



UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ
FACULTAD DE INGENIERÍA, INDUSTRIA Y ARQUITECTURA

CARRERA: ARQUITECTURA
INFORME FINAL DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Previo a la obtención del título de:

ARQUITECTO

MODALIDAD: PROYECTO INTEGRADOR

TEMA:

**ANÁLISIS DE LAS ACTIVIDADES INFORMALES Y PROPUESTA DE
PLAZA COMERCIAL EN EL CENTRO URBANO DE LA CIUDAD DE
SANTO DOMINGO.**

ELABORADO POR:

LEDESMA FUERTES ALEXIS PAUL

TUTOR (A):

ARQ. JOSE LUIS CASTRO MERO. MG
MANTA – MANABÍ – ECUADOR

Febrero 2026

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En calidad de docente tutor de la Facultad de Ingeniería, Industria y Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, **CERTIFICO:**

Haber dirigido, revisado y aprobado preliminarmente el Trabajo de Integración Curricular bajo la autoría del estudiante **Alexis Paul Ledesma Fuertes**, legalmente matriculado en la carrera de Arquitectura, período académico 2025- 2026, cumpliendo el total de **384** horas, cuyo tema del proyecto es ***“Análisis de las actividades informales y propuesta de plaza comercial en el centro urbano de la ciudad de Santo Domingo”***.

La presente investigación ha sido desarrollada en apego al cumplimiento de los requisitos académicos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico y en concordancia con los lineamientos internos de la opción de titulación en mención, reuniendo y cumpliendo con los méritos académicos, científicos y formales, y la originalidad del mismo, requisitos suficientes para ser sometida a la evaluación del tribunal de titulación que designe la autoridad competente.

Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario.

Manta, 20 de enero de 2026.

Lo certifico,



Arq. José Luis Castro Mero, Mg

C.C. 130585887-8

Tutor

DECLARACIÓN DE AUTORIA

Yo, **LEDESMA FUERTES ALEXIS PAUL** con CC: **0401954342**, doy constancia de ser el autor del Trabajo de Titulación con modalidad Proyecto Integrador con el tema “**ANÁLISIS DE LAS ACTIVIDADES INFORMALES Y PROPUESTA DE PLAZA COMERCIAL EN EL CENTRO URBANO DE LA CIUDAD DE SANTO DOMINGO**”, el cual fue dirigido por el tutor, Arq. José Luis Castro Mgs.

Dejo constancia de la originalidad del trabajo realizado tomando de referencia a autores que aportaron a la investigación, y a la recopilación de datos e información en fuentes bibliográficas, visitas de campos, entre otros.

En la ciudad de Manta, a los 20 días del mes de enero de dos mil veinte y seis.



Ledesma Fuertes Alexis Paul

C.C. 0401495434-2

Autor

CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE TRABAJO DE TITULACIÓN

En calidad de tribunales de la Facultad de Ingeniería, Industria y Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, certifico:

Haber revisado el trabajo de titulación, bajo la modalidad de Proyecto de Integrador, cuyo tema es
" ANÁLISIS DE LAS ACTIVIDADES INFORMALES Y PROPUESTA DE PLAZA COMERCIAL EN EL CENTRO URBANO DE LA CIUDAD DE SANTO DOMINGO "
internos de la modalidad en mención y en apego al cumplimiento de los requisitos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico, por tal motivo APRUEBO, que el mencionado proyecto reúne los méritos académicos, científicos y formales, suficientes para proceder a la defensa correspondiente.

Certifico lo anterior para los fines pertinentes, a salvo disposición de Ley en contrario. En la ciudad de Manta, a los 27 días del mes de febrero de dos mil veinte y seis.



Arq. Jakeline Jaramillo Barcia, PhD.

C.C. 1303652430

Tribunal 1



Arq. Janeth Cedeño Villavicencio, Mg

C.C. 1308584760

Tribunal 2

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de investigación, de manera especial y con profundo amor, a mi madre, quien ha sido el pilar fundamental de mi vida personal, académica y profesional. Este logro no es únicamente mío, sino el reflejo de su esfuerzo constante, de sus sacrificios silenciosos y de su inquebrantable fortaleza a lo largo de los años. Cada paso que he dado en este camino ha estado acompañado de su apoyo incondicional, de sus palabras de aliento en los momentos de duda y de su fe inagotable en mis capacidades, incluso cuando yo mismo llegué a cuestionarlas.

Mi madre ha sido ejemplo de perseverancia, responsabilidad y entrega, enseñándome con hechos el valor del trabajo honesto, la importancia de la disciplina y el significado de no rendirse ante las adversidades. Gracias a su guía y a su amor incondicional he aprendido a enfrentar los retos con valentía y a comprender que el esfuerzo constante siempre encuentra recompensa. Su dedicación y compromiso no solo se reflejan en su rol como madre, sino también en la formación de valores que hoy orientan mi vida y mi ejercicio profesional.

Este trabajo representa el resultado de innumerables jornadas de estudio, sacrificios personales y desafíos superados, muchos de los cuales fueron posibles gracias a su paciencia, comprensión y apoyo emocional. En los momentos de cansancio y frustración, su voz fue un refugio y su confianza un motor que me impulsó a continuar. Cada página escrita lleva implícita su esfuerzo, cada logro alcanzado está marcado por su amor y cada meta cumplida es también una victoria suya.

Por todo lo vivido, por todo lo aprendido y por todo lo que aún está por venir, dedico este trabajo a mi madre, como una muestra de gratitud, respeto y admiración eterna. Que este logro sea un reflejo del orgullo que siento por ella y una pequeña retribución a todo lo que ha hecho por mí. Este título es tan suyo como mío.

AGRADECIMIENTO

Agradezco en primer lugar a Dios, por brindarme la fortaleza, la salud y la sabiduría necesarias para culminar este proceso académico, guiándome en cada etapa y permitiéndome superar los obstáculos que se presentaron a lo largo del camino.

Mi agradecimiento más profundo y sincero es para mi madre, quien ha sido el soporte emocional y moral más importante durante toda mi formación académica. Gracias por creer en mí desde el inicio, por impulsarme a seguir adelante incluso en los momentos más difíciles y por nunca permitir que me rinda ante las adversidades. Su amor, paciencia y sacrificio han sido fundamentales para alcanzar este objetivo. Sin su apoyo constante, su comprensión y su ejemplo de lucha diaria, este logro no habría sido posible.

Agradezco a mi familia, quienes de una u otra manera me brindaron su respaldo, comprensión y palabras de ánimo durante el desarrollo de este trabajo. Su confianza y apoyo fueron un estímulo permanente para continuar y cumplir con esta meta académica.

De igual manera, expreso mi agradecimiento a mis docentes y tutores, quienes con sus conocimientos, orientación y experiencia contribuyeron de manera significativa a mi formación profesional y al desarrollo de esta investigación. Sus enseñanzas y observaciones permitieron fortalecer el contenido del trabajo y mejorar mi criterio académico y profesional.

Finalmente, agradezco a la institución educativa por brindarme los espacios, recursos y oportunidades necesarias para desarrollar mi formación profesional. Este trabajo representa no solo el cierre de una etapa académica, sino también el inicio de nuevos retos y compromisos profesionales, los cuales afronto con los valores y enseñanzas recibidas, especialmente de mi madre, a quien reitero mi más sincero agradecimiento.

ÍNDICE DE CONTENIDO

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR.....	2
DECLARACIÓN DE AUTORIA.....	3
CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE TRABAJO DE TITULACIÓN.....	4
DEDICATORIA	5
AGRADECIMIENTO	6
Resumen.....	15
Abstract.....	16
Introducción	17
Planteamiento del Problema	19
Marco Contextual.....	19
Formulación del Problema.....	20
Problema Central y Subproblemas Asociados al Objetivo de Estudio	21
Formulación de Pregunta Clave.....	22
Definición del Objeto De Estudio.....	22
Delimitación Espacial	22
Delimitación Temporal	22
Campo de Acción del Objeto de Estudio.....	23
Objetivos	23

Objetivo general:.....	23
Objetivos específicos	23
Justificación.	24
Ámbito Social	24
Ámbito Urbano - Arquitectónico	24
Ámbito Académica - Institucional	25
Ámbito Ambiental	25
DISEÑO DE LA METODOLOGÍA.....	26
Fases del Estudio.....	27
Fase 1	27
Fase 2	27
Fase 3	29
CAPITULO 1. – MARCO REFERENCIAL	30
Marco antropológico	30
Marco teórico	32
Marco conceptual.....	35
Marco Jurídico y/o Normativo.....	38
Modelo de repertorio.....	39
CAPITULO 2.- DIAGNOSTICO.	43
Información básica.....	43

Análisis del Sitio	45
Crecimiento Histórico	46
Topografía.....	47
Uso del Suelo	49
Equipamientos Urbanos	50
Vialidad y Accesibilidad.....	51
Movimiento y quietud Flujos peatonales	53
.....	54
Flujos vehiculares.	55
Resultados obtenidos de aplicación de encuesta.....	57
Diagnóstico	74
Pronóstico	75
Análisis De Alternativa De Ubicación De Propuesta Arquitectónica	76
Análisis del Usuario.....	80
Descripción y Conceptualización de la Propuesta Urbana-Arquitectónica o Arquitectónica.....	82
Imagen Conceptual de la Propuesta.....	84
Objetivo de la Propuesta	84
Capacidad de la Propuesta	85
Programa Arquitectónico	86

CAPITULO 3.- PROPUESTA ARQUITECTONICA	89
Cuadros axiomáticos de diagramación y programación.	89
Criterios y consideraciones de la propuesta:.....	91
Funcionales	91
Zona comercial.....	91
Zona de descanso	92
Zona de servicios	93
Zona verde	94
Formales.....	96
Estructurales.....	98
Técnicos/Constructivos.....	101
Ambientales.	103
Especificaciones técnicas, normativas, tecnológicas y de equipamiento.	104
Estructura	104
Cerramientos comerciales	104
Canalones y bajantes (cubiertas).....	105
Cimentación	105
Caminerías y superficies permeables.....	105
Puentes y elementos de conexión peatonal.....	105
Accesibilidad universal.....	106

Servicios higiénicos	106
Áreas verdes.....	106
Especificaciones tecnológicas y de equipamiento	106
Criterios de prefactibilidad.	107
Prefactibilidad Económica – Financiera	107
Presupuesto referencial.	108
Total generado	113
Cronograma de obra.....	113
CONCLUSIONES	114
RECOMENDACIONES.....	115
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	116
ANEXOS	119

ÍNDICE DE GRAFICO

Grafico 1.	59
Gráfico de la tabla 3. Frecuencia de visita al centro urbano de Santo Domingo.	59
Grafico 2.	61
Grafico 3.	62
Grafico 4.	63
Grafico 5.	67
Grafico 6.	68
Grafico 7.	70
Grafico 8.	71
Grafico 9.	72

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	43
Mapa del Centro Urbano de la ciudad de Santo Domingo.	45
Figura 2.	46
Mapa del Terreno Propuesto en la Ciudad de Santo Domingo.....	46
Figura 3.	48
Mapa de la Topografía de la Ciudad de Santo Domingo.....	48
Figura 4.	51
Mapa de Equipamientos Urbanos en la Ciudad de Santo Domingo.	51
Figura 5.	53
Mapa de Vialidad y Accesibilidad de la Ciudad de Santo Domingo.....	53
Figura 6.	54
Mapa de Flujos Peatonales en la Ciudad de Santo Domingo.	54
Figura 7.	57
Mapa de Flujos Vehiculares en la Ciudad de Santo Domingo.	57
Figura 8.	65
Figura 9.	76
Figura 10.	84
Figura 11.	88

Figura 12.	89
Figura 13.	89
Figura 14.	90
Figura 15.	90
Figura 16.	91
Figura 17.	92
Figura 18.	93
Figura 19.	94
Figura 20.	95
Figura 21.	96
Figura 22.	97
Figura 23.	98
Figura 24.	99
Figura 25.	100
Figura 26.	101
Figura 27.	102

Resumen

La presente investigación analiza las actividades comerciales informales que se desarrollan en el centro urbano de la ciudad de Santo Domingo de los Tsáchilas, particularmente en el sector del antiguo mini terminal y la peatonal de la avenida 3 de Julio, donde la ocupación desordenada del espacio público ha generado conflictos urbanos, sociales y funcionales. A partir del análisis territorial, urbano y social, se identifican problemáticas relacionadas con la congestión peatonal, el deterioro de la imagen urbana, la afectación a la movilidad y la convivencia entre comercio formal e informal.

Mediante la aplicación de encuestas, observación directa y revisión de normativa vigente, se evidencia la necesidad de una intervención arquitectónica que permita ordenar y formalizar la actividad comercial informal sin afectar el sustento económico de los comerciantes. Como respuesta, se plantea una propuesta de plaza comercial de carácter público, concebida como un equipamiento urbano multifuncional que integra comercio, espacios de estancia, áreas verdes y circulación peatonal bajo criterios de accesibilidad, seguridad y sostenibilidad.

La propuesta busca recuperar el espacio público, mejorar la calidad urbana del sector y fortalecer la dinámica económica local, consolidándose como un nuevo referente urbano para la ciudad de Santo Domingo.

Palabras claves: Comercio informal, espacio público, plaza comercial, ordenamiento urbano, equipamiento urbano, Santo Domingo.

Abstract

This research analyzes informal commercial activities developed in the urban center of the city of Santo Domingo de los Tsáchilas, particularly in the area of the former mini terminal and the pedestrian corridor along 3 de Julio Avenue, where the uncontrolled occupation of public space has generated urban, social, and functional conflicts. Through territorial, urban, and social analysis, problems related to pedestrian congestion, deterioration of the urban image, reduced mobility, and conflicts between formal and informal commerce were identified.

Field observation, surveys, and a review of current regulations reveal the need for an architectural intervention capable of organizing and formalizing informal commercial activities without compromising the economic livelihoods of traders. In response, this study proposes a public commercial plaza conceived as a multifunctional urban facility that integrates commercial modules, public spaces, green areas, and pedestrian circulation under principles of accessibility, safety, and sustainability.

The proposal aims to recover public space, improve urban quality in the study area, and strengthen local economic dynamics, positioning itself as a new urban reference for the city of Santo Domingo.

Key words: Informal commerce, public space, commercial plaza, urban planning, urban facilities, Santo Domingo de los Tsáchilas.

Introducción

El comercio informal constituye una de las expresiones más visibles de las dinámicas socioeconómicas presentes en las ciudades latinoamericanas, particularmente en contextos donde las limitaciones estructurales del mercado laboral formal condicionan las oportunidades de empleo. De acuerdo con De Soto (2002), estas actividades surgen como estrategias de subsistencia frente a barreras institucionales, económicas y normativas que restringen el acceso de amplios sectores de la población a la economía formal. No obstante, más allá de su dimensión económica, la informalidad comercial se configura como un fenómeno urbano y social que incide directamente en la organización, uso y percepción del espacio público.

En las últimas décadas, la expansión del comercio informal ha dejado de ser un hecho aislado para convertirse en un componente estructural del funcionamiento urbano, especialmente en áreas centrales caracterizadas por una alta concentración de flujos peatonales y actividades comerciales. Esta situación responde, en gran medida, a la insuficiencia de infraestructura adecuada para el desarrollo de actividades comerciales populares, a las limitaciones en los procesos de planificación urbana y a la necesidad de los comerciantes de emplazarse en zonas estratégicas que garanticen visibilidad, accesibilidad y sostenibilidad económica.

La ciudad de Santo Domingo de los Tsáchilas refleja de manera clara esta problemática. Sectores como el antiguo mini terminal y la peatonal de la avenida 3 de Julio evidencian una ocupación intensiva y desordenada del espacio público por parte del comercio informal, lo que ha generado afectaciones en la movilidad peatonal, la seguridad, la imagen urbana y la convivencia entre actividades formales e informales. Estas dinámicas han contribuido al deterioro progresivo de la calidad urbana del centro de la ciudad y han intensificado los conflictos funcionales y espaciales en el entorno.

Frente a este escenario, el presente trabajo de titulación plantea una intervención arquitectónica orientada al ordenamiento y formalización del comercio informal mediante el diseño de una plaza comercial concebida como equipamiento urbano integrador. La propuesta busca recuperar el espacio público, mejorar la imagen urbana y fortalecer la dinámica económica local, reconociendo al comercio informal como una actividad legítima y fundamental dentro de la economía popular urbana.

La investigación se desarrolla desde un enfoque integral, considerando los impactos de la informalidad comercial en la movilidad urbana, la seguridad peatonal, la organización espacial, la calidad ambiental y la percepción del entorno. Para ello, el estudio se estructura en tres capítulos: el primero aborda la fundamentación teórica y conceptual que sustenta la investigación; el segundo presenta el diagnóstico urbano del área de estudio a partir del análisis territorial y la observación directa; y el tercero desarrolla la propuesta arquitectónica, fundamentada en criterios de funcionalidad, inclusión social y sostenibilidad urbana.

Planteamiento del Problema

Marco Contextual

La ciudad de Santo Domingo de los Tsáchilas, cabecera cantonal de la provincia homónima, se localiza en la región Costa del Ecuador y ocupa una posición estratégica dentro de la red territorial nacional, al constituirse como un nodo de conexión entre las provincias de Manabí, Esmeraldas y Pichincha. Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC, 2020), la ciudad supera los 400 000 habitantes, lo que la posiciona entre los centros urbanos de mayor crecimiento demográfico y dinamismo económico del país. Este crecimiento se ha visto impulsado por su rol como centro de servicios, comercio y articulación vial entre la Sierra y la Costa ecuatoriana.

El acelerado proceso de expansión urbana ha generado una alta densificación del área central de la ciudad, donde convergen actividades administrativas, comerciales y de servicios. En este contexto, el comercio informal se ha consolidado como una fuente significativa de empleo e ingresos para un amplio sector de la población; sin embargo, su desarrollo se ha producido, en gran medida, al margen de procesos formales de planificación y regulación urbana, generando presiones sobre el espacio público y la infraestructura existente.

Las actividades comerciales informales se concentran principalmente en el centro urbano, donde vendedores ambulantes y comerciantes de pequeña escala ocupan de manera permanente o temporal aceras, calzadas y espacios colectivos. Esta ocupación intensiva del espacio público ha provocado conflictos asociados a la movilidad peatonal y vehicular, la accesibilidad universal, la seguridad ciudadana y la calidad del paisaje urbano, afectando tanto a los usuarios del espacio como a los establecimientos comerciales formales (Torres, 2019).

Desde la planificación urbana y arquitectónica, esta realidad plantea el desafío de formular soluciones integrales que permitan compatibilizar las necesidades socioeconómicas de los comerciantes informales con los objetivos de ordenamiento territorial, sostenibilidad urbana y mejora de la calidad de vida. En este sentido, el análisis del comercio informal requiere una comprensión que trascienda lo económico, incorporando dimensiones sociales, culturales y espaciales que influyen en la configuración del centro urbano.

Formulación del Problema

La informalidad laboral constituye un fenómeno de alcance global que afecta tanto a economías desarrolladas como en vías de desarrollo. De acuerdo con la Organización Internacional del Trabajo (OIT, 2023), más del 60 % de la población económicamente activa a nivel mundial se desempeña en condiciones de informalidad, caracterizadas por la ausencia de regulación, protección social y estabilidad laboral. Esta situación genera impactos negativos en la economía, la cohesión social y el desarrollo urbano sostenible.

En el contexto ecuatoriano, la informalidad representa una problemática estructural, dado que aproximadamente el 45 % de la población económicamente activa se encuentra vinculada a actividades informales (INEC, 2023). Esta condición incide en la evasión fiscal, la competencia desleal con el comercio formal y la ocupación no planificada del espacio público, afectando la funcionalidad y la imagen urbana de las ciudades.

En la ciudad de Santo Domingo de los Tsáchilas, el comercio informal se concentra de manera significativa en el centro urbano, particularmente en sectores estratégicos como la avenida peatonal 3 de Julio y el antiguo mini terminal. Según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT, 2022), esta situación se relaciona con el crecimiento urbano acelerado, la

limitada generación de empleo formal y las restricciones institucionales para regular e integrar estas actividades dentro de un sistema económico formal.

La ocupación del espacio público por parte del comercio informal ha generado problemáticas asociadas a la movilidad, la higiene, la seguridad y la convivencia urbana, las cuales se han visto intensificadas por la crisis económica y social derivada de la pandemia de COVID-19, que incrementó el número de personas que recurrieron a la informalidad como alternativa de subsistencia (PDOT Santo Domingo, 2022). En consecuencia, el comercio informal en el centro urbano de Santo Domingo constituye un problema urbano, social y económico que demanda soluciones integrales desde la planificación arquitectónica y urbana, orientadas a la regulación, formalización e integración de estas actividades mediante infraestructura adecuada.

Problema Central y Subproblemas Asociados al Objetivo de Estudio

Problema central:

De acuerdo con lo enunciado el problema central que afecta al sitio observado es el deterioro del espacio público y pérdida de la imagen urbana de la ciudad de Santo Domingo haciendo énfasis en la avenida 3 de julio como consecuencia de la ocupación informal no planificada por parte del comercio en dicha zona, en ausencia de propuestas inclusivas y estrategias de transformación urbana.

Sub Problemas:

- Deterioro del entorno urbano.
- Impacto en la actividad comercial formal.
- Contaminación auditiva y visual.
- Problemas de higiene y salud pública.

- Conflictos sociales.

Formulación de Pregunta Clave

¿Qué relación existe entre la informalidad comercial en el centro urbano de la ciudad de Santo Domingo y el deterioro del espacio público, y cómo una propuesta arquitectónica de plaza comercial puede contribuir a la regulación, integración y mejora del entorno urbano, social y funcional?

Definición del Objeto De Estudio

El objetivo principal de este estudio es investigar las causas, consecuencias y posibles soluciones para la invasión de vías por parte de vendedores informales en la ciudad de Santo Domingo. A través de un análisis, se busca comprender los factores que contribuyen a este fenómeno, evaluar su impacto en la movilidad urbana, la seguridad vial, la actividad comercial formal y el entorno urbano, y proponer estrategias efectivas de regulación y gestión que promuevan una convivencia armoniosa entre los vendedores informales, los residentes y los actores urbanos.

Delimitación Espacial

El lugar de estudio se desarrollará en el centro urbano de la ciudad de Santo Domingo, englobando su límite perimetral urbano que sería desde la Calle San Miguel hasta la Av. De los Tsáchilas, esta cuenta con 690 metros, sin considerar el parque Zaracay, de acuerdo con las Ordenanza Municipales del Cantón Santo Domingo.

Delimitación Temporal

Este estudio se enfocará en analizar la invasión de vías por parte de vendedores informales en el centro urbano de la ciudad de Santo Domingo durante un período específico año 2018 hasta

2023. Esta delimitación temporal permitirá examinar los cambios y tendencias en la ocupación informal del espacio público en un lapso reciente, lo que facilitará la identificación de patrones, factores desencadenantes y posibles soluciones para este fenómeno.

Campo de Acción del Objeto de Estudio

El presente trabajo se rige bajo los lineamientos de la modalidad de titulación por proyecto integrador, y se enmarca en el campo investigativo número dos, de la Carrera de Arquitectura que corresponde a “Ordenamiento Territorial, Vulnerabilidad y Gestión de riesgos”.

Objetivos

Objetivo general:

Realizar un análisis de las actividades informales presentes en el centro urbano de la ciudad de Santo Domingo, identificando sus características, impactos socioeconómicos y urbanísticos, con el fin de proponer el diseño y establecimiento de una plaza comercial que integre adecuadamente estas actividades, promoviendo el desarrollo económico local y mejorando la calidad del espacio urbano.

Objetivos específicos

- Analizar las causas y factores que contribuyen a la invasión de vías por parte de vendedores informales, considerando aspectos socioeconómicos, urbanísticos y culturales.
- Investigar las estrategias y medidas implementadas por las autoridades locales y otros actores relevantes para abordar el problema de la invasión de vías por parte de vendedores informales, identificando sus fortalezas y debilidades.

- Diseñar una propuesta de intervención y gestión para regular y controlar la invasión de vías por parte de vendedores informales, que promuevan una convivencia armónica entre los diversos actores urbanos y contribuyan a mejorar la calidad de vida en la ciudad.

Justificación.

La investigación sobre la invasión de vía por parte de vendedores informales se justifica por varias razones fundamentales. En primer lugar, la ocupación ilegal de espacios públicos por vendedores informales es un problema recurrente en muchas ciudades, incluida nuestra localidad. Esta situación no solo afecta la estética y funcionalidad de la ciudad, sino que también puede tener impactos negativos en la seguridad, movilidad y calidad de vida de los ciudadanos.

Ámbito Social

Ayudará a comprender mejor las dinámicas y desafíos que enfrentan los vendedores informales, así como las comunidades afectadas por su presencia en espacios públicos. Esto puede conducir a políticas y acciones más efectivas para abordar estas problemáticas, promoviendo una convivencia más armoniosa entre vendedores informales y residentes.

Ámbito Urbano - Arquitectónico

La investigación proporcionará información valiosa sobre cómo la ocupación ilegal de vías por parte de vendedores informales afecta el diseño y la planificación urbana. Esto podría resultar en propuestas de intervención arquitectónica que optimicen el uso del espacio público, fomenten la integración de los vendedores informales en el tejido urbano y mejoren la accesibilidad para todos los ciudadanos.

Ámbito Académica - Institucional

La investigación contribuirá al conocimiento existente sobre el fenómeno de la ocupación ilegal de espacios públicos por vendedores informales. Los resultados obtenidos podrían servir como base para futuros estudios y análisis en este campo, enriqueciendo así el cuerpo de conocimientos disponible para investigadores, académicos y profesionales interesados en temas urbanos y sociales.

Los principales beneficiarios de esta investigación incluyen a las autoridades municipales encargadas de la planificación urbana y la gestión del espacio público, quienes podrán utilizar los resultados para diseñar políticas y estrategias más efectivas. Además, las comunidades afectadas por la presencia de vendedores informales se beneficiarán al tener una voz más informada en el proceso de toma de decisiones y al disfrutar de entornos urbanos más seguros, limpios y funcionales.

Ámbito Ambiental

En cuanto al aspecto ambiental, la investigación podría identificar impactos negativos, como la generación de desechos, la contaminación acústica o la obstrucción de vías de evacuación en casos de emergencia. Esto podría conducir a medidas para mitigar estos impactos y promover prácticas más sostenibles entre los vendedores informales.

Esta investigación es relevante debido a la necesidad de abordar los problemas derivados de la informalidad en el centro urbano de Santo Domingo, así como de proponer soluciones innovadoras que promuevan el desarrollo urbano sostenible y la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Además, puede servir como referencia para otras ciudades que enfrentan desafíos similares en cuanto a la gestión del espacio público y la integración de actividades económicas formales e informales.

DISEÑO DE LA METODOLOGÍA

La presente investigación se desarrolla bajo un enfoque metodológico mixto, integrando técnicas cualitativas y cuantitativas, con el propósito de analizar de manera integral las dinámicas del comercio informal y su relación con el uso del espacio público en el centro urbano de la ciudad de Santo Domingo de los Tsáchilas. Este enfoque permite abordar tanto las condiciones físicas y espaciales del entorno urbano como las percepciones, necesidades y expectativas de los actores involucrados, constituyéndose en la base para la formulación de una propuesta arquitectónica coherente y contextualizada.

El estudio es de tipo descriptivo, ya que se orienta a caracterizar el fenómeno del comercio informal, identificar sus principales impactos urbanos y sociales, y describir las condiciones actuales del área de estudio. En una primera etapa se realizó una revisión bibliográfica y documental de fuentes teóricas, normativas y estudios de caso relacionados con informalidad comercial, planificación urbana y diseño de equipamientos comerciales, lo que permitió construir el marco referencial de la investigación.

Posteriormente, se desarrolló el levantamiento de información en campo mediante observación directa, recorridos urbanos y registros fotográficos, con el fin de identificar los patrones de ocupación informal, las condiciones de movilidad peatonal y vehicular, así como el estado físico y funcional del espacio público. Esta información permitió comprender la dinámica real del área de estudio y contrastarla con los lineamientos establecidos en la normativa urbana vigente.

De manera complementaria, se aplicaron encuestas estructuradas dirigidas a comerciantes informales y usuarios del espacio público del centro urbano, con el objetivo de recopilar información cuantitativa relacionada con las condiciones de trabajo, la percepción de la

problemática existente y el grado de aceptación frente a una posible reubicación o formalización mediante una plaza comercial. Los resultados obtenidos fueron sistematizados y analizados para sustentar la toma de decisiones en el desarrollo de la propuesta arquitectónica.

Finalmente, la información recopilada fue organizada en matrices de análisis comparativo que permitieron evaluar alternativas de emplazamiento para la propuesta, considerando criterios físicos, sociales, funcionales y urbanos. Este proceso garantizó que la propuesta arquitectónica responda de manera coherente a las condiciones reales del territorio y a las necesidades de los actores involucrado

Fases del Estudio

Fase 1

Fase 1. Elaboración del marco referencial.

En esta fase se recopiló información teórica y conceptual indispensable para comprender el fenómeno del comercio informal y su relación con el espacio urbano. Para ello, se aplicaron métodos analíticos y sintéticos que permitieron descomponer las teorías relevantes y seleccionar aquellos enfoques más pertinentes para el desarrollo del estudio, consolidando así el marco referencial que sustenta la investigación.

Fase 2

Fase 2. Diagnóstico de la fase de estudio.

La fase de diagnóstico se orientó a identificar el estado y las condiciones del equipamiento urbano y del espacio público en el sector donde se concentran las actividades comerciales informales. Se emplearon métodos empírico-analíticos, observación científica y técnicas de

medición, que permitieron identificar problemáticas relacionadas con la distribución espacial, la infraestructura existente, la movilidad y la aglomeración de puestos de venta.

Asimismo, se recopiló información secundaria proveniente de fuentes oficiales como el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo, el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial y documentación cartográfica, lo que permitió complementar el análisis del entorno urbano y obtener un panorama integral de la problemática estudiada.

Población y Muestra:

En cuanto a la población y muestra, se consideró como universo a la población urbana de la ciudad de Santo Domingo de los Tsáchilas. A partir de este universo, se calculó una muestra representativa de 384 encuestas, aplicadas de manera discrecional a comerciantes informales y usuarios del espacio público, garantizando un nivel de confiabilidad del 95 % y un margen de error del 5 %.

Se utiliza la siguiente formula en la obtención del tamaño de la muestra, asignándose los siguientes valores:

- Población= $N= 334,826$
- Confiabilidad = $Z= 95\% = 1,96$
- Error de estimación= $e= 5\% = 0,05$
- Probabilidad de ocurrencia= $P= 50\% = 0,5$
- Probabilidad de no ocurrencia= $Q= 50\% = 0,5$
- Tamaño de muestra= $n= 384$

$$n = \frac{N \times Z_{\alpha}^2 \times p \times q}{e^2 \times (N - 1) + Z_{\alpha}^2 \times p \times q}$$

$$n = \frac{334,826 \times 1.96_{\alpha}^2 \times 0.5 \times 0.5}{0.05^2 \times (334,826 - 1) + 1.96_{\alpha}^2 \times 0.5 \times 0.5}$$

$$n = 383.72$$

$$n = 383.72 \geq 384 \text{ encuestas}$$

Una vez desarrollada la fórmula de población y muestra se logró determinar que la cantidad de encuestas a desarrollar es de 384, las mismas que serán aplicadas de manera discrecional a la muestra calculada.

Fase 3

Fase 3. Formulación de la propuesta arquitectónica

En la tercera fase se desarrolló la propuesta arquitectónica como respuesta a las problemáticas identificadas en el diagnóstico. Para ello, se aplicaron métodos de abstracción y síntesis, tomando como referencia modelos de repertorio y casos de estudio similares, tanto a nivel nacional como internacional. Este proceso permitió adaptar soluciones arquitectónicas a la realidad urbana y social del área de intervención.

El diseño de la propuesta integró criterios funcionales, urbanos y sociales, orientados a mejorar la organización del comercio informal, optimizar el uso del espacio público y fortalecer la

calidad urbana del centro de la ciudad. La información generada en las fases anteriores constituyó la base para el planteamiento de una plaza comercial inclusiva, funcional y sostenible.

CAPITULO 1. – MARCO REFERENCIAL

Marco antropológico

Las primeras actividades comerciales informales en Santo Domingo adoptaron mecanismos similares a los observados en otras ciudades emergentes de Ecuador como lo son: la ciudad de Guayaquil; Quito; Esmeraldas; entre otras. Durante la época colonial y postcolonial, los comerciantes informales comenzaron a ocupar áreas específicas del entorno urbano, estableciendo rutas de intercambio y ocupando espacios públicos estratégicos. La geografía urbana, en este contexto, reflejaba la filosofía de vida y la organización social de los comerciantes, quienes veían en la informalidad una forma de subsistencia y adaptación a la economía local (Hidrovo, 2006).

Según Gómez (2022), tras la fundación de Santo Domingo en el siglo XX, la ciudad experimentó un rápido crecimiento poblacional y económico, lo que impulsó una dinámica comercial vibrante. Los primeros comerciantes informales se especializaron en la venta de productos agrícolas y artesanales, aprovechando su ubicación estratégica en las rutas de transporte

entre la Costa y la Sierra. Para 1950, Santo Domingo ya contaba con una considerable cantidad de comerciantes informales, quienes coexistían con los comercios formalmente establecidos.

A medida que la población de Santo Domingo crecía, también lo hacía la diversificación del comercio informal. Durante las décadas de 1960 y 1970, con la construcción de infraestructuras clave como carreteras y mercados, los comerciantes informales se adaptaron rápidamente, ocupando nuevos espacios y ampliando su oferta de productos y servicios. En la actualidad, el comercio informal en Santo Domingo se caracteriza por una amplia variedad de actividades, desde la venta ambulante hasta pequeños negocios familiares que operan en el centro urbano (Hidrovo, 2006).

La presencia de comerciantes informales ha generado tanto beneficios como desafíos. Por un lado, proporcionan empleo e ingresos a muchas familias, contribuyendo a la economía local. Por otro lado, plantean problemas como la evasión fiscal, la competencia desleal y la falta de seguridad social para los trabajadores. Además, la ocupación del espacio público por parte de los comerciantes informales puede afectar la movilidad y la seguridad en las calles (Pico, 2022).

Las políticas de intervención han buscado regular y, en algunos casos, formalizar el comercio informal en Santo Domingo. Iniciativas gubernamentales han intentado ofrecer alternativas como la creación de mercados formales y programas de capacitación. Sin embargo, la efectividad de estas políticas ha sido limitada, y muchos comerciantes prefieren mantenerse en la informalidad debido a la flexibilidad y los bajos costos asociados (Camino y Sáinz, 2012).

La expansión desordenada de las actividades comerciales informales en las periferias de Santo Domingo ha llevado a la creación de asentamientos humanos sin planificación urbana adecuada. Esto ha resultado en condiciones de vida precarias para muchas familias, que carecen

de acceso a servicios básicos y vivienda digna. La segregación socioeconómica y la exclusión social son factores que contribuyen a esta situación, según Samada (2023), quien señala que el rápido crecimiento urbano y la migración interna han exacerbado estos problemas.

Marco teórico

El abordaje del comercio informal y su relación con el espacio urbano requiere del apoyo de enfoques teóricos que permitan comprender las dinámicas sociales, económicas y espaciales que configuran la ciudad contemporánea. En este sentido, el presente trabajo se fundamenta en un conjunto de teorías que aportan elementos conceptuales relevantes para el análisis del fenómeno de la informalidad comercial y la formulación de una propuesta arquitectónica orientada a su integración urbana.

La teoría del derecho a la ciudad, desarrollada por Henri Lefebvre, plantea que todos los habitantes tienen el derecho legítimo a participar en la producción, transformación y uso del espacio urbano. Desde esta perspectiva, el espacio público no debe concebirse únicamente como un soporte físico regulado por criterios técnicos o normativos, sino como un ámbito de interacción social donde confluyen diversas prácticas económicas y culturales. En el contexto del comercio informal, esta teoría permite reconocer a los vendedores como actores urbanos con derecho a ocupar y utilizar el espacio público, siempre que su integración se realice de manera ordenada e inclusiva (Lefebvre, 1968).

Diversos autores han ampliado este enfoque, señalando que el derecho a la ciudad implica también cuestionar las lógicas de exclusión generadas por los modelos económicos dominantes. Harvey (2008) sostiene que los procesos de acumulación capitalista tienden a producir desigualdades espaciales y sociales que marginan a ciertos grupos, entre ellos los trabajadores informales. En este sentido, la planificación urbana debe orientarse a generar mecanismos que

contrarresten dichas desigualdades, promoviendo infraestructuras y espacios que favorezcan la equidad y la justicia social.

Complementariamente, la teoría de la producción del espacio, también formulada por Lefebvre, establece que el espacio urbano es el resultado de relaciones sociales, económicas y políticas, y no un elemento neutral o estático. Desde esta perspectiva, los espacios ocupados por el comercio informal son expresiones materiales de procesos sociales asociados a la exclusión económica y a la búsqueda de subsistencia. Reconocer esta producción social del espacio resulta fundamental para formular intervenciones arquitectónicas que respondan a las necesidades reales de los actores involucrados (Lefebvre, 1974).

Autores como Soja (1996) amplían este planteamiento al introducir el concepto de “tercer espacio”, entendido como un ámbito de resistencia, creatividad e interacción social. Bajo este enfoque, los espacios informales no deben ser eliminados, sino reinterpretados y reorganizados mediante estrategias urbanas que permitan su integración funcional y simbólica dentro del tejido urbano. La propuesta de una plaza comercial se enmarca en esta lógica, al concebirse como un espacio de transición entre lo formal y lo informal.

Por otro lado, la teoría del desarrollo desigual, planteada por León Trotsky, sostiene que el crecimiento económico y social no se produce de manera homogénea entre regiones ni grupos sociales, generando brechas estructurales que condicionan el acceso a oportunidades. En el ámbito urbano, estas desigualdades se manifiestan en la proliferación de actividades informales como respuesta a la falta de empleo formal y a la precarización laboral (Trotsky, 1936).

Desde una perspectiva complementaria, De Soto (2000) argumenta que la informalidad surge como consecuencia de barreras legales y administrativas que dificultan la incorporación de

los sectores populares a la economía formal. En este sentido, la creación de infraestructuras adecuadas y la simplificación de procesos pueden facilitar la formalización progresiva de estas actividades. Asimismo, Sassen (1991) vincula la expansión del comercio informal con los procesos de globalización y la reestructuración del mercado laboral, destacando su papel dentro de las economías urbanas contemporáneas.

En el ámbito arquitectónico, la teoría de la arquitectura orgánica de Frank Lloyd Wright propone una relación armónica entre el entorno construido y el contexto natural y urbano. Este enfoque plantea que los espacios arquitectónicos deben responder a las condiciones del lugar, utilizando materiales, escalas y formas que refuercen la identidad del entorno y mejoren la experiencia del usuario (Wright, 1939). Aplicado al comercio informal, este enfoque permite concebir espacios comerciales integrados al tejido urbano, funcionales y estéticamente coherentes.

De manera complementaria, Jacobs (1961) enfatiza la importancia de la diversidad de usos, la interacción social y la presencia constante de usuarios en el espacio público como factores clave para la vitalidad urbana y la seguridad. En esta línea, Alexander et al. (1977) proponen el uso de patrones de diseño que respondan a problemáticas recurrentes en la ciudad, facilitando la creación de espacios funcionales, accesibles y humanizados.

Finalmente, la teoría de la ciudad inteligente desarrollada por Nam y Pardo (2011) plantea que el desarrollo urbano sostenible depende de la interacción equilibrada entre tecnología, ciudadanía e instituciones. Este enfoque resalta la importancia de incorporar herramientas tecnológicas, participación ciudadana y gestión institucional eficiente en la planificación urbana. En el contexto del comercio informal, estas dimensiones permiten optimizar la gestión del espacio, mejorar la transparencia y fortalecer la integración social y económica.

En conjunto, estos enfoques teóricos sustentan la necesidad de una intervención arquitectónica que reconozca el comercio informal como parte del sistema urbano, promoviendo su integración mediante una plaza comercial que articule criterios de inclusión social, funcionalidad urbana y sostenibilidad.

Marco conceptual

La planificación urbana constituye un proceso multidimensional orientado a organizar el crecimiento y funcionamiento de la ciudad mediante la regulación del uso del suelo, la localización de actividades y la provisión de infraestructura y servicios. Para el desarrollo del presente estudio, resulta fundamental precisar los conceptos que estructuran el análisis del comercio informal y su relación con el espacio público.

Los asentamientos informales se definen como áreas urbanas ocupadas sin planificación ni regulación estatal, caracterizadas por la carencia de infraestructura adecuada, servicios básicos y condiciones óptimas de habitabilidad. Su origen se vincula a factores como la migración interna, el desempleo y el acceso limitado al suelo urbanizado, generando dinámicas económicas de subsistencia que impactan el entorno urbano (ONU-Habitat, 2015).

La ocupación del suelo se refiere al uso físico del territorio mediante la implantación de edificaciones y actividades como vivienda, comercio o servicios. Desde la planificación urbana, este proceso se regula a través de instrumentos normativos que buscan garantizar un desarrollo ordenado, funcional y sostenible de la ciudad (García, 2021).

La utilización del suelo está relacionada con la función específica que cumple cada espacio dentro del tejido urbano. Una adecuada gestión de la utilización del suelo permite optimizar la distribución de actividades, mejorar la calidad de vida urbana y fortalecer la eficiencia de los

servicios públicos, aspectos fundamentales en la formulación de propuestas arquitectónicas (ARQUITASA, 2022).

La densidad en áreas de comercio informal hace referencia a la concentración de actividades comerciales y población en espacios no planificados, generalmente dentro del espacio público. Altos niveles de densidad generan presiones sobre la infraestructura vial, los servicios básicos y las condiciones ambientales, provocando conflictos funcionales y espaciales (Therán Nieto et al., 2022).

El índice de vulnerabilidad socioeconómica es una herramienta que permite identificar el nivel de riesgo social y económico de una población, considerando variables como empleo, educación, salud y vivienda. Su aplicación facilita la formulación de políticas públicas y propuestas urbanas orientadas a la inclusión social (Fajardo et al., 2016).

La imagen urbana corresponde a la percepción colectiva del entorno urbano, influenciada por elementos arquitectónicos, ambientales y culturales. La presencia desordenada del comercio informal suele afectar negativamente esta percepción, generando saturación visual y deterioro del paisaje urbano (PAOT, 2003).

El desorden del espacio público se manifiesta a través de ocupaciones no planificadas, congestión, ruido y deterioro físico, afectando la movilidad, la seguridad y el uso adecuado de los espacios colectivos (Gallardo Terán, 2014).

La congestión vehicular se define como la saturación del sistema vial urbano, ocasionada por factores como el crecimiento poblacional, la infraestructura insuficiente y la ocupación informal de vías, problemática recurrente en áreas de alta actividad comercial (Thomson & Bull, 2001).

El comercio informal se entiende como una actividad económica desarrollada fuera del marco regulatorio formal, originada principalmente por la falta de empleo y oportunidades económicas. Si bien constituye una fuente de ingresos para sectores vulnerables, su presencia plantea desafíos para la planificación y el diseño urbano (Esquivel García et al., 2019).

La plaza comercial es un equipamiento urbano destinado a concentrar actividades comerciales en un espacio organizado y accesible. En el marco de esta investigación, se concibe como una alternativa de integración formal del comercio informal, contribuyendo a la regeneración urbana y a la mejora del espacio público (Bravo, 2023).

El desarrollo urbano hace referencia al proceso de transformación física, social y económica de la ciudad, influyendo en los patrones de ocupación del suelo y la localización de actividades. Este proceso constituye la base conceptual para la formulación de propuestas arquitectónicas orientadas a la sostenibilidad urbana (Naranjo et al., 2000).

La sostenibilidad urbana implica la integración equilibrada del crecimiento económico, la inclusión social y la protección ambiental, promoviendo el uso eficiente del suelo, la incorporación de áreas verdes y la creación de espacios públicos inclusivos y resilientes (INAFED, 2023).

La regulación municipal comprende el conjunto de ordenanzas y normativas que rigen el uso del suelo y el ordenamiento territorial a nivel local. Su correcta aplicación es fundamental para garantizar condiciones adecuadas de habitabilidad y convivencia urbana (García Llor, 2020).

Finalmente, la planificación urbana se define como el proceso técnico y normativo mediante el cual se orienta el crecimiento de la ciudad, asegurando coherencia entre la estructura urbana existente y las necesidades sociales y económicas del territorio (Espil, 2020).

Marco Jurídico y/o Normativo

La **Constitución de la República del Ecuador (2008)** garantiza el derecho al trabajo y reconoce las diversas formas de organización económica, incluyendo el trabajo autónomo, dentro del cual se enmarca el comercio informal. Este reconocimiento implica que el ejercicio de actividades comerciales informales no constituye una práctica ilegal, sino una alternativa legítima de subsistencia, cuya regulación corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, en el marco de sus competencias.

El artículo 283 de la Constitución establece que el sistema económico ecuatoriano es **social y solidario**, orientado al ser humano como eje central del desarrollo, promoviendo una relación equilibrada entre Estado, sociedad y mercado. En este contexto, se reconoce la **economía popular y solidaria** como un componente fundamental del sistema económico nacional, lo que respalda la necesidad de generar espacios adecuados e inclusivos para el desarrollo de actividades comerciales de pequeña escala.

De igual manera, el artículo 320 dispone que en todas las modalidades de los procesos productivos se debe fomentar una gestión participativa, eficiente y sostenible, promoviendo condiciones dignas de trabajo y garantizando el uso responsable del espacio y los recursos. Estos principios sustentan la formulación de propuestas que permitan ordenar y formalizar las actividades informales mediante infraestructura adecuada, como las plazas comerciales.

Asimismo, el artículo 276, numeral 2, establece que el régimen de desarrollo debe propiciar un sistema económico justo, democrático y sostenible, orientado a la distribución equitativa de los beneficios del desarrollo y a la promoción del trabajo digno. En concordancia con estos

lineamientos, la planificación urbana y arquitectónica adquiere un rol fundamental para integrar el comercio informal al tejido urbano de manera ordenada, garantizando el derecho al trabajo y la adecuada gestión del espacio público.

Modelo de repertorio

Tabla 1.

Modelo de Repertorio Nacional

Repertorio Nacional – Mercado Central de Portoviejo	
Tipo de proyecto: Se trata de un proyecto de equipamiento urbano y comercial de carácter municipal, orientado a la revitalización del comercio tradicional y la formalización de actividades económicas.	Área: 699 m ²
Año: 2021.	
Ubicación: Calles Alajuela y Córdova	

Antecedentes: El proyecto responde a la necesidad de reemplazar y modernizar el antiguo Mercado No. 1, severamente dañado por el terremoto del 16 de abril de 2016, que afectó gravemente parte de la infraestructura urbana de Portoviejo. Bajo el apoyo de la Ley de Solidaridad y financiamiento público, se concibió un nuevo mercado con estándares estructurales y funcionales modernos que atienden la recuperación económica post-sismo.



Espacios considerados en el Proyecto: El mercado incluye:

- Más de 500 módulos comerciales cubiertos distribuidos en 2 niveles.
- Áreas de patio de comidas, destacadas como mercado gastronómico regional.
- Locales para productos frescos (carnes, lácteos, frutas, legumbres y mariscos).
- Áreas concesionables y de comercio ocasional.
- Espacios administrativos y servicios internos.
- Accesibilidad incluyente con rampas, ascensores y escaleras eléctricas.
- Parqueaderos para 200 vehículos con facilidades de carga y descarga, y zonas de logística.

Lecciones aprendidas: El mercado de Portoviejo representa un ejemplo de intervención integral para la recuperación urbana y fortalecimiento del comercio popular, al combinar planificación estructural con inclusión social y actividades económicas tradicionales. Su construcción demostró la importancia de priorizar infraestructura resiliente, espacios accesibles y multifuncionales, y mecanismos que promuevan la competitividad del

comercio local dentro de una estructura formal. Además, ha sido reconocido como un “Mercado Gastronómico” de la costa ecuatoriana, lo que evidencia la potencialidad de estos espacios para dinamizar la economía urbana y atraer turismo. Parqueaderos para 200 vehículos con facilidades de carga y descarga, y zonas de logística.

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

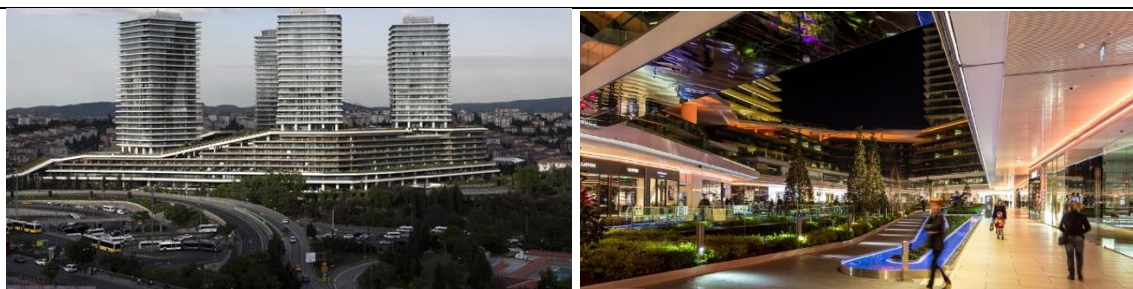
Tabla 2.

Modelo de Repertorio Internacional.

Repertorio Nacional – Centro Zorlu	
Tipo de proyecto: Se trata de un complejo de uso mixto de gran escala que combina funciones comerciales, culturales, residenciales, hoteleras y de oficinas dentro de una misma infraestructura integrada.	Área: 615885 m²
Año: 2013.	
Ubicación: Se encuentra en el distrito de Beşiktaş, en Estambul (Turquía), ubicado estratégicamente en el cruce entre	

la conexión europea del Puente del Bósforo
y el eje comercial Büyükdere.

Antecedentes: El proyecto nació a partir de un concurso internacional de arquitectura y diseño urbano convocado por Zorlu Holding en 2007, en el cual participaron más de 100 oficinas. La propuesta conjunta de Tabanlıoğlu Architects y Emre Arolat Architects (EAA) resultó ganadora y fue desarrollada como una pieza significativa de renovación urbana en Estambul, integrando diversos usos mixtos y articulando un nuevo nodo de actividades sociales y económicas.



Espacios considerados en el Proyecto: El Zorlu Center incorpora:

- Un centro comercial de lujo con más de 200 tiendas y alrededor de 40 cafés y restaurantes.
- Plaza pública y espacios abiertos conectados con el entorno urbano.
- Zorlu PSM, el mayor centro de artes escénicas de Turquía, con salas de conciertos y teatro.
- Residencias y torres de oficinas.
- Hotel de lujo Raffles Istanbul integrado al complejo.
- Áreas de servicios, jardines y espacios verdes en terrazas y cubiertas.

Lecciones aprendidas: El Zorlu Center representa un ejemplo paradigmático de cómo proyectos de uso mixto pueden redefinir y revitalizar zonas urbanas densas, integrando comercio, cultura, vivienda y espacios públicos. Su diseño demuestra la importancia de articular espacios abiertos inclusivos dentro de desarrollos privados, generando un equilibrio entre funciones económicas y sociales, y mejorando la conectividad urbana en contextos metropolitanos complejos

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

CAPITULO 2.- DIAGNOSTICO.

Información básica.

La ciudad de Santo Domingo de los Tsáchilas se caracteriza por su ubicación estratégica en la región Costa del Ecuador, consolidándose como un eje de articulación territorial entre la Sierra y la Costa. Su economía se sustenta principalmente en el comercio, los servicios, la actividad agroproductiva y el transporte, lo que ha favorecido un crecimiento urbano acelerado y una intensa dinámica comercial en su área central.

El centro urbano concentra las principales actividades económicas, administrativas y sociales de la ciudad, destacándose sectores de alta intensidad comercial como la avenida peatonal 3 de Julio y el área del antiguo mini terminal. Estos espacios funcionan como nodos de intercambio

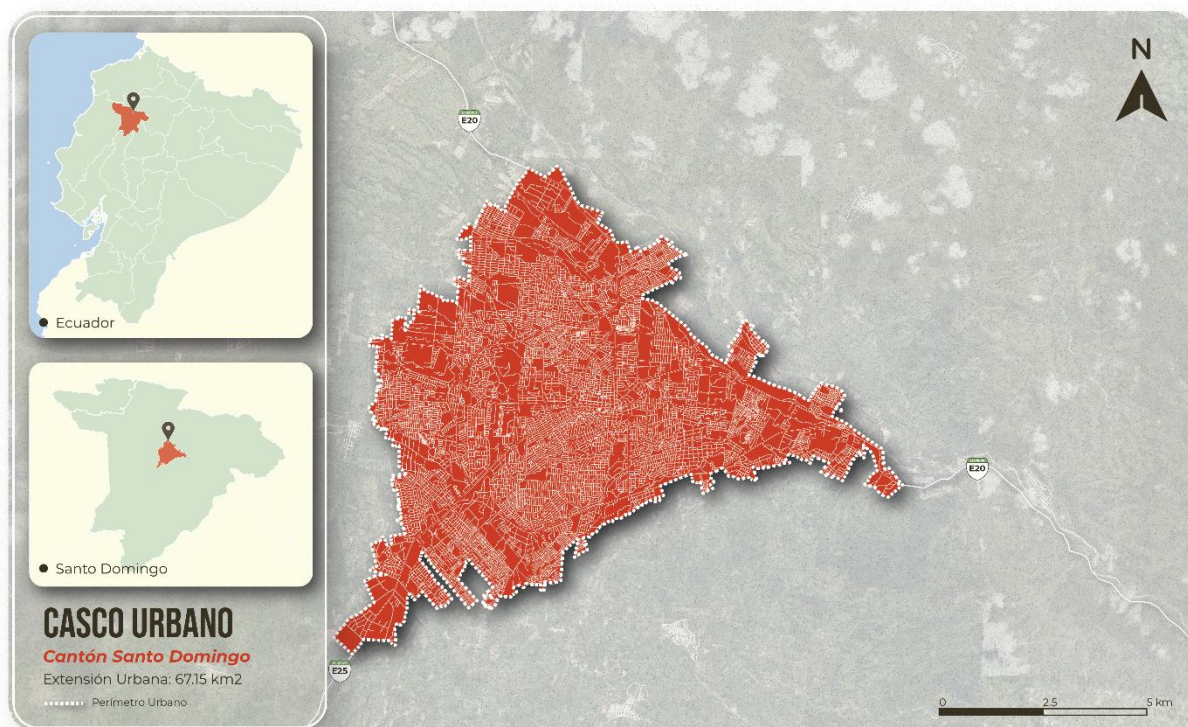
y movilidad, articulando flujos peatonales y vehiculares provenientes de distintos sectores urbanos y periféricos.

La elevada concentración de actividades económicas ha propiciado la ocupación intensiva del espacio público por parte del comercio informal, generando conflictos relacionados con la movilidad, la accesibilidad y el uso adecuado del entorno urbano. La infraestructura existente resulta insuficiente para responder a la demanda comercial y peatonal, evidenciándose procesos de saturación del espacio público, deterioro de la imagen urbana y disminución de la calidad ambiental y funcional del sector.

Este escenario pone de manifiesto la necesidad de intervenciones arquitectónicas y urbanas que permitan ordenar las actividades comerciales, mejorar la funcionalidad del espacio público y contribuir a la revitalización integral del centro urbano de la ciudad de Santo Domingo.

Figura 1.

Mapa del Centro Urbano de la ciudad de Santo Domingo.



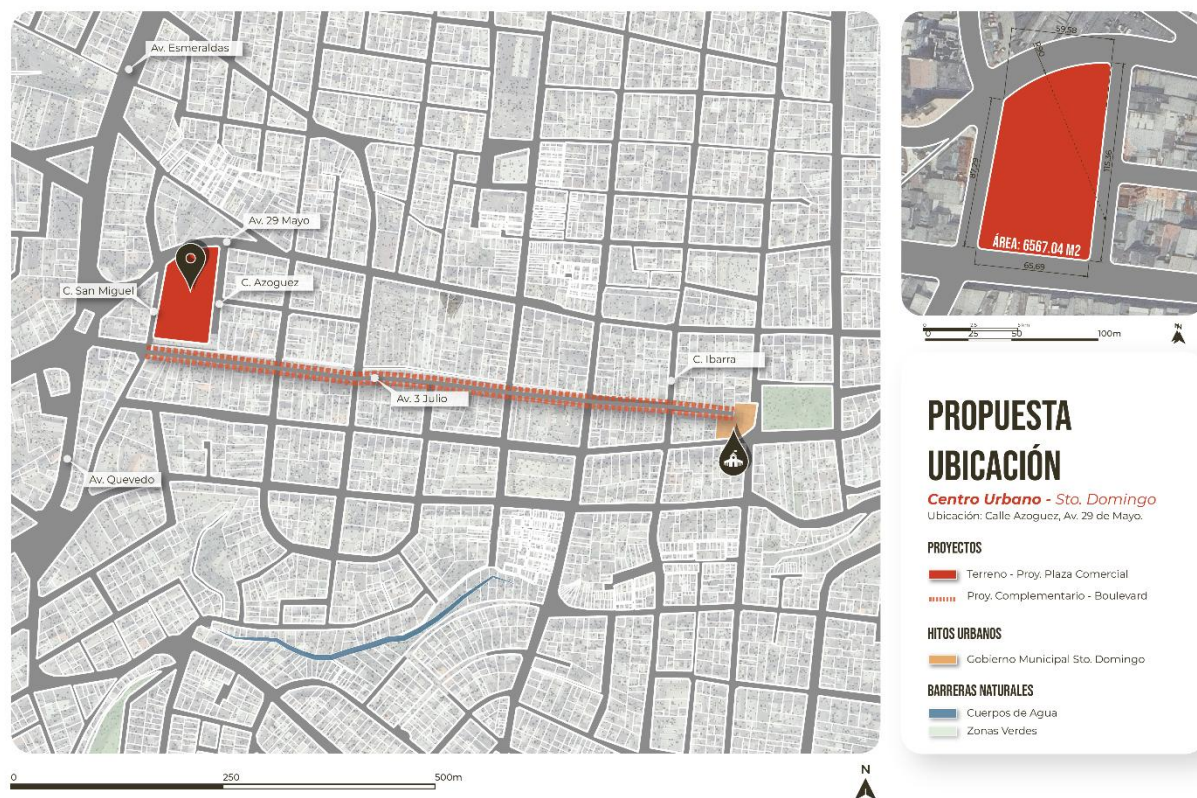
Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Análisis del Sitio

Contexto del área de estudio. El área de estudio se localiza en el centro urbano de la ciudad de Santo Domingo, entre la av. 29 de Mayo, calle Azogues y calle San Miguel. Este sector forma parte del núcleo central de la ciudad, donde predomina una combinación de viviendas y comercios, tanto formales como informales, al tratarse de una de las principales áreas de expansión urbana.

Figura 2.

Mapa del Terreno Propuesto en la Ciudad de Santo Domingo.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Crecimiento Histórico

El crecimiento histórico de la ciudad de Santo Domingo de los Tsáchilas se consolidó principalmente a partir de la segunda mitad del siglo XX, cuando la ciudad comenzó a configurarse como un nodo estratégico de conexión entre la región Costa y la Sierra del Ecuador. Su desarrollo urbano inicial se estructuró alrededor del casco central, donde se concentraron las primeras viviendas, equipamientos administrativos, religiosos y comerciales, así como los principales espacios públicos.

Con el paso del tiempo, la expansión urbana se orientó hacia ejes viales estratégicos, entre ellos la avenida 3 de Julio, la avenida Quito y la vía Chone, las cuales se consolidaron como corredores de alta actividad comercial y de intenso flujo peatonal y vehicular. Esta dinámica favoreció la concentración progresiva de actividades económicas formales e informales, especialmente en el centro urbano y en áreas cercanas a terminales, mercados y espacios de transporte.

El acelerado proceso de crecimiento poblacional y urbano de Santo Domingo, impulsado por la migración interna y su rol como centro comercial regional, se desarrolló en muchos casos sin una planificación integral, lo que propició la ocupación informal del espacio público. Esta situación ha generado conflictos de uso del suelo, deterioro de la imagen urbana y presión sobre la movilidad, evidenciando la necesidad de propuestas de ordenamiento e integración comercial, como la implementación de plazas comerciales que permitan reorganizar y formalizar estas actividades dentro del tejido urbano.

Topografía

La ciudad de Santo Domingo de los Tsáchilas se asienta sobre una extensa planicie con una altitud aproximada de 655 metros sobre el nivel del mar, característica que ha favorecido una expansión urbana horizontal y una trama relativamente regular en gran parte del territorio urbano. Esta condición topográfica ha permitido una adecuada conectividad vial y ha facilitado el desarrollo de actividades comerciales a lo largo de los principales ejes urbanos.

El terreno presenta pendientes suaves en sectores específicos, especialmente hacia los bordes de ríos y esteros que atraviesan la ciudad, donde se han establecido asentamientos y actividades comerciales informales en condiciones de vulnerabilidad. Estas áreas suelen carecer

de infraestructura adecuada y presentan riesgos ambientales, lo que incrementa la presión sobre el espacio público y el entorno urbano.

La topografía mayormente plana, combinada con el crecimiento urbano acelerado y la ausencia de una regulación efectiva del uso del suelo en ciertos sectores, ha favorecido la expansión del comercio informal en áreas estratégicas del centro urbano. Este contexto resalta la importancia de propuestas arquitectónicas y urbanas, como la plaza comercial, que respondan a las condiciones físicas del territorio y contribuyan a un uso más ordenado, accesible y sostenible del espacio urbano.

Figura 3.

Mapa de la Topografía de la Ciudad de Santo Domingo.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Uso del Suelo

A nivel cantonal, el territorio de Santo Domingo de los Tsáchilas presenta una marcada vocación productiva, con predominio de actividades agrícolas y ganaderas, destacándose la producción de cacao, plátano, palma africana, maíz y otros cultivos tropicales que abastecen tanto al mercado local como regional. Esta base productiva influye directamente en la dinámica económica urbana, generando flujos constantes de comercialización hacia el centro de la ciudad.

El centro urbano de Santo Domingo se caracteriza por un patrón de uso del suelo mixto, con predominio de usos residenciales, comerciales y de servicios. En el casco central se concentra la mayor densidad de actividades económicas, especialmente en ejes estratégicos como la avenida 3 de Julio, la avenida Quito, la avenida Abraham Calazacón y los alrededores del antiguo mini terminal y del mercado central, zonas donde se evidencia una fuerte presencia de comercio formal e informal.

Aproximadamente, un alto porcentaje del suelo urbano central está destinado al uso residencial, principalmente en edificaciones de baja y mediana altura. El uso comercial representa una proporción significativa del territorio urbano, concentrándose en planta baja y ocupando tanto locales formales como espacios públicos, aceras y áreas de circulación peatonal. Los usos mixtos, que combinan comercio en planta baja y vivienda u oficinas en niveles superiores, son frecuentes en el centro urbano, mientras que una menor proporción del suelo se destina a infraestructura y servicios públicos, tales como equipamientos administrativos, educativos, sanitarios, áreas recreativas y la red vial. Esta distribución del uso del suelo ha generado conflictos espaciales y

funcionales, particularmente por la ocupación informal del espacio público, evidenciando la necesidad de una propuesta de ordenamiento comercial.

Equipamientos Urbanos

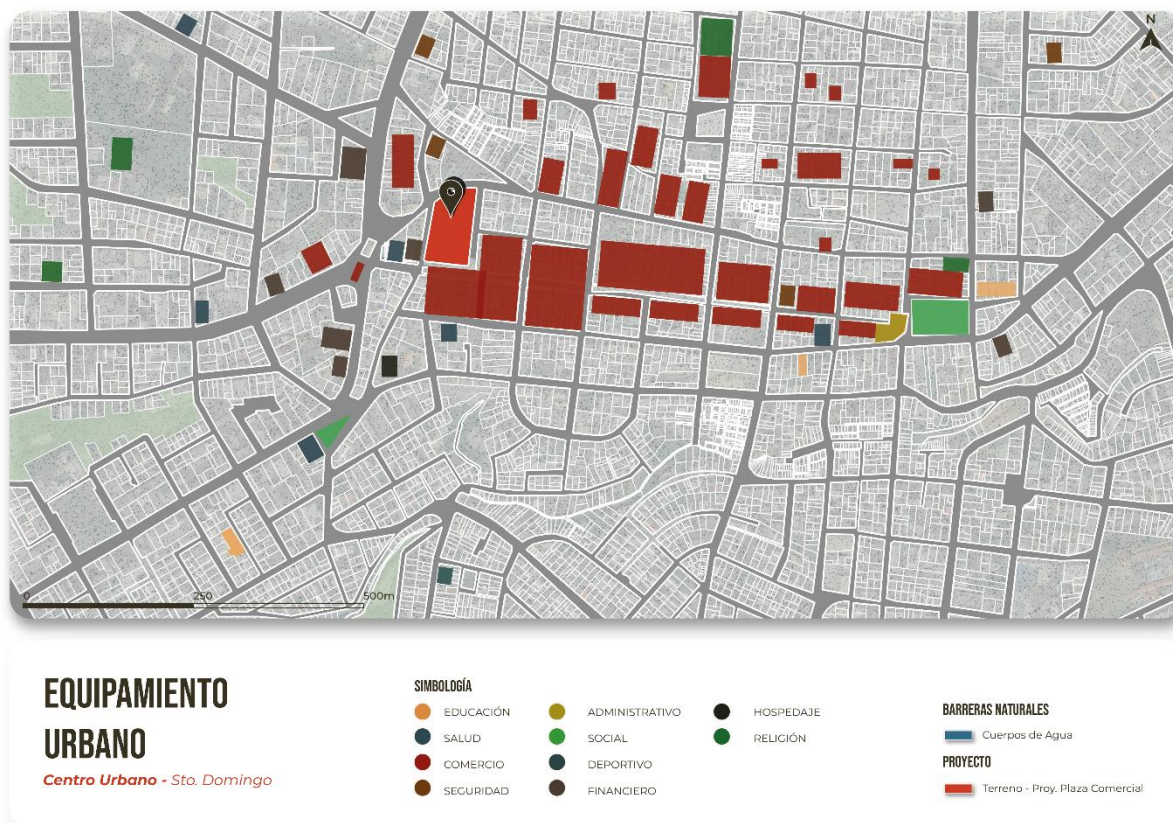
La ciudad de Santo Domingo de los Tsáchilas concentra una amplia variedad de equipamientos urbanos de carácter cantonal y regional, los cuales se localizan principalmente en el centro urbano y en corredores viales estratégicos. Entre los equipamientos más relevantes se encuentran el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal, la Gobernación, unidades policiales, hospitales y centros de salud, instituciones educativas, mercados municipales, terminales de transporte, parques urbanos, plazas públicas y espacios religiosos.

Estos equipamientos cumplen funciones administrativas, sanitarias, educativas, comerciales, recreativas y culturales, atendiendo tanto a la población urbana como a los habitantes de las zonas rurales del cantón y de cantones aledaños. La concentración de estos servicios en el centro de la ciudad genera una alta afluencia peatonal y vehicular, lo que ha favorecido la instalación de actividades comerciales informales en su entorno inmediato.

La proximidad entre equipamientos urbanos y áreas de comercio informal ha derivado en la saturación del espacio público, afectando la movilidad, la seguridad y la imagen urbana. En este contexto, la propuesta de una plaza comercial se plantea como una alternativa de reorganización espacial, capaz de articular los equipamientos existentes, formalizar las actividades económicas y mejorar la funcionalidad y calidad del espacio urbano central.

Figura 4.

Mapa de Equipamientos Urbanos en la Ciudad de Santo Domingo.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Vialidad y Accesibilidad

La ciudad de Santo Domingo de los Tsáchilas cuenta con una red vial jerarquizada, compuesta por vías arteriales, colectoras y locales, que estructura la movilidad interna y garantiza la conexión con las parroquias urbanas y rurales, así como con otras provincias del país. Esta

condición convierte a la ciudad en un nodo estratégico de transporte y comercio a nivel regional, incrementando la afluencia de personas y mercancías hacia el centro urbano.

Entre las vías de mayor importancia se encuentran la avenida Quito, la avenida Abraham Calazacón, la avenida 3 de Julio y la vía Chone, las cuales funcionan como corredores principales de transporte urbano, interprovincial y comercial. Estas arterias concentran un alto flujo vehicular y peatonal, favoreciendo la localización de actividades comerciales formales e informales, especialmente en los sectores centrales y en las inmediaciones del antiguo mini terminal y del mercado municipal.

En el centro urbano, las calles 3 de Julio, Venezuela, Guayaquil, Ibarra, Cuenca y Ambato estructuran la movilidad hacia las áreas comerciales, administrativas y de servicios, conformando una trama vial predominantemente ortogonal que facilita la accesibilidad y la orientación urbana. Sin embargo, en sectores periféricos, el trazado vial presenta mayores irregularidades debido al crecimiento urbano acelerado y a la falta de planificación integral.

La accesibilidad peatonal en el casco central se ve significativamente limitada por la ocupación de aceras y espacios públicos por parte del comercio informal, lo que genera conflictos entre peatones y vehículos, reduce la seguridad vial y afecta la funcionalidad del espacio urbano. Asimismo, el sistema de transporte público está conformado por cooperativas de buses urbanos, taxis, mototaxis y taxi-camionetas, que permiten la conexión entre el centro de la ciudad y los barrios periféricos, así como con las áreas rurales. No obstante, la ausencia de espacios comerciales planificados incrementa la presión sobre las vías y paradas de transporte, evidenciando la necesidad de una propuesta de plaza comercial que mejore la accesibilidad, ordene las actividades informales y optimice la movilidad urbana.

Figura 5.

Mapa de Vialidad y Accesibilidad de la Ciudad de Santo Domingo.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Movimiento y quietud Flujos peatonales.

Los flujos peatonales en el centro urbano de la ciudad de Santo Domingo se concentran principalmente en el tramo Av. 29 de Mayo – Calle Azogues y Calle San Miguel, donde el comercio informal marca la dinámica diaria ya que se encuentran establecidos puestos de ventas de diferentes tipos.

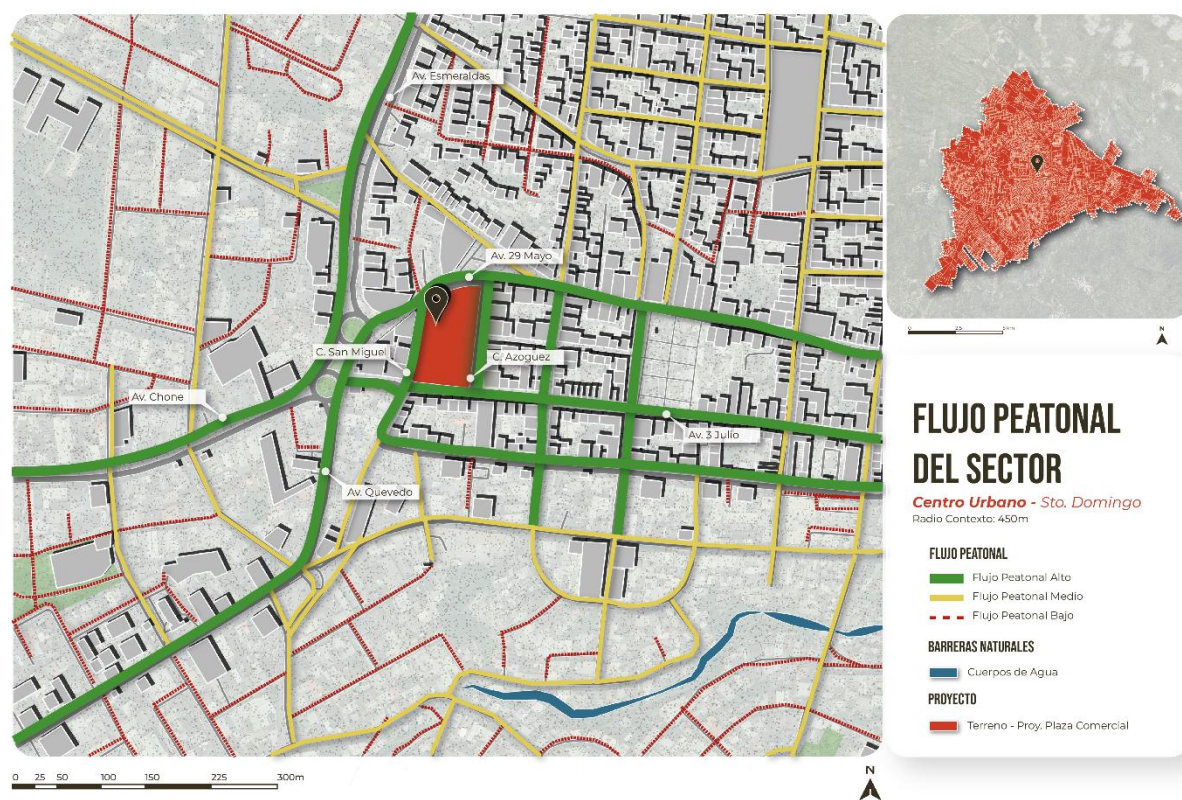
De lunes a miércoles, el flujo es moderado, de jueves a viernes es mucho más concurrido y los fines de semana las vías se colapsan por los distintos negocios que se reúnen en los lugares.

Los lugares con mayor concurrencia son:

- Parque central.
- Av. 3 de Julio.
- Av. 29 de Mayo.
- Calle San Miguel.

Figura 6.

Mapa de Flujos Peatonales en la Ciudad de Santo Domingo.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Flujos vehiculares.

Los flujos vehiculares en el casco urbano de la ciudad de Santo Domingo de los Tsáchilas están fuertemente influenciados por el transporte escolar, la actividad comercial formal e informal y la movilidad laboral diaria. Estas dinámicas se manifiestan con mayor intensidad en ejes estratégicos como la avenida 3 de Julio y la avenida 29 de Mayo, así como en calles secundarias de alta afluencia como Azogues y San Miguel, las cuales articulan el centro urbano con zonas residenciales, comerciales y de servicios.

Durante la jornada matutina, entre las 06:00 y las 10:00, se registra un alto volumen de tránsito vehicular, asociado principalmente al desplazamiento de estudiantes y trabajadores hacia instituciones educativas, oficinas y comercios, además del abastecimiento temprano y la afluencia de compradores en los mercados y zonas comerciales cercanas. La avenida 3 de Julio concentra uno de los mayores flujos, debido a su función como corredor comercial y de conexión urbana.

En el periodo comprendido entre las 10:00 y las 14:00, el tránsito se mantiene intenso, alcanzando un pico significativo alrededor de las 13:00 horas. Este incremento responde a la salida de estudiantes, el horario de alimentación de trabajadores y el aumento de clientes en establecimientos comerciales ubicados principalmente a lo largo de la avenida 29 de Mayo y las calles Azogues y San Miguel, donde se evidencian conflictos de circulación por la presencia de comercio informal y paradas no reguladas.

Durante la tarde, entre las 14:00 y las 18:00, el flujo vehicular presenta una ligera disminución; sin embargo, vuelve a incrementarse alrededor de las 17:00 horas como resultado del cierre de la jornada laboral y escolar. En este horario, las calles secundarias como Azogues y San Miguel experimentan una mayor congestión debido a maniobras de carga y descarga, estacionamiento informal y circulación mixta de peatones y vehículos.

En el periodo nocturno, de 18:00 a 21:00, el tránsito vehicular disminuye progresivamente, aunque se mantiene activo por la presencia de actividades comerciales nocturnas, ventas de comida rápida y espacios recreativos, especialmente en los alrededores de la avenida 3 de Julio.

Los días sábado se registra un alto flujo vehicular durante la mañana, debido a la llegada de vehículos provenientes de parroquias rurales y zonas aledañas para actividades comerciales y abastecimiento. En horas de la noche, el tránsito vuelve a incrementarse por actividades sociales y recreativas. En contraste, el día domingo presenta un flujo moderado en la mañana y una disminución progresiva en la tarde, reflejando una menor actividad comercial y laboral en el centro urbano.

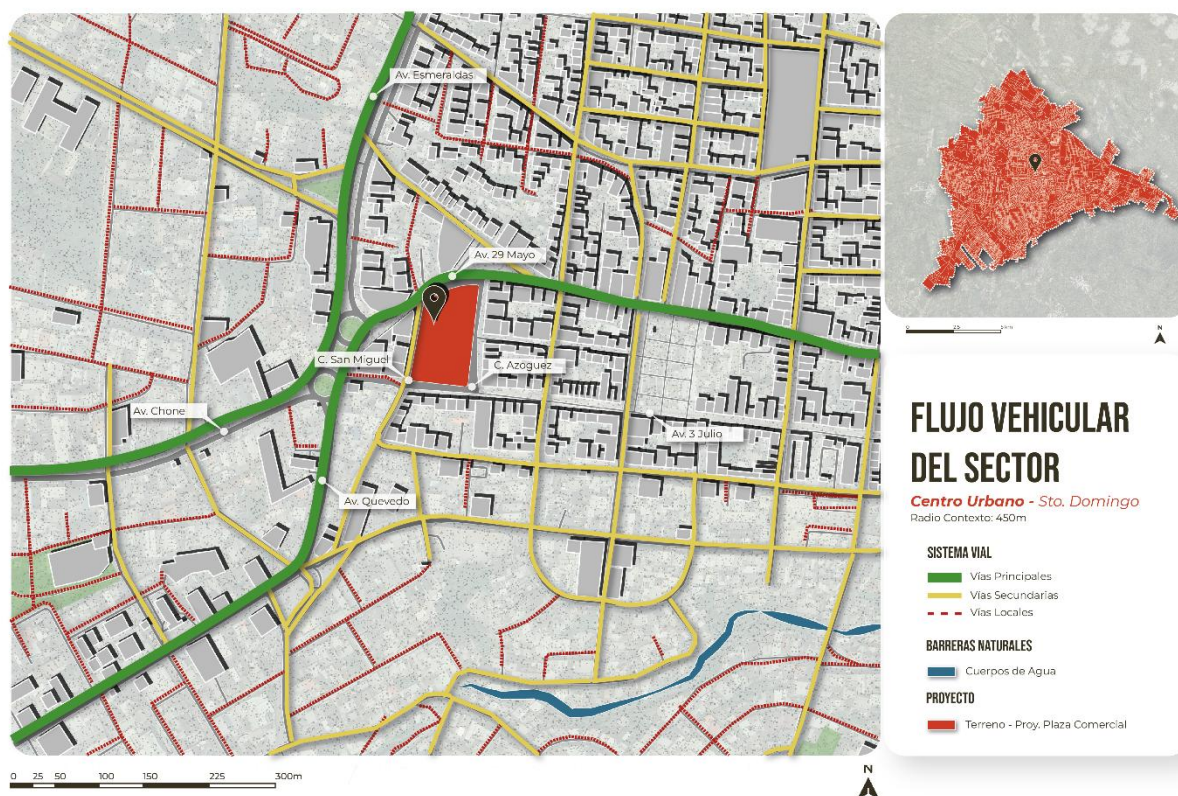
Este comportamiento de los flujos vehiculares evidencia la presión que ejercen las actividades comerciales informales sobre la red vial del centro de Santo Domingo, reforzando la necesidad de una propuesta de plaza comercial que contribuya a la reorganización del comercio, la mejora de la movilidad y la reducción de la congestión vehicular en las vías analizadas.

Las calles con mayor flujo vehicular son:

- Av. 29 de Mayo.
- Calle Azogues.
- Calle San Miguel.
- Av. 3 de Julio.

Figura 7.

Mapa de Flujos Vehiculares en la Ciudad de Santo Domingo.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Resultados obtenidos de aplicación de encuesta

En el desarrollo del presente estudio, cuyo propósito es examinar la dinámica del comercio informal y su incidencia en la ocupación del espacio público del casco central de la ciudad de Santo Domingo de los Tsáchilas, así como analizar la viabilidad de una propuesta de plaza comercial para la reorganización de estas actividades, se consideró necesario aplicar un cuestionario estructurado dirigido a la población como instrumento de investigación.

Este recurso metodológico tuvo como finalidad recopilar opiniones, percepciones y expectativas de los ciudadanos en relación con los impactos sociales, funcionales y visuales que genera el comercio informal en el espacio público, además de conocer el nivel de aceptación o rechazo frente a posibles alternativas de ordenamiento urbano. La inclusión de la ciudadanía en este proceso permitió incorporar una visión participativa, aportando criterios que fortalecen la pertinencia social y urbana de la propuesta arquitectónica planteada.

A través del cuestionario se obtuvo información primaria directamente de comerciantes informales, usuarios y transeúntes, lo que posibilitó identificar grados de apropiación del espacio público, niveles de conflictividad urbana y la necesidad percibida de reorganizar el comercio ambulante. Asimismo, se pudo evaluar el respaldo social hacia propuestas de reubicación que busquen equilibrar la continuidad de la actividad económica de los comerciantes con la mejora de la seguridad, la movilidad, la habitabilidad y la calidad del paisaje urbano.

El instrumento fue aplicado a un total de 384 personas, entre ciudadanos y comerciantes informales, seleccionados de manera discrecional dentro del área de estudio, especialmente en sectores de alta actividad comercial y afluencia peatonal del centro urbano. Los resultados obtenidos a partir de esta aplicación se analizan a continuación y constituyen un insumo clave para la definición de criterios de diseño y estrategias de intervención urbana asociados a la propuesta de plaza comercial.

Pregunta: ¿Con qué frecuencia visita o transita por el centro urbano de Santo Domingo (av. 3 de Julio y su entorno)?

Tabla 3.

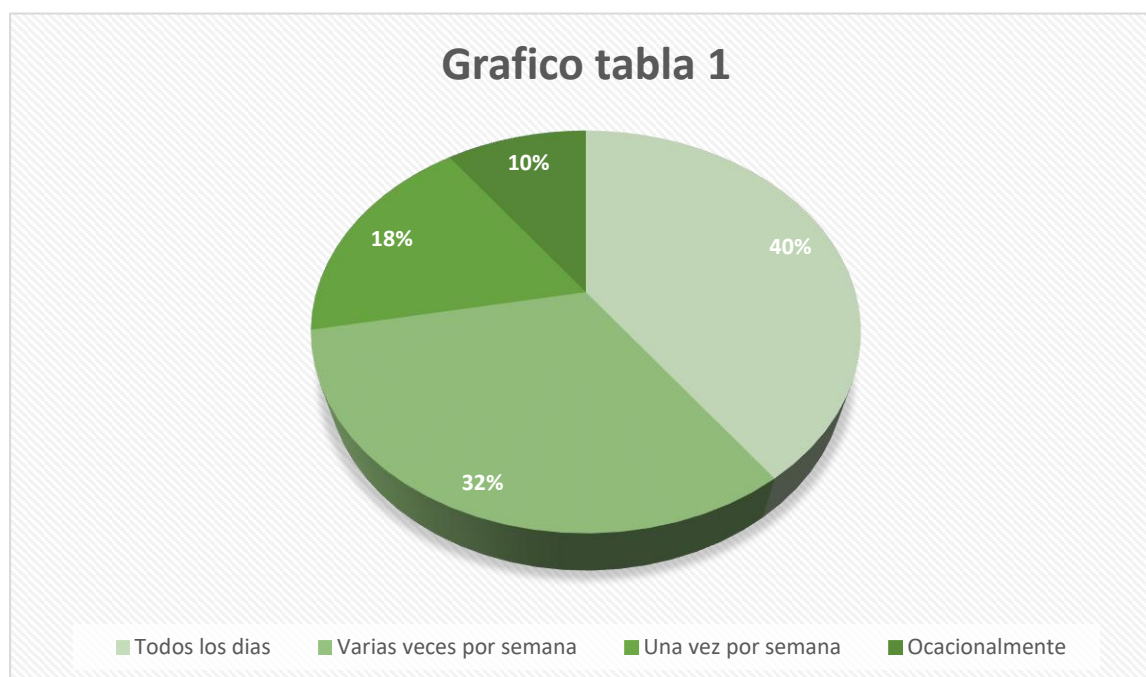
Frecuencia de visita al centro urbano de Santo Domingo.

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Todos los días	154	40%
Varias veces por semana	123	32%
Una vez por semana	69	18%
Ocasionalmente	38	10%
Total	384	100%

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Grafico 1.

Gráfico de la tabla 3. Frecuencia de visita al centro urbano de Santo Domingo.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Los resultados evidencian que una proporción significativa de los encuestados visita el centro urbano de Santo Domingo de manera frecuente, destacándose que el 40 % lo hace todos los días y el 32 % varias veces por semana. Esta alta recurrencia confirma el carácter del centro urbano como un nodo funcional y de centralidad para actividades laborales, comerciales y de servicios. La presencia constante de usuarios incrementa la presión sobre el espacio público, lo que explica la intensificación de conflictos asociados a la ocupación informal, especialmente en horas pico. En este contexto, la planificación de infraestructuras comerciales formales resulta fundamental para responder a la demanda cotidiana sin comprometer la movilidad ni la calidad urbana.

Pregunta: ¿Cuál es el principal motivo de su visita al centro urbano?

Tabla 4.

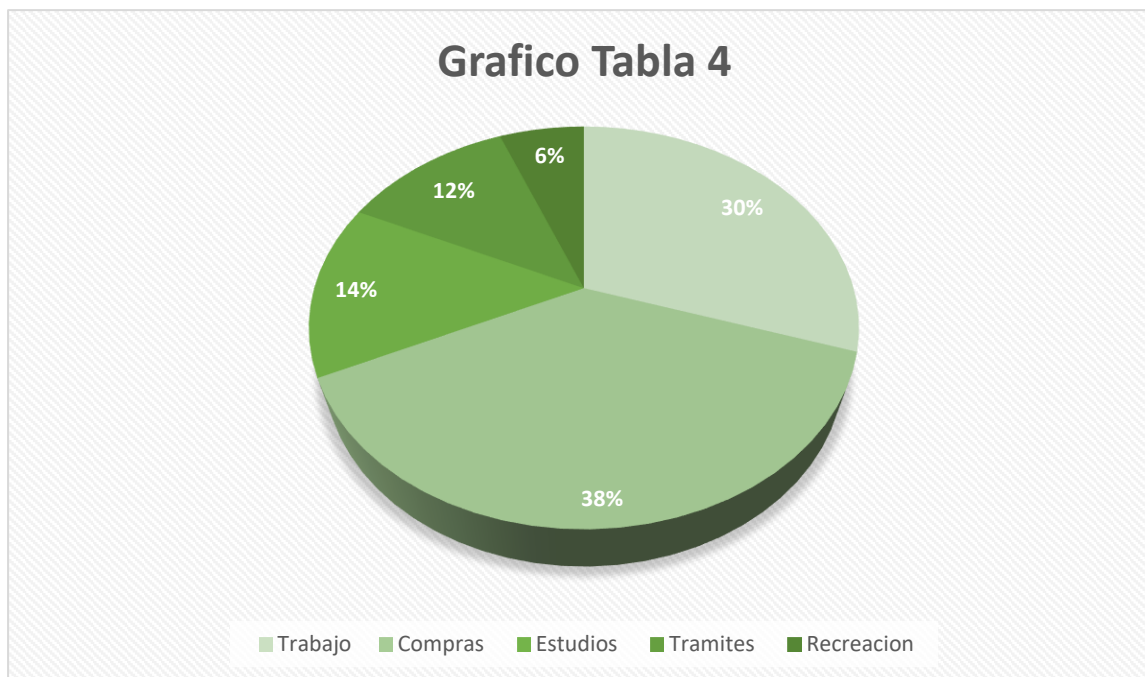
Motivo principal de visita al centro urbano

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Trabajo	115	30%
Compras	146	38%
Estudios	54	14%
Trámites	46	12%
Recreación	23	6%
Total	384	100%

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Grafico 2.

Gráfico de la tabla 4. Motivo principal de visita al centro urbano.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

El principal motivo de visita al centro urbano corresponde a las compras (38 %), seguido del trabajo (30 %), lo que evidencia una clara vocación comercial del área central de Santo Domingo. Esta concentración de actividades económicas explica la proliferación del comercio informal como respuesta a la alta afluencia de consumidores. No obstante, la coexistencia de funciones educativas, administrativas y recreativas refuerza la necesidad de un ordenamiento espacial que permita la convivencia equilibrada de usos, evitando la saturación del espacio público y mejorando la experiencia urbana de los distintos usuarios.

Pregunta: ¿Considera que el comercio informal afecta el uso adecuado del espacio público (aceras, calzadas, plazas)?

Tabla 5.

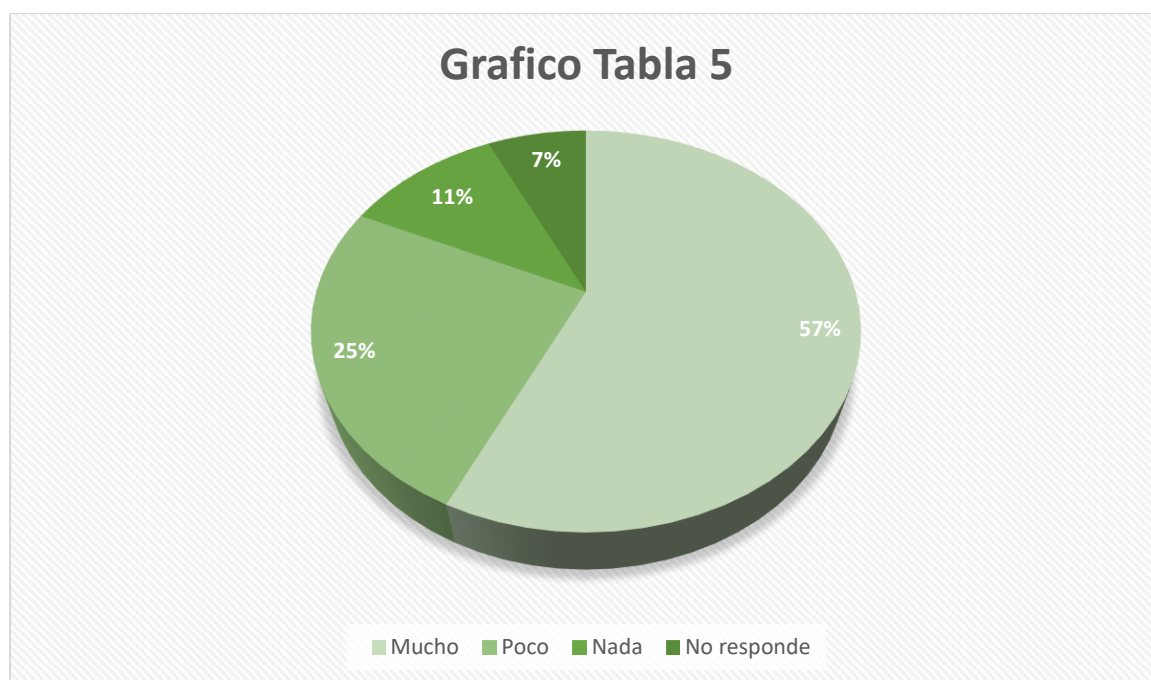
Percepción ciudadana sobre la afectación del comercio informal al espacio público

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Mucho	219	57%
Poco	96	25%
Nada	42	11%
No sabe / No responde	27	7%
Total	384	100%

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Grafico 3.

Tabla 5. Percepción ciudadana sobre la afectación del comercio informal al espacio público.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

La mayoría de los encuestados (57 %) considera que el comercio informal afecta de manera significativa el espacio público, lo que refleja una percepción colectiva de deterioro funcional y visual del entorno urbano. Esta opinión mayoritaria pone en evidencia que la informalidad no es percibida únicamente como un fenómeno económico, sino como un problema urbano que incide en la movilidad, la seguridad y la imagen de la ciudad. La presencia de un 25 % que percibe una afectación menor sugiere una normalización parcial de esta práctica, reforzando la urgencia de propuestas que integren al comercio informal de forma ordenada e inclusiva.

Pregunta: ¿Qué aspectos cree usted que se ven más afectados por la presencia del comercio informal?

Tabla 6.

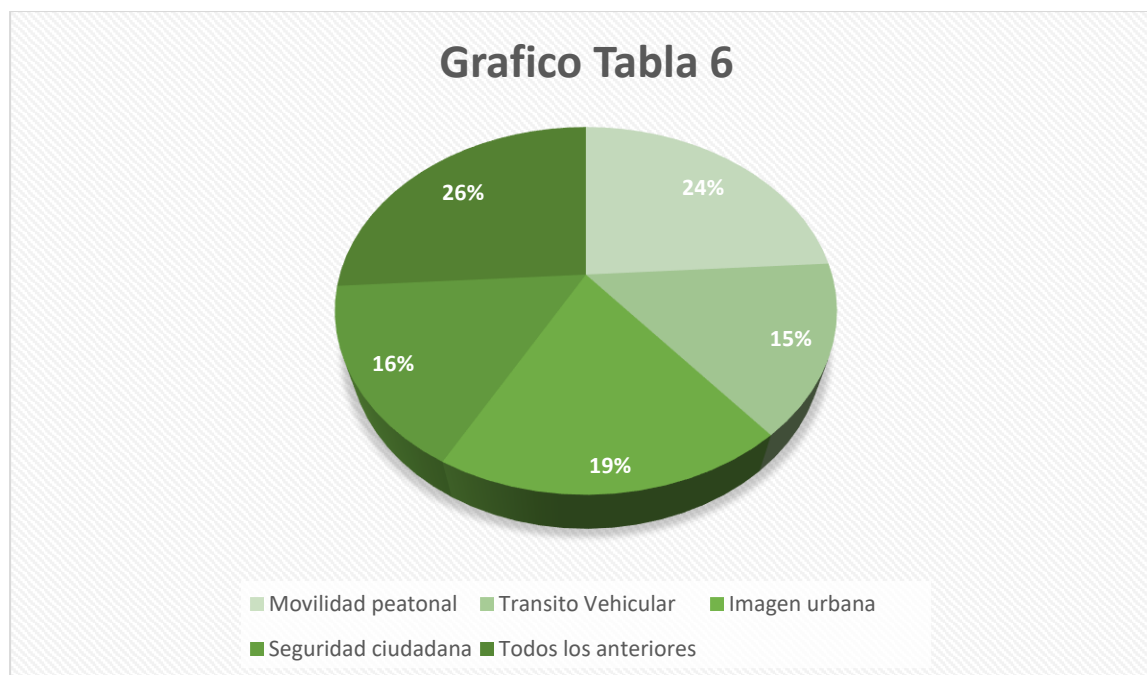
Aspectos urbanos afectados por el comercio informal.

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Movilidad peatonal	92	24%
Tránsito vehicular	58	15%
Imagen urbana	73	19%
Seguridad ciudadana	61	16%
Todos los anteriores	100	26%
Total	384	100%

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Grafico 4.

Tabla 6. Aspectos urbanos afectados por el comercio informal.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Los resultados muestran que el 26 % de los encuestados identifica una afectación simultánea en varios aspectos urbanos, como la movilidad peatonal, el tránsito vehicular, la imagen urbana y la seguridad ciudadana. Este hallazgo evidencia el carácter multifactorial del impacto del comercio informal, el cual no se limita a un solo componente urbano. La afectación acumulativa de estos factores refuerza la necesidad de una intervención integral que no solo reubique a los comerciantes, sino que también recupere la funcionalidad y la calidad del espacio público central.

Pregunta: ¿Ha tenido dificultades para movilizarse por aceras o calles debido a la ocupación informal del espacio público?

Tabla 7.

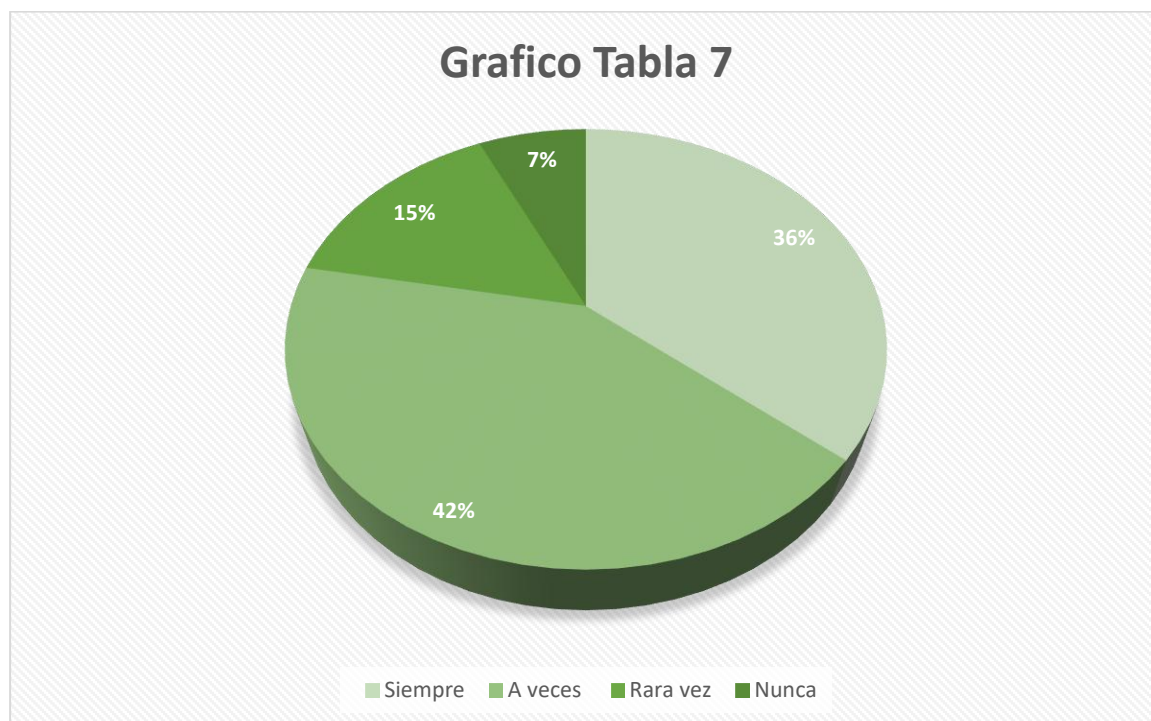
Dificultad de movilidad peatonal por ocupación informal.

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	138	36%
A veces	162	42%
Rara vez	58	15%
Nunca	26	7%
Total	384	100%

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Figura 8.

Tabla 7. Dificultad de movilidad peatonal por ocupación informal.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

El 36 % de los encuestados manifiesta que siempre tiene dificultades para movilizarse por las aceras, mientras que el 42 % señala que estas dificultades se presentan de manera ocasional. Estos resultados reflejan una problemática recurrente que afecta directamente la accesibilidad peatonal, especialmente para personas con movilidad reducida, adultos mayores y niños. La ocupación de aceras por parte del comercio informal genera conflictos espaciales que comprometen el derecho al libre tránsito, evidenciando deficiencias en la gestión del espacio público y la necesidad de soluciones urbanas inclusivas.

Pregunta: ¿Cómo califica el nivel de orden del comercio informal en el centro urbano?

Tabla 8.

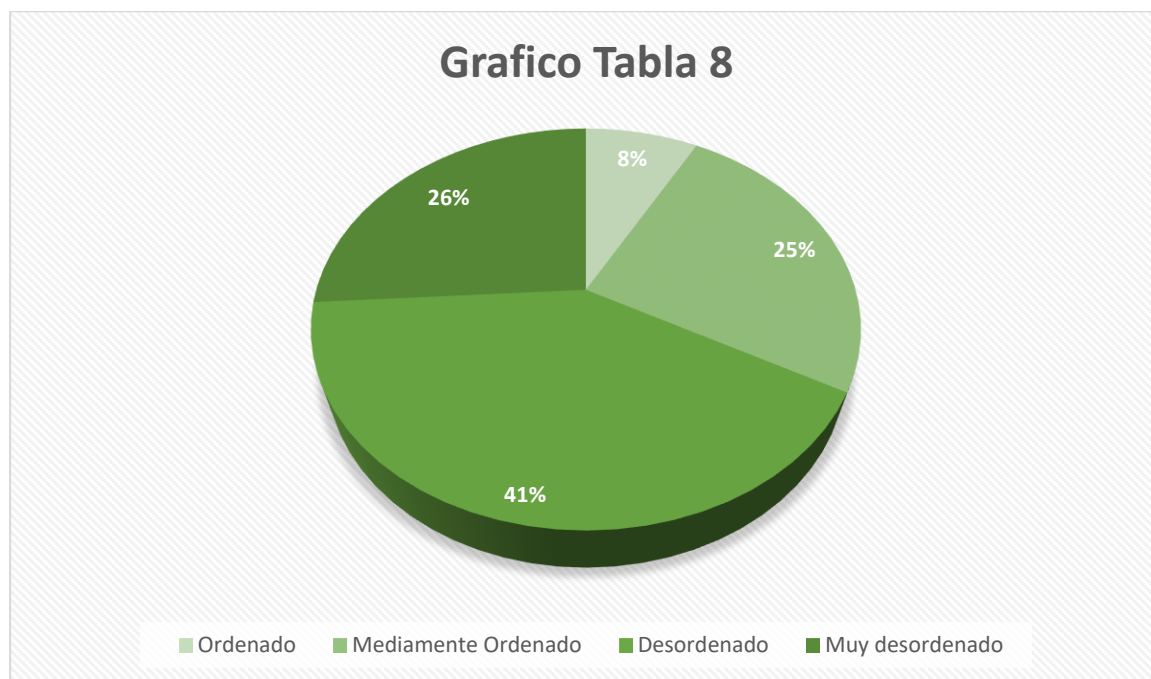
Nivel de orden del comercio informal percibido.

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Ordenado	31	8%
Medianamente ordenado	96	25%
Desordenado	157	41%
Muy desordenado	100	26%
Total	384	100%

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Grafico 5.

Tabla 8. Nivel de orden del comercio informal percibido.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

La percepción ciudadana indica que el comercio informal es mayoritariamente desordenado, ya que el 41 % lo califica como desordenado y el 26 % como muy desordenado. Este resultado pone en evidencia la ausencia de criterios de organización, regulación y diseño en la ocupación del espacio público. La percepción negativa del orden urbano afecta la imagen de la ciudad y refuerza la idea de informalidad como sinónimo de caos, lo que subraya la importancia de propuestas arquitectónicas que dignifiquen la actividad comercial mediante espacios adecuados y planificados.

Pregunta: ¿Considera necesario implementar una solución urbana que organice y reubique a los comerciantes informales?

Tabla 9.

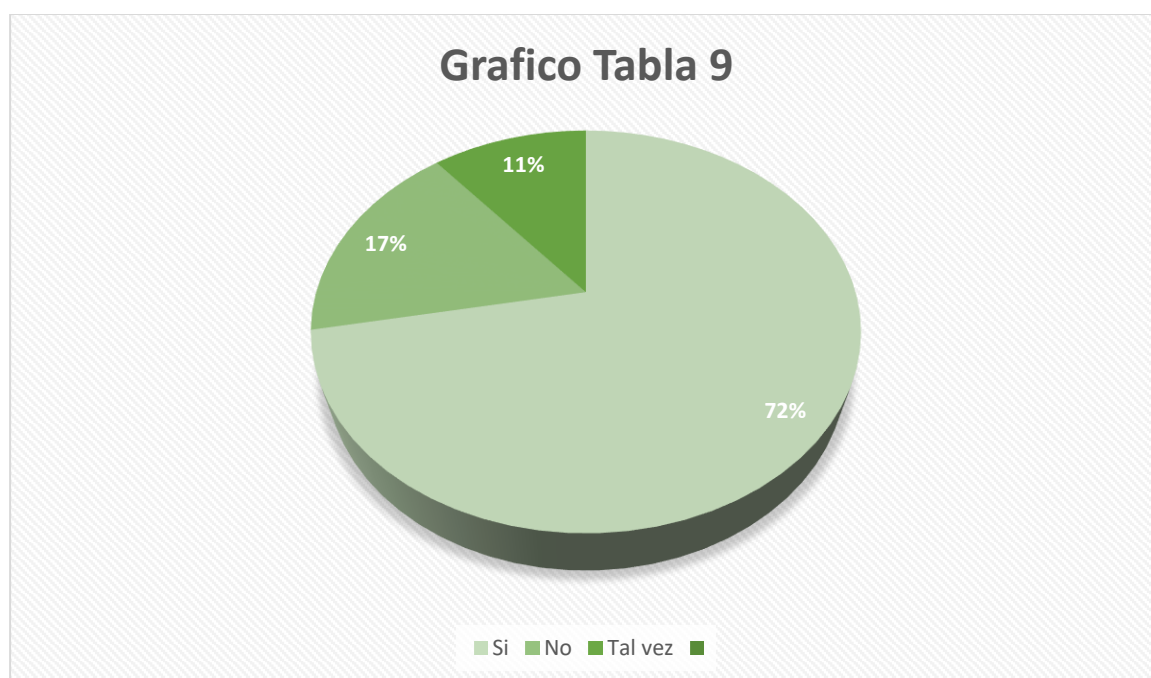
Necesidad de implementar soluciones de ordenamiento.

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Sí	277	72%
No	65	17%
Tal vez	42	11%
Total	384	100%

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Grafico 6.

Tabla 9. Necesidad de implementar soluciones de ordenamiento.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

El 72 % de los encuestados considera necesaria la implementación de soluciones de ordenamiento para el comercio informal, lo que demuestra un amplio respaldo social a procesos de intervención urbana. Este consenso ciudadano legitima la formulación de políticas y proyectos arquitectónicos orientados a la reorganización del comercio informal, siempre que estos garanticen condiciones dignas para los comerciantes. La baja proporción de respuestas negativas sugiere que la comunidad reconoce la urgencia de actuar frente a los problemas derivados de la informalidad.

Pregunta: ¿Estaría de acuerdo con la construcción de una plaza comercial para reubicar al comercio informal?

Tabla 10.

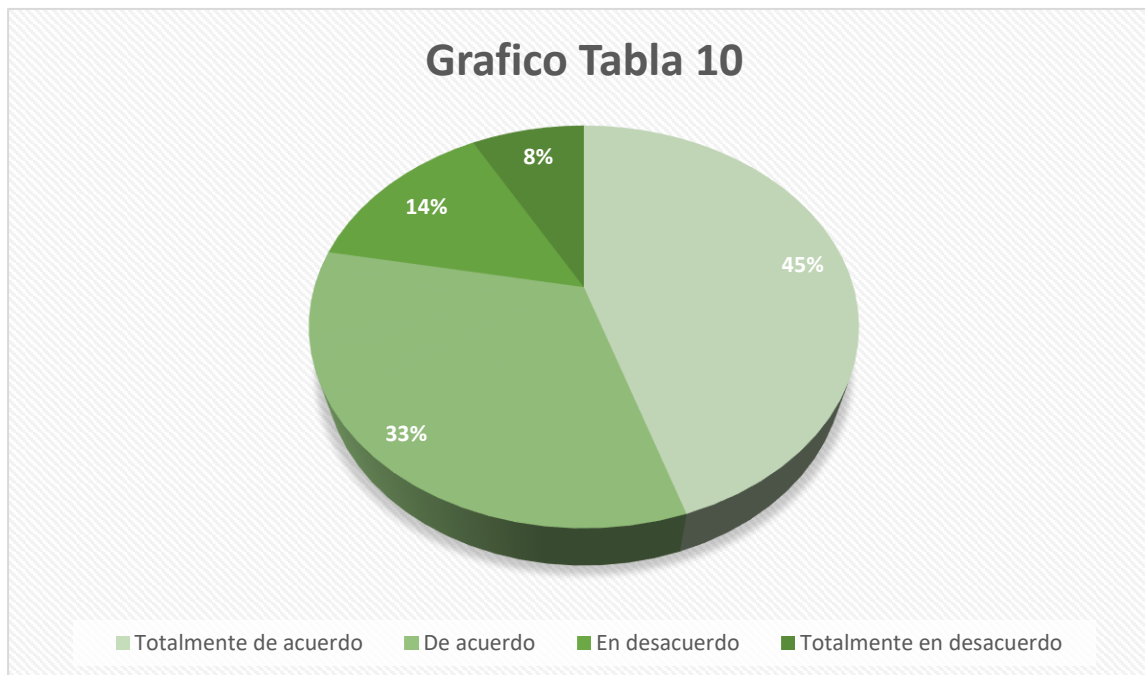
Aceptación de una plaza comercial como alternativa.

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	173	45%
De acuerdo	127	33%
En desacuerdo	54	14%
Totalmente en desacuerdo	30	8%
Total	384	100%

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Grafico 7.

Tabla 10. Aceptación de una plaza comercial como alternativa.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Los resultados reflejan una alta aceptación de la plaza comercial como alternativa de solución, ya que el 78 % de los encuestados se muestra de acuerdo o totalmente de acuerdo con esta propuesta. Esta tendencia evidencia que la ciudadanía percibe la plaza comercial como una opción viable para ordenar el comercio informal sin eliminar su función económica. La aceptación social de esta alternativa refuerza su pertinencia como estrategia de regeneración urbana y como mecanismo para mejorar la convivencia entre comercio formal, informal y usuarios del espacio público.

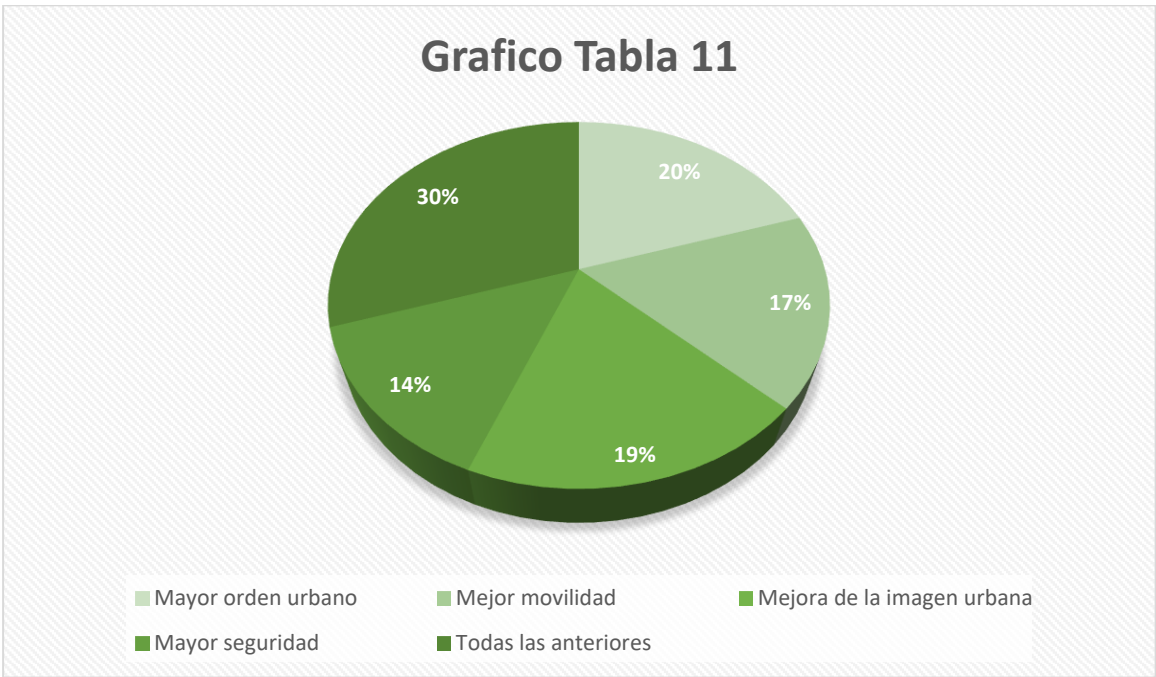
Pregunta: ¿Qué beneficios cree que aportaría una plaza comercial en el centro de la ciudad?

Tabla 11.
Beneficios percibidos de una plaza comercial.

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Mayor orden urbano	77	20%
Mejor movilidad	65	17%
Mejora de la imagen urbana	73	19%
Mayor seguridad	54	14%
Todos los anteriores	115	30%
Total	384	100%

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Grafico 8.
Tabla 11. Beneficios percibidos de una plaza comercial.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

El 30 % de los encuestados identifica beneficios integrales asociados a la implementación de una plaza comercial, destacando mejoras en el orden urbano, la movilidad, la imagen urbana y la seguridad. Esta percepción integral sugiere que la plaza comercial es vista no solo como un equipamiento comercial, sino como un elemento estructurante del espacio urbano. Los resultados refuerzan el potencial de este tipo de intervención para generar impactos positivos a nivel social, funcional y ambiental en el centro de Santo Domingo.

Pregunta: Desde su punto de vista, ¿qué características debería tener una plaza comercial para ser funcional y aceptada por la ciudadanía?

Tabla 12.

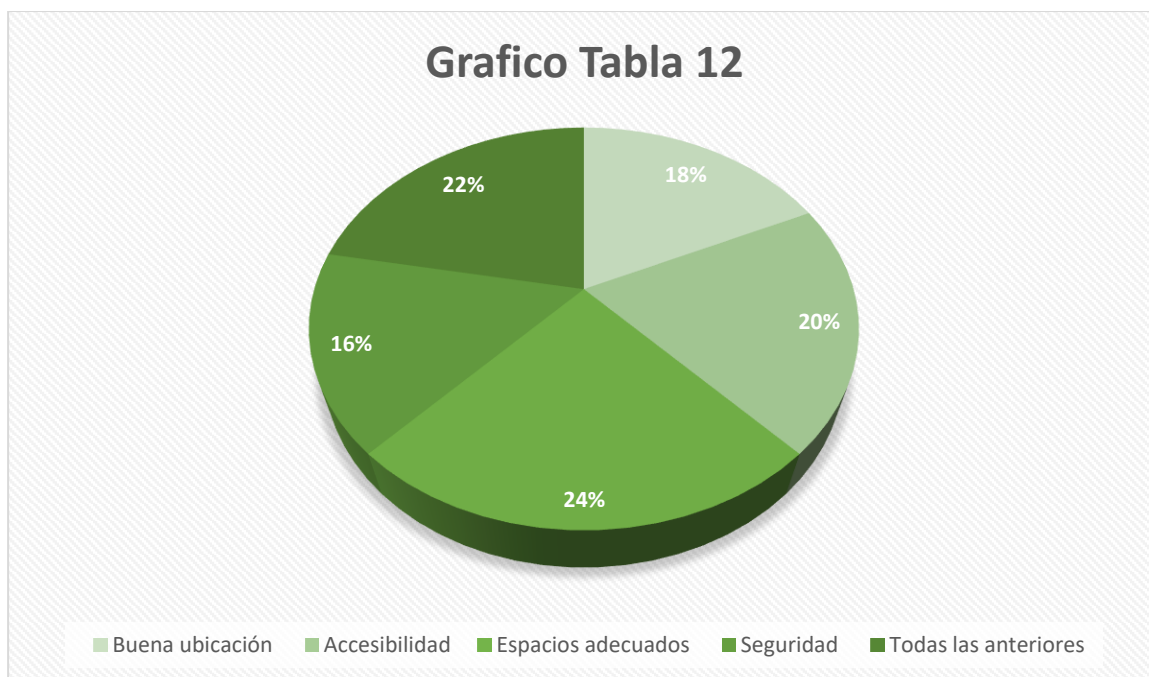
Características necesarias de una plaza comercial.

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Buena ubicación	69	18%
Accesibilidad	77	20%
Espacios adecuados para comerciantes	92	24%
Seguridad y servicios básicos	61	16%
Todas las anteriores	85	22%
Total	384	100%

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Grafico 9.

Tabla 12. Características necesarias de una plaza comercial.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025.

Los encuestados destacan la importancia de que la plaza comercial reúna múltiples características, siendo la opción “todas las anteriores” la más representativa (22 %). Este resultado evidencia que la ciudadanía espera una solución integral que considere ubicación estratégica, accesibilidad, espacios adecuados para los comerciantes y condiciones de seguridad. La demanda de un equipamiento bien planificado refuerza la necesidad de un diseño arquitectónico que responda a criterios de funcionalidad, inclusión y sostenibilidad urbana.

Diagnóstico

En función del análisis de las respuestas obtenidas a partir de las 384 encuestas aplicadas a ciudadanos, comerciantes informales y transeúntes del casco central de la ciudad de Santo Domingo, se evidencia una percepción mayoritaria y consistente de que la ocupación informal del espacio público constituye una problemática urbana de carácter estructural. La comunidad identifica que esta actividad genera congestión peatonal y vehicular, especialmente en las principales vías comerciales como la avenida 3 de Julio, avenida 29 de Mayo, calle Azogues y calle San Miguel, afectando la movilidad, la accesibilidad universal y la seguridad ciudadana.

Asimismo, se reconoce que la informalidad contribuye al deterioro de la imagen urbana, al uso inadecuado del mobiliario urbano y a la reducción de la calidad del paisaje urbano, limitando el acceso efectivo a espacios públicos destinados al esparcimiento, la recreación y la convivencia social. De igual manera, la ciudadanía percibe que la ocupación desordenada del espacio público genera conflictos funcionales y económicos con el comercio formal establecido, afectando su competitividad y ordenamiento.

Frente a este escenario, los resultados reflejan un amplio respaldo social hacia la necesidad de una intervención arquitectónica planificada que permita ordenar y reubicar al comercio informal en espacios adecuados, seguros y dignos. La comunidad manifiesta que dicha intervención debe garantizar la inclusión social y económica de los comerciantes, sin comprometer su sustento, al tiempo que se recupera la funcionalidad, seguridad y calidad del espacio público. En este contexto, la problemática identificada justifica plenamente la formulación de una propuesta arquitectónica integral orientada a promover el orden urbano, la equidad social y la sostenibilidad del centro urbano de Santo Domingo.

Pronóstico

De mantenerse la situación actual sin una intervención oportuna, planificada y sostenible, es previsible que la problemática asociada al comercio informal en el casco central de **Santo Domingo** se intensifique progresivamente. La ausencia de acciones concretas podría profundizar la **saturación del espacio público**, incrementando la congestión peatonal y vehicular, el deterioro del mobiliario urbano y la pérdida paulatina de la identidad visual del centro urbano.

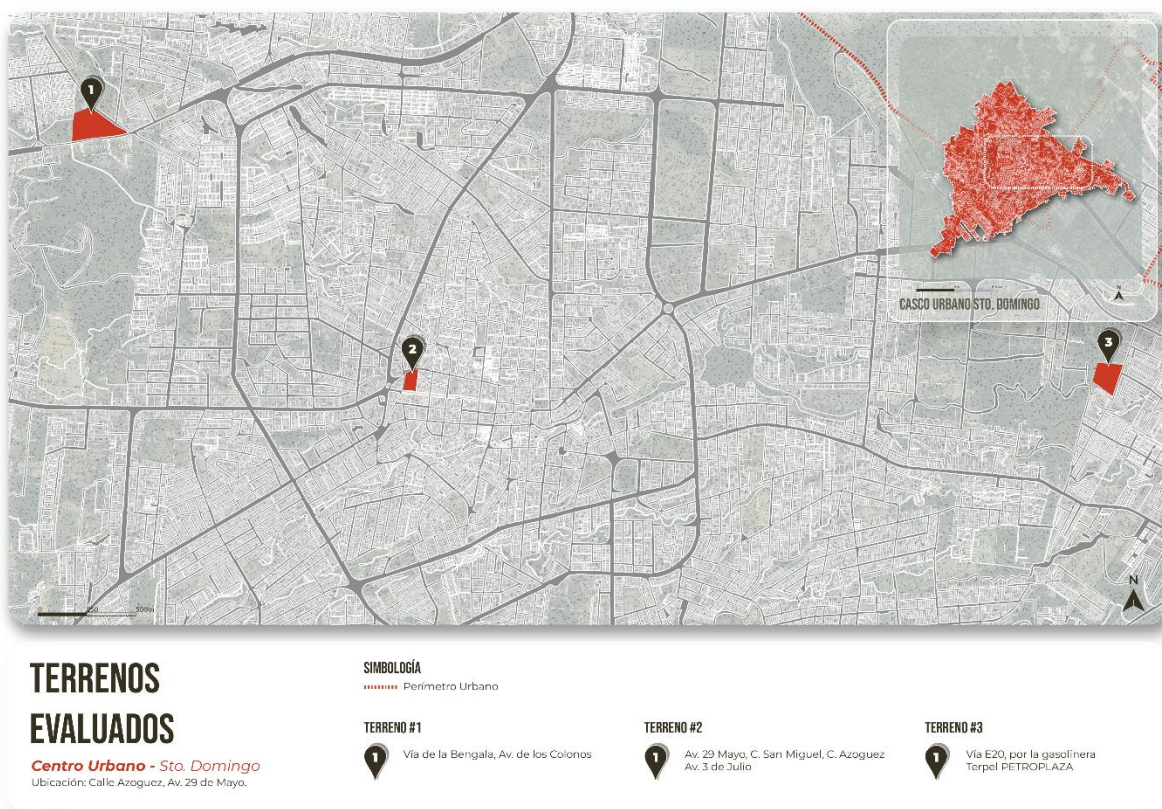
Este escenario conllevaría un **colapso funcional del área central**, donde la inseguridad, los conflictos sociales y la competencia desleal entre comercio formal e informal se verían agravados. Además, la falta de ordenamiento favorecería la consolidación de una informalidad caótica, reduciendo la accesibilidad, la calidad ambiental y la equidad en el uso del espacio público, afectando directamente la calidad de vida de los habitantes y la dinámica económica local.

A largo plazo, la no intervención podría desencadenar procesos de **degradación urbana y fragmentación social**, haciendo cada vez más compleja y costosa cualquier acción futura de recuperación del centro urbano. Por ello, la **reubicación planificada del comercio informal**, mediante una propuesta arquitectónica integral, se constituye en una **necesidad urgente**, orientada a prevenir el deterioro irreversible del área central y a garantizar un desarrollo urbano ordenado, inclusivo y sostenible para la ciudad de Santo Domingo.

Análisis De Alternativa De Ubicación De Propuesta Arquitectónica

Figura 9.

Propuesta Arquitectónica



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Establecido el diagnóstico situacional de la realidad problemática analizada en el centro urbano de la ciudad de **Santo Domingo**, se procedió a determinar la alternativa más adecuada para la implantación de la propuesta arquitectónica. Para este efecto, se plantearon **tres alternativas de ubicación**, cuyo análisis comparativo se sintetizó mediante una **matriz de ponderación**, en la cual se evaluaron tres criterios generales: **Físico–Natural, Medio Artificial y Medio Social**.

La **primera alternativa** corresponde a un terreno ubicado en las inmediaciones de la **avenida principal de acceso urbano**, caracterizada por un alto flujo vehicular y la presencia de equipamientos institucionales y de salud. Esta localización presenta ventajas en cuanto a visibilidad y accesibilidad; sin embargo, evidencia limitaciones relacionadas con la saturación vial, escasa disponibilidad de espacio público y restricciones para la expansión futura del proyecto.

La **segunda alternativa** se localiza en el **sector del antiguo miniterminal y la peatonal de la avenida 3 de Julio**, área que forma parte del centro consolidado de la ciudad. Este sector se caracteriza por una intensa actividad comercial formal e informal, alta concentración peatonal, cercanía a equipamientos estratégicos y una adecuada conectividad con el sistema vial urbano. No obstante, el área presenta problemáticas asociadas al desorden del comercio informal, congestión peatonal y deterioro del paisaje urbano, aspectos que justifican la intervención propuesta.

La **tercera alternativa** se sitúa en un sector **periférico del casco urbano**, con disponibilidad de suelo y menores conflictos de uso; sin embargo, su ubicación distante de las principales centralidades urbanas, equipamientos y flujos comerciales limita su capacidad de atracción, dinamización económica e integración social, reduciendo su pertinencia para el tipo de proyecto planteado.

Tras la evaluación de las tres alternativas, se determinó como **opción óptima** para la implantación de la propuesta arquitectónica el **terreno correspondiente a la alternativa número dos**, debido a que presenta mejores condiciones en los criterios técnico–urbanísticos analizados, especialmente en los ámbitos **social y funcional**, al encontrarse inserto en una zona de alta centralidad y actividad económica.

La elección de esta alternativa responde además a su **cercanía con equipamientos de alto flujo**, tales como el mercado central, paradas de transporte público, instituciones educativas, entidades financieras, espacios administrativos y áreas de intercambio comercial, lo que fortalece la accesibilidad, la visibilidad y el potencial de atracción del proyecto. Asimismo, su localización estratégica permite una adecuada articulación entre los ejes viales principales y la estructura urbana existente, contribuyendo a la reorganización del comercio informal en un espacio formal, ordenado y funcional.

Adicionalmente, esta alternativa se alinea con los **lineamientos de planificación urbana municipal** y con la necesidad identificada por el **Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo**, orientada a la recuperación del espacio público, la mejora de la movilidad peatonal y la dinamización de la economía local, sin afectar negativamente el paisaje urbano ni las condiciones de subsistencia de los comerciantes que actualmente ocupan el área de estudio.

Tabla 13.

Matriz de ponderaciones

FÍSICO NATURAL								
CARACTERÍSTICA	TÉRMINOS DE VALORACIÓN	TERRENO 1	PUNTAJE	TERRENO 2	PUNTAJE	TERRENO 3	PUNTAJE	VALORACIÓN ÓPTIMA
Topografía	Plano=0.5 / Ondulado=0.25	Plano	0,5	Ondulado	0,25	Ondulado	0,25	0,5
Ubicación	Central=1 / Periférica=0.5	Central	1	Periférica	0,5	Periférica	0,5	1
Servicios Naturales	Completos=1 / Parcial=0.5	Completos	1	Parcial	0,5	Parcial	0,5	1
TOTAL FÍSICO NATURAL			2,5		1,25		1,25	3
FÍSICO ARTIFICIAL								
CARACTERÍSTICA	TÉRMINOS DE VALORACIÓN	TERRENO 1	PUNTAJE	TERRENO 2	PUNTAJE	TERRENO 3	PUNTAJE	VALORACIÓN ÓPTIMA
Vías de acceso	Buenas=1 / Regulares=0.5	Buenas	1	Regulares	0,5	Regulares	0,5	1
Servicios básicos	Completos=1 / Incompletos=0.5	Completos	1	Completos	1	Incompletos	0,5	1
Uso de suelo	Compatible=1 / No compatible=0	Compatible	1	Compatibl e	1	No compatible	0	1
TOTAL FÍSICO ARTIFICIAL			3		2,5		1	3
MEDIO SOCIAL								
CARACTERÍSTICA	TÉRMINOS DE VALORACIÓN	TERRENO 1	PUNTAJE	TERRENO 2	PUNTAJE	TERRENO 3	PUNTAJE	VALORACIÓN ÓPTIMA
Costo	Bajo=1 / Medio=0.5	Medio	0,5	Bajo	1	Bajo	1	1
Impacto social	Alto=1 / Medio=0.5	Alto	1	Medio	0,5	Medio	0,5	1
Seguridad	Alta=1 / Media=0.5	Alta	1	Media	0,5	Media	0,5	1
TOTAL MEDIO SOCIAL			2,5		2		2	3
TOTAL GENERAL			8.0		5.75		4.25	9

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Análisis del Usuario

En el contexto del cantón Santo Domingo de los Tsáchilas, cuya población supera los **450.000 habitantes** según información del **PDOT vigente**, se identifica una alta concentración de actividades comerciales formales e informales en el área central de la ciudad. Esta realidad configura una oportunidad estratégica para el desarrollo de un **espacio público–comercial multifuncional** que responda a las necesidades de un amplio grupo de **comerciantes informales y usuarios urbanos** que desarrollan sus actividades principalmente en sectores de alta afluencia peatonal, como el antiguo miniterminal y la peatonal de la avenida 3 de Julio.

El grupo de usuarios directos está conformado mayoritariamente por población en edad económicamente activa, comprendida entre los **15 y 64 años**, que representa más del **60 % del total poblacional** del cantón. Este segmento constituye una fuerza laboral dinámica, caracterizada por su capacidad de adaptación y permanencia en el tiempo, sosteniendo actividades de comercio informal que se han consolidado como un medio de subsistencia y como parte del sistema económico urbano local.

El perfil de los comerciantes presenta una distribución equitativa entre hombres y mujeres, con una fuerte presencia de núcleos familiares, donde las actividades comerciales se desarrollan bajo esquemas de autoempleo. Los productos ofertados se orientan principalmente a bienes de consumo diario, tales como alimentos preparados, frutas y verduras, ropa, calzado, artículos de uso doméstico y servicios complementarios, respondiendo a la demanda constante de la población urbana y flotante que circula diariamente por el sector.

Los usuarios indirectos del proyecto corresponden a peatones, compradores, residentes del área de influencia, estudiantes, trabajadores y personas en tránsito, quienes demandan espacios seguros, ordenados y accesibles para el intercambio comercial, la movilidad peatonal y la convivencia social. En este sentido, la propuesta arquitectónica busca atender no solo a los comerciantes, sino también a la ciudadanía en general, promoviendo la recuperación del espacio público y la mejora del paisaje urbano.

La reubicación de los comerciantes en una plaza comercial formalizada representa una respuesta integral a las necesidades económicas, sociales y urbanas del cantón. El diseño proyectado contempla espacios de fácil acceso peatonal y vehicular, con una localización estratégica que favorece la llegada de usuarios y potencia la actividad comercial. Los puestos de venta se organizan mediante un sistema modular y flexible, permitiendo su adaptación según el tipo de producto, la estacionalidad y la cantidad de mercancía, garantizando funcionalidad y orden.

Asimismo, se prioriza la dotación de servicios básicos esenciales, como energía eléctrica, agua potable y baterías sanitarias adecuadas, asegurando condiciones dignas de trabajo para los comerciantes y una experiencia adecuada para los usuarios. La seguridad constituye un eje fundamental del proyecto, por lo que se contempla la incorporación de iluminación eficiente, control visual de los espacios y sistemas de vigilancia permanentes.

De manera complementaria, el proyecto integra áreas destinadas a la recreación, la socialización y el desarrollo de actividades culturales, fortaleciendo el carácter público del espacio y promoviendo la cohesión social, la identidad urbana y la dinamización económica del centro de la ciudad de Santo Domingo.

Descripción y Conceptualización de la Propuesta Urbana-Arquitectónica o Arquitectónica

La propuesta urbana-arquitectónica tiene como objetivo principal reordenar y formalizar la actividad comercial informal presente en el centro urbano de la ciudad de Santo Domingo, particularmente en el sector del antiguo mini terminal y la peatonal de la avenida 3 de Julio, mediante la creación de un espacio público comercial multifuncional que responda a las dinámicas sociales, económicas y urbanas del área de intervención.

La intervención se materializa a través del diseño de una plaza comercial integrada, concebida no únicamente como un espacio de intercambio económico, sino como un equipamiento urbano activo, capaz de articular actividades comerciales, recreativas, culturales y de permanencia, dentro de un entorno seguro, accesible y formal, que contribuya a la recuperación del espacio público, la mejora de la imagen urbana y la calidad de vida de la población.

Desde una visión urbana, la propuesta se plantea como un elemento articulador del tejido social y económico, alineado con los lineamientos establecidos en el PDOT del cantón Santo Domingo, especialmente aquellos relacionados con la movilidad, el ordenamiento territorial y la recuperación de centralidades urbanas. Su implantación permite liberar aceras y calzadas actualmente ocupadas por comercio informal, optimizando la movilidad peatonal y vehicular, fortaleciendo la seguridad urbana y generando un entorno más ordenado y legible para los usuarios.

El proyecto se organiza a partir de una estructura funcional clara y continua, donde la zona comercial se integra con áreas de estancia, circulación y espacios abiertos, evitando una zonificación rígida. Esta disposición favorece la fluidez de los recorridos, la visibilidad de los locales y la interacción constante entre comerciantes y usuarios, promoviendo un uso dinámico y permanente del conjunto arquitectónico.

La propuesta incorpora un **sistema de circulaciones orgánicas** que estructura el proyecto y guía al usuario a través de recorridos continuos y jerarquizados, permitiendo una lectura espacial intuitiva. Estos recorridos se complementan con espacios de descanso, áreas verdes y puntos de encuentro, reforzando el carácter público del proyecto y fomentando procesos de apropiación urbana y permanencia prolongada.

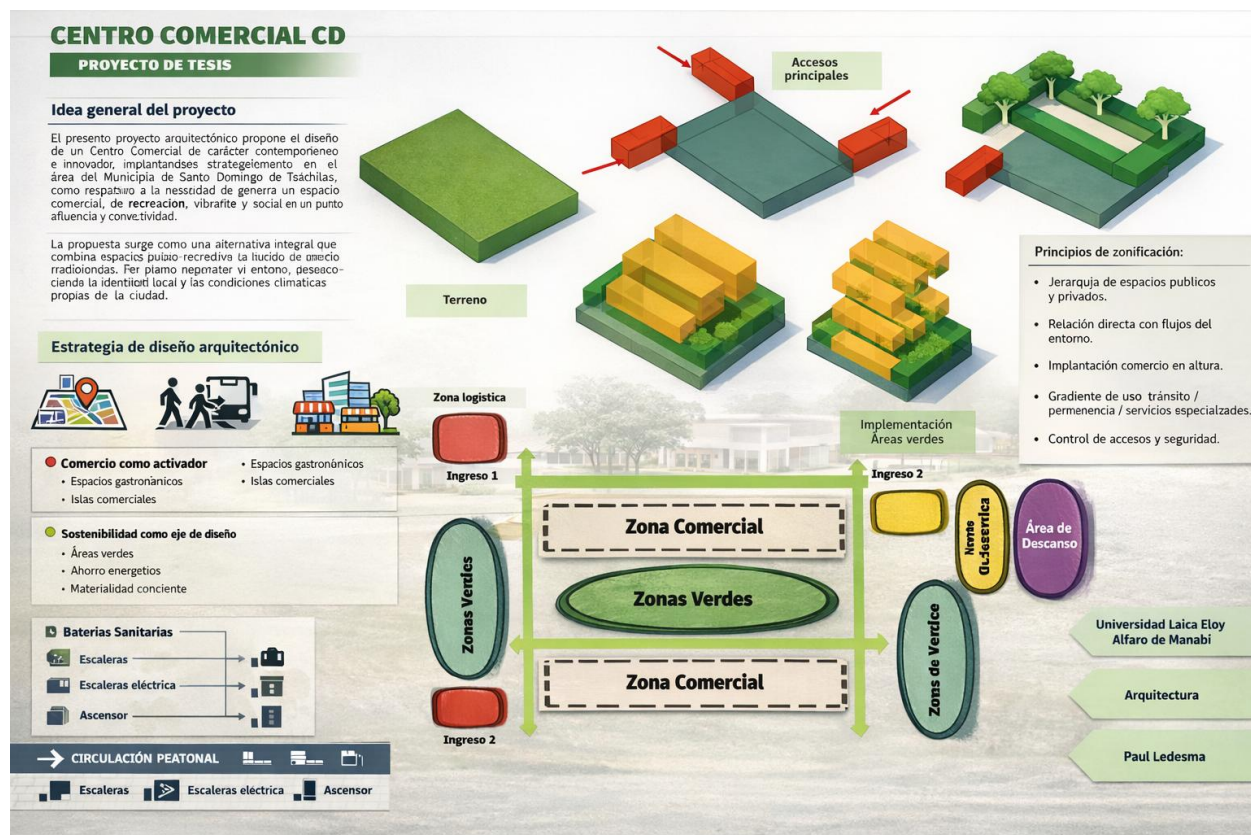
La inclusión de áreas recreativas, espacios de estancia y zonas de encuentro responde al concepto de **espacio público multifuncional**, entendido como un lugar donde convergen el comercio, la convivencia social y el ocio urbano. Estas áreas actúan como **atractores naturales de flujo peatonal**, incrementando la afluencia de usuarios y generando condiciones favorables para la dinamización económica del conjunto, beneficiando directamente a los comerciantes reubicados.

En cuanto a la **conceptualización formal**, el diseño arquitectónico se basa en el uso de **geometrías orgánicas**, visibles tanto en la implantación como en la volumetría del proyecto. Estas formas fluidas estructuran los espacios interiores y exteriores, los recorridos y la cubierta, generando un conjunto dinámico y contemporáneo que se integra de manera armónica con el entorno urbano. La volumetría escalonada y la continuidad de la cubierta refuerzan la idea de unidad arquitectónica y permiten el control climático, la iluminación natural y la ventilación.

Imagen Conceptual de la Propuesta

Figura 10.

Diseño Conceptual



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Objetivo de la Propuesta

La propuesta de plaza comercial tiene como objetivo principal reordenar, formalizar e integrar la actividad comercial informal existente en el centro urbano de la ciudad de Santo Domingo de los Tsáchilas, mediante el diseño de un espacio público multifuncional que articule

áreas comerciales, zonas verdes, espacios de descanso, recreación y circulación, bajo criterios de accesibilidad, seguridad y orden urbano.

El proyecto plantea la organización de los puestos comerciales en módulos tipo isla, dispuestos de manera estratégica dentro del conjunto, lo que permite optimizar el uso del suelo, mejorar la movilidad peatonal y vehicular, y garantizar recorridos claros y fluidos para los usuarios. Asimismo, la propuesta busca liberar aceras y calzadas actualmente ocupadas por comercio informal, contribuyendo a la recuperación del espacio público y a la mejora de las condiciones de movilidad en el área de intervención.

De manera complementaria, la propuesta pretende fortalecer la imagen urbana del centro de la ciudad, consolidando un equipamiento comercial de carácter público que promueva la convivencia ciudadana, dinamice la economía local y se constituya como un nuevo referente urbano, capaz de integrarse al tejido existente y responder a las necesidades sociales, económicas y culturales de la población.

Capacidad de la Propuesta

De acuerdo con las **regulaciones de arquitectura y urbanismo**, la capacidad de un espacio público recreativo–comercial se determina en función de su **radio de influencia**, el cual puede clasificarse en niveles **barrial, sectorial, zonal o de ciudad**, considerando factores como accesibilidad, conectividad, escala del equipamiento y flujo de usuarios.

En este sentido, la **plaza comercial propuesta** se concibe como un **equipamiento urbano de escala zonal**, debido a su localización estratégica en el centro urbano de Santo Domingo de los Tsáchilas, su cercanía a ejes viales principales, paradas de transporte público y equipamientos de

alto flujo, así como por su capacidad para atender tanto a comerciantes como a usuarios provenientes de distintos sectores de la ciudad.

La capacidad del proyecto responde no solo a la cantidad de módulos comerciales previstos, sino también a la superficie destinada a **circulaciones peatonales, áreas de estancia, espacios verdes y zonas recreativas**, lo que permite acoger de manera simultánea a comerciantes, compradores y usuarios ocasionales, sin generar congestión ni conflictos de uso. La organización espacial del conjunto, basada en recorridos amplios y áreas abiertas, garantiza condiciones adecuadas de confort, seguridad y funcionalidad.

Asimismo, el carácter multifuncional de la propuesta amplía su radio de influencia, ya que el espacio no se limita al intercambio comercial, sino que incorpora actividades recreativas, culturales y de encuentro ciudadano, consolidándose como un punto de atracción urbana y un nodo dinamizador del centro de la ciudad. De esta manera, la capacidad de la plaza comercial se ajusta a las demandas actuales y futuras del sector, permitiendo su uso intensivo y sostenible a lo largo del tiempo.

Programa Arquitectónico

Para la formulación del programa de necesidades de la propuesta arquitectónica de la plaza comercial, se consideraron las condiciones físicas, funcionales y sociales del área de intervención, así como la dinámica urbana del centro de la ciudad de Santo Domingo. El análisis se desarrolló a partir de la observación directa y el estudio de campo, el análisis de la normativa local vigente y la recopilación de información técnica proveniente del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del cantón Santo Domingo. Este proceso permitió identificar y definir los espacios necesarios para dar respuesta a las problemáticas existentes, particularmente aquellas

relacionadas con el comercio informal y el uso del espacio público, así como para satisfacer las actividades comerciales, sociales y de servicios previstas en la propuesta.

Figura 11.
Programa Arquitectónico.

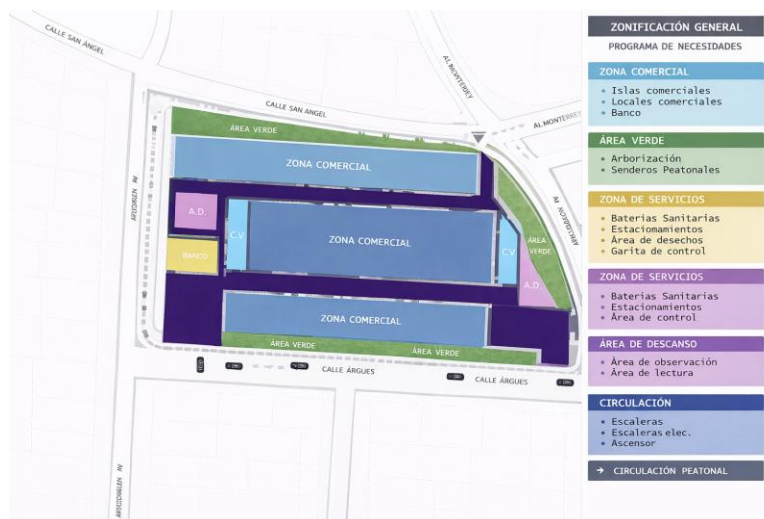
Zona / Espacio	Descripción	Área aproximada (m²)
Plaza de acceso principal	Espacio de bienvenida y conexión directa con el mini terminal. Punto de encuentro con mobiliario urbano y áreas verdes.	800
Locales comerciales	Entre 15 y 20 locales destinados a productos y servicios. Cada local con áreas entre 25 y 40 m².	1.200
Área gastronómica / Food Court	Espacio techado y ventilado naturalmente, destinado a gastronomía local y franquicias.	900
Terraza mirador	Espacio abierto para recreación y eventos culturales, con cubierta ligera y zonas de descanso.	600
Áreas verdes y jardines	Vegetación nativa integrada para control climático y paisajismo.	1.200
Circulaciones peatonales	Senderos, rampas, escaleras y pasarelas accesibles que conectan todas las áreas del proyecto.	800
Baños públicos	Baños separados por género, con instalaciones accesibles para personas con discapacidad.	150
Sala de usos múltiples / eventos	Área flexible para talleres comunitarios, ferias y actividades culturales.	250
Oficinas administrativas	Espacios para administración, control y gestión operativa de la terraza.	120
Área técnica y de mantenimiento	Cuartos de máquinas, almacenamiento, manejo de residuos y apoyo operativo.	100
Estacionamiento perimetral	Área destinada para vehículos y zona diferenciada de carga y descarga.	425
TOTAL GENERAL	Suma total de las áreas proyectadas en el diseño preliminar.	6.545

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

CAPITULO 3.- PROPUESTA ARQUITECTONICA

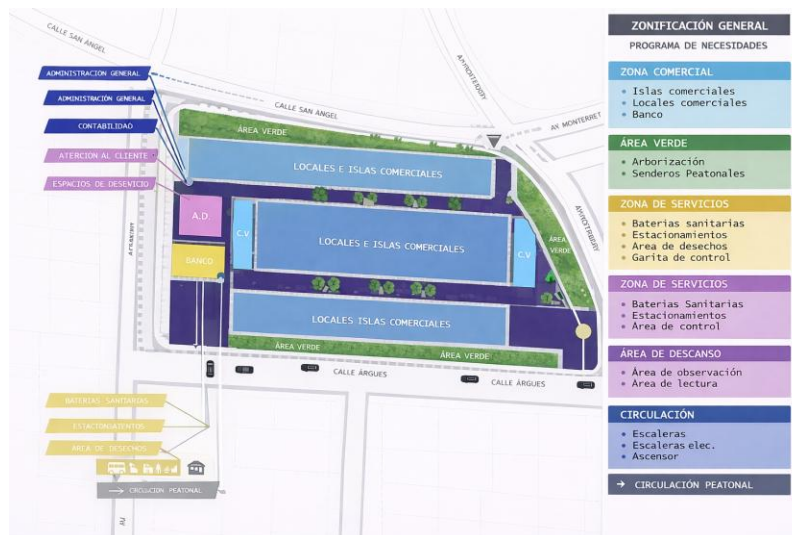
Cuadros axiomáticos de diagramación y programación.

Figura 12.
Zonificación General



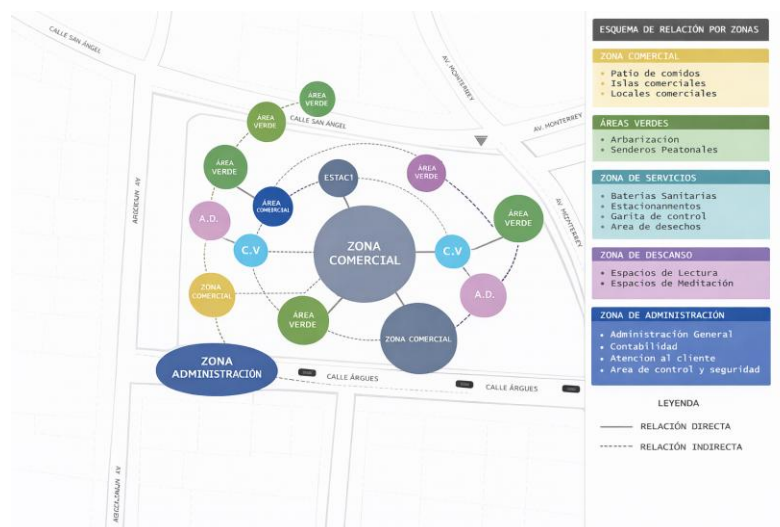
Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Figura 13.
Zonificación por espacios



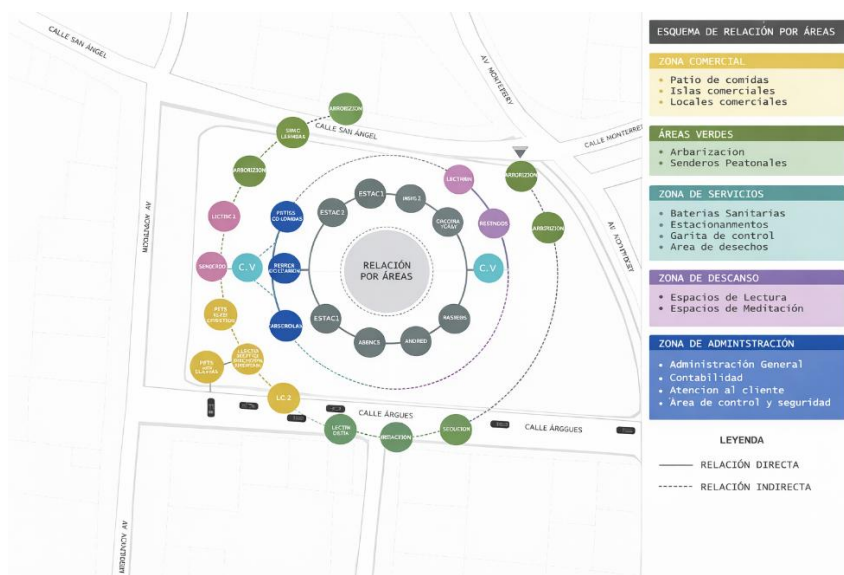
Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Figura 14.
Esquema de relaciones por zonas.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Figura 15.
Esquema de relaciones por áreas.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Criterios y consideraciones de la propuesta:

Funcionales

El proyecto de **plaza comercial en la ciudad de Santo Domingo** integra diversas actividades comerciales, sociales y recreativas dentro de un espacio arquitectónico organizado y funcional, orientado a mejorar la calidad del espacio público y a ordenar la actividad del comercio informal existente en el centro urbano. La propuesta responde a la dinámica urbana del sector del antiguo mini terminal y la peatonal 3 de Julio, priorizando la accesibilidad, la continuidad peatonal y la integración con el entorno inmediato.

El diseño plantea una estructura espacial clara, basada en recorridos peatonales fluidos y jerarquizados que articulan las distintas áreas del proyecto, favoreciendo la permanencia de los usuarios y el dinamismo comercial. Asimismo, se considera la relación entre los accesos principales, las áreas de estancia y los espacios de servicio, garantizando un funcionamiento eficiente y seguro para comerciantes, residentes y visitantes.

La propuesta se organiza a partir de **cinco zonas funcionales**, concebidas para interactuar entre sí y conformar un conjunto integral y ordenado.

Zona comercial

La zona comercial está diseñada para ordenar y formalizar la actividad de los comerciantes informales mediante la incorporación de módulos comerciales organizados de manera estratégica. Su ubicación responde a criterios de accesibilidad, visibilidad y flujo peatonal natural, permitiendo una relación directa con los principales recorridos internos de la plaza.

Figura 16.

Zona comercial.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Esta zona se vincula directamente con el patio de comidas, las áreas de exposición y las baterías sanitarias, generando un circuito comercial continuo que favorece el desplazamiento del usuario y la permanencia en el espacio. Los accesos se plantean tanto desde las vías principales del entorno como desde los espacios públicos circundantes, integrando el proyecto a la dinámica urbana del centro de Santo Domingo.

Zona de descanso

La zona de descanso se ubica en sectores estratégicos alejados de las áreas de mayor concentración y circulación, con el objetivo de ofrecer espacios de tranquilidad y confort. Está destinada a actividades pasivas como la lectura, la contemplación y el descanso, incorporando mobiliario urbano, áreas sombreadas y elementos paisajísticos que fortalecen la relación con el entorno natural.

Figura 17.
Zona de descanso.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Su diseño actúa como espacio de transición entre las zonas comerciales y recreativas, contribuyendo al equilibrio funcional del proyecto y mejorando la experiencia del usuario dentro de la plaza.

Zona de servicios

La zona de servicios se organiza para garantizar el correcto funcionamiento operativo del proyecto. Incluye baterías sanitarias distribuidas estratégicamente para facilitar el acceso desde las distintas áreas, así como cuartos técnicos, cuarto eléctrico y áreas destinadas al manejo de residuos.

Estos espacios se localizan próximos a los accesos vehiculares y al área de estacionamiento, optimizando las labores de mantenimiento y evitando interferencias con la circulación peatonal y las actividades comerciales.

Figura 18.

Zona de Servicios.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Zona verde

La zona verde está conformada por áreas ajardinadas y senderos vegetales integrados a lo largo del proyecto, contribuyendo a la regulación térmica, la mejora del confort ambiental y la creación de microclimas agradables. Estos espacios favorecen la permeabilidad del suelo y el manejo adecuado de las aguas lluvias, reforzando criterios de sostenibilidad ambiental.

La vegetación cumple además un rol paisajístico y funcional, delimitando áreas, acompañando los recorridos peatonales y fortaleciendo la identidad urbana de la plaza comercial.

Figura 19.
Área verde Interna.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Figura 20.
Área verde externa.

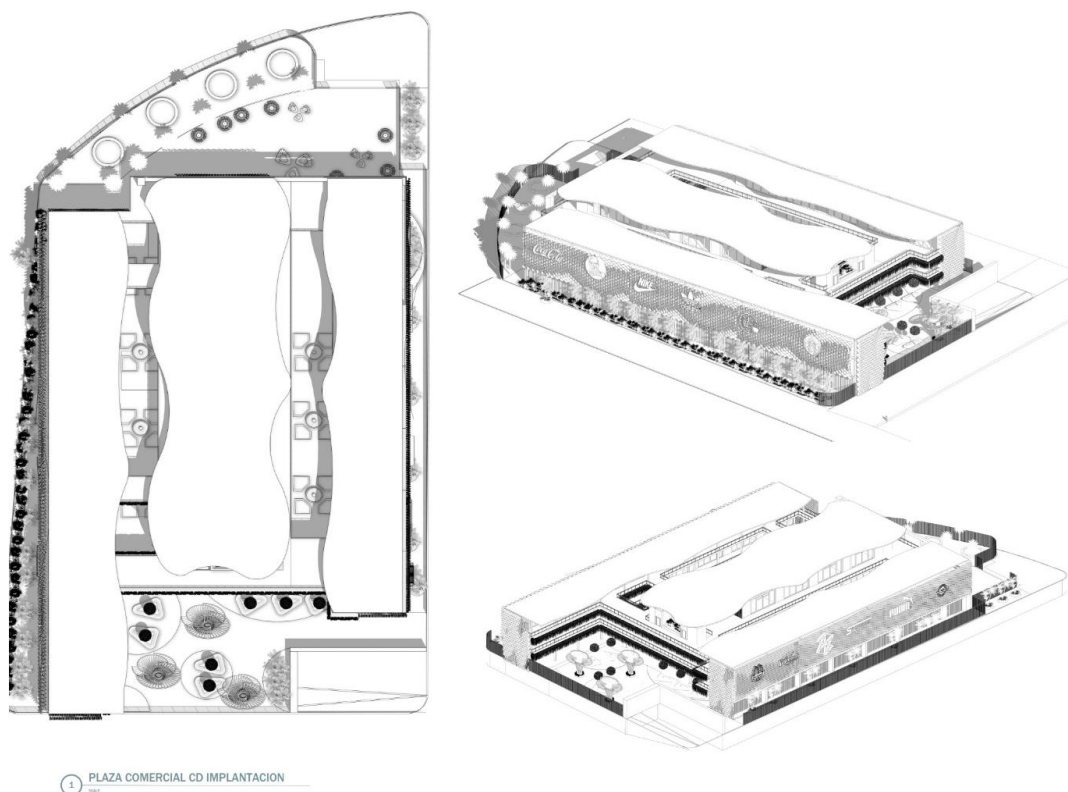


Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Formales

El diseño de la plaza comercial toma como base una composición formal de carácter orgánico y curvilíneo, inspirada en la dinámica urbana, el flujo peatonal y las condiciones ambientales propias de la ciudad de Santo Domingo. Esta concepción formal se traduce en volúmenes y recorridos fluidos que buscan romper con la rigidez geométrica tradicional, generando espacios más amables, continuos y visualmente integrados al entorno urbano inmediato.

Figura 21.
Volumetría.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

La implantación del proyecto responde a la necesidad de articular el espacio comercial con el espacio público, utilizando trazados curvos que acompañan los recorridos peatonales y

favorecen la orientación del usuario dentro del conjunto. Estas formas permiten una mejor adaptación al terreno y contribuyen a la creación de espacios intermedios de transición entre las zonas comerciales, recreativas y de descanso.

Los accesos principales se enfatizan mediante elementos arquitectónicos y urbanos que actúan como hitos visuales, facilitando la lectura del proyecto desde el exterior y reforzando su presencia dentro del centro urbano de Santo Domingo. Estos elementos de ingreso se integran al lenguaje formal del conjunto, manteniendo una coherencia estética basada en líneas curvas, volúmenes continuos y materiales de fácil lectura visual.

Figura 22.

Diseño interior.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Los senderos peatonales se diseñan con trazados orgánicos que generan una sensación de movimiento, continuidad y orientación, permitiendo que el usuario recorra el proyecto de manera intuitiva. La variación en anchos, texturas y ritmos espaciales contribuye a diferenciar las áreas

funcionales sin necesidad de barreras físicas, fortaleciendo la relación visual entre los distintos espacios.

Las pérgolas, cubiertas y elementos de sombra adoptan el mismo lenguaje curvilíneo, funcionando como elementos articuladores del espacio y aportando unidad compositiva al conjunto. Esta repetición formal genera una identidad clara y reconocible, favoreciendo la coherencia visual de toda la propuesta arquitectónica.

El diseño de los espacios construidos parte de una abstracción geométrica orgánica, aplicada tanto a los módulos comerciales como a los espacios comunes y elementos complementarios. Esta morfología no solo define la forma de las islas comerciales, sino que se extiende a todo el proyecto, consolidando un lenguaje arquitectónico continuo que refuerza la identidad de la plaza comercial como un nuevo referente urbano dentro del centro de la ciudad.

Figura 23.
Fachada.



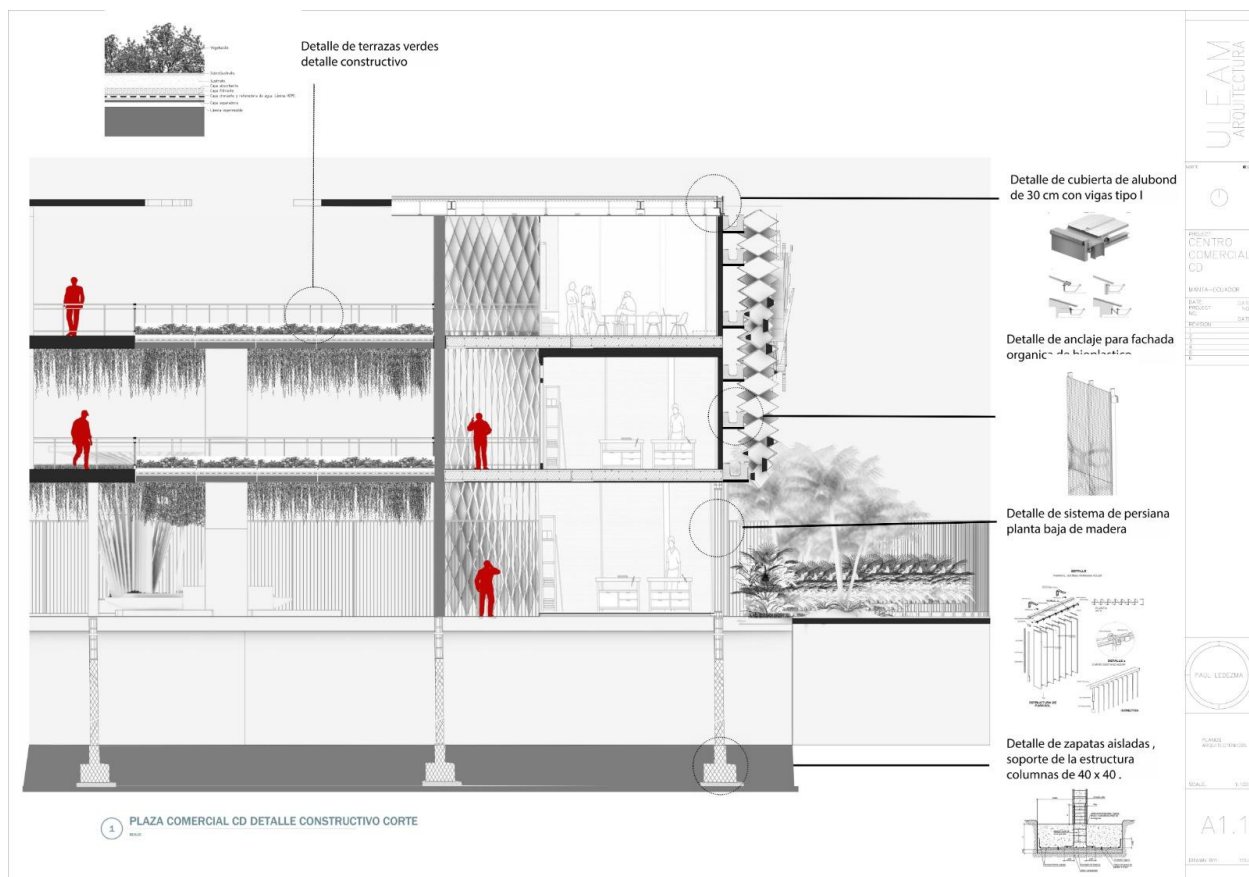
Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Estructurales

La propuesta arquitectónica se resuelve mediante un sistema estructural metálico modular, el cual garantiza estabilidad, durabilidad y facilidad de montaje, permitiendo además flexibilidad en la organización de los espacios comerciales. Este sistema responde a las condiciones urbanas y

funcionales del proyecto, facilitando procesos constructivos eficientes y una posible ampliación o reconfiguración futura de los módulos.

Figura 24.
Estructura.

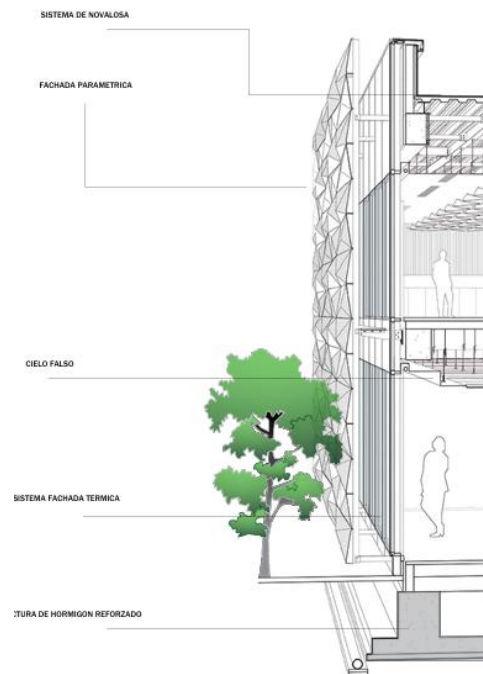


Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Los módulos comerciales se conforman a partir de columnas de tubo metálico de sección cuadrada de 15×15 cm, complementadas con vigas tipo I, lo que permite cubrir luces adecuadas para los espacios de venta sin comprometer la resistencia estructural. Esta solución estructural asegura un correcto desempeño frente a cargas permanentes y variables, propias del uso comercial y de la afluencia constante de usuarios.

Los cerramientos exteriores se resuelven mediante paneles de Alucobond Solid de 4 mm, material que ofrece alta resistencia a la intemperie, impermeabilidad y propiedades ignífugas, además de aportar una imagen contemporánea acorde al lenguaje formal del proyecto. En los espacios interiores se incorpora cielo falso de gypsum, el cual contribuye a mejorar el confort acústico y térmico, además de facilitar el paso de instalaciones eléctricas y sanitarias.

Figura 25.
Detalle arquitectónico.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

La cimentación se plantea mediante zapatas aisladas de hormigón armado, diseñadas en función de la topografía y las condiciones del suelo del sector, garantizando un adecuado anclaje de la estructura metálica y la seguridad estructural del conjunto edificatorio.

Para la protección del borde del río y la estabilidad de las áreas peatonales adyacentes, se propone la utilización de muros de gavión, los cuales permiten la contención del suelo y la reducción del impacto de la erosión. Estos elementos cumplen una doble función, estructural y

paisajística, al integrarse de manera armónica con el entorno natural y contribuir a la sostenibilidad del proyecto.

Técnicos/Constructivos

El proyecto se plantea a partir de un sistema constructivo sencillo y eficiente, basado en cimentaciones de hormigón armado que sirven como soporte para una estructura metálica modular. Este sistema permite la ejecución ordenada y rápida de los distintos bloques que conforman la plaza comercial, garantizando estabilidad estructural, durabilidad y facilidad de mantenimiento.

Sobre la estructura metálica se incorporan cubiertas ligeras con paneles de Alucobond Solid, material de alta resistencia a la intemperie que asegura protección frente a las condiciones climáticas y una mayor vida útil del conjunto edificatorio, además de aportar una imagen contemporánea acorde al carácter urbano del proyecto.

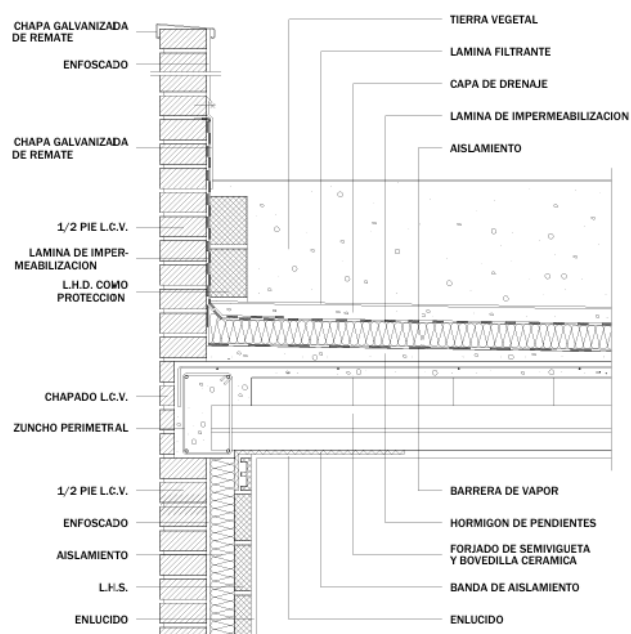
Los espacios exteriores se resuelven mediante suelos permeables, conformados por adoquines y losetas filtrantes, los cuales permiten la adecuada absorción del agua de lluvia, evitando encharcamientos y asegurando la continuidad y fluidez del tránsito peatonal. De manera complementaria, se propone un sistema general de drenaje pluvial, orientado a garantizar el correcto funcionamiento del espacio público durante todo el año.

Figura 26.
Luminarias.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Figura 27.
Detalle de volados.



Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Ambientales.

El proyecto se diseña bajo criterios de respeto al entorno natural y de integración paisajística, considerando la relación directa con el sistema ambiental del sector y la necesidad de mitigar los impactos generados por la intervención urbana. En este sentido, se propone una zona verde inundable de 617,85 m², destinada a la absorción temporal del exceso de agua durante la temporada de lluvias, contribuyendo al control de escorrentías y a la reducción del riesgo de inundaciones.

Esta área cumple una doble función, ecológica y paisajística, al incorporar vegetación adaptada a las condiciones climáticas locales, lo que permite mejorar la imagen del conjunto y fortalecer la relación entre el espacio construido y el entorno natural.

Con el fin de evitar la contaminación del cuerpo de agua cercano, el diseño plantea medidas de filtración natural mediante la vegetación, así como un manejo adecuado de las áreas verdes, permitiendo la retención y depuración del agua antes de su contacto con el entorno natural. La disposición estratégica de las áreas arboladas refuerza la imagen paisajística del proyecto, generando espacios de contemplación, sombra y confort ambiental para la comunidad.

La conducción de aguas lluvias se resuelve mediante canalones internos integrados a la volumetría arquitectónica, de manera que las cubiertas evacúan el agua hacia bajantes ocultas y puntos de descarga controlados. Esta solución permite mantener fachadas limpias y continuas, evita goteos sobre las áreas de circulación peatonal y contribuye al correcto funcionamiento del espacio durante todo el año.

Especificaciones técnicas, normativas, tecnológicas y de equipamiento.

Estructura

La estructura principal del proyecto (módulos comerciales, baterías sanitarias, áreas comunes y espacios de apoyo) se resuelve mediante un sistema metálico modular, compuesto por columnas tubulares de acero estructural de sección cuadrada 150×150 mm, fabricadas conforme a ASTM A500, y vigas tipo I de acero estructural ASTM A36 / A572, dimensionadas de acuerdo con las cargas de uso comercial y la altura de tres niveles. Las correas metálicas se plantean con perfiles tubulares de aproximadamente $100 \times 50 \times 15$ mm, garantizando estabilidad y soporte para cubiertas ligeras. Las uniones se resuelven mediante sistemas soldados y atornillados, utilizando pernos estructurales normalizados, conforme a la NEC.

Cerramientos comerciales

Los módulos comerciales incorporan cerramientos livianos y funcionales, que permiten seguridad, ventilación y flexibilidad de uso.

Puertas enrollables de acero galvanizado, con opción microperforada para ventilación natural, sistema de cierre con cilindro de seguridad y mecanismo de apertura manual en caso de emergencia.

Rejas desmontables conformadas por marcos metálicos tubulares y malla metálica, dispuestas de forma modular, facilitando el mantenimiento y la reconfiguración del espacio. Todos los elementos mantienen anchos libres de evacuación, sin aristas peligrosas, conforme a normativa de seguridad y accesibilidad.

Canalones y bajantes (cubiertas)

Las cubiertas incorporan un sistema de canalones metálicos o de aluminio, con espesores adecuados para intemperie, integrados al diseño volumétrico del proyecto. Las pendientes de evacuación se plantean entre 0,5 % y 1 %, conduciendo el agua hacia bajantes ocultas de PVC o metálicas, que descargan en sumideros y puntos de drenaje controlados, evitando goteos sobre circulaciones peatonales.

Cimentación

La cimentación se plantea mediante elementos de hormigón armado, principalmente zapatas y/o cimentaciones corridas, diseñadas conforme a los criterios estructurales de la NEC y a las características del suelo. Se incluyen pernos de anclaje embebidos para la fijación de la estructura metálica y un adecuado proceso de curado y compactación de la subrasante.

Caminerías y superficies permeables

Las áreas peatonales exteriores se resuelven mediante adoquines y losetas permeables, colocadas sobre cama de arena y base granular compactada, permitiendo la infiltración del agua lluvia y evitando encharcamientos. Las caminerías presentan pendientes suaves entre 1 % y 2 %, superficies antideslizantes y confinamientos laterales para garantizar estabilidad y durabilidad.

Puentes y elementos de conexión peatonal

Los elementos de conexión peatonal, como rampas y pasarelas, se resuelven mediante estructura metálica, diseñada para soportar cargas de uso público. Los tableros se plantean con materiales antideslizantes y de alta resistencia, y las barandas alcanzan una altura mínima de 1,10 m, garantizando seguridad y accesibilidad universal.

Accesibilidad universal

Rampas con ancho libre mínimo de 1,50 m y pendiente máxima del 8 %, garantizando el tránsito seguro de personas con movilidad reducida.

Pasillos de uso público con ancho mínimo de 1,20 m, ampliables a 1,80 m en zonas de cruce, y altura libre no menor a 2,05 m, conforme a la NEC y normativa INEN.

Servicios higiénicos

Los baños públicos se diseñan conforme a la NEC y normas INEN de accesibilidad, garantizando espacios adecuados para personas con discapacidad. Se contemplan áreas mínimas de maniobra, correcta ventilación y materiales de fácil limpieza y mantenimiento.

Áreas verdes

Las áreas verdes se diseñan conforme a la LOOTUGS, ordenanzas municipales de Santo Domingo y criterios de arbolado urbano. Se prioriza el uso de especies nativas, integradas a sistemas de drenaje sostenible y superficies permeables, fortaleciendo el confort ambiental y la imagen paisajística del proyecto.

Especificaciones tecnológicas y de equipamiento

Iluminación LED de bajo consumo, instalada en áreas comerciales, senderos, zonas de descanso y espacios recreativos, con luminarias aptas para intemperie.

Sistema de riego automatizado, aplicado en áreas verdes y de arborización, con instalaciones soterradas que optimizan el uso del recurso hídrico.

Criterios de prefactibilidad.

Prefactibilidad Técnica

Desde el punto de vista técnico–constructivo, la propuesta de plaza comercial es viable debido a las condiciones físicas favorables del terreno seleccionado, ubicado en el área del antiguo mini terminal de la ciudad de Santo Domingo de los Tsáchilas. El terreno presenta una topografía predominantemente plana, adecuada accesibilidad vial y disponibilidad de servicios básicos, lo que facilita la implantación de la propuesta arquitectónica sin requerir intervenciones complejas de adecuación del suelo.

La propuesta contempla el uso de un sistema estructural aporticado de hormigón armado, combinado con cubiertas livianas y módulos comerciales racionalizados, garantizando estabilidad, durabilidad y seguridad frente al uso continuo y las condiciones climáticas propias de la región. Asimismo, se prioriza el empleo de materiales de fácil mantenimiento, alta resistencia y disponibilidad local, lo que optimiza los procesos constructivos y reduce los costos de ejecución. Desde el enfoque funcional, la organización espacial responde a los flujos peatonales y vehiculares existentes, permitiendo una circulación eficiente, accesibilidad universal y un adecuado funcionamiento del equipamiento comercial propuesto.

Prefactibilidad Económica – Financiera

La viabilidad económica del proyecto se sustenta en la posibilidad de gestión de recursos a través del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo de los Tsáchilas, considerando el carácter público, social y urbano de la intervención. Al tratarse de una propuesta orientada a la recuperación del espacio público y al ordenamiento del comercio informal, el proyecto puede complementarse con fondos de inversión pública, programas de regeneración urbana y posibles alianzas institucionales orientadas al desarrollo económico local.

Desde el enfoque financiero, se plantea una ejecución por etapas, lo que permite una implementación progresiva del proyecto sin generar una carga económica inmediata significativa para la administración municipal.

Presupuesto referencial.

Tabla 14.

Etapa 1: Estudios, planificación y gestión

Ítem	Descripción	Unidad	Cantidad	Precio unitario (USD)	Subtotal (USD)
1	Estudio topográfico	trabajo	1	2,000	2,000
2	Estudio geotécnico (suelo)	trabajo	1	3,000	3,000
3	Diseño arquitectónico y renders	trabajo	1	8,000	8,000
4	Diseño estructural, eléctrico y sanitario	trabajo	1	10,000	10,000
5	Gestión municipal, licencias y permisos	global	1	15,000	15,000

Subtotal Etapa 1: Estudios, planificación y gestión: USD 38,000.00

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Tabla 15.

Etapa 2. Movimiento de tierra y cimentación.

Ítem	Descripción	Unidad	Cantidad	Precio unitario (USD)	Subtotal (USD)
1	Limpieza del terreno	M2	6525	1.7	9,787
2	Excavación de zapatas	M3	1300	7	9,100
3	Relleno compactado	M3	1200	5	6,000
4	Cimentación	M3	300	300	90,000

Subtotal Etapa 2: Movimiento de tierras y cimentación: USD 114,887.00

*Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025***Tabla 16.**

Etapa 3: Estructura metálica y hormigón armado

Ítem	Descripción	Unidad	Cantidad	Precio unitario (USD)	Subtotal (USD)
1	Columnas y vigas metálicas principales	ton	70	2,500	175,000
2	Estructura de entresijos en hormigón armado	m²	2175	70	152,250
3	Escaleras estructurales metálicas	unidad	6	5,000	30,000
4	Refuerzos y anclajes estructurales	global	1	32,750	32,750

Subtotal Etapa 3: Estructura metálica y hormigón armado: USD 390,000.00

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Tabla 17.

Etapa 4: Albañilería y cerramientos

1	Mampostería en bloque estructural	m ²	4000	25	100,000
2	Muros divisorios internos	m ²	1000	20	20,000
3	Enlucidos y selladores	m ²	2000	12.5	25,000

Subtotal Etapa 4: Albañilería y cerramientos: USD 145,000.00

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Tabla 18.

Etapa 5: Cubierta y techumbre

Ítem	Descripción	Unidad	Cantidad	Precio unitario (USD)	Subtotal (USD)
1	Estructura metálica liviana	m ²	2175	15	32,625
2	Panel termoacústico con aislante	m ²	2175	18	39,150
3	Canaletas y bajantes	global	1	8,225	8,225

Subtotal Etapa 5: Cubierta y techumbre: USD 80,000.00

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Tabla 19.

Etapa 6. Acabados.

Ítem	Descripción	Unidad	Cantidad	Precio unitario (USD)	Subtotal (USD)
1	Pisos Cerámicos y porcelanato	M2	3000	30	90,000
2	Cielo falso Y pintura	M2	2000	20	40,000
3	Ventanas Puertas Barandas y Divisores	global	1	150,000	150,000

Subtotal Etapa 6: Acabados arquitectónicos: USD 280,000.00

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Tabla 20.

Etapa 7: Instalaciones eléctricas y sanitarias

Ítem	Descripción	Unidad	Cantidad	Precio unitario (USD)	Subtotal (USD)
1	Instalación eléctrica interior y tableros	global	1	90,000	90,000
2	Iluminación LED interior	global	1	30,000	30,000

	y de emergencia				
3	Agua potable, desagües, cisterna y bombas	global	1	75,000	75,000

Subtotal Etapa 7: Instalaciones eléctricas y sanitarias: USD 195,000.00

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Tabla 21.

Etapa 8. Especiales, exteriores y administración.

Ítem	Descripción	Unidad	Cantidad	Precio unitario	Subtotal
1	Sistema contra incendios y cámaras de seguridad	Global	1	45,000	45,000
2	Áreas verdes, jardinerías y mobiliario urbano	Global	1	65,000	65,000
3	Iluminación exterior y señalética	global	1	35,000	35,000
4	Administración, supervisión y seguridad industrial	global	1	55,000	55,000
5	Imprevistos y utilidades (10%)	global	1	146,000	146,000

Subtotal Etapa 8: Especiales, exteriores y administración: USD 346,000.00

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

Total generado

USD 1,588,887.00

Cronograma de obra.

Tabla 22.
Cronograma de obra por semanas.

DESCRIPCIÓN	SEMANAS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Preliminares	1	X											
Movimientos de tierra	2		X	X									
Estructura de hormigón	4			X	X	X	X						
Estructura metálica	3					X	X	X					
Mampostería	2						X	X					
Instalaciones hidrosanitarias y eléctricas	3							X	X	X			
Pisos de hormigón	2								X	X			
Pisos de adoquín	2									X	X		
Pisos de baldosa	2										X	X	
Instalación de luminarias	1											X	
Vegetación y áreas verdes	2											X	X
Limpieza final	1												X

Nota. Elaborado por Alexis Ledesma, 2025

CONCLUSIONES

1. El análisis desarrollado en la presente investigación permitió identificar que el comercio informal constituye un fenómeno estructural en el centro urbano de la ciudad de Santo Domingo de los Tsáchilas, estrechamente vinculado a dinámicas socioeconómicas, urbanas y territoriales. Su presencia responde, en gran medida, a la falta de oportunidades laborales formales y a la ausencia de infraestructura adecuada para el desarrollo ordenado de actividades comerciales populares.
2. La ocupación desordenada del espacio público por parte del comercio informal ha generado impactos negativos en la movilidad peatonal y vehicular, la imagen urbana, la seguridad y la convivencia entre actores urbanos. Estas problemáticas evidencian la necesidad de abordar la informalidad no desde una lógica de exclusión, sino mediante estrategias de integración urbana que reconozcan su importancia económica y social.
3. La propuesta de una plaza comercial como equipamiento urbano se presenta como una alternativa viable para ordenar y formalizar las actividades comerciales informales, permitiendo recuperar el espacio público, mejorar la calidad urbana del sector y fortalecer la dinámica económica local. Su diseño responde a criterios de funcionalidad, inclusión social y sostenibilidad urbana, alineándose con los principios de la planificación contemporánea.
4. Finalmente, se concluye que la planificación arquitectónica y urbana desempeña un rol fundamental en la gestión del comercio informal, al permitir la generación de espacios integradores que articulen las necesidades de los comerciantes con los objetivos de ordenamiento territorial y desarrollo urbano sostenible.

RECOMENDACIONES

1. Se recomienda que las autoridades municipales consideren la implementación de la propuesta arquitectónica planteada, articulándola con políticas públicas orientadas a la formalización progresiva del comercio informal y la mejora de las condiciones laborales de los comerciantes.
2. Asimismo, se sugiere fortalecer los procesos de planificación urbana participativa, involucrando a los comerciantes informales y a la comunidad en general en la toma de decisiones relacionadas con el uso y gestión del espacio público.
3. Finalmente, se recomienda que futuras investigaciones profundicen en el análisis de modelos de gestión y administración de plazas comerciales, con el fin de garantizar su sostenibilidad económica, social y funcional a largo plazo.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Alexander, C., Ishikawa, S., & Silverstein, M. (1977). *A pattern language: Towns, buildings, construction*. Oxford University Press.

ARQUITASA. (2022). *Gestión y planificación del uso del suelo urbano*.
<https://www.arquitasa.com>

Bravo, J. (2023). Equipamientos comerciales como estrategia de regeneración urbana. *Revista de Urbanismo*, 48(2), 55–70.

Camino, M., & Sáinz, J. (2012). Economía informal y políticas públicas en América Latina. *Revista CEPAL*, 106, 89–104.

Constitución de la República del Ecuador. (2008). Registro Oficial No. 449.
<https://www.asambleanacional.gob.ec>

De Soto, H. (2000). *El misterio del capital*. Editorial Diana.

De Soto, H. (2002). *El otro sendero*. Editorial Sudamericana.

Esquivel García, R., López Martínez, J., & Hernández Cruz, M. (2019). Comercio informal y espacio público en ciudades latinoamericanas. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 34(3), 601–623.

Espil, J. (2020). *Planificación urbana contemporánea*. Editorial Síntesis.

Fajardo, L., Ramírez, P., & Torres, D. (2016). Índices de vulnerabilidad socioeconómica en contextos urbanos. *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos*, 12(1), 23–41.

Gallardo Terán, J. (2014). Espacio público y conflictos urbanos. *Revista INVI*, 29(81), 45–67.

- García, L. (2021). *Ordenamiento territorial y uso del suelo*. Editorial Alfaomega.
- García Loor, M. (2020). Normativa municipal y gestión del espacio urbano en Ecuador. *Revista Jurídica del Ecuador*, 15(2), 77–93.
- Harvey, D. (2008). *The right to the city*. *New Left Review*, 53, 23–40.
- INEC. (2020). *Proyecciones poblacionales del Ecuador*. Instituto Nacional de Estadística y Censos. <https://www.ecuadorencifras.gob.ec>
- INEC. (2023). *Encuesta nacional de empleo, desempleo y subempleo*. Instituto Nacional de Estadística y Censos. <https://www.ecuadorencifras.gob.ec>
- INAFED. (2023). *Sostenibilidad urbana y desarrollo local*. <https://www.gob.mx/inafed>
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Random House.
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Anthropos.
- Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. Anthropos.
- Nam, T., & Pardo, T. (2011). Conceptualizing smart city with dimensions of technology, people, and institutions. *Proceedings of the 12th Annual International Digital Government Research Conference*, 282–291.
- Naranjo, M., Pérez, A., & Rodríguez, L. (2000). *Desarrollo urbano y planificación territorial*. Editorial Trillas.
- ONU-Habitat. (2015). *Habitat III issue papers: Informal settlements*. United Nations Human Settlements Programme. <https://unhabitat.org>

Organización Internacional del Trabajo. (2023). *Panorama laboral mundial*.
<https://www.ilo.org>

PAOT. (2003). *La imagen urbana*. Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial.

PDOT Santo Domingo. (2022). *Plan de desarrollo y ordenamiento territorial*. GAD Municipal de Santo Domingo.

Sassen, S. (1991). *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press.

Soja, E. (1996). *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places*. Blackwell.

Therán Nieto, E., Gómez, R., & Martínez, C. (2022). Comercio informal y densidad urbana en ciudades intermedias. *Bitácora Urbano Territorial*, 32(1), 91–105.

Thomson, I., & Bull, A. (2001). *La congestión del tránsito urbano*. CEPAL.

Torres, P. (2019). Comercio informal y gestión del espacio público. *Revista de Estudios Urbanos*, 21(3), 112–128.

Trotsky, L. (1936). *The history of the Russian revolution*. Pathfinder Press.

Wright, F. L. (1939). *An organic architecture*. Lund Humphrie

ANEXOS









Uleam
ELOY ALFARO DE MANABÍ

Facultad de Ingeniería, Industria
y Arquitectura
Carrera de Arquitectura



Santo Domingo de los Tsáchilas, 23 de enero de 2026

Oficio N°. 001-APL-ECA-2025

Para: Ing. Wilson Erazo Argoti – Alcalde del cantón Santo Domingo.

Copia: Dirección de planeamiento urbano del GAD de Santo Domingo.

De mis consideraciones:

Quien suscribe LEDESMA FUERTES ALEXIS PAUL, portador de la cédula de ciudadanía 0401954342, estudiante de la carrera arquitectura de la facultad de Ingeniería, Industria y Arquitectura de la universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, solicito de la manera más comedida a quien corresponda, se me extienda una carta de apoyo para la realización de la propuesta arquitectónica que lleva como tema *"Análisis de las actividades informales y propuesta de plaza comercial en el centro urbano de la ciudad de Santo Domingo"* como parte del banco de proyecto de la institución a la cual representa, la misma que está siendo desarrollada como trabajo de titulación previo al título de arquitecto.

Cabe mencionar que este trabajo de titulación está dirigido por el Arq. Mg. José Luis Castro docente de la carrera de Arquitectura de esta al Alma Mater.

Además, como anexo del presente documento, sírvase encontrar el formato de respuesta a solicitud generada.

Por la atención brindada al presente, anticipo mi gratitud.

Cordialmente



ALEXIS PAUL LEDESMA
FUERTES

Ledesma Fuertes Alexis Paul
c.c.. 0401954342
e0401954342@live.uleam.edu.ec



José Luis Castro
Mero

Arq. José Luis Castro M., Mg.
Docente -arquitectura-Uleam
jose.castro@uleam.edu.ec

#5903

Av. Circunvalación vía a San Mateo
www.uleam.edu.ec



UleamEcuador

Santo Domingo
RECIBÍ Y RECONOCE
ALCALDÍA

23 ENE 2026

Recibido por: Wilson Erazo No. Ingreso: 1 No. Caso: 0



**GAD MUNICIPAL
SANTO DOMINGO**
DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN



Oficio No. GADMSD-DP-2026-0728-O

Santo Domingo, 09 de febrero de 2026

PARA: SR. LEDESMA FUERTES ALEXIS PAUL
ESTUDIANTE DE LA CARRERA DE ARQUITECTURA
FACULTAD DE INGENIERÍA, INDUSTRIA Y ARQUITECTURA
UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ

ASUNTO: APOYO A PROYECTO DE TITULACIÓN

De mi consideración:

Reciba un atento y cordial saludo de la Dirección de Planificación del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Santo Domingo, deseándole éxitos en sus funciones diarias.

En respuesta al Oficio N°001-APL-ECA-2025, de fecha 23 de enero de 2026, dirigido a esta Dirección Municipal, en mi calidad de Directora de Planificación, tengo a bien comunicar para los fines pertinentes el apoyo total al proyecto de titulación denominado, **"Análisis de las actividades informales y propuesta de plaza comercial en el centro urbano de la ciudad de Santo Domingo"** desarrollado por el estudiante de la carrera de Arquitectura LEDESMA FUERTES ALEXIS PAÚL, el cual será un insumo de mucha importancia como aporte de solución al problema derivado del comercio informal en el centro de la ciudad y que formará parte del banco de proyectos de la institución.

Sin otro particular, se agradece la atención prestada.

Atentamente,

Arq. Estefanía Atiaja
Directora de Planificación

ACCION	FUNCIONARIO	CARGO	FIRMA
ELABORADO POR:	Arq. Daniela Briones	Analista de Diseño de Proyectos	

Caso: 5903