



ESCUELA SUPEROR POLITECNICA DEL LITORAL

FACULTAD DE INGENIERIA MARITIMA CIENCIAS BIOLOGICAS,
OCEANICAS Y RECURSOS NATURALES

**“DISEÑO DE PROPUESTA DE MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN DE LOS
TRICITAXIS PARA REDUCIR SU IMPACTO VISUAL EN LAS AREAS
PERIFERICAS DE GUAYAQUIL”**

PROYECTO INTEGRADOR PREVIA A LA OBTENCION DE TITULO DE:

LICENCIADO EN TURISMO

PRESENTADA POR

STEPHANIE CHAVEZ S.

2017

AGRADECIMIENTO

Agradezco de manera especial a mi familia, la cual ha sido mi motor de fuerza para luchar por mis ideales y poco a poco ir cumpliendo cada uno de mis sueños, inculcándome a jamás desistir en cada meta propuesta, que, cumpliendo un objetivo en mi vida, vaya por muchos mas

Al M.Sc. Julio Gavilanes que cumplió con el rol de tutor, profesor y amigo, quien, con su conocimiento, experiencia y tiempo, supo guiarme para la culminación de este proyecto integrador.

A la Escuela Superior Politécnica del Litoral, que fue el instituto donde obtuve todos mis conocimientos, crecimiento intelectual y profesional

Por ultimo agradezco a mis amigos y demás profesores con los que he compartido grandes momentos y por formar parte de este nuevo paso.

Stephanie Chávez S.

DEDICATORIA

En primer lugar, dedico este proyecto a Dios quien me lleno de fortaleza, sabiduría, paciencia y principalmente perseverancia para poder alcanzar una de mis metas más anheladas propuesta en mi vida, y ya alcanzada.

A mis padres y a mi hermana por haberme brindado su apoyo incondicional, a los consejos de mi madre para seguir adelante y ser una triunfadora en la vida, para hacer de mí una gran persona.

A mi tía Josefa Pena M. quien con su cariño, amor, disponibilidad y comprensión me ayudo a cumplir este sueño, estando pendiente de cada uno de mis pasos

A mi tía Nayeth Solórzano, quien con sus conocimientos fue mi soporte para ver realizada esta meta

Finalmente, a toda mi familia tías, primas quien sin lugar a duda me ha acompañado a lo largo de mi vida

Stephanie Chávez S.

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN

MSc Julio Gavilanes V.

Profesor Tutor

MsC Fanny Manner

Profesor Materia Integradora

DECLARACIÓN EXPRESA

“La responsabilidad por los hechos, ideas y doctrinas expuestas en este Proyecto nos corresponde exclusivamente; y, el patrimonio intelectual de la misma, a la ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL”

Stephanie Chávez Solórzano

RESUMEN EJECUTIVO

El presente proyecto consiste implementar un diseño de propuesta de mejoramiento de la imagen de los tricitaxis para reducir su impacto visual en las áreas periféricas de la ciudad de Guayaquil, debido a que no existe un modelo en el cual genere la seguridad a quienes hacen uso de este medio de transporte público.

A su vez se espera implementar en la ciudad de Guayaquil y las zonas periféricas de la misma otorgándole así un plus, debido a que su modelo traerá consigo un impacto visual positivo a la demanda que utilice de manera frecuente este medio de transporte urbano, contando con un modelo en sus fachadas como: lugares turísticos de la ciudad, fechas cívicas, símbolos patrios entre otros

En este proyecto se espera contar con alrededor de 500 dólares americanos por cada tricitaxis que se le implemente esta nueva fachada y a su vez de un mejor servicio, está previsto una duración de 9 meses mientras se hace el gestionamiento y se cuente con los permisos para circular de manera legal, se espera que antes del tercer trimestre el mismo llegue a un punto de equilibrio con un beneficio al 50%.

Se creará un diseño como propuesta y a su vez dirigido al turismo, como parte de algo atractivo para la ciudad, aunque el objetivo de la misma sea dar a conocer un diseño para mejorar su fachada.

Se llevará a cabo en conjunto con los de la ANT, que son quienes otorgan el permiso para poder ejecutar el proyecto, es decir presentar la propuesta del diseño que se piensa incorporar en los tricitaxis.

Se cree que este proyecto tendrá éxito, porque dentro de un sondeo realizado, los usuarios que usan manera frecuente el transporte público (tricitaxis) indicaron que, al mejorar la calidad del servicio y en el estado en que se encuentran utilizarían este medio de transporte más a menudo y lo adaptarían como estilo de vida, ya que brinda seguridad y generara una imagen turística la ciudad de Guayaquil.

TABLA DE CONTENIDO

AGRADECIMIENTO	ii
DEDICATORIA	iii
RESUMEN EJECUTIVO	vi
GLOSARIO DE TÉRMINOS.....	xii
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	3
1 MARCO CONCEPTUAL.....	3
1.1 ANTECEDENTES	3
1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	4
1.3 JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA	5
1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	6
1.5 ALCANCE DEL ESTUDIO	7
1.6 OBJETO DE ESTUDIO	7
1.7 PRINCIPALES DESTINOS COMO PARTE DE UNA HISTORIA.....	9
CAPITULO II	12
2 REVISIÓN LITERARIA	12
2.1 DIARIOS:.....	12
2.2 TRICIMOTOS CIRCULARÁN CON NUEVAS REGLAS EN GUAYAQUIL	13
2.3 SOLO LA REGULACIÓN SALVA A LAS TRICIMOTOS	14
CAPITULO III	16
3 METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....	16
3.1 METODOLOGÍA APLICADA	16
3.2 HERRAMIENTAS DE LA INVESTIGACIÓN	16
3.3 PERFIL DEL USUARIO.....	17
3.4 TAMAÑO DE LA MUESTRA	18
3.4 ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE DATOS.....	18
3.5 RESULTADOS.....	29
3.6 CONCLUSIONES.....	29

3.7 RECOMENDACIONES	30
3.7.1 USUARIOS	30
3.7.2 CONDUCTORES	30
CAPÍTULO IV	31
5 PROPUESTA	31
5.1 ALTERNATIVA DE SOLUCIONES (CUANTITATIVAS)	32
5.2 NOTAS EXPLICATIVAS:	33
5.3 CRONOGRAMA VALORADO DE ACTIVIDADES Y VIDA ÚTIL	34
Bibliografía	35
Referencias	36
Anexos	38

TABLA DE CUADROS

Cuadro 1: Modelo de los tricimotos autorizadas	7
Cuadro 2: Rango de edades	19
Cuadro 3: Genero	20
Cuadro 4: Utiliza tricimotos	21
Cuadro 5: Modelo genera seguridad.....	22
Cuadro 6: Frecuencia de uso de tricimotos	23
Cuadro 7: Medio de transporte frecuente	24
Cuadro 8: Impacto a la mejora de tricimotos en seguridad.....	25
Cuadro 9: Impactos negativos	26
Cuadro 10: Costo del servicio de tricitaxis	27
Cuadro 11: Mejoramiento de imagen de tricitaxis	28
CUADRO 12: Alternativa de Soluciones (Cuantitativas).....	32
CUADRO 13: Cronograma valorado de actividades y vida útil.....	34

TABLA DE GRAFICOS

Grafico 2: Edades	19
Grafico 2: Genero	20
Grafico 3: Utiliza tricimotos	21
Grafico 4: Modelo genera seguridad	22
Grafico 5: Frecuencia de uso de tricimotos	23
Grafico 6: Medio de transporte frecuente	24
Grafico 7: Impacto a la mejora de tricimotos en seguridad.....	25
Grafico 8: Impactos negativos	26
Grafico 9: costo de servicio de tricitaxis	27
Grafico 10: Mejoramiento de imagen de tricitaxis.....	28

TABLA DE IMAGENES

Figura 1: Bajaj.....	8
Figura 2: Tuko.....	9
Figura3: Modelo de tricimoto de Andalucia	11
Figura: 4: Modelo.....	15
FIGURA 5: Ejemplos de Tricitaxis.....	31

GLOSARIO DE TÉRMINOS

TRANSPORTE PÚBLICO: Hace referencia a los autobuses, trenes y otras unidades móviles que sirven para la movilización de los ciudadanos de una comunidad y que está solventado y manejado por el Estado vigente. (Guerra, 2014)

IMAGEN TURÍSTICA: Es un concepto de vital importancia, tanto en el ámbito académico como profesional, dada su enorme influencia en la toma de decisiones del turista, y por consiguiente en el exitoso desarrollo de un destino turístico y de sus empresas. En esta línea de investigación se analiza la imagen de los destinos y sus empresas, tanto la imagen proyectada como la percibida, así como sus diferentes dimensiones: características funcionales y psicológicas, imagen global e imagen de los atributos, rasgos únicos y rasgos comparativos. (Gil, 2015)

IMPACTO VISUAL: Efecto que produce sobre una persona la visión de un objeto en un lugar determinado. También podría definirse como una agresión estética. En todo caso se trata de una impresión muy subjetiva pues la estética es una percepción de la belleza, que es una cualidad abstracta y subjetiva, una representación mental que puede producir un placer intenso a quien la contempla. (Paula, 2009)

ZONAS PERIFÉRICAS: espacios en transición en los que, entre otras características, permanecen prácticas agrarias. Sin embargo, el proceso de urbanización, se ha desarrollado hacia estos espacios y ha tenido diversas consecuencias en ellos. (Flores, 2014)

ANT: Autoridad Nacional de Tránsito

ONOMATPEYA: Se trata de la imitación o recreación del sonido de algo en el término que se utiliza para significarlo. También puede referirse a fenómenos visuales. (Real Academia, wikipedia, 2012)

RICKSHAW: Un rickshaw es un vehículo ligero de dos ruedas que se desplaza por tracción humana, bien a pie o a pedales. Muy popular en países como China, Japón o India, su uso se ha extendido a otras ciudades de todo el mundo, a menudo como reclamo turístico o en servicio de bicitaxi. (Real Academia, wikipedia, 2016)

TIERRAS NIPONAS: Tierras japonesas (Real Academia, wikipedia, 2012)

MARCO REGULATORIO: Es el conjunto de leyes y normas para la gestión de una utilidad

ELEMENTOS CIVICOS: Elementos que representan a un lugar como tal, su bandera, himno, escudo: fechas importantes

FODA: Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas

JOURNALS: Un texto científico, publicación científica o comunicación científica, es uno de los últimos pasos de cualquier investigación científica, previo al debate externo (Real Academia, wikipedia, 2012)

“Diseño de propuesta de mejoramiento de la imagen de los tricitaxis para reducir su impacto visual en las áreas periféricas de Guayaquil”

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene como objetivo proponer una alternativa para el mejoramiento de la imagen que proyecta las tricimotos que ofrecen el servicio denominado como “tricitaxis” en Guayaquil, ya que en los últimos años se ha observado cómo este tipo de vehículo se ha ido desarrollando e imponiendo como el medio de transporte más utilizado en las zonas periféricas de la ciudad, provocando una creciente oferta del servicio pero a su vez un notable deterioro de las unidades y el mal aspecto de las mismas. En Guayaquil se ha utilizado mucho este servicio de transporte, por lo que adquiere mucha demanda al transportarse en lugares de corta distancia, como un medio de placer para los usuarios.

En relación a estudios no formales y en base la observación se pudo detectar que el factor, que salta a la vista dentro de las unidades es el de carrocerías oxidada, lonas parchadas o en mal estado y plásticos que sirven como ventanas con huecos, junto con esto las unidades presentan además la ausencia de seguridades para los usuarios dentro del automotor, tales como cinturón de seguridad, o conductores sin la licencia necesaria para conducirlos, unidades no reguladas o autorizadas para circular

Los factores antes mencionados han creado un verdadero problema social, ya que, a pesar de la problemática mencionada, éste es un medio de subsistencia para algunos conductores que han visto en el servicio de tricitaxis una oportunidad de trabajo honrada, pero a la vez peligrosa por la falta de las seguridades antes mencionadas.

La propuesta se basa en un nuevo diseño en la fachada de los tricitaxis siguiendo el modelo exitoso de los llamados “tuk”, tricimotos estilizadas que son utilizadas para el turismo en países europeos como Italia, Portugal e Inglaterra y muy afamadas por su servicio, cuya finalidad es la de brindar mayor seguridad

y comodidad tanto a los conductores como a los usuarios cambiando la percepción actual de la clientela, haciendo de la experiencia de trasladarse de un lugar otro en este vehículo sea placentera y digna de replicarse, obteniendo a su vez elevar el autoestima de quienes los conducen.

En este proyecto se espera justificar la necesidad de mejorar una imagen de los denominados tricitaxis que permita a los usuarios proyectar la utilidad de estos servicios reflejados en el atractivo y facilidades de utilizar los mismos considerando la nueva imagen corporativa propuesta en este documento de una manera más práctica, que reflejar una experiencia el llegar a un determinado destino, pero esto generando así una excelente experiencia haciendo que valga la pena tomar uno.

CAPÍTULO I

1 MARCO CONCEPTUAL

1.1 ANTECEDENTES

En primer lugar, los tricitaxis reciben o adoptan el nombre de “motocicleta de 3 ruedas” a modo de carro en donde en países de las urbes asiáticas (que es donde empezó esta tendencia) como Bangkok hacen uso de los mismos como icono turístico.

Según Muy interesante habla sobre el ricksaw que:

El nombre es una onomatopeya por el ruido de sus motores. Su origen está en el *Rick Shaw*, el carro tirado por una persona, que un rico comerciante chino mostró al rey tailandés Rama V en 1871; el éxito entre la gente que no podía permitirse un caballo para recorrer las siempre enfangadas calles de Bangkok fue inmediato. Al *Rick Shaw* le sucedió el *samlor*, o bicicleta unida a un carrito en el que cabía más de una persona. (Muy interesante, 2015)

Es particularmente popular en ciudades donde el tráfico y la congestión son mayores problemas, como sucede en la capital o en Nakhon Ratchasima. Sus dueños también conducen este tipo de vehículos para trasladar productos frescos en ausencia de pasajeros.

En un principio, Japón exportó las motos de tres ruedas a Tailandia desde 1934, y más adelante su Ministerio de Correos y Telecomunicaciones donó aproximadamente 20 mil motos de tres ruedas usadas, a países del sureste de Asia. El gesto fue debido a que los tuk-tuks pasaron a otro plano en tierras niponas a finales de los años sesenta, pero fue precisamente esto lo que hizo tan popular al vehículo como transporte informal en sitios como India e Indonesia,

ampliándose esta costumbre que podría parecerle extraña, a muchas otras partes del mundo.

El inventor de aquel diseño que hasta el día de hoy es uno de los más idolatrados en el mercado, tuvo en los años cuarenta esta idea de elaborar un vehículo comercial de tres ruedas para ayudar con la reconstrucción económica post-guerra en Italia. Corradino D'Ascanio (Pescara, 2015). El genio detrás de esta maravillosa ocurrencia, logró concretar el negocio con la compañía donde trabajaba, Piaggio, y fue así como nació el “tuk-tuk”.

Las auto-motos no son vehículos comunes, pero sí que tienen diferentes nombres alrededor del mundo: samosa, tempo, tri-moto, bajaj, keke, napep, maruwa, triciclo, mototaxi, baby taxi, lapa, tukxi, y muchas otras denominaciones populares existen para definir a estas preciosas carrozas modernas que en Tailandia llamamos “tuk-tuk”. Se trata de un interesante medio de transporte urbano, de uso público y turístico en donde luego de varios años va adoptando con todas estas características en países europeos.

Su diseño tan retro se debe precisamente a los orígenes que tuvo durante la Segunda Guerra Mundial, y hoy en día es bastante popular mayormente entre turistas y visitantes.

1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Como el problema para esta investigación se basa en el “Diseño de mejoramiento de la imagen de los tricitaxis” la problemática se enfoca en que los mismos que están dentro de las zonas periféricas de Guayaquil no están adecuadamente equipados para brindarle seguridad a quienes hacen uso de este servicio., convirtiéndose en víctimas de cualquier accidente que pueda ocurrir o en su defecto de robos a manos de vándalos y borrachos que tienen secuestrados los caminos de acceso -denuncia-, aprovechando que hay terrenos abandonados y sin limpiar, donde incluso viven.

La problemática también repercute en cuanto al manejo en como ellos realizan las gestiones para brindar un servicio legal que tienen que realizar, el problema específico del mismo es el tiempo en que demoran al otorgarle, aun así, estando al día en sus pagos de matrículas.

1.3 JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

Como se ha mencionado en algunas ocasiones el problema principal que poseen, es la inseguridad que los tricitaxis proyectan a los usuarios, va de la mano con las gestiones que se realiza en la agencia de la ANT (Autoridad Nacional de Transito), ya que es una empresa donde otorgan los permisos que necesitan los tricitaxis para circular de manera legal

Es por esta razón se intenta mitigar la inseguridad que los mismos proyectan, al no brindar la suficiente confianza de este medio de transporte, con el nuevo diseño que se le va a dar a los mismos, estableciendo así un control de seguridad para quienes hacen el uso de este medio de transporte. Se cuenta con el respaldo legal de la ANT, donde se garantiza el manejo de información que se requiera para que se cumpla lo ya establecido.

Además, se elaboran políticas que orientan al cumplimiento de sus derechos, como es la seguridad, principalmente en este proyecto.

La propuesta de este proyecto va enfocada al nuevo diseño de los mismos como proyección al usuario de un medio de transporte que posee todas las seguridades que la misma requiera, además como se espera de la misma manera implementar un diseño en los tricitaxis con lugares representativos de la ciudad de Guayaquil, este podría ser también, un medio de transporte turístico en recorridos cortos.

1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

El objetivo general de la presente investigación consiste en diseñar una imagen mejorada de los tricitaxis de las zonas periféricas de Guayaquil para la comodidad y disfrute del usuario, y así exista un excelente servicio en las mismas.

Como primer objetivo específico se puede decir que, diagnosticar el marco regulatorio que rige el funcionamiento de los tricitaxis en Guayaquil, pretendiendo aportar a la mejora de la competitividad en el diseño de los mismos en donde se les permita su acceso con los usuarios.

En segundo lugar, a través de encuestas y un muestreo no probabilístico como parte de los objetivos específicos, se intenta plantear la utilización de elementos cívicos y turísticos de la ciudad de la ciudad en la fachada de los tricitaxis.

Como tercer punto, con las visitas técnicas y un análisis de debilidades, amenazas, fortalezas y debilidades (FODA), determinar los problemas existentes en el servicio que ofrecen los tricitaxis, en donde se verá reflejado las falencias que los mismos poseen y darle un mejor gestionamiento

De la mano con el tercer objetivo específico se propone de la misma manera establecer los beneficios de la nueva imagen de los tricitaxis para los usuarios.

1.5 ALCANCE DEL ESTUDIO

El siguiente trabajo de investigación está enfocado a estipular cuáles son las facilidades de implementar un mejor diseño en los tricitaxis, para que, de esta manera, pueda verse un medio de transportación cómoda y más que todo segura para los usuarios, con los permisos pertinentes que requiera la misma.

1.6 OBJETO DE ESTUDIO

Esta investigación toma como objeto de estudio a los tricitaxis dentro de las zonas periféricas de la ciudad de Guayaquil.

Modelos legales

MODELO BAJAJ	MODELO TUKO
Costo: \$ 3.700.	•Costo: \$ 3.800
Capacidad: 3 personas	Capacidad: 4 personas.
País de origen: China.	Modelo Tuko
Lugar de origen: India	

Cuadro 1: Modelo de los tricimotos autorizadas

Fuente: Carlos Alcívar (ATM)

Los conductores que aún no están regulados argumentan que, existen quejas de que hace tiempo les hayan exigido poner cinturones y extintor a sus vehículos, si a la final la ANT ya no los reconoce. (Orozco, 2016)

A pesar de ser un medio de transporte en el que cuenta con un alcance de distancias cortas dentro de una zona periférica, conductores se quejan por las exigencias que se les dan a los mismo que tienen que cumplir, muchos de ellos se rehúsan, ya que la ANT no los reconoce como transporte público,



Figura 1: Bajaj

Fuente: Autodisa Bajaj Bolivia

Tricimotos que podrían utilizarse en el Plan de Chatarrización

Características técnicas

Largo: 325 centímetros
 Ancho: 125 centímetros
 Alto: 144 centímetros
 Modelo: Tk-200 M1
 Cilindraje: 200 cc
 Arranque: eléctrico y de pedal
 Capacidad del tanque: 16,5 litros
 Carga máxima: 4 pasajeros

Colores: rojo y azul

Costo: **\$3.500**

Garantía: un año o 6.000 kilómetros
 * Solo en motor y caja de cambio

El motor, la caja de cambio, sistemas de enfriamiento, amortiguador y las llantas son traídas de China. El chasis posterior es realizado en la fábrica.

Fuente: Motorbucarro



Figura 2: Tuko

Fuente: Marco Antonio Piza · Guayaquil (Tuko)

1.7 PRINCIPALES DESTINOS COMO PARTE DE UNA HISTORIA

Los primeros modelos de tricimotos propiamente dichas surgieron en la década de 1960, combinando rickshaws y motocicletas, producidos en Japón y pocos años más tarde exportados a numerosos países de Asia. (Tracendencias a nivel mundial en el transporte publico, 2015)

Los modelos que empezaron en Japón como principal destino de las tricimotos tomaron acogida muchos años después en varios países del mismo continente asiático, implementando una nueva idea de movilización para que el usuario que haga uso de este servicio pueda llegar a su destino

Poco a poco lograron aceptación en países como India y Tailandia. Como medio de transporte público se utilizan en muchos países alrededor del mundo, ya que son muy prácticas sin importar región, clima o estado de las vías, por lo que actualmente son extraordinariamente populares. (Tracendencias a nivel mundial en el transporte publico, 2015)

Poco tiempo después y una vez que países de Asia adoptaron este nuevo modelo varios países quisieron adoptarlo como propio también, mejorando así sus modelos y el uso que le daban a los mismos, poco a poco fue adquiriendo gran demanda

Entre sus distribuciones dentro del continente europeo tenemos a países como:

- Francia
- Inglaterra
- Portugal
- Italia

Dentro del continente asiático

- Pakistán
- Palestina
- Vietnam
- China
- India
- Indonesia
- Camboya
- entre otros

Continente americano como:

- Cuba
- Colombia
- Ecuador
- El Salvador
- Honduras
- Guatemala
- México
- entre otros

Hoy en día ha habido una transformación de este vehículo, no sólo para ser usado como transporte público sino también en el área turística, donde en ciudades como Lisboa, Londres, Vaticano y Andalucía, han sido desarrollados como una de las más alegres y vistosas alternativas para brindar una experiencia nueva y divertida a los miles de visitantes que recorren en los “tuk” lugares claves en la historia y cultura de estas ciudades, donde la tricimoto popular con un diseño diferente se ha vuelto un ícono turístico.

Como un dato interesante tenemos que en Andalucía se le ha dado un plus a este automotor, ya que las visitas guiadas y personalizadas se están realizando en los primeros “tuk” eléctricos, buscando formas de turismo sostenible, promocionando como 100% eléctrico, 100% limpio, 100% divertido.



Figura3: Modelo de tricimoto de Andalucía

Fuente: Andalucía, España

CAPITULO II

2 REVISIÓN LITERARIA

Para este proyecto se han tomado en cuenta diferentes artículos y extractos de diarios confiables. Puesto que no existen antecedentes científicos acordes a el presente proyecto, se realizará un sondeo a usuarios, para determinar la implementación y mejoramiento de las fachadas de los tricimotos, logrando así poder reducir el impacto visual que este genera.

2.1 DIARIOS:

Según Bogado I. En su columna de Diario El Universo referente a “Seguridad vial” menciona que

La decisión se ha tomado porque se quiere mejorar las condiciones de movilidad en el casco urbano, según ha dicho el director municipal de Tránsito; y el presidente de la Unión Cantonal de Tricimotos de Daule ha declarado que, aunque los perjudica respetarán la ordenanza. Bien por los dauleños, pero el asunto hace que recordemos que en Guayaquil la circulación descontrolada de motociclistas es un peligro permanente en las calles de la ciudad. Ruedan a gran velocidad y, aprovechando las características de su vehículo, se atraviesan entre los carros, suben a las aceras y descienden de ellas a gran velocidad. No se nota que hay normas que tienen que cumplir y, menos aún, que haya control sobre ellas. (párr.1-2)

La implementación de un modelo turístico en la fachada de las tricimotos, evitará que este tipo de infracciones se lleven a cabo en la urbe porteña, y llevará a cabo un mejor control, de las tricimotos, dándole al usuario, por el cambio de fachada una mejor presentación, confianza y servicio.

Existe mucho peligro en la ciudad de Guayaquil con el transporte urbano (tricimotos) en comparación a otros cantones, tal es el caso de Daule que cuidan la seguridad de los usuarios en donde se ejecuta una acción de movilidad dentro del casco urbano. Esta idea se podría implementar en Guayaquil, debido a que como se busca implementar la mejora de la fachada de este transporte urbano, también se espera que los usuarios que hagan uso de este servicio también cuentan con la seguridad para llegar a su destino

Las motos y las tricimotos son una gran ayuda para transportarse, sobre todo en las zonas periféricas de la ciudad donde cumplen el papel de alimentadores de los buses, pero con las reglas claras y oportunos controles; pues si no es así, en lugar de solucionar problemas a los ciudadanos podrían producirlos. (Bogado, 2015)

Como se mencionó en este fragmento los tricimotos son muy importantes hoy en día, ya que son aquellas en las cuales puedes tomar vías más angostas (en cuanto tengan su permiso de circulación y alcance) hagan del mismo un viaje seguro al usuario y porque no agregarle una nueva imagen a la misma con todas las reglas claras que se establezca la ley al proponer su nueva imagen

2.2 TRICIMOTOS CIRCULARÁN CON NUEVAS REGLAS EN GUAYAQUIL

En el sur de la ciudad, evitando identificarse, uno de los conductores también vio acertada la aplicación de una normativa, porque “hay muchos ‘piratas’ que les dañan el trabajo. “Cualquiera compra una moto y la pone como taxi”, dijo en voz baja dejó flotando algunas dudas con respecto a sus colegas de oficio. (CAMPUZANO, 2016)

Los conductores de las tricimotos están en desacuerdo con que personas que no pertenecen a una organización legal estén circulando por las calles reduciendo así el trabajo de quienes sí lo están, implementando nuevas fachadas en este medio de transporte que no van acorde con el mismo, es por esta razón que en el presente proyecto la propuesta indica que para identificar los que son legales y con la seguridad pertinente para circular serán reconocidos por colores y por representaciones importantes de la ciudad de Guayaquil, para que de esta manera los que prestan el servicio de manera ilegal se vayan reduciendo, ya que no va acorde con lo que se espera implementar dentro de los mismos “mejorar el impacto visual de este medio de transporte” otorgando a su vez una imagen turística para que sea atractiva al usuario

2.3 SOLO LA REGULACIÓN SALVA A LAS TRICIMOTOS

El jefe de Transporte Público de la entidad, Fernando Amador, indicó que, se tomará en consideración 2 meses como un tiempo en el que se puede lograr a conseguir un estudio en el que analice la oferta y la demanda del servicio de tricimoto, con un estimado de 2500 unidades las cuales se pueden considerar que circulan de manera legal en la ciudad. No es un trabajo que se puede realizar de manera rápida, toma un tiempo el gestionarlo, un trabajo que lo tiene que realizar la ATM, entidad en la cual tendrá que recibir críticas, propuestas de conductores que buscan el mejorar el servicio

Del total de unidades que se determinó, al menos se cuenta con 23 gremios que están dispuestos a su regularización para su legal circulación como parte de la estrategia de la ATM, trabajando así con marcas representantes como Piaggio, Tuko y TVS.

La mayoría de las unidades que circulan en Guayaquil son motocicletas lineales a las que se les soldó un cajón. (Jose, 2017) Tras la adecuación de una fachada con ámbito turístico, se espera, el mejoramiento de las tricimotos para

captar la atención de los usuarios con el gestionamiento debidamente legalizado para la circulación, de la mano con la ATM.

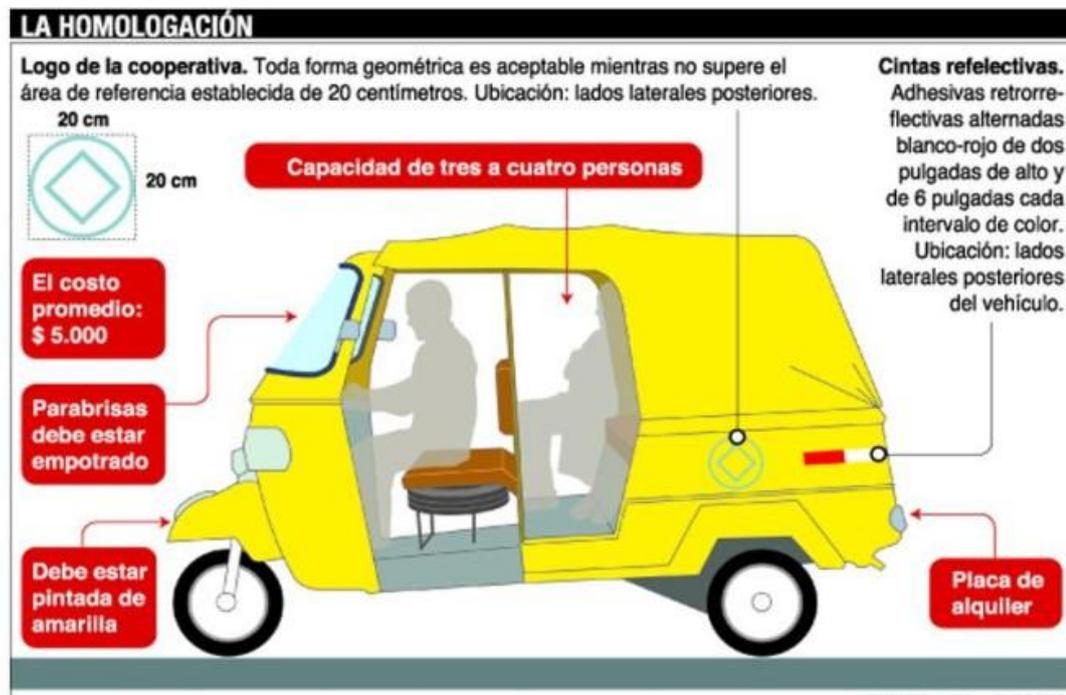


Figura: 4: Modelo

Fuente: Diario "El Universo" Enero,2015

CAPITULO III

3 METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

A lo largo de este capítulo determinaremos la metodología idónea para plantear una propuesta y desarrollar el modelo más adecuado para mejorar la imagen de los tricitaxis, donde se definirá el tipo de investigación a realizarse para analizar los diferentes problemas que posee este medio de transporte en los sectores en donde se brinda este servicio.

3.1 METODOLOGÍA APLICADA

Esta investigación es del tipo de estudio cuantitativa, analítica.

- Partiremos con información de fuentes primarias que utilizaremos tomaremos como instrumentos de medición de un sondeo (cuantitativa) porque nos permite saber el comportamiento, preferencias y satisfacción que se tiene actualmente del servicio, ya que la opinión de los usuarios es vital para la investigación
- Analítica porque nos permitirá analizar la situación en que se encuentran los tricitaxis y la manera en cómo se puede implementar una nueva imagen al mismo, forjando seguridad a los usuarios

3.2 HERRAMIENTAS DE LA INVESTIGACIÓN

Dentro de la investigación cuantitativa utilizaremos un sondeo social para medir el grado de satisfacción actual de los usuarios de los tricitaxis para finalmente hacer una comparación con el producto propuesto.

3.3 PERFIL DEL USUARIO

Características:

- Usuarios que utilicen este medio de transporte
- Usuarios que utilicen medio de transporte publico frecuentemente
- Género: masculino/femenino
- Usuarios nacionales y extranjeros

3.4 TAMAÑO DE LA MUESTRA

Esta investigación cuantitativa se mide a través de un método teórico completo, es decir que, se recopiló información de personas necesarias hasta que la información obtenida nos satisfaga.

El universo que se determinó para realizar el sondeo esta en las personas que hacen uso del servicio de los tricitaxis, teniendo en cuenta que existen alrededor de 80 unidades en las áreas periféricas de la ciudad de Guayaquil.

Se realizó un sondeo a 80 personas de las cuales se tomaron a consideración 62, ya que 18 de ellos al realizarle las preguntas para determinar un resultado dentro de este proyecto contestaron que se abstienen de utilizar este medio de transporte (tricitaxis), por consecuencia no utilizarían este medio de transporte para movilizarse a un destino, por tanto, no entran en el perfil del usuario que se necesita en este proyecto.

3.4 ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE DATOS

Después de realizar el sondeo pertinente, por objeto de estudio se determinaron las siguientes categorías, las cuales cubren las necesidades de la investigación; a continuación, se detallarán cada una de ellas con su respectivo análisis.

La población que se consideró para este proyecto fue de 62 personas representando el 100%

Cuadro 2: Rango de edades

Fuente: Stephanie Chávez

EDAD	
15 años-22 años	36%
23 años-30 años	18%
31 años-38 años	24%
39 años en adelante	22%

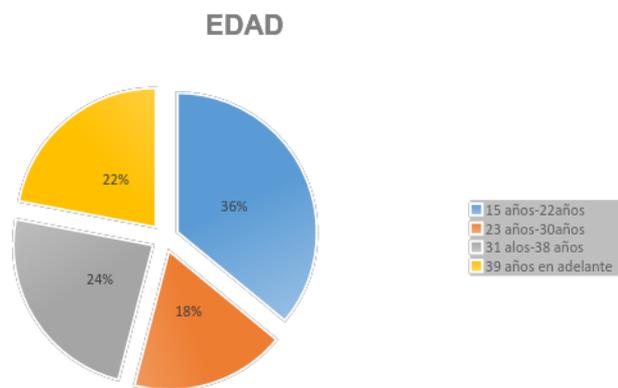


Grafico 2: Edades

Fuente: Stephanie Chávez

Las personas con un rango de 15 a 22 años son aquellas que hacen mayor uso de este medio de transporte representando un 36% con un total de 22 personas, es decir que los jóvenes hacen mayor uso de este medio de transportación

Cuadro 3: Genero

Fuente: Stephanie Chávez

GENERO	
Masculino	52%
Femenino	48%

N

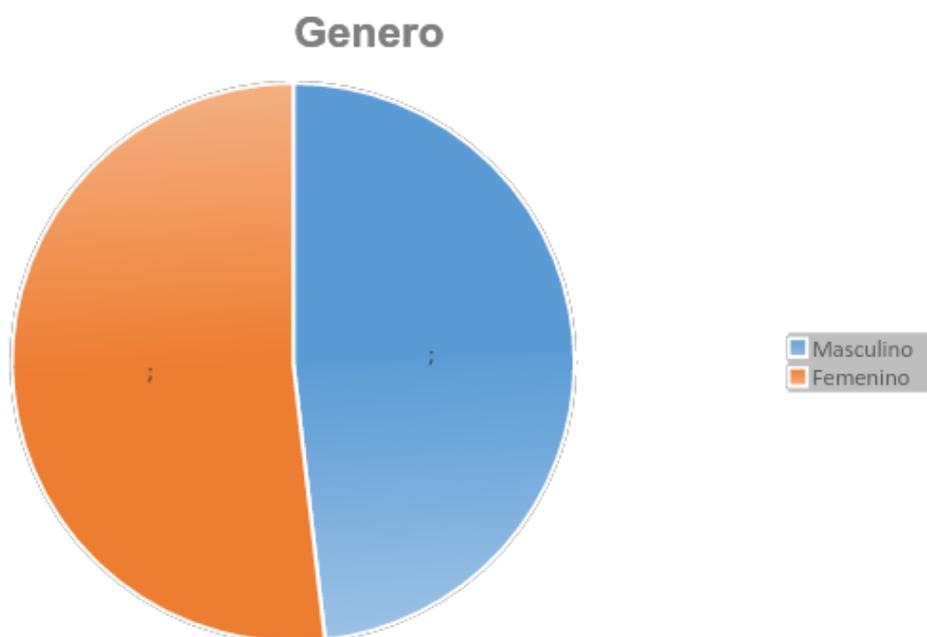


Grafico 2: Genero

Fuente: Stephanie Chávez

Tanto hombres como mujeres utilizan este medio de transporte, sin embargo, con un 4% equivalente a 2 personas el género masculino cuenta con un mayor porcentaje

Cuadro 4: Utiliza tricimotos

Fuente: Stephanie Chávez

¿Utiliza el medio de transportación, como lo son los tricitaxis en distancias cortas?	
Si	100%
No	0%

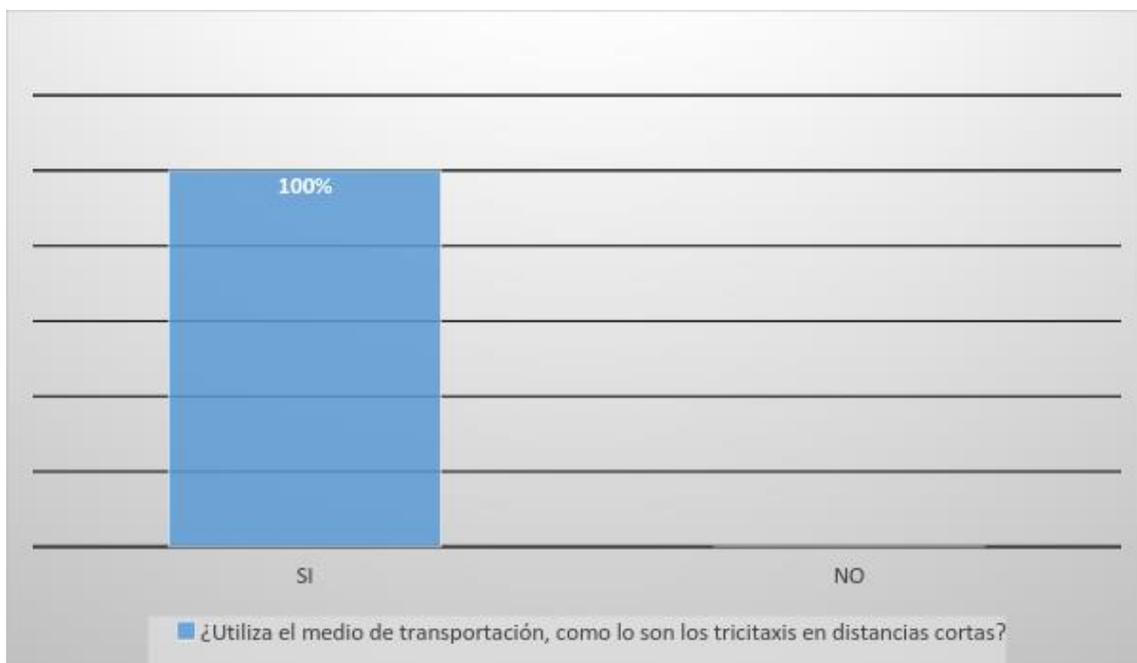


Gráfico 3: Utiliza tricimotos

Fuente: Stephanie Chávez

Las personas a las que se les realizó el sondeo en su totalidad utilizan este medio de transporte para estancias cortas, ya que no se sienten seguros utilizar los tricitaxis para distancias más largas

Cuadro 5: Modelo genera seguridad

Fuente: Stephanie Chávez

¿El modelo de hoy en día con que cuentan los tricitaxis le genera seguridad?	
Si	18%
No	82%

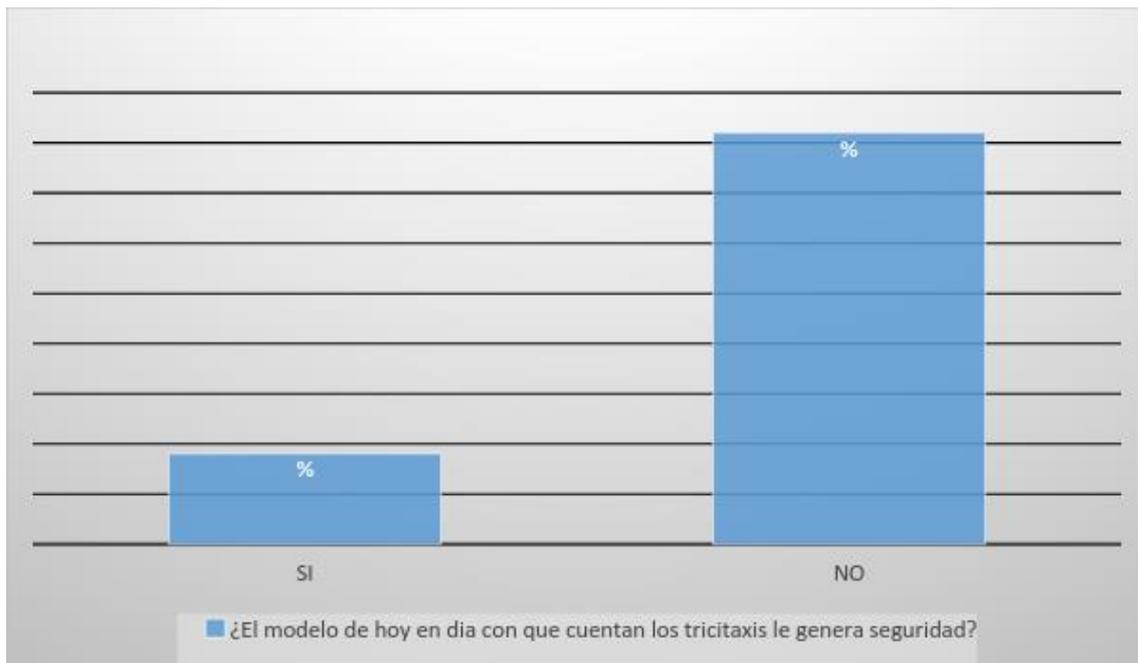


Gráfico 4: Modelo genera seguridad

Fuente: Stephanie Chávez

A varias de las personas que se les realizó el sondeo indicaron que no se sienten seguros utilizar este medio de transporte por el impacto visual que proyectan los mismo

Cuadro 6: Frecuencia de uso de tricimotos

Fuente: Stephanie Chávez

¿Con que frecuencia utilizas el transporte público (tricitaxis)?	
Diario	55%
Semanal	31%
Mensual	14%
Me abstengo de usarlo	0%

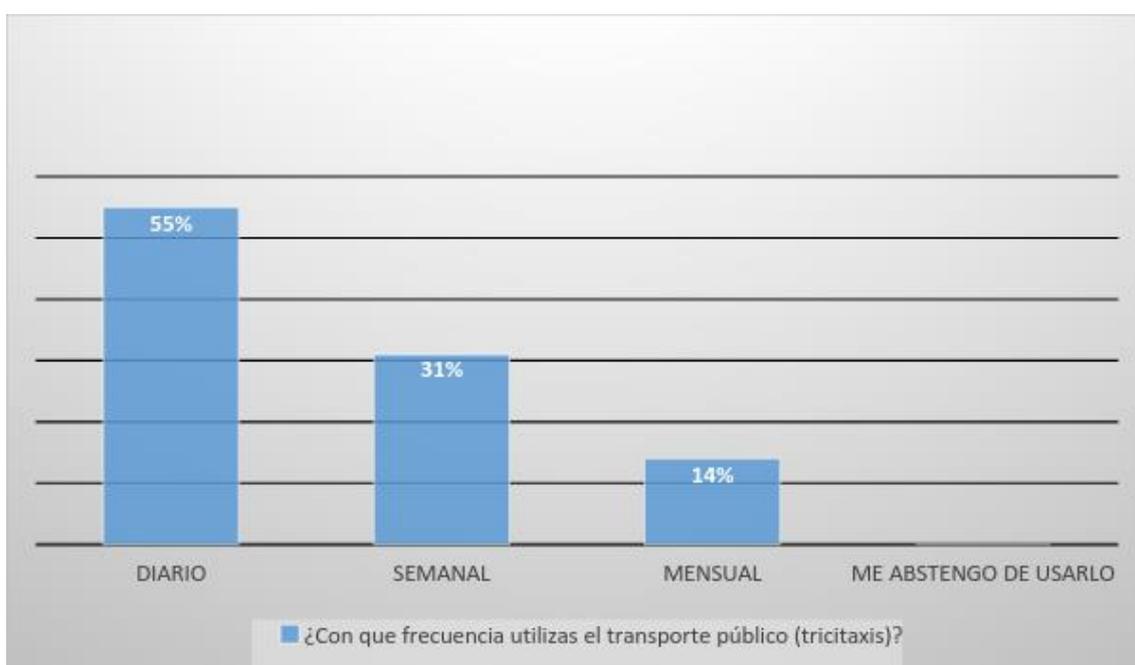


Gráfico 5: Frecuencia de uso de tricimotos

Fuente: Stephanie Chávez

La mayoría de las personas que se les realizaron las preguntas utilizan de manera diaria este medio de transporte, ya que por lo general son personas que trabajan en el sector en donde viven con un 55% representando a 34 personas

Las personas que lo utilizan de manera semanal, es decir de 1 a 3 veces por semana son aquellas personas que, por lo general no cuentan con el tiempo suficiente para realizar sus actividades así mismo las personas que hacen uno de los tricitaxis manera mensual

Cuadro 7: Medio de transporte frecuente

Fuente: Stephanie Chávez

¿Qué medio de transporte utilizas más?	
Publico	92%
Privado	8%

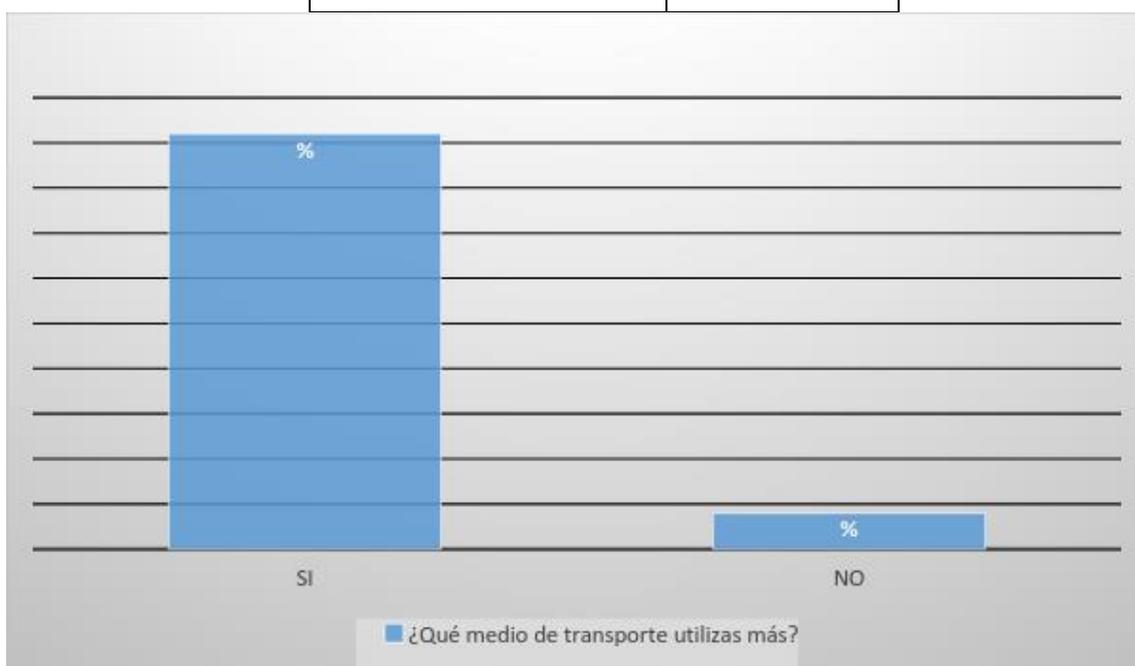


Grafico 6: Medio de transporte frecuente

Fuente: Stephanie Chávez

Con un mayor porcentaje de las personas a las que se le realizaron las preguntas utilizan el medio de transporte público para transportarse con un 92% equivalente a 57 personas, mientras que el 8% representando a 5 personas utilizan en su mayoría su vehículo

Cuadro 8: Impacto a la mejora de tricimotos en seguridad

Fuente: Stephanie Chávez

¿Cree usted que mejorando la fachada de los tricitaxis generaría un mayor impacto en el usuario en cuanto a su seguridad?	
Si	93%
No	7%

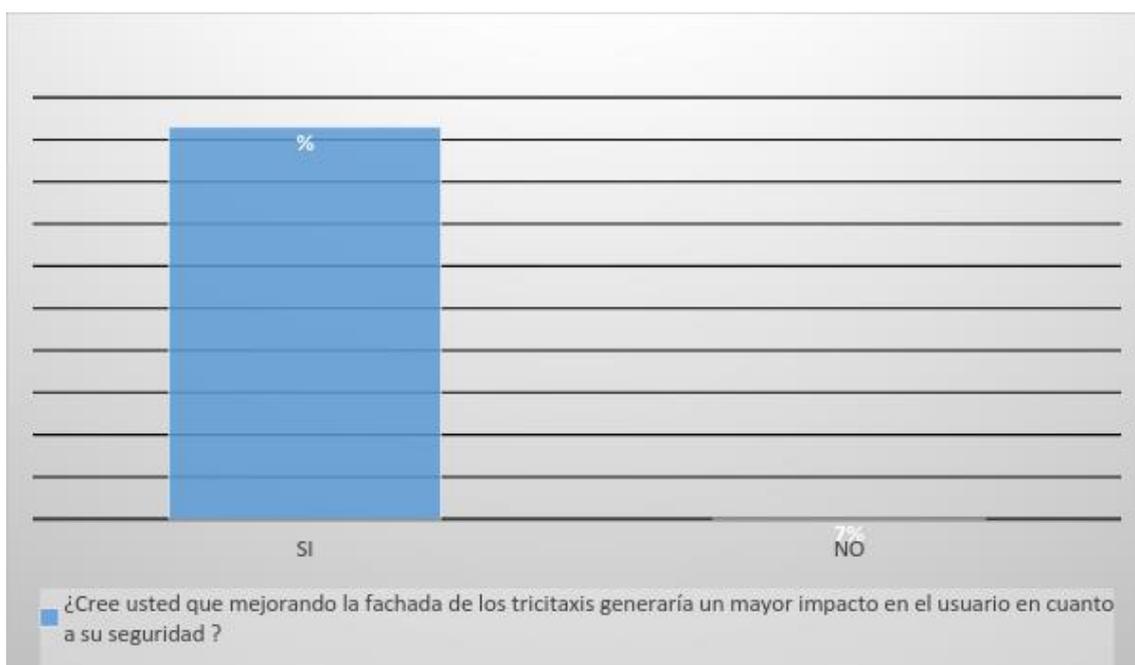


Grafico 7: Impacto a la mejora de tricimotos en seguridad

Fuente: Stephanie Chávez

Las personas indican que mejorando la imagen de los tricitaxis tendría un mayor impacto visual positivo a los usuarios que hagan uso del mismo, ya que les proyecta mayor seguridad para movilizarse de un lugar a otro, representado con un 93% equivalente a 58 personas, mientras que el 7% con 4 personas no les genera seguridad en el mismo una vez implementado una nueva imagen a este medio de transporte

Cuadro 9: Impactos negativos

Fuente: Stephanie Chávez

¿Qué impacto negativo le generan los tricitaxis hoy en día?	
Inseguridad	37%
Falta de profesionalismo	19%
Mala imagen	44%



Grafico 8: Impactos negativos

Fuente: Stephanie Chávez

Los impactos negativos que generan hoy en día los tricitaxis, es la mala imagen que proyecta esto trae consigo la inseguridad y la falta de profesionalismo de parte de los conductores al prestar este servicio de transporte, en un bajo porcentaje en comparación con las que si se ven afectados los tricitaxis para ofrecer el servicio a los usuarios.

Cuadro 10: Costo del servicio de tricitaxis

Fuente: Stephanie Chávez

¿Cuál es el valor que usted considera que se debería pagar por utilizar este servicio?	
25 ctvs.- 35 ctvs.	60%
36 ctvs.- 50 ctvs.	40%

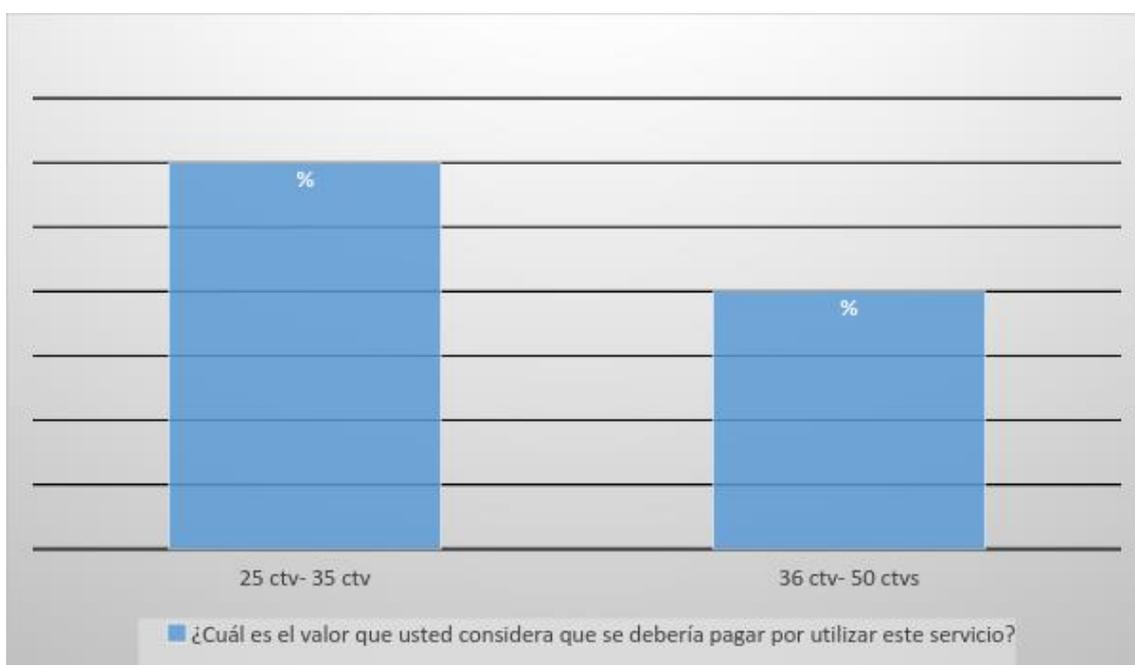


Grafico 9: costo de servicio de tricitaxis

Fuente: Stephanie Chávez

Una vez que se haya implementado la nueva imagen que se espera proyectar en los tricitaxis se realizó un sondeo en el cual las personas están dispuestos a pagar por el mismo (distancia corta) entre 25-35 ctv. representados con un 60% equivalente a 37 personas mientras que el restante están dispuestos a cancelar por el servicio un rango entre 36-50 ctv.

Cuadro 11: Mejoramiento de imagen de tricitaxis

Fuente: Stephanie Chávez

¿Le gustaría que en la fachada de los tricitaxis estén representados con fechas cívicas o lugares turísticos representativos de la ciudad de Guayaquil?	
Si	85%
No	15%

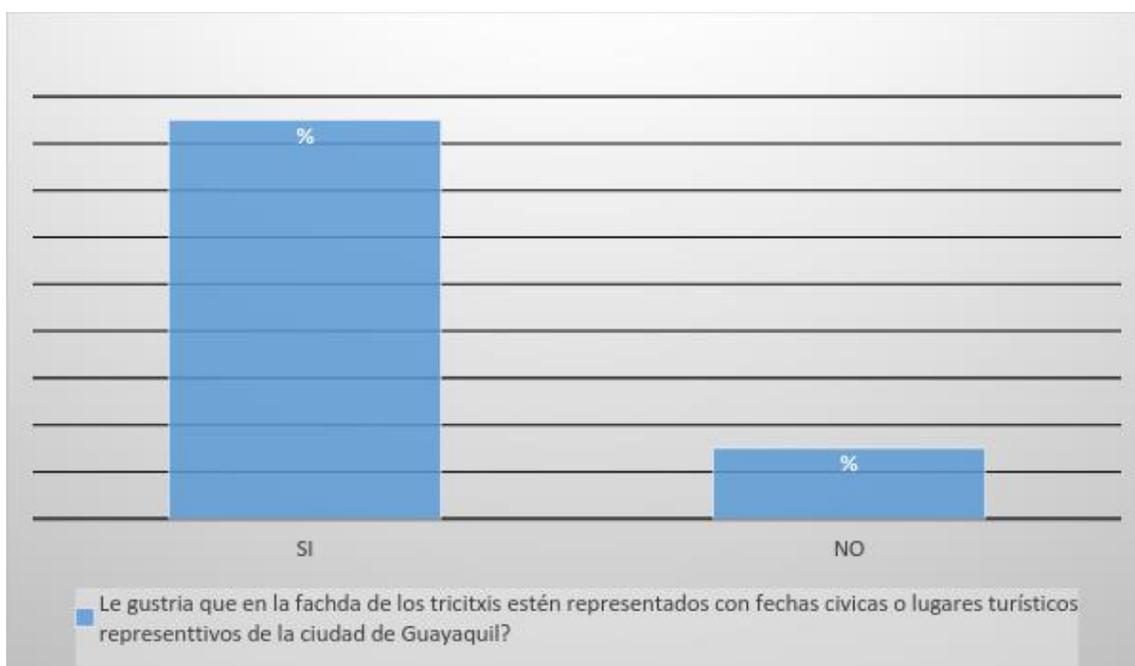


Gráfico 10: Mejoramiento de imagen de tricitaxis

Fuente: Stephanie Chávez

A los usuarios les gustaría ver reflejado en los tricitaxis lugares que representan a la ciudad de Guayaquil y a su vez fechas cívicas que lo representan como ciudad, por esta razón un 85% de las personas a las que se le realizaron las preguntas están de acuerdo con esta nueva imagen que se espera proyectar, representado en 53 personas, por otro lado, un 15% representado con 9 personas no les gustaría una nueva imagen de esa manera

3.5 RESULTADOS

Como herramienta para diseñar las nuevas fachadas de los tricitaxis se tomará a consideración fechas cívicas de Guayaquil, su bandera, su gente, lugares que la representan como ciudad, entre otras.

Los resultados de la investigación, comprende un análisis de interpretación de respuestas de los sondeos realizados a las personas que hacen uso del servicio

3.6 CONCLUSIONES

1. El sondeo para determinar y obtener resultados de este proyecto se lo realizo a 80 personas de las cuales como ya se mencionó anteriormente se tomó una muestra de 62, debido que en algunas de las preguntas que se realizaron los usuarios no utilizaban este medio de transporte para distancias cortas, por consecuencia no tenían algún interés en la mejora de la imagen de los tricitaxis, a su vez n cumplía con el perfil del usuario con el que se esperaba contar para obtener resultados del mismo.
2. Se llegó a la conclusión de que los usuarios utilizan este medio de transporte para estancias cortas de manera diaria (la mayoría de personas) con una totalidad de 34 usuarios, mas sin embargo no les genera seguridad por la imagen que proyecta, cinturón de seguridad, cubierta, más aun con la falta de profesionalismo de quienes ofrecen el servicio, que no tienen el cuidado necesario para transportar de una manera segura al usuario, todo aquello genera malestar a las personas que utilizan este servicio,
3. Es por esta razón que 58 personas de 62 encuestados están de acuerdo con que se implemente una nueva imagen de los tricitaxis y donde se espera dar una proyección al usuario de seguridad para que el mismo pueda ir tranquilo mientras llega a su destino.
4. Cumpliendo con los objetivos específicos a través del sondeo se determinó los problemas existentes en el servicio que ofrecen los tricitaxis

en donde se verá reflejado las falencias que los mismos poseen y a su vez darle un mejor gestionamiento.

5. A su vez el gestionar el marco regulatorio de transportación para los tricitaxis, ya que no es necesario que le otorguen un SOAT al mismo, únicamente se necesitaría el permiso respectivo para la transitar legal del mismo con la nueva imagen que se espera proyectar

3.7 RECOMENDACIONES

1. Una vez que se implemente y sea aceptado el nuevo diseño que se espera implementar en los tricitaxis para seguridad y mejora de imagen de la misma para todos los usuarios que hagan uso de este servicio se les recomienda tanto a los interesados como a los conductores que:

3.7.1 USUARIOS

1. Cinturón de seguridad con el objetivo de que la persona llegue a su destino de manera segura
2. Preservar la nueva imagen con lugares representativos de la ciudad de Guayaquil así mismo con símbolos cívicos y fechas importantes de la misma
3. Despertar interés las personas que no hacen uso de este servicio como medio de transporte

3.7.2 CONDUCTORES

1. Realizar las gestiones pertinentes para que al circulen de manera legal
2. Comprometerse a cumplir con las leyes de tránsito, manejar de una manera moderada para generar tranquilidad y disfrute al usuario, evitando accidentes
3. Mejorar el servicio

CAPÍTULO IV

5 PROPUESTA

El presente proyecto tiene como objetivo principal el implementar y proyectar una nueva imagen a los tricitaxis para reducir el impacto visual negativo a los usuarios que hacen uso de este servicio, de tal manera que la propuesta se basa en que, en cada uno de estos medios de transporte tenga una identificación como medio urbano, es decir que serán categorizadas por colores que se verán reflejados en las fachadas de los mismo como parte del diseño cívico, lugares turísticos o símbolos patrios con los que se pueda contar, identificando así cual es el recorrido que realiza el tricitaxi obteniendo la información en redes sociales, y puntos de concentración de este medio de transporte las cuales poseen un libre acceso y a su vez se situara un mapa marcando el alcance de movilización de los sectores de las unidades las cuales se encontraran en los puntos en común o paraderos principales de los tricitaxis La idea sería que el tricitaxi se proyecte como un vehículo seguro y llamativo. De tal forma que lo que hoy es un problema el día de mañana sea un símbolo de identidad. A continuación, se adjuntan gráficas de cómo podría quedar un diseño de tricitaxi:



FIGURA 5: Ejemplos de Tricitaxis

Fuente: Lisboa-Portugal

5.1 ALTERNATIVA DE SOLUCIONES (CUANTITATIVAS)

Criterios	Coeficiente	Alternativa 1: Mejoramiento de aspecto en las unidades		Alternativa 2: Interés en el mejorar la calidad del servicio		Alternativa 3: Sistema de información de alcance de unidades	
Tiempo	2	5	10	3	6	5	10
Concentración sobre los beneficiarios	5	5	25	3	15	5	25
Seguridad	3	5	15	4	12	4	12
Impacto visual	4	5	20	1	4	1	4
Impacto de género	4	4	16	1	4	1	4
Viabilidad	5	3	15	1	5	3	15
TOTAL			111		51		95

CUADRO 12: Alternativa de Soluciones (Cuantitativas)

FUENTE: Alternativa de Soluciones (Cuantitativas), STEPHANIE CHAVEZ S.

5.2 NOTAS EXPLICATIVAS:

La cuantificación de las valoraciones presentadas en la tabla anterior se ha realizado asignando en primer lugar unos coeficientes a cada uno de los criterios utilizados, en los que las puntuaciones más elevadas significan una mayor importancia.

De la misma manera se ha valorado cada alternativa en función de cada criterio. En tercer lugar, se ha multiplicado el valor asignado a cada alternativa por el coeficiente, obteniendo unas puntuaciones ponderadas.

La suma total de esas puntuaciones es constituye la valoración final de las cuatro estrategias consideradas. La máxima puntuación supone que esa alternativa aparece como la más deseable. En este caso se trata de la primera alternativa: **“Mejoramiento de aspecto en las unidades”**.

La base numérica utilizada ha sido de 1 a 5, en la que las puntuaciones más altas representan las valoraciones más positivas y las más bajas, las que se consideran menos adecuadas.

5.3 CRONOGRAMA VALORADO DE ACTIVIDADES Y VIDA ÚTIL

ACTIVIDADES	COSTES	RESPONSABLES	1 Trim.			2 Trim.			3 Trim.			
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Presentación del proyecto a la ANT y solicitud de reformas en el aspecto de las fachadas de las unidades	\$ 50.00 + IVA	Stephanie Chávez										
Socialización de cambio de fachada con prueba piloto	\$ 700.00 + IVA	Stephanie Chávez										
Implementación de fachadas en las unidades	\$ 500,00 por unidad + IVA	Stephanie Chávez ANT y ATM bajo su respectivo sector Conductores										
Sondeo de aceptación de cambio de fachada a usuarios	\$ 50.00+ IVA	Stephanie Chávez										

CUADRO 13: Cronograma valorado de actividades y vida útil

FUENTE: Cronograma valorado de actividades y vida útil, STEPHANIE CHAVEZ S.

El cronograma de actividades nos ayudará a identificar las tareas designadas que realizaremos durante dos años de manera trimestral que es la vida útil del proyecto. Las personas responsables que efectuarán las actividades a realizarse tendrán la obligación de prepararse con material que se requiera para obtener buenos resultados de las mismas

Bibliografía

- Bogado. (29 de abril de 2015). Tricimotos. *El universo*, pág. 4.
- CAMPUZANO, I. (31 de agosto de 2016). Tricimotos . *Tricimotos circularán con nuevas reglas en Guayaquil*, pág. 01.
- Flores, N. F. (16 de octubre de 2014). *buenas tareas*. Obtenido de <http://www.buenastareas.com/ensayos/Introduccion/77127367.html>
- Gil, S. M. (06 de marzo de 2015). *Instituto TIDES*. Obtenido de <http://www.tides.ulpgc.es/investigacion/lineas-de-investigacion/258-imagen-turistica-analisis-de-la-imagen-de-los-destinos-y-sus-empresas.html>
- Grijalvo, J. M. (06 de marzo de 2015). *Juan Manuel Grijalvo*. Obtenido de <https://www.grijalvo.com/articulos/timpacto.htm>
- Guerra, C. (5 de febrero de 2014). *prezi*. Obtenido de <https://prezi.com/wpjo61eugce-/transporte-y-almacenamiento/>
- Jose, P. (15 de enero de 2017). tricimotos. (S. Chavez, Entrevistador)
- Mariela, & Benavides, M. C. (2016). *Transporte urbano*. Sevilla: Cultura de Transporte.
- Muy interesante*. (5 de febrero de 2015). Obtenido de <http://www.muyinteresante.es/cultura/arte-cultura/articulo/ide-donde-es-el-tuk-tuk>
- Orozco, L. (2016). Modelos autorizados para circulacion. *El Comercio*, pág. 3.
- Paula. (09 de junio de 2009). Emprendimiento.
- Pescara. (23 de agosto de 2015). *archivodistatopescara*. Obtenido de <http://www.archivodistatopescara.beniculturali.it/index.php?it/206/corradino-dascanio-biografia>
- Real Academia, E. (14 de marzo de 2012). *wikipedia*. Obtenido de <https://es.wikipedia.org/wiki/Onomatopeya>
- Real Academia, E. (26 de mayo de 2016). *wikipedia*. Obtenido de <https://es.wikipedia.org/wiki/Rickshaw>
- Rosa, B. M. (11 de enero de 2016). <http://revistas.um.es>. Obtenido de <http://revistas.um.es/turismo/article/view/19511>
- Trascendencias a nivel mundial en el transporte publico. (2015). En M. Steven, *Transporte Publico* (pág. 117). Colonie.

Referencias

- Bogado. (29 de abril de 2015). Tricimotos. *El universo*, pág. 4.
- CAMPUZANO, I. (31 de agosto de 2016). Tricimotos . *Tricimotos circularán con nuevas reglas en Guayaquil*, pág. 01.
- Flores, N. F. (16 de octubre de 2014). *buenas tareas*. Obtenido de <http://www.buenastareas.com/ensayos/Introduccion/77127367.html>
- Gil, S. M. (06 de marzo de 2015). *Instituto TIDES*. Obtenido de <http://www.tides.ulpgc.es/investigacion/lineas-de-investigacion/258-imagen-turistica-analisis-de-la-imagen-de-los-destinos-y-sus-empresas.html>
- Grijalvo, J. M. (06 de marzo de 2015). *Juan Manuel Grijalvo*. Obtenido de <https://www.grijalvo.com/articulos/timpacto.htm>
- Guerra, C. (5 de febrero de 2014). *prezi*. Obtenido de <https://prezi.com/wpjo61eugce-/transporte-y-almacenamiento/>
- Jose, P. (15 de enero de 2017). tricimotos. (S. Chavez, Entrevistador)
- Mariela, & Benavides, M. C. (2016). *Transporte urbano*. Sevilla: Cultura de Transporte.
- Muy interesante*. (5 de febrero de 2015). Obtenido de <http://www.muyinteresante.es/cultura/arte-cultura/articulo/ide-donde-es-el-tuk-tuk>
- Orozco, L. (2016). Modelos autorizados para circulacion. *El Comercio*, pág. 3.
- Paula. (09 de junio de 2009). Emprendimiento.
- Pescara. (23 de agosto de 2015). *archivodistatopescara*. Obtenido de <http://www.archivodistatopescara.beniculturali.it/index.php?it/206/corradino-dascanio-biografia>
- Real Academia, E. (14 de marzo de 2012). *wikipedia*. Obtenido de <https://es.wikipedia.org/wiki/Onomatopeya>
- Real Academia, E. (26 de mayo de 2016). *wikipedia*. Obtenido de <https://es.wikipedia.org/wiki/Rickshaw>
- Rosa, B. M. (11 de enero de 2016). <http://revistas.um.es>. Obtenido de <http://revistas.um.es/turismo/article/view/19511>
- Trascendencias a nivel mundial en el transporte publico. (2015). En M. Steven, *Transporte Publico* (pág. 117). Colonie.

VIDEO

<http://www.rts.com.ec/actualidad/conozca-las-diferencias-que-hay-entre-tricimotos-artesanales-y-homologadas-9620>

Anexos

SONDEO

Muestra: personas que hacen uso del medio de transportación.

Para llevarla a cabo de manera rigurosa, utilizamos los muestreos no probabilísticos de tipo invitados o “a propósito”, ya que hemos seleccionado un grupo de sujetos que cumplen las características que deseamos.

1.- ¿Utiliza el medio de transportación, como lo son los tricitaxis en distancias cortas?

- Sí
- No

2.- ¿El modelo de hoy en día con que cuentan los tricitaxis le genera seguridad?

- Si
- No

3.- ¿Con que frecuencia utilizas el transporte público (tricitaxis)?

- Diariamente
- Semanalmente
- Mensualmente
- Me abstengo de utilizarlo

4.- ¿Qué medio de transporte utilizas más?

- Público
- Privado

5.- ¿Cree usted que mejorando la fachada de los tricitaxis generaría un mayor impacto en el usuario?

- Sí
- No

6.- ¿Cuál es el valor que usted considera que se debería pagar por utilizar este servicio?

- 0.25 ctvs. - 0.35ctv
- 0.36 ctv. – 0.50 ctvs.

7.- ¿Le gustaría que en la fachada de los tricitaxis estén representados con fechas cívicas o lugares turísticos representativos de la ciudad de Guayaquil?

- Si
- No



Fuente: La guía turística Yucata

Foto 1



Fuente: Frontera Ecuador-Peru Huaquillas

Foto 2



Fuente: Diario El Universo

Foto 3



Fuente: Diario Extra, Vines

Foto 4



Fuente: Wikipedia, Modelos de tricitaxis en el mundo

Foto 5



Fuente: Diario Expreso, Daule

Foto 6



Fuente: Diario El Universo, Chongon

Foto 7



Fuente: Yucatán, México

Foto 8