron variadas. En general, las personas dijeron sentirse más o menos cómodas al caminar y no están muy de acuerdo con que haya vendedores informales en el sector. Sobre si el comercio informal ayuda a la vida del barrio, las opiniones están divididas, aunque la mayoría no lo considera tan positivo. Sin embargo, casi todos coinciden en que la zona debería estar mejor regulada para mantener el orden. Además, manifestaron sentirse algo inseguros en áreas con muchos vendedores y señalaron que el entorno no les resulta agradable en cuanto a limpieza, orden y mobiliario. Finalmente, sí están de acuerdo en que deberían existir soluciones que permitan equilibrar la movilidad de las personas y la presencia del comercio informal.

**Figura 5**

*Tendencia central en la Dimensión: Nivel de aceptación y confort ciudadano*



*Nota.* El gráfico presenta los valores de media, mediana y moda en relación con la percepción ciudadana sobre la presencia de comercio informal.

La Tabla 3 muestra la correlación existente entre las dimensiones de la encuesta y las variables edad, género, actividad principal y frecuencia de uso del Barrio Central. En este sentido, para saber si las variables están relacionadas, se observa la columna Sig. asintótica. Si este número es menor a 0,05, se dice que sí hay relación (estadísticamente significativa). Pero si es mayor a 0,05, decimos que no hay relación. En este caso de todas las variables relacionadas presentan valores muy superiores a 0,05, lo que significa que no se encontró relación entre las variables que fueron evaluadas.

**Tabla 3**

*Pruebas de chi-cuadrado según variables de la población participante y dimensiones de la encuesta aplicada*

Variables	Dimensiones de la encuesta aplicada		
	Movilidad urbana y peatonal	Ocupación del espacio público por comercio informal	Nivel de aceptación y confort ciudadano
Edad	Sig. asintótica 0.894	Sig. asintótica 0.499	Sig. asintótica 0.819
Género	Sig. asintótica 0.776	Sig. asintótica 0.812	Sig. asintótica 0.130
Actividad principal	Sig. asintótica 0.831	Sig. asintótica 0.310	Sig. asintótica 0.221
Frecuencia de uso del Barrio Central	Sig. asintótica 0.924	Sig. asintótica 0.398	Sig. asintótica 0.755

*Nota.* Se presentan los valores de significancia asintótica (*p*-valor) obtenidos mediante pruebas de *chi-cuadrado*, comparando variables sociodemográficas con tres dimensiones de percepción ciudadana.

### *Resultados de la entrevista al personal del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Municipal de La Joya de los Sachas*

#### Analista de planeamiento urbano – GAD-Municipal de La Joya de los Sachas

El análisis de las entrevistas indica que el Municipio está consciente de grandes problemas de movilidad en el distrito central, que son causados por la congestión, las aceras estrechas y la falta de infraestructura adecuada. Mejoras se han hecho, como la pavimentación y la instalación de señalizaciones, pero el comercio informal sigue ocupando los lugares que son principales y, por tanto, el tránsito está siendo afectado. Las acciones que han sido tomadas para controlar esto han sido mínimas y las opiniones de la ciudadanía son encontradas: unos valoran su función económica, mientras otros lo ven como un desorden urbano. El gobierno local cree que es crucial continuar investigando y, además, consultar a la comunidad, para poder reorganizar el espacio público sin que haya cambios en la actividad comercial.

#### Analista de ordenamiento territorial – GAD-Municipal de La Joya de los Sachas

El entrevistado dijo que el tráfico en la zona central está totalmente afectado con el comercio informal, que ocasiona congestión vehicular y peatonal. El municipio, aunque ha hecho algunas cosas como tratar de reubicar a los vendedores e implementar nuevas ordenanzas, el problema sigue porque no hay suficientes lugares adecuados y el sector informal no para de crecer por la falta de empleo. Aunque la zona tiene un lugar indicado para las actividades comerciales, no se respeta. Se observa la necesidad de la participación ciudadana e indica que se puede lograr esto con la organización de los espacios, señalización y planificación de un lugar seguro y cómodo para todos los usuarios.

#### Jefe de avalúos – GAD-Municipal de La Joya de los Sachas

El funcionario entrevistado señaló que el barrio central enfrenta problemas de tránsito por calles angostas, aceras insuficientes y la ocupación del espacio por comercio informal. Aunque existen normativas como el PUGS, su aplicación es limitada debido al crecimiento desordenado de la ciudad. La informalidad es vista por muchos como un problema cotidiano, pero también como una solución práctica. El entrevistado sugirió crear espacios específicos para los vendedores, mejorar la señalización y fomentar el civismo. Además, destacó la importancia de realizar encuestas ciudadanas y estudios como este para orientar mejor la toma de decisiones urbanas inclusivas.

Analista de avalúos – GAD-Municipal de La Joya de los Sachas

En la entrevista, el analista declaró que la movilidad en el barrio céntrico es todo un reto, ya que las calles son estrechas, las aceras están ocupadas y no hay suficientes regulaciones ni señalización vial. Además, explicó que el comercio informal ha experimentado un auge debido a la falta de control y a la necesidad de la gente de sobrevivir. Este tipo de comercio no solo altera el flujo de personas y vehículos, sino que también perjudica la imagen de la ciudad, que a menudo se ve caótica.

En cuanto al uso del suelo y la planificación, señaló que, si bien el PUGS está en vigor, no se está ejecutando correctamente debido a la escasez de personal y recursos del Municipio. Admitió que la ciudadanía se ha acostumbrado al desorden y que no se han realizado encuestas para conocer su opinión. Como solución, propuso crear normas claras, socializarlas con comerciantes y vecinos, y construir infraestructura adecuada para organizar mejor el comercio. Además, recalcó la importancia de realizar encuestas como esta para mejorar la ciudad.

En general, los funcionarios indicaron que las calles del Barrio Central presentan diversos problemas que afectan el tránsito peatonal y vehicular. Mencionaron, que, a pesar de algunas mejoras, como la pavimentación y la instalación de señalización, los cambios han sido insuficientes, ya que el comercio informal aún ocupa espacios importantes de las calles y veredas. También manifestaron que la falta de control de esta actividad se debe a la necesidad económica de muchas personas y a la ausencia de personal y recursos municipales para regular el Plan de Uso y Gestión del Territorio (PUGS). Asimismo, enfatizaron la necesidad de realizar encuestas para recabar la opinión ciudadana, considerando que la venta informal, a pesar de causar desorden, también representa una fuente de ingresos para muchos. Por lo tanto; consideran necesaria la búsqueda de soluciones que permitan una mejor organización del espacio, como la creación de zonas específicas para vendedores y la mejora de la movilidad sin perjudicar la actividad comercial.

### **Discusión**

Los resultados de la investigación muestran cómo el comercio informal en el Barrio Central de La Joya de los Sachas afecta significativamente la forma en que las personas caminan y se desplazan por las calles. Se demostró que las calzadas son pequeñas y están llenas de vendedores, lo que genera incomodidad e inseguridad para los peatones. Además, muchos expresaron la necesidad de una mejor organización de la ciudad para que tanto comerciantes como personas puedan coexistir sin tanto desorden. Este será el reto urbano existente ya que el comercio informal afecta tanto positiva como negativamente la movilidad y la experiencia de caminar por la ciudad.

Comparando con otros estudios de ciudades como Machala, Quito y Ambato, se observa que no solo en La Joya de los Sachas pasa esto, sino que es un problema frecuente en varias ciudades del Ecuador y Latinoamérica (Montes-Ferrín y Vinuesa-Mendoza, 2021; Mora y Vera, 2025). La mayoría de investigaciones coinciden en que, aunque el comercio informal es necesario para muchas personas que no tienen otro trabajo, también causa problemas como tráfico, aceras bloqueadas y una ciudad desordenada (Castro y Chías, 2019). Sin embargo, las investigaciones también dicen que esto se puede mejorar si se planifican bien los espacios públicos y se escuchan las opiniones de las personas.

Otro aspecto que muestra este estudio es que las ciudades no deben eliminar el comercio informal, sino buscar formas de organizarlo de una mejor forma. Esto puede significar crear lugares especiales para que los vendedores trabajen sin incomodar a peatones y vehículos. Además, este trabajo ayuda a que el gobierno local tenga bases de cómo arreglar los espacios de la ciudad, para que todos puedan moverse de

forma ágil y sentirse seguros (Freire et al., 2020; Chaverri-Flores et al., 2023). Este estudio también deja en claro que las decisiones no deben tomarse sin preguntar a las personas que viven y usan estos espacios.

A pesar de que la investigación tuvo fortalezas, también hubo limitaciones, como que no se pudo preguntar a todas las personas del Barrio Central y que no se midieron otros problemas como la falta de ciclovías o transporte público. Por eso, sería factible que en futuras investigaciones se analicen otras variables y se propongan soluciones concretas para mejorar la movilidad y el espacio público. Además, es necesario seguir preguntando a la gente qué necesita y cómo se siente usando su barrio, porque solo así se podrá lograr una ciudad más ordenada, confortable y justa para todos (CEPAL, 2021; Taborda y Brausin, 2020).

### Conclusión

La investigación realizada en el Barrio Central de La Joya de los Sachas demuestra que la informalidad del comercio no solo es problemática, sino que también afecta la movilidad urbana y la comodidad de quienes transitan por el lugar. Las calles son estrechas y los vendedores ocupan sus laterales, lo que impide la libre circulación de las personas y causa congestión vehicular. Asimismo, si bien algunas personas reconocen el comercio informal porque ofrece oportunidades laborales y productos de fácil acceso, la mayoría considera necesario cambiar el orden del lugar y garantizar que todos transiten con seguridad y comodidad.

La investigación muestra que la movilidad urbana en el Barrio Central se ve limitada por calles inseguras y mal señalizadas, ocupadas además por comerciantes informales, lo que dificulta el desplazamiento peatonal. Existe un Plan de Ordenamiento Territorial, pero su implementación es deficiente y permite que el desorden persista. Tanto los residentes como las autoridades coinciden en que existe una falta de control y que la informalidad se ha normalizado. La mayoría de la población, si bien reconoce y valora su contribución económica, aún desea un entorno urbano organizado, seguro y con una mejor convivencia entre el comercio y la movilidad.

El estudio concluye que el reto no es eliminar el comercio informal, sino desarrollar una ciudad más ordenada donde vendedores y peatones puedan coexistir sin conflictos. Las autoridades, los usuarios y la ciudadanía en general deben colaborar para establecer un espacio público accesible, seguro y cómodo, que también beneficie a todos. Al lograr este equilibrio, el Barrio Central podrá convertirse en un mejor lugar para vivir, trabajar y disfrutar del tiempo libre.

### Contribución de Autoría CRediT

Los roles de autoría serán identificados en el orden siguiente, incluyendo a cada autor en el rol que le corresponde y omitiendo los roles que no procedan en cada caso:

- › **Conceptualización:** Ideas; formulación o evolución de los objetivos y metas generales de la investigación. (García y Alcívar)
- › **Metodología:** Desarrollo o diseño de la metodología; creación de modelos. (García y Alcívar)
- › **Software:** Programación, desarrollo de software; diseño de programas informáticos; implementación del código informático y de los algoritmos de apoyo; prueba de los componentes de código existentes. (García y Alcívar)



- › **Validación:** Verificación, ya sea como parte de la actividad o por separado, de la replicabilidad/reproducción general de los resultados/experimentos y otros productos de la investigación. (García y Alcívar)
- › **Análisis formal:** Aplicación de técnicas estadísticas, matemáticas, computacionales u otras técnicas formales para analizar o sintetizar datos de estudio. (García y Alcívar)
- › **Investigación:** Realización de una investigación y proceso de investigación, realizando específicamente los experimentos, o la recolección de datos/evidencia. (García)
- › **Recursos:** Suministro de materiales de estudio, reactivos, materiales, pacientes, muestras de laboratorio, animales, instrumentación, recursos informáticos u otras herramientas de análisis. (García)
- › **Curación de datos:** Actividades de gestión para anotar (producir metadatos), depurar datos y mantener los datos de la investigación (incluido el código de software, cuando sea necesario para interpretar los propios datos) para su uso inicial y su posterior reutilización. (García)
- › **Redacción - Borrador Original:** Preparación, creación o presentación del trabajo publicado, específicamente la redacción del borrador inicial (incluyendo la traducción sustantiva). (García)
- › **Redacción - Revisión y Edición:** Preparación, creación o presentación del trabajo publicado por los miembros del grupo de investigación original, específicamente revisión crítica, comentario o revisión – incluyendo las etapas previas o posteriores a la publicación. (García y Alcívar)
- › **Supervisión:** Responsabilidad de supervisión y liderazgo en la planificación y ejecución de actividades de investigación, incluyendo la tutoría externa al equipo central. (García y Alcívar)
- › **Administración del proyecto:** Responsabilidad de gestión y coordinación de la planificación y ejecución de la actividad de investigación. (García y Alcívar)
- › **Adquisición de fondos:** Adquisición del apoyo financiero para el proyecto que conduce a esta publicación. (García)

### Declaración de intereses contrapuestos

Los autores declaran no tener ningún conflicto de intereses.

### Disponibilidad de datos

No aplicable.

### Registro y Protocolo:

La revisión no ha sido registrada, no se ha redactado ningún protocolo

### Financiamiento:

Esta investigación no recibió financiamiento externo

### Declaración de Consentimiento Informado:

Se aplicó en el momento de la encuesta.

## Referencias

- Alcívar Navarrete, V. H., & Mera Cedeño, J. C. (2023). Saturación comercial formal e informal en la zona céntrica urbana del cantón Quevedo. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 7(4), 10426-10448. [https://doi.org/10.37811/cl\\_rcm.v7i4.7757](https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v7i4.7757)
- Alexander, T. F. (2019, 30 de octubre). *La economía informal mundial: Grande, pero ya no tanto*. Fondo Monetario Internacional. <https://www.imf.org/es/Blogs/Articles/2019/10/30/the-global-informal-economy-large-but-on-the-decline>
- Aparicio-Rengifo, R., Fonseca-Laverde, K., & González-Quintero, J. F. (2023). Plazas de mercado en Colombia: creación cultural y organización socioespacial del comercio informal. *Revista INVI*, 38(108), 177-206. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2023.67686>
- Castro, & Chías. (2019). Comercio informal y el espacio urbano en el centro de Ambato. *Eídos*, 14(1), 33-43. <https://doi.org/10.29019/eidos.v14i1.605>
- Castro Escobar, E. S., Ramírez Ospina, D. E., & Serna Gómez, H. M. (2018). Ventas informales en el espacio público en Villavicencio (Colombia). *Semestre Económico*, 21(46), 141-166. <https://doi.org/10.22395/seec.v21n46a6>
- Chaverri-Flores, L., Mojica-Mendieta, F. J., Acosta-Vargas, L. G., & Malavassi-Aguilar, R. E. (2023). *Herramienta de evaluación para el espacio público urbano tropical desde la diversidad social, cultural y ambiental*. *Tecnología en Marcha*, 36(especial), 82-102. <https://doi.org/10.18845/tm.v36i9.6960>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL]. (2021). *Análisis de encuestas de origen-destino en América Latina para la armonización regional de indicadores de movilidad urbana*. Naciones Unidas. <https://www.cepal.org/sites/default/files/presentations/indicadores-movilidad-pauline-stockins-cepal.pdf>
- Freire, M., Campoverde, C., Puga, E., La Rota, J., & Jara, P. (2020). *Método para evaluar espacios peatonales urbanos y su aplicación en Ambato, Ecuador*. Universidad Tecnológica Indoamérica, Grupo FARO. <http://repositorio.uti.edu.ec/handle/123456789/1676>
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de La Joya de los Sachas. (2024). *Ordenanza sustitutiva que aprueba el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial y su alineación al Plan Nacional de Desarrollo 2024-2025; y el Plan de Uso y Gestión del Suelo del Cantón La Joya de los Sachas*.
- González Roldán, C., Segarra Morales, G., & Torres Gutiérrez, M. (2022). *Calidad de espacios públicos barriales para la vida ciudadana en Loja*. Facultad de Ingenierías y Arquitectura, Universidad Técnica Particular de Loja. ISBN DIGITAL: 978-9942-39-628-0, ISBN FÍSICO: 978-9942-26-306-3.
- Grávalos, I., & Di Monte, P. (2023). *Percepciones del espacio público*. Estonesunsolar. <https://2023.nodos.org/ponencia/percepcion-de-la-libertad-en-el-espacio-publico-urbano-en-ecuador/>
- Guillen Valle, O. R., Sánchez Camargo, M. R., & Begazo De Bedoya, L. H. (2020). Pasos para elaborar una tesis de tipo correlacional. [https://cliic.org/2020/Taller-Normas-APA-2020/libro-elaborar-tesis-tipo-correlacional-octubre-19\\_c.pdf](https://cliic.org/2020/Taller-Normas-APA-2020/libro-elaborar-tesis-tipo-correlacional-octubre-19_c.pdf)

- Hernández González, O. (2021). Aproximación a los distintos tipos de muestreo no probabilístico que existen. *Revista cubana de medicina general integral*, 37(3).
- Hernández-Sampieri, R., & Mendoza, C. (2020). *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*.  
[https://www.academia.edu/download/64312353/Investigacion\\_Rutas\\_cualitativa\\_y\\_cuantitativa.pdf](https://www.academia.edu/download/64312353/Investigacion_Rutas_cualitativa_y_cuantitativa.pdf)
- Institut Metròpoli. (2024). *Encuestas de movilidad*.  
<https://www.institutmetropoli.cat/es/encuestas/encuestas-de-movilidad/>
- Lewis, D., Kebede, G., Brown, A., & Mackie, P. (2019). *Urban crises and the informal economy: Surviving, managing, thriving in post-conflict cities*. UN-Habitat.  
[https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2020-02/urban\\_crises\\_and\\_the\\_informal.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2020-02/urban_crises_and_the_informal.pdf)
- Montes-Ferrín, J. G., & Vinuesa-Mendoza, G. W. (2021). Entornos de movilidad peatonal en las centralidades urbanas de la ciudad de Calceta. *Revista Científica INGENIAR: Ingeniería, Tecnología E Investigación*. ISSN: 2737-6249., 4(8), 114-127.  
<https://doi.org/10.46296/ig.v4i8.0026>
- Mora, J., & Vera, M. (2025). Comercio informal, planificación, desarrollo y ordenamiento territorial: Un análisis de la ocupación del espacio público. *LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades*, 6(1), 15-34. <https://doi.org/10.5281/zenodo.11266551>
- Muñoz-Vanegas, P., Quizhpe-Marín, M. y Salazar-Guamán, X. (2019). Uso y percepción del espacio público, una mirada desde la población: el caso de Cuenca, Ecuador. *Revista de Urbanismo*, 41, 1-19. <https://doi.org/10.5354/07175051.2019.53536>
- Quito Cómo Vamos. (2024). *Encuesta de Percepción Ciudadana 2024*. Recuperado de <https://quitocomovamos.org/encuesta-de-percepcion-ciudadana/>
- Recto Román, L. G., & Falceri, L. (2024). Diagnóstico de conflictos asociados al uso del espacio público por comercio informal en exteriores de dos unidades educativas en la ciudad de Nueva Loja, cantón Lago Agrio, Ecuador. *LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades*, 5(6), 608-621. <https://doi.org/10.56712/latam.v5i6.3031>
- Rodríguez Díaz, R. D., & Martín del Campo Saray, F. J. (2022). Análisis e intervención urbana desde la perspectiva peatonal en Autlán de Navarro, Jalisco, México. *Arquitectura y Urbanismo*, 43(3), 4-17. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=376875103002>
- Rodríguez, M., & Mendivelso, F. (2018). Diseño de investigación de corte transversal. *Revista Médica Sanitas*, 21(3), 141-147. <https://doi.org/10.26852/01234250.20>
- Salcedo Muñoz, Ricardo Emanuel, & Campoverde Nivicela, Luis Johao. (2021). El Comercio Informal en la ciudad de Machala en Situación Post-Pandemia en el año 2020; regulación en el Ordenamiento Jurídico y Propuesto de Ordenanza. *Dilemas contemporáneos: educación, política y valores*, 9(spe1), 00101. Epub 31 de enero de 2022. <https://doi.org/10.46377/dilemas.v9i.3011>
- Sánchez Quiroz, I., Flores Pulido, N. A., & Soria Solorzano, A. (2024). Intervención urbana de la movilidad peatonal en Tacubaya. *Memorias Del Concurso Lasallista De Investigación, Desarrollo E innovación*, 10(1), 100–106. <https://doi.org/10.26457/mclidi.v10i1.3834>

- Sandoval Chambi, A. N., Mejia Ccama, S. V., Chaiña Cahuapaza, K. A., Sosa Valero, E., & Onofre Cachicatari, B. Y. (2024). Percepción de la Calidad de Espacios Públicos de Encuentro en el Centro de la Ciudad de Juliaca, 2024. *Estudios Y Perspectivas Revista Científica Y Académica*, 4(1), 2097–2104. <https://doi.org/10.61384/r.c.a.v4i1.166>
- Santamaria, M. P. M., Valle, C. A. S., & Santamaria, M. F. P. (2020). Propuesta de estrategia de intervención relacionada con la movilidad urbana sostenible en el centro de comercio de Guayaquil-Ecuador y ordenación del transporte público. *Polo del Conocimiento: Revista científico-profesional*, 5(10), 668-688. <https://doi.org/10.23857/pc.v5i10.1839>
- Sarmiento-Casas, C. A. (2019). Ambulantes: La motilidad del comercio callejero en la Ciudad de México. *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, (12), 168-193. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=559666850008>
- Taborda Ocampo, F. J., & Brausin Pérez, J. (2020). Fundamentos éticos en el proceso de investigación social. *Saberes Y prácticas. Revista De Filosofía Y Educación*, 5(2), 1–17. <https://revistas.uncu.edu.ar/ojs3/index.php/saberesypracticas/article/view/2415>
- Tinoco Gómez, O. (2008). Una aplicación de la prueba chi cuadrado con SPSS. *Industrial data*, 11(1), 73-77. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81611211011>