



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA  
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**

Impacto del comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal  
del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, Huaraz 2022

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:**

Arquitecta

**AUTORA:**

Rodriguez Javier, Tatiana Lizbeth ([orcid.org/0000-0002-8384-5206](https://orcid.org/0000-0002-8384-5206))

**ASESOR:**

Mg. Montañez Gonzales, Juan Ludovico ([orcid.org/0000-0002-9101-3813](https://orcid.org/0000-0002-9101-3813))

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Urbanismo Sostenible

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

**HUARAZ - PERÚ**

**2022**

## DEDICATORIA

Dedico con todo mi corazón en primera instancia a Dios por permitirme y darme fuerzas en mi vida y por muchas cosas bellas más, de la misma manera de forma muy especial a mi madre, quien es y ha sido la motivación de mi vida y estudios para seguir adelante ayudándome a superar todo fracaso, por su dedicación, apoyo, cariño y paciencia en mi vida; a mi padre, por enseñarme que los sueños se consiguen a base de esfuerzo y dedicación que con cariño me inspira y me motiva a ser mejor cada día siendo fiel a mis ideales y propósitos; a mis 3 hermanos, quienes creyeron siempre en mí y me brindaron su apoyo y amor en todo momento para lograr culminar mi carrera, finalmente a mi abuelito Domingo por todas las buenas enseñanzas que me inculcó.

## AGRADECIMIENTO

En primera instancia, agradezco muchísimo a toda mi familia y amigos principalmente a mi hermana Sara, por el gran apoyo que me han brindado en el proceso de esta investigación y en todo el transcurso de mi vida, además por que aportaron directamente como soporte emocional para lograr culminar mis estudios.

Sucesivamente a mi asesor de tesis al Arq. Juan Ludovico Montañez Gonzales por los conocimientos y recomendaciones brindadas para lograr una investigación que aporte en gran manera en el nivel académico y profesional en el ámbito de la arquitectura y urbanismo.

Finalmente a la universidad César Vallejo por el proceso de enseñanza durante todo el tiempo de la carrera universitaria.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

Carátula.....	i
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Índice de contenidos.....	iv
Índice de tablas.....	v
Índice de gráficos y figuras.....	vi
Resumen.....	ix
Abstract.....	x
I. INTRODUCCIÓN.....	11
II. MARCO TEÓRICO.....	26
III. METODOLOGÍA.....	38
3.1. Tipo y diseño de investigación.....	38
3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización.....	39
3.3. Escenario de estudio.....	40
3.4. Participantes.....	41
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	47
3.6. Procedimiento.....	51
3.7. Rigor científico.....	52
3.8. Método de análisis de datos.....	53
3.9. Aspectos éticos.....	53
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	55
V. CONCLUSIONES.....	135
VI. RECOMENDACIONES.....	138
REFERENCIAS.....	141
ANEXOS.....	148

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 01: Cantidad de viviendas y habitantes por manzana.....	43
Tabla 02: Cantidad de participantes.....	45
Tabla 03: Muestra para comerciantes informales ambulatorios y residentes por manzana.....	46
Tabla 04: Técnica e instrumento número 01.....	47
Tabla 05: Técnica e instrumento número 02.....	48
Tabla 06: Técnica e instrumento número 03.....	49
Tabla 07: Técnica e instrumento número 04.....	50
Tabla 08: Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	50

## ÍNDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS

Figura 01: Pirámide de movilidad urbana.....	12
Figura 02: La informalidad laboral en América Latina 2019-2020.....	13
Figura 03: Tasa de informalidad en las principales economías 2018.....	14
Figura 04: Evolución de la tasa de empleo informal según área de residencia 2013-2021.....	15
Figura 05: Comerciantes con y sin establecimiento.....	15
Figura 06: Fallecidos por modo de transporte a nivel nacional en el año 2019.....	16
Figura 07: Población económica activa ocupada total e informal, Según actividad económica, 2019.....	17
Figura 08: Tasa de empleo formal e informal según departamentos, 2019.....	17
Figura 09: Nivel de estudios alcanzados según condición de formalidad 2019.....	18
Figura 10: Actividades económicas principales.....	19
Figura 11: Plano de identificación de sectores de comercio.....	20
Figura 12: Porcentaje de sectores de Población Económicamente Activa (PEA).....	21
Figura 13: Apropiación del comercio informal ambulatorio de las veredas y calzadas.....	22
Figura 14: Movilidad peatonal por la pista .....	22
Figura 15: Movilidad peatonal por la calzada causado por los vehículos motorizados.....	23
Figura 16: Contaminación ambiental por los residuos sólidos en el sector de estudio.....	23
Figura 17: Tabla de las ciudades más sucias del Perú.....	24
Figura 18: Escenario de estudio.....	40
Figura 19: Accesos del sectores de estudio.....	41

Figura 20: Sector de estudio.....	42
Figura 21: Distribución de viviendas por manzanas del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero y la delimitación de la zona de estudio.....	43
Gráfico 01: Géneros de los entrevistados en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.....	55
Gráfico 02: Rango de edad de los participantes en el Jirón Hualcan Juan de la Cruz Romero.....	56
Gráfico 03: Estado civil de los entrevistados en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.....	56
Gráfico 04: Grado de instrucción de los participantes en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.....	57
Gráfico 05: Ocupación laboral de los participantes en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.....	57
Gráfico 06: Lugar de procedencia de los participantes en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.....	58
Gráfico 07: Productos que se compran más en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.....	59
Gráfico 08: Formas de ofrecer y mostrar los productos de comercio en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.....	63
Gráfico 09: Hora de inicio y término de la actividad comercial informal en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.....	66
Gráfico 10: Opinión acerca de la razón del por qué los comerciantes Informales se establecen cerca del Mercado Central.....	69
Gráfico 11: Opinión acerca de la manera de control de comercio en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.....	76
Gráfico 12: Sector que cuente con más contaminación en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.....	80
Gráfico 13: Tipos de contaminación en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.....	81

Gráfico 14: Accesibilidad de las veredas y rampas.....	87
Gráfico 15: Estado de conservación de las pistas y veredas.....	100
Gráfico 16: Opinión acerca de la afectación del clima al momento de caminar por el sector.....	103
Gráfico 17: Opinión acerca de la actividad económica informal en el espacio público del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.....	109
Gráfico 18: Opinión acerca del crecimiento de comerciantes en El Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.....	110
Gráfico 19: Sector donde se establece los comerciantes informales Ambulatorios en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.....	111
Gráfico 20: Sectores de libre transitabilidad peatonal en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.....	114
Gráfico 21: Razones por la que no pueden transitar los peatones libremente en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.....	115
Gráfico 22: Horas complicadas para transitar peatonalmente en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.....	118



## RESUMEN

En la ciudad de Huaraz se ha experimentado la invasión de los espacios públicos por parte de comerciantes informales ambulatorios que llevaron a los habitantes a adaptar su transitabilidad peatonal por las pistas. Por ello, la presente investigación tuvo como objetivo determinar el impacto del comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, Huaraz 2022. La metodología fue de enfoque cualitativo, nivel descriptivo y diseño etnográfico, la muestra fue de 52 participantes englobado por comerciantes informales y residentes; siendo los instrumentos de recojo de información cuestionarios, bitácoras de observación, registros fotográficos y fichas documentales. Los resultados evidenciaron el uso inadecuado en gran magnitud de las veredas, incompatibilidad entre la actividad comercial y el uso de suelo, desinterés en torno a la fiscalización y control de dicha actividad, problemas de accesibilidad, contaminación, deterioro del espacio público e incumplimiento de las normas técnicas establecidas. Se concluyó que la movilidad peatonal dentro de los dos jirones estudiados, ha sido afectada por el emplazamiento y desarrollo de la actividad del comercio informal ambulatorio al generar una transitabilidad peatonal discontinua, insegura e incómoda impactando en la salud física y psicológica del transeúnte.

Palabras clave: Comercio informal, transitabilidad, invasión del espacio público, uso de suelo, accesibilidad peatonal.

## **ABSTRACT**

The city of Huaraz has experienced the invasion of public spaces by informal street vendors, which has led the inhabitants to adapt their pedestrian mobility on the streets. Therefore, the objective of this research was to determine the impact of informal street commerce on pedestrian mobility in Jirón Hualcan and Juan de la Cruz Romero, Huaraz 2022. The methodology was qualitative, descriptive and ethnographic design, the sample consisted of 52 participants comprised of informal traders and residents; the instruments used to collect information were questionnaires, observation logs, photographic records and documentary files. The results showed the inadequate use of sidewalks to a large extent, incompatibility between commercial activity and land use, lack of interest in the supervision and control of such activity, accessibility problems, contamination, deterioration of public space and non-compliance with established technical standards. It was concluded that pedestrian mobility within the two streets studied has been affected by the location and development of informal street commerce, generating discontinuous, unsafe and uncomfortable pedestrian traffic, impacting the physical and psychological health of pedestrians.

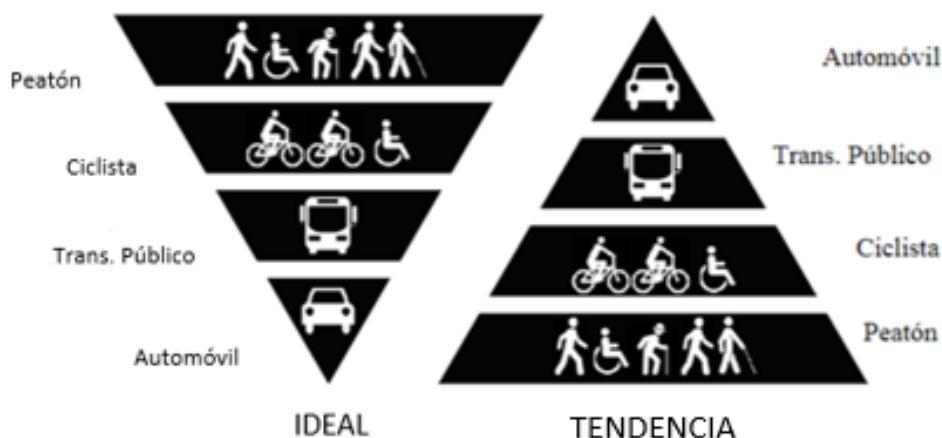
Keywords: Informal commerce, trafficability, invasion of public space, land use, pedestrian accessibility.

## I. INTRODUCCIÓN

El comercio informal ambulatorio según Chemes y Echebarria (2018) es aquella actividad que se efectúa en contra o al margen de las normas que pretenden regularla, teniendo en cuenta que es una actividad especialmente urbana, dado que su origen se relaciona con esta actividad y de gran medida su subsistencia depende de la venta de productos alimenticios y manufacturados. Partiendo de esta premisa en el informe de la Organización Internacional del Trabajo (2018) refiere que alrededor del 61% de la población mundial se encuentra desempleada generando que la población subsista por medio del ingreso económico informal, lo que en cifras vendría hacer 2000 millones de pobladores en el mundo, provocando así la invasión de aceras y veredas por motivo que el comercio no se encuentra organizado ni legalizado y con deficiente manejo de gestiones públicas afectando a la condición de movilidad peatonal, como lo expone Jacobs (1961) pues establece que existe una desaparición progresiva de hábitos individuales de la persona en los espacios públicos que eran asignados a ser lugares de intercambio y encuentro de actividades sociales, pero debido a la ideología económica del ciudadano y al crecimiento del uso del automóvil, las ciudades se han ido desarrollando en torno de este uso, disminuyendo el espacio público donde se moviliza el peatón, así mismo influencia la pérdida de interacción de individuos por la desintegración de los espacios públicos. Además, en el área pública se desarrolla la actividad comercial conglomerando un alto flujo de peatones, donde los mencionados espacios no cuentan con condiciones adecuadas para la transitabilidad libre y segura para todo tipo de usuarios lo cual influye de forma negativa a la salud psicológica y física de la persona (Suárez y Inclán, 2014). Es primordial la importancia de la condición física del espacio público, pues son espacios donde el ciudadano ejerce su ciudadanía, así lo expone el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía de España (2016) la movilidad urbana sostenible se enfoca en priorizar la accesibilidad y proximidad previamente al transporte motorizado, con desplazamientos autónomos y más cortos para satisfacer la necesidad de peatón, de esta manera se busca invertir la pirámide de movilidad urbana que actualmente favorece al automóvil y deja al último lugar al peatón, siendo lo ideal que se invierta la pirámide y privilegiar la caminata segura del peatón como se expone en la figura 01.

**Figura 01**

Pirámide de movilidad urbana.



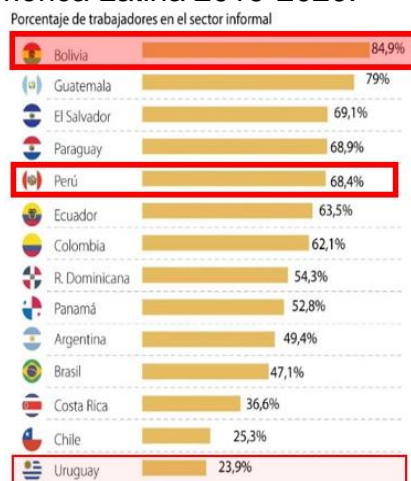
Fuente: Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (2016)

Por otro lado la Organización de las Naciones Unidas (2015) ante este problema aprobó 17 objetivos dentro de la agenda 2030, a fin del desarrollo sostenible, dentro de esta agenda el objetivo número 8 busca fomentar el desarrollo económico, el trabajo decente y el empleo sostenible e inclusivo para todos, por motivo de la poca oportunidad de trabajo decente, las escasas inversiones que con lleva a no compartir un progreso de la sociedad, lo cual menciona que la creación de empleo se debe situar en proponer políticas económicas y planes de desarrollo que no solo se oriente a oportunidades de trabajo, sino también a un desarrollo más inclusivo y sólido que aminore la pobreza, pero este problema se ha visto aún más reflejado y agudizado con la llegada de la pandemia, propiciado por la COVID-19, puesto que el sector informal contiene la tercera parte del PIB (Producto Bruto Interno) teniendo como resultado del total de empleo el 70 %. Considerando que el comercio informal varía de acuerdo a los continentes, se da a conocer el nivel más bajo de economía con 36 % es el continente africano. Asimismo se indica que el trabajo informal en su mayoría se realiza por mujeres y jóvenes que al perder su empleo y no contar con oportunidades de trabajo y en muchos casos la poca o nula ayuda que reciben por parte de las autoridades que les compete, de esta manera al contar con el conflicto económico de sustentar su casa salen a trabajar de vendedores ambulantes, repartidores, transportistas, pero de forma irregular, lo cual ha dificultado aún más la lucha contra la pandemia (Banco Mundial, 2021). Acotando a lo expuesto, Bustillos (2020) menciona que la necesidad de los pobladores que

por ciertos motivos presentan poco ingresos económico para mantenerse a sí mismos como a sus familias, se ven motivados a desarrollar actividades comerciales informales alrededor de equipamientos urbanos destinados a usos comerciales, situándose en la vía pública ya que no cuentan con la necesidad de generar gastos en locales por motivo, que sus puestos son desplazables lo cual permite colocarse en estos espacios para realizar su actividad comercial generando así muchos conflictos urbanos. Este problema está muy latente también en América Latina, puesto que, el mal empleo del derecho al trabajo posee alrededor de 158 millones de personas según lo expuesto por la OIT (2020) complementando, que del total de trabajadores el 54% son informales, esto significa un poco más de la mitad de Latinoamericanos realiza un trabajo informal, plasmando el problema en un lista de porcentajes sobre la informalidad laboral entre 2019-2020 como se observa en la figura 02 en la cual encabeza el país de Bolivia con 84.9% ,seguido por Guatemala con 79%, en el tercer lugar el salvador con 69,1% y en el último lugar del cuadro con menos porcentaje de informalidad laboral el país de Uruguay con 23,9%.

**Figura 02**

La informalidad laboral en América Latina 2019-2020.



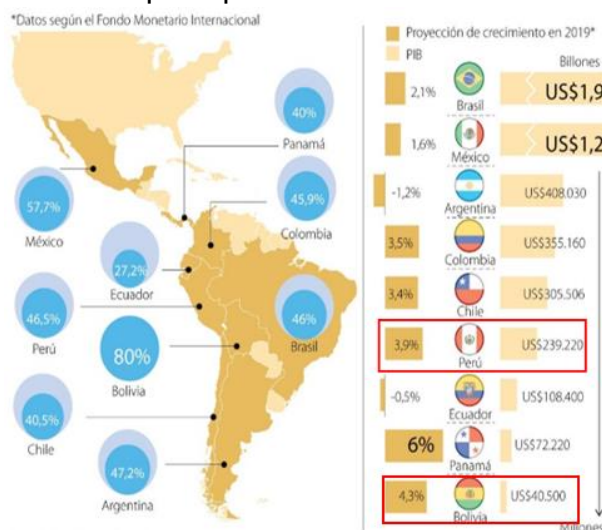
Fuente: Organización Internacional del Trabajo (OIT) 2019.

En tal sentido la informalidad en la cual las personas trabajan por cuenta propia, en el ámbito económico, impide el mejor desarrollo y crecimiento del país ,pues se señala que del total del ingresos de impuestos por el porcentaje del PBI fue del 22,7% en el año del 2018 en Latino América, lo cual muestra que la taza de

informalidad en las principales economías refiere que a mayor porcentaje de informalidad laboral menor ingreso económico para el país como se visualiza en la figura 03, de entre estos 9 países, Bolivia se encuentra en el último lugar con menos ingreso económico, también con 80 % de informalidad y con una proyección de informalidad de 4,3 %. (Fondo Monetario Internacional, 2018)

**Figura 03**

Tasa de informalidad en las principales economías 2018.

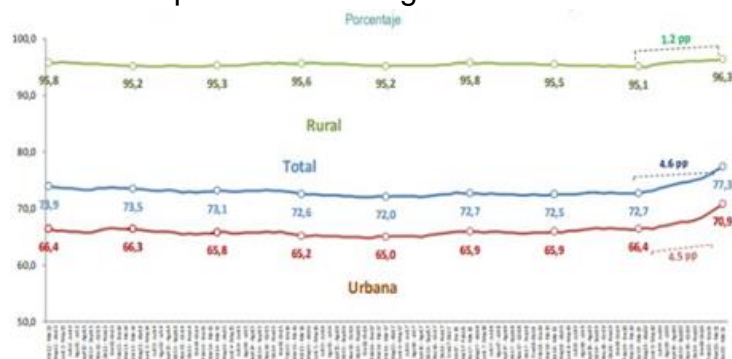


Fuente: Fondo Monetario Internacional.

Con lo referente en la figura 02 el Perú se encuentra con una tasa elevada de informalidad laboral ya que se ubica en el quinto puesto con 68,9% de informalidad entre el año 2019 al 2020, complementando que el porcentaje informal ha aumentado considerablemente con referente al año anterior como se plasma en la figura 03, que establece que a nivel nacional la tasa de informalidad tuvo un 46,5% con proyección en el 2019 de crecimiento informal de 3,9%, lo mencionado se muestra como un problema político y económico en la sociedad haciendo hincapié que se agudizó por la llegada del Covid-2019, complementando a lo dicho de acuerdo a los datos de la tasa del empleo informal según el área de residencia el INEI señala que entre los años del 2020 y marzo 2021 más del 77.3% de peruanos trabajan en empleos informales, puesto que de cada 10 personas, 8 son informales, resultando mayor con 4.6 puntos porcentuales al año anterior como se refleja en la figura 04, también destacando que el 89.5% de trabajadores informales se encuentra en los sectores de agricultura, pesca y minería, según RPP Noticias (2021)

**Figura 04**

Evolución de la tasa de empleo informal según área de residencia 2013-2021.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática.

Se enfatiza que el comercio informal ambulatorio se desempeña en espacios públicos como; veredas y pistas, se especifica que el 42,3% lo hace en un establecimiento de venta comercial, por lo contrario el 57,7% no cuenta con un establecimiento para desarrollar su negocio y lo realizan ambulatoriamente como se encuentra representado en la figura 05.

**Figura 05**

Comerciantes con y sin establecimiento.

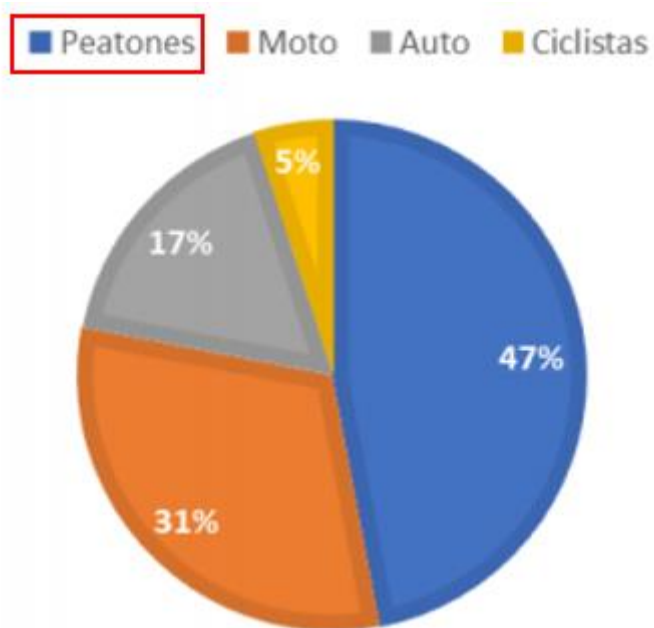


Al no contar con un establecimiento fijo para realizar su actividad económica invaden los espacios públicos generalmente las veredas, lo cual generan problemas a la movilidad del peatón ya que el individuo toma la opción de movilizarse por la calzada, lo cual le trae como consecuencia un alto riesgo de accidentes, conflictos, incomodidad, estrés, acotando a este problema para las personas con discapacidad y también adultos mayores realizando un mayor esfuerzo al desplazarse poniendo en riesgo su vida, lo cual se complementa con la figura 06 sobre fallecidos por modo de transporte a nivel nacional en el año 2019,

expuesto por la ComexPerú citando que el 47 por ciento, casi la mitad de peatones han fallecido por este modo de transporte, por causa de accidentes de tránsito. (Vasconsellos y Mendonca, 2016)

### Figura 06

Fallecidos por modo de transporte a nivel nacional en el año 2019.



Fuente: PNP. Elaboracion:ComexPerú.

Con respecto a la actividad comercial el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) en el año del 2019 registró en el país diecisiete millones ciento treinta y tres mil personas trabajadoras de la cual en condición formal es el 15,8% y como informal el 56,9%, teniendo en cuenta que de las 8 actividades económicas el sector comercio cuenta con 3272 personas con porcentaje de 13.9% en total, dividido en el sector informal con 11,1 % y el sector formal con 2,7 % como se refiere en la imagen figura 07.



**Figura 07**

Población económica activa ocupada total e informal, según actividad económica, 2019.

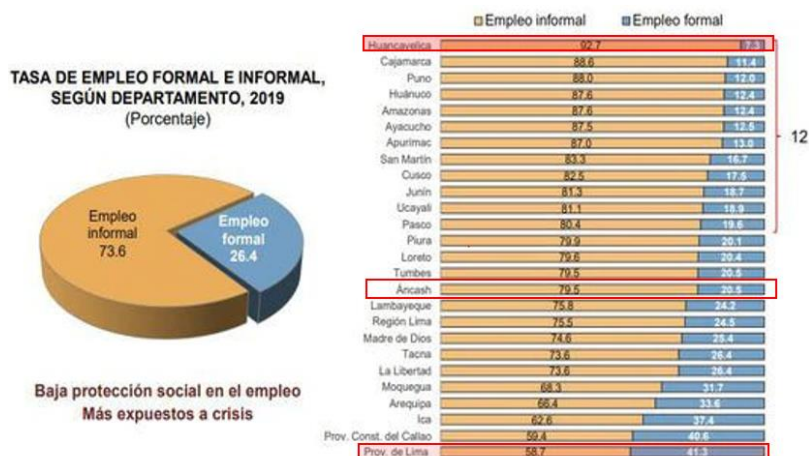
Actividad Económica	PEAO Total (miles de personas)	Empleo Informal (Porcentaje respecto al empleo total)		
		Total	Dentro del sector informal	Fuera del sector informal
<b>Total</b>	<b>17 133</b>	<b>72,7</b>	<b>56,9</b>	<b>15,8</b>
Agropecuaria y Pesca	4 149	23,2	22,9	0,3
Minería	194	0,5	0,4	0,1
Manufactura	1 519	5,7	3,6	2,1
Construcción	1 055	4,9	3,9	1,0
<b>comercio</b>	<b>3 272</b>	<b>13,9</b>	<b>11,1</b>	<b>2,7</b>
Transporte y Comunicaciones	1 438	6,8	6,0	0,9
Restaurantes y Alojamiento	1 265	6,3	4,8	1,5
Otros Servicios	4 240	11,4	4,3	7,2

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

Este problema está muy latente en nuestra sociedad como lo muestra la INEI (2019) que menciona que doce departamentos dentro del territorio concentran un nivel superior del 80% de informalidad como se refiere en la figura 08, en la cual se expresa un mayor porcentaje en Huancavelica con 92,7 % y de menor cantidad en la provincia de Lima con 58.7%.

**Figura 08**

Tasa de empleo formal e informal según departamentos, 2019.



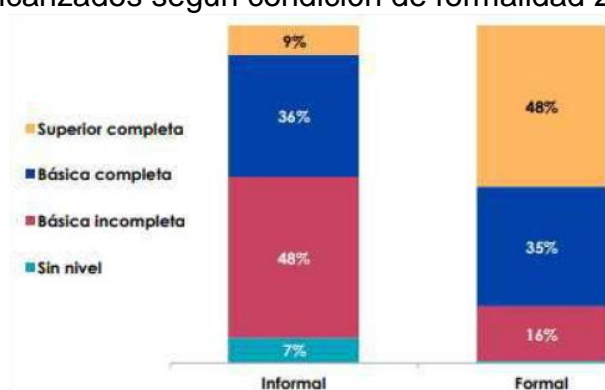
Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

Por ende el comercio informal se adueña de espacios públicos que sufren cambios como resultado de la ocupación invasiva, inadecuada y sobre todo descontrolada generando un deterioro de infraestructura, morfología y poca calidad de vida de la población que reside cerca al lugar, pero se debe tener en cuenta que esta actividad

es un medio de empleo y subsistencia para sectores de economía no alto, ya que surge como consecuencia a la falta de oportunidades laborales (Torres, 2018). Asimismo en la figura 08 se refleja que el departamento de Áncash cuenta con un 79.5% de empleo informal y un 20.5% de formalidad, bajo este contexto, resulta relevante conocer la situación de informalidad laboral en la región. En la región ancashina los habitantes con un inferior nivel educativo tienen mayor incidencia dentro del mercado informal, así como se plasma en la figura 09.

### Figura 09

Nivel de estudios alcanzados según condición de formalidad 2019.

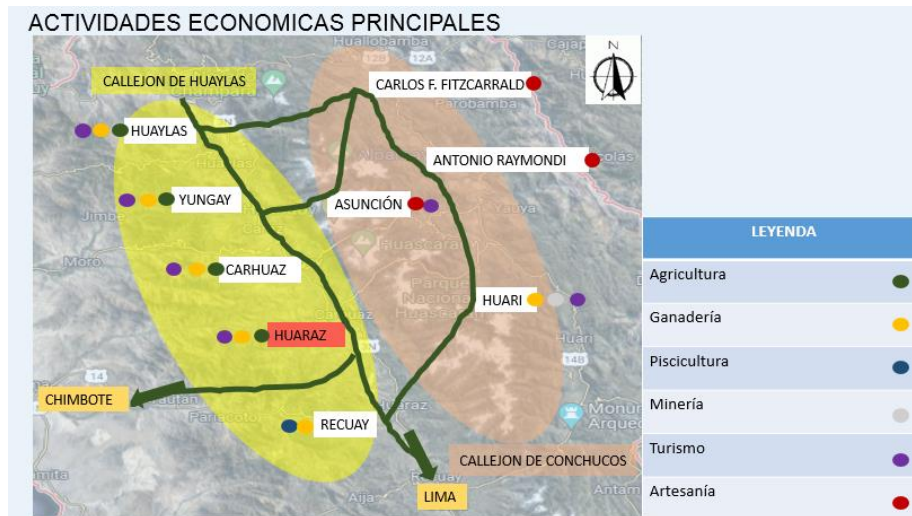


Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

De la presente figura el 55% de trabajadores mayores de 17 años no finalizó su educación básica y el 9% cuenta con estudio superior, por lo contrario los trabajadores formales cuentan con el 17% que no concluyó su secundaria, mientras que un poco menos de la mitad culminó sus estudio superior, así lo refiere la INEI en el año del 2019. Lo mencionado anteriormente se aplica en la ciudad de Huaraz, localizada en este dicho departamento, desde el año de 1970 se da comienzo al comercio entre otras actividades convirtiéndose la zona en un centro dinamizador dentro del departamento de Áncash, cuyas relaciones surgieron desde su ubicación geográfica como se plasma en la figura 10.

**Figura 10**

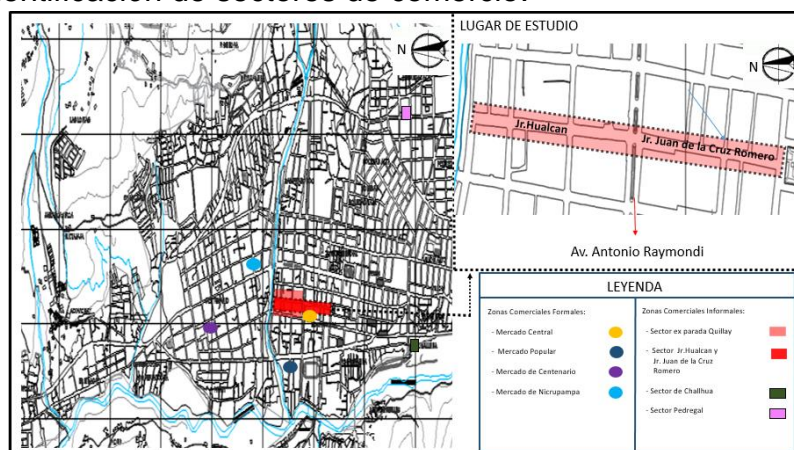
Actividades económicas principales.



La figura 10 muestra las relaciones directas y los ejes dinamizadores del departamento de Ancash; el callejón de Huaylas es un eje dinamizador en la que se remata en la Ciudad de Huaraz cómo punto focalizador para realizar la dinamización de las principales actividades de la zona tales como son la agricultura, el turismo, la ganadería, la minería, la artesanía, en ese orden, el uso de suelo del sector comercial se desarrolló en paralelo a la zona residencial, centralizándose el uso comercial en esta parte, sin jerarquización de vías trayendo consigo un mal ordenamiento del sistema vial ,como lo menciona en su informe INDECI (2003). Del mismo modo El Instituto Nacional de Defensa Civil señala que a lo largo de los años y debido al crecimiento poblacional a causa de las migraciones internas de las áreas rurales hacia la ciudad, así mismo, el uso de suelo centralizado siendo el principal punto de comercio en este sector, donde están establecidos el comercio informal como formales, destacando que el sector del Jr.Hualcan se extiende al lado sur hasta llegar al Jr. Juan de la Cruz Romero con comerciantes informales ambulatorios, siendo de mayor problema dentro de los 3 sectores de informalidad como se plasma en la figura 11.

**Figura 11**

Plano de identificación de sectores de comercio.



Fuente: Municipalidad Provincial de Huaraz .

INDECI (2003) expone que al no haber regulación ni control de los espacios se dio un gran aumento de la informalidad en la ciudad centrándose principalmente en algunos sectores, como el Jr. Hualcan y el Jr. Juan de la Cruz Romero, dos vías de gran importancia por posicionarse colindantes a una vía principal que es Antonio Raymondi que divide al Mercado Central y la ex Parada Quillcay, también teniendo en cuenta el uso de suelo comercial centralizado en este sector que trae consigo la turgurización de peatones y vehículos urbanos así como particulares, que no permiten una movilidad peatonal fluida en el sector de estudio en las horas punta se puede decir que toda la mañana hasta el mediodía, en base a lo dicho, para Dextre y Avellaneda (2014) denominan a este hecho “efecto barrera” ya que el tránsito vehicular impide el desplazamiento como el uso de bicicleta y la caminata, puesto que la infraestructura está destinado para uso vehicular motorizado generando problemas en la circulación de forma segura y autónoma puesto que se deja de lado la movilidad del usuario a pie. De esta manera también no se toma en cuenta que todo este sector es una zona comercial donde se estima que existen cerca de 3000 vendedores repartidos en 14 manzanas, como indica la INDECI (2003), asimismo menciona que se ha generado una mayor concurrencia de llegada de vendedores informales al Jr. Hualcan prolongándose hasta el Jr. Juan de la Cruz Romero, generado como respuesta a la necesidad económica al no conseguir un empleo formal, acto que empuja a la población de escasos recursos

a proporcionarse sus mismos medios de subsistencia, de manera que se estima que un 50 % de la población huaracina activa se dedica principalmente al sector terciario económico, dentro de este sector se encuentra el comercio, como se representa en la figura 12 en el reporte de Plan de Prevención ante Desastres: Usos de suelo y medida de mitigación. (INDECI, 2003)

**Figura 12**

Porcentaje de sectores de Población Económicamente Activa (PEA)

REGIÓN CIUDAD	TOTAL DE LOS SECTORES	SECTOR PRIMARIO		SECTOR SECUNDARIO		SECTOR TERCIARIO		NO ESPECIFICADO		BUSCA TRABAJO POR 1a VEZ	
		TOTAL PEA	%	TOTAL PEA	%	TOTAL PEA	%	TOTAL PEA	%	TOTAL PEA	%
HUARAZ	29,279	5,475	19	3,842	13	14,692	50	3,840	13	1,430	5

Fuente: Equipo técnico del Instituto Nacional de Defensa Civil (INDECI, 2003)

Recalcando que con suelo el uso de comercial en un sector y falta de control y manejo de los espacios públicos por parte de la municipalidad han generado una concurrente llegada de vendedores informales en este sector, que según Jiménez (2016) este problema obedece a dos razones: la primera por los bajos recursos de los pobladores del callejón de Huaylas y provincias aledañas a la ciudad de Huaraz, quienes se dedican a la agricultura, ganadería o piscicultura, con baja productividad y traen sus productos para venderlos y al no contar con un puesto en el mercado invaden las calles para realizar dicha actividad. La segunda implica que la sociedad involucrada prefiere comprar productos más frescos y más baratos, por lo que prefieren realizar sus compras de los comerciantes ambulantes, estos vendedores ofrecen sus productos al precio mínimo ya que no pagan alquiler alguno, tampoco rinden cuentas tributarias, lo cual genera tugurización absoluta de la zona, posesión descontrolada de la vía pública, ocasionado por los vendedores formales como se plasma en la figura 13, trayendo como consecuencia la dificultad del tránsito libre de los usuarios poniendo en peligro su estado físico y psicológico ya que la movilidad peatonal se desarrolla por la calzada como se aprecia en la figura 14.

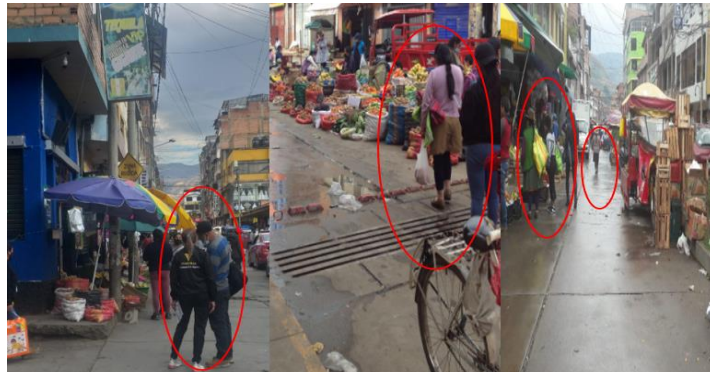
**Figura 13**

Apropiación del comercio informal ambulatorio de las veredas y calzadas.



**Figura 14**

Movilidad peatonal por la calzada.



Acotando a esto los habitantes, comerciantes y usuarios del Mercado Central como también del Jr.Hualcan, estacionan sus vehículos en esta vía y se complica aún más el tránsito peatonal, agudizándose el problema de la transitabilidad del peatón como se muestra en la figura 15. Así mismo, las calzadas y veredas son estrechas.

### Figura 15

Movilidad peatonal por la calzada causada por los vehículos motorizados.



Por la conglomeración de la población en este sector de estudio la Municipalidad Provincial de Huaraz en el 2019 en su reporte de zonas vulnerables de seguridad ciudadana en la zona urbana, estableció como un punto crítico de inseguridad el sector de estudio, siendo una parte del total de 24.2% que se da en Huaraz, expuesto en el reporte de victimización en la región Ancash (2019). Por otro lado el problema se agudiza en el ámbito de ser foco infeccioso pues la Red Huaylas Sur en el año 2020 mencionó que es un punto alto de riesgo de contagio del COVID19.

Completando lo dicho, se visualiza el deterioro del espacio urbano, también los problemas de contaminación visual, acústica y ambiental como se observa en la figura 16.

### Figura 16

Contaminación ambiental por los residuos sólidos del sector.



Del mismo modo el Ministerio del Ambiente (MINAM) realizó un estudio en el 2018 en la cual mencionó que los distritos de Independencia y Huaraz se encuentran dentro de las ciudades más sucias del Perú como se especifica en la figura 17, con respecto a la contaminación auditiva menciona por su parte la Organización Mundial de Salud que no se debería sobrepasar los 60 decibeles de intensidad de sonido puesto que causa problemas a la salud auditiva y en este sector según el reporte de monitoreo de la Dirección Regional de Salud de Ancash (2017) señala que existe una contaminación sonora alta clasificado como “ruido molesto” que está rodeando los 80 decibeles ocasionado generalmente por los vehículos que transitan por este sector por causa del constante ruido de sus bocinas para que puedan avanzar entre la aglomeración de personas.

### Figura 17

Tabla de las ciudades más sucias del Perú.

N°	REGION	PROVINCIA	DISTRITO
1	ANCASH	HUARAZ	HUARAZ
2	ANCASH	HUARAZ	INDEPENDENCIA
3	ANCASH	HUARMEY	HUARMEY
4	ANCASH	SANTA	CHIMBOTE
5	ANCASH	SANTA	NUEVO CHIMBOTE
6	APURIMAC	ABANCAY	ABANCAY
7	APURIMAC	ANDAHUAYLAS	ANDAHUAYLAS
8	AREQUIPA	AREQUIPA	AREQUIPA
9	AREQUIPA	AREQUIPA	CERRO COLORADO

Fuente: Ministerio del Ambiente 2018.

La zona mencionada está en constantes disputas ya que por un lado las personas que viven en dichos sectores se ven muy afectados por la invasión fuera de sus propias viviendas, ya que no pueden transitar por las veredas por lo que lo hacen por las calzadas, poniendo en riesgo su vida, del mismo modo como la contaminación de residuos que desprende olores fétidos, los cuales son dejados en los pocos espacios verdes que poseen y que son cuidados por ellos mismos, por otra parte, los comerciantes informales los cuales suelen aseverar que la vía pública no es propiedad de nadie e insistir en quedarse en la zona ya que este sector ha sido usado siempre como mercado dando oportunidad principalmente a la gente de bajos recursos que se posicionan en estos Jirones para poder dar salida a los productos que ofrecen, generando constantes inconvenientes para los habitantes del sector, transeúntes y para los vendedores formales al no llegar a un acuerdo mutuo que le parezca a ambas partes así lo refiere Huaraz Noticias en el



año 2017. Considerando este contexto expuesto anteriormente, surge la importancia de investigar sobre el Impacto del comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, Huaraz 2022. Por consiguiente, se plantea la pregunta general de investigación ¿Cómo impacta el comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, Huaraz 2022? Consecutivamente, se proponen preguntas específicas que complementan a la interrogante principal: 1. ¿Cómo se establece espacialmente el comercio informal ambulatorio en el sector de estudio?, 2. ¿Cuál es el estado de gestión urbana en relación al comercio informal ambulatorio en el sector de estudio?, 3. ¿Cuáles son las condiciones de movilidad peatonal presentes en el sector de estudio?, 4. ¿Cuáles son los obstáculos del flujo de transeúntes en el espacio público del sector de estudio?

Considerando las preguntas expuestas, se planteó el objetivo principal de la investigación: Determinar el impacto del comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, Huaraz 2022. Consecutivamente se establecieron objetivos específicos: 1. Describir el modo que se establece espacialmente el comercio informal ambulatorio en el sector de estudio, 2. Describir el estado de la gestión urbana en relación al comercio informal en el sector de estudio, 3. Determinar las condiciones de movilidad peatonal presentes en el sector de estudio. 4. Determinar los obstáculos del flujo de transeúntes en el espacio público del sector de estudio.

Con fundamento en lo que se menciona, con la finalidad de justificar a nivel social esta investigación del impacto del comercio informal ambulatorio en la movilidad urbana, se busca dar a conocer el aspecto general del comercio informal ambulatorio que se desarrolla en este sector, asimismo, la manera que impacta en la transitabilidad del peatonal y que potenciales riesgos traen a los usuarios y la ciudad, así mismo para brindar información relevante a los residentes, los usuarios y las autoridades locales. Seguidamente, teniendo en cuenta la importancia teórica, esta investigación servirá como fuente de investigación para futuras investigaciones que permitirá conocer qué factores sociales-económicos engloba el comercio informal ambulatorio que influencia la invasión del espacio público para realice esta dinámica en este sector incidiendo en los flujos de movilidad peatonal, este

problema está presente en el ámbito internacional, nacional y local. También con el fin de tener conocimiento del impacto negativo que genera en la estructura urbana de la ciudad; resaltando que el orden urbano de una ciudad es su carta de presentación la cual expresa historia, identidad y cultura. Posteriormente, en la importancia práctica, la presente investigación busca dar a conocer los riesgos y punto de vista de este estudio, para hacer hincapié de tener en cuenta la importancia de su aplicación en el campo de urbanismo, del mismo modo en otras áreas de estudio que requieran analizar las mencionadas categorías desde su perspectiva, pretendiendo crear una mayor conciencia y toma de decisiones de los gobiernos locales, provinciales y regionales para que planteen soluciones de forma positiva hacia la población y finalmente, abordando la importancia metodológica, la investigación pretende mejorar la aproximación al estudio del comercio informal ambulatorio en correspondencia a la actividad que realiza y su relación e incidencia con la movilidad peatonal, conociendo distintas perspectivas que ayudan a estudiar el entorno y sus habitantes.

## **II. MARCO TEÓRICO**

La actual investigación posee antecedentes con lo cual se pretende reforzar el conocimiento referente a la investigación, mediante revisión de estudios previos de los que se puede tener distintos enfoques y perspectivas referentes a las categorías a estudiar, partiendo así de la primera categoría de la investigación a nivel internacional sobre el comercio informal ambulatorio.

Sáenz y Marín (2018) en su artículo “Representaciones sociales y espacio público en la construcción de ciudad” cuyo objetivo fue conocer las múltiples dimensiones del espacio público a partir de la perspectiva de los vendedores informales en la ciudad de Pereira, en la cual la población a estudiar fue a comerciantes de 25 años a más realizando esta actividad, de las cuales fueron 10 vendedores informales de las calles entre trece y dieciocho, ya que los autores lo seleccionaron por ser un sector de mayor afluencia de comercio ambulatorio informal también a 2 funcionarios públicos, cuyo tipo de enfoque fue cualitativo utilizando instrumentos de recolección: revisión documental, ficha de observación, registro fotográfico, entrevista, dándoles como resultado que los comerciantes informales otorgan a los espacios públicos como su propiedad y lugar de trabajo ya que casi el 100 % de los

comerciantes manifiestan que a través de los años de constantes resistencia y lucha en la misma área se ha consolidado un reconocimiento entre los vendedores y los consumidores en el mismo lugar que son las veredas, instalados forzosamente por situaciones sociales y la necesidad de encontrar un sustento económico para sus familias. Llegando a la conclusión que a partir de los 90 el espacio público deja de ser propicio para la movilidad y goce del peatón ya que después de la reforma urbana se transformaron en espacios de desarrollo de hábitos económicos para ciudadanos que realizan actividades de comercio informal ambulatorio, ellos entienden que tienen derecho al trabajo y una vida digna, pero reconocen que están ocupando la calle de forma ilegal dándole otro tipo de uso de la cual debe cumplir sin efectuar las estipulaciones de normas desde la alcaldía. Correlativamente haciendo énfasis de la categoría, Quispe, et. al. (2020) en su artículo “Informal trade in intermediate cities of Ecuador: Socioeconomic and tax effects” cuyo objetivo fue determinar cuáles son los efectos y las causas del comercio informal aledaños de los mercados de las ciudades intermedias de Ecuador, se determinó como población general de estudio a 3600 negociantes informales que se encuentran alrededor de doce mercados de la ciudad de Riobamba, de la cual consideraron como muestra a 310 vendedores informales aplicando el tipo de investigación cualitativa con diseño explicativo, utilizando como instrumentos de recolección el cuestionario y revisión documental dándoles como resultado que la sobrevivencia, residencia, ingreso económico, la condición de estado civil, la poca accesibilidad a un local con servicios básicos, el pago de impuestos, costumbres, desconocimiento de normas referente al comercio formal y la falta de accesibilidad a un empleo formal causan el aumento del comercio informal. Concluyendo que la mayoría de vendedores son mujeres entre 27 a 64 años las cual realizan venta de productos de primera necesidad y prendas de vestir que expenden es espacios públicos por la fácil invasión de estos, ante esta actividad los efectos que desembocan en mayor magnitud es la obstrucción de las calzadas de las calles, evasión tributaria, depreciación del precio de viviendas, producción de mayor competencia con referente a la venta y precios de productos entre los vendedores informales y los formales. Consecutivamente Teneda, et. al. (2020) en su artículo “El comercio informal como factor predominante en la economía local” cuyo objetivo fue identificar la manera que el comercio informal ambulatorio ha incidido en la

proporción de ventas realizadas alrededor del Mercado de Abastos de la ciudad de Ambato, Ecuador, cuya población general fueron 2040 puestos informales alrededor del Mercado de Abastos de cual tuvieron como muestra de análisis a 326 comerciantes, cuyo tipo de investigación fue cualitativa-cuantitativa con instrumentos de recolección de datos para el objeto de estudio: encuestas, fichas de observación y fichas documentales, dándoles como resultado que el crecimiento del comercio informal ambulatorio es generado por la crisis económica; los espacios públicos presentan un alto nivel de deterioro por causa de esta actividad, concluyendo así que la actividad de comercio informal incumple las disposiciones legales, también sus ingresos no son declarado afectando a la economía local.

Seguidamente se hace el análisis y la exposición de los antecedentes nacionales de la primera categoría, retomando con Condori, et. al. (2018) en su artículo “Factores asociados al comercio informal en el Mercado Ráez Patiño, Huancayo” cuyo objetivo fue estudiar los factores principales asociados al comercio ambulatorio informal en el Mercado Ráez Patiño, cuya muestra fue de 185 vendedores informales aledaños al mercado mencionado, contando con un enfoque de investigación cualitativo - cuantitativo con diseño explicativo descriptivo, con instrumentos de recolección de datos a través de cuestionarios, encuestas, ficha de observación, dándole como resultado que la mayoría de comerciantes informales cuentan con grado de instrucción secundario, asimismo son migrantes por razón de trabajo, procedentes de Huancavelica donde existe alto grado de pobreza, el capital mínimo que invirtieron fue de 500 soles, que ellos mismo se financiaron, y el 67 % de la mujeres son independientes y colaboran económicamente en el sustento de su casa. Concluyendo así que el comercio informal ambulatorio en el Perú como en América Latina y concretamente en el Mercado Raéz Patiño se encuentra los factores asociados a lo económico – social; lo más importante fue: la migración, desempleo y el bajo nivel de instrucción, seguidamente de la baja financiación de capital económico, en el caso de las mujeres para lograr autonomía económica y la necesidad de cooperar con la economía en su ingreso familiar. De la misma forma Cerdán y Deza (2018) en su tesis “Comercio informal: organización y actividad laboral. Caso Chiclayo” el objetivo que tuvo esta investigación fue conocer la actividad del comercio informal, asimismo la perspectiva de su desarrollo en la ciudad de Chiclayo, la muestra

aplicada fue a 100 comerciantes informales que se ubican alrededor del mercado Modelo la ciudad de Chiclayo que realizan esta actividad más de dos años, cuyo enfoque de investigación fue cualitativa, recolectando información de datos por medio de cuestionarios, ficha de observación y hoja de entrevista a expertos de la materia, consiguientemente llegando a los resultados que el comerciante en un gran porcentaje aminora el precio del producto de venta por el regateo, asimismo tiene un alta responsabilidad de la formación de basuras o desechos en el lugar donde llevan a cabo su actividad, se evidenció que la mayoría son migrantes, los vendedores formales se vuelven informales por la presión del flujo económico del negocio informal, por qué piensan que es una forma para mantener su negocio, casi el 100% de vendedores informales luchan para que mantengan su negocio día a día y en su mayoría no concretan llegar a la formalidad por causa que encuentran trabas al realizar el trámite, como es el factor del económico, pero también la mayoría no desea formalizarse, poca inversión económica para realizar su actividad económica, sustento económico para mantener a su familia y mayor porcentaje de mujeres que realizan esta actividad, concluyendo que esta actividad comercial informal lo realizan personas de la región como también migrantes, los cuales aprendieron de esta forma generarse recursos económicos de sus familiares o conocidos por la falta de empleo y la necesidad de sustento económico para sus familias, llegando así a tener un trabajo independiente, invadiendo las vías públicas generalmente ubicándose cerca de equipamientos comerciales para expender sus productos a los usuarios que asisten a estos lugares por causa de la variedad de productos y precios económicos, ante esto la municipalidad pertinente no les brinda información sobre beneficios del comercio formal más al contrario al querer desalojarlos se realizan más disturbios. Finalmente de esta primera categoría, Damián (2021) en su tesis “Análisis correlacional entre comercio informal y deterioro del espacio público en entorno del Mercado Modelo de Chiclayo” el objetivo que tuvo este estudio fue determinar la relación entre deterioro del espacio público y el comercio informal en los alrededores del Mercado Modelo de Chiclayo, en la cual 60 usuarios entre comerciantes ambulatorios informales y compradores que asisten al lugar de estudio, fueron la muestra total, realizado con un enfoque cualitativo- cuantitativo, ante esto para la recopilación de datos se establecieron, cuestionarios, fichas de observación, determinando como resultado que el

comercio informal ambulatorio deteriora en gran manera el espacio público, concluyendo así que el desgaste del espacio público por la posesión de las vías, deterioro de la imagen urbana, contaminación ambiental, visual, sonora y la inseguridad de transitar por este sector son efectos negativos ocasionados por la actividad del comercio informal ambulatorio alrededor del Mercado Modelo de Chiclayo.

De la misma forma se pretende reforzar el conocimiento de investigación sobre la movilidad peatonal que es la categoría dependiente de este trabajo, continuando por antecedentes a nivel internacional. Comenzando con De Manuel, et. al. (2016) en su artículo "Sustainable urban mobility networks and the reactivation of the public space: Alcosa" los cuales tenían como propósito realizar un diagnóstico de la correspondencia entre la movilidad y la utilidad de los espacios públicos, entre la transición del barrio Sevillano y el Parque Alcosa, investigación aplicada en los lugareños del sector englobando desde niños del colegio hasta personas adultos mayores, llevándolo a cabo con un enfoque de investigación cualitativa y cuantitativa, con instrumentos de recolección de datos: fichas de observación, cuestionarios, talleres participativos, guía de entrevista para expertos. Expresando como resultado; la ocupación masiva de automóviles en espacios públicos, también el diseño inadecuado ha ocasionado arquitectónicamente barreras en la accesibilidad hacia los espacios públicos, veredas estrechas, invasión de veredas, existencia de desniveles en la veredas, mala ubicación de mobiliarios urbanos como: papeleras, postes, cabinas y entre otros. Concluyendo ante este contexto que un barrio requiere en su proceso de transformación a la sostenibilidad una concertación y colaboración de los moradores juntamente con la asistencia técnica de profesionales interdisciplinarios y entidades públicas, puesto que está latente la necesidad de crear espacios de participación para priorizar acciones y generar un bien común. Continuando, Mateo (2016) en su artículo "Pedestrian needs matter: examining Manila's walking environment" tuvo como propósito conocer empíricamente las necesidades o criterios del peatón para analizar las prioridades relacionadas a lo ambiental que complace al usuario, en otras palabras conocer el ambiente positivo para el tránsito del peatón, aplicado a 70 peatones en el distrito de Quiapo (Manila, Filipina) con un enfoque de investigación cualitativa a través de cuestionario, fichas de observación y entrevistas a expertos del tema, obtuvo como

resultado que existe mayor importancia en la jerarquía de los espacios públicos al vehículo que al peatón, por ende la mayoría de personas no encuentran seguridad, facilidad, equitativo acceso y disfrute al movilizarse en las instalaciones peatonales específicamente en las aceras. Concluyendo que se debe tener en cuenta principalmente al peatón antes que al vehículo comprendiendo sus necesidades y su comportamiento ante la transitabilidad libre y segura desarrollando planes y proyectos específicos en pro del bien del usuario. En ese mismo contexto Alvarado (2017) en su tesis “Habitualidad urbana y movilidad peatonal en el espacio público del Centro Histórico de Toluca, México” tuvo como propósito identificar la importancia de habitabilidad del espacio público y del entorno motorizado, así mismo la percepción de seguridad de los peatones en referencia a ser atropellados por un vehículo automotor en este sector. Se tomó como población de la investigación 452 personas de 18 años a más en el Centro Histórico de Toluca. Fue una investigación tipo cualitativa - cuantitativa, utilizando como instrumentos de recolección de datos: ficha documental, imágenes satelitales, encuestas, fichas de observación y cuestionarios. Contemplando como resultados que existe una fuerte desigualdad en la accesibilidad del individuo en la gran mayoría de los espacios del Centro Histórico ya que pueden acceder de forma segura hasta el primer tramo, porque este espacio público se encuentra regido a uso vehicular la cual por medidas de estas calles se disminuye el tránsito peatonal, así mismo expresaron los transeúntes en su mayoría que al transitar por esta parte no se sienten seguros por el miedo que sean atropellados, asimismo que siente excesivo ruido del ambiente por causa de vehículos y la actividad comercial que se sitúa muy cerca del lugar, así concluyendo que el Centro Histórico se rige por la movilidad motorizada influye altamente en la salud física y mental de los peatones porque se encuentran expuestos a los problemas que causa no contar con una movilidad segura.

Seguidamente se expone y analiza los antecedentes nacionales de la segunda categoría, Dando comienzo con Torres (2021) en su tesis “La movilidad urbana sostenible como factor condicionante para el planeamiento urbano de la ciudad - Trujillo 2020” el autor tuvo como objetivo indicar de qué modo la movilidad urbana sostenible es un elemento determinante para el planeamiento urbano en la ciudad de Trujillo. La muestra de estudio fue de 384 personas de 16 años a más,

analizados de 5 vías principales y 2 vías de polo de atracción, dentro de los distritos de Trujillo, el Porvenir, Florencia de Mora, La Esperanza y Victor Larco Herrera. Estudiado con enfoque de investigación de tipo cualitativo-cuantitativo con diseño descriptivo explicativo, los instrumentos de recolección de datos fueron: guía temática no estructurado, encuesta, ficha de observación, cuestionario y guía de entrevista, validados por tres expertos y procesado mediante el software de estadística SPSS V25. Los resultados que obtuvo el investigador fue que el 65% de las personas al desplazarse encuentran elementos de obstrucción en las veredas generando una alta incomodidad y malestar al peatón, además que el 71.6% son comerciantes ambulantes que invaden las veredas, también que la ciudad cuenta con mayor porcentaje de espacios para movilidad vehicular. Concluyendo así que el diseño de la ciudad está en base al vehículo, por otro lado el problema de interferencias de obstáculos en las veredas que dicho elemento no cumple con lo establecido en el RNE. Todo esto impacta negativamente en el desplazamiento libre del individuo en otras palabras la ciudad debe estar diseñada en base al sujeto y su desplazamiento, asimismo que la movilidad sostenible se transforma en un factor importante en el planeamiento urbano. De igual forma Vega (2019) en su tesis "Movilidad urbana, espacio público y ciudadanos sin autonomía" el autor se planteó como propósito conocer las características de personas sin soberanía ante la dificultad que enfrentan al movilizarse por la ciudad de Lima. Contó como muestra de estudio a 137 personas en general, incluyendo a peatones con discapacidad motriz, visual y cognitiva, realizado en 5 áreas de estudio: La plaza Díez Canseco, exterior del colegio San Pedro y su parroquia contigua, la calle peatonal de la Universalidad Católica del Perú, zona aledaña del Centro de Educación Especial y la área contigua al centro de la Unión Nacional de Ciegos del Perú. Cuyo enfoque de investigación fue de tipo cualitativo-cuantitativo, teniendo como técnicas de recolección: investigación documental, observación directa, entrevista, cuestionarios, observación exploratoria, bitácora de observación. Los resultados que obtuvo expresaron que un mayor porcentaje de personas tienen dificultad de realizar un buen desplazamiento por las veredas, asimismo se les complica más a los ciudadanos sin autonomía por causa que estas son reducidas para dar paso al vehículo. Concluyendo que se debe dar más prioridad a los usuarios que se transportan a pie y el diseño de espacios públicos necesitan ser



renovados, ampliando las veredas y disminuyendo el carril de los vehículos teniendo en cuenta la diversidad humana. El individuo al transitar por los espacios públicos encuentra problemas en su desplazamiento y para superarlo ponen en peligro su vida y les genera estrés. De la misma manera Silva y Muguerza (2021) en su tesis “Análisis de la movilidad urbana del Centro Histórico del distrito de Cajamarca, Perú” los autores tuvieron como finalidad de investigación, estudiar la movilidad urbana en el Centro Histórico de la ciudad de Cajamarca, en ese sentido fue aplicado a 150 peatones en todo el Centro Histórico del paisaje urbano de la ciudad de Cajamarca, asimismo a 4 profesionales relacionados a la materia, realizado con el enfoque de investigación de tipo cualitativo y diseño descriptivo contando con instrumentos de recopilación de información: cuestionarios, entrevistas a expertos y ficha de observación. Como consecuencia obtuvieron que existe contaminación ambiental, cogestión vial, fragmentación urbana, informalidad de transporte, informalidad de comercio ambulatorio y el acceso mínimo a los espacios públicos, asimismo la ciudad muestra un crecimiento violento socialmente en gran medida desorganizado y la desprotección del peatón, todo esto engloba la falta de visión para frenar la problemática en el centro histórico. Concluyendo que en la relación de ciudad y movilidad existe una visible fragmentación por ausencia de políticas integrales, el crecimiento espontáneo y otros factores más, todo esto ha ido deteriorando a la trama urbana, la pérdida de imagen de la ciudad, a pesar que los pobladores se sientan identificados con Cajamarca sienten que no tiene propiedad de ella por causa que no tienen seguridad al circular por estos espacios públicos peatonalmente, por las dimensiones y obstrucciones de estos espacios.

Prosiguiendo con el esquema de la presente investigación, se analizó las bases teóricas, iniciando con el comercio informal ambulatorio. Según Osterling (1981) en su libro “The Socio-Economic Structure of Trade Outpatient: Some Work Hypotheses” refiere que es una actividad económica relacionada a la comercialización al por menor con una prestación de servicios remunerada que se da en la vía pública ya que no cuenta con ningún establecimiento o propiedades propias de un espacio persistente. Así mismo menciona que es una característica propia de las ocupaciones comerciales informales que realicen la actividad económica en sitios donde se reúne gran afluencia de individuos en lugares públicos, a este último se le da la connotación de “pertenencia” del espacio

designado a este fin ya sea por costumbre, lucha o que convencionalmente se ha ejercido el derecho de posesión por años del área que ocupa llegando inclusive a heredarlo a sus descendientes. De la misma manera Crossa (2018) concuerda con Osterling, porque sostiene en su libro “Luchando por un espacio en la Ciudad de México. Comerciantes ambulantes y el espacio público urbano” que a partir de la pervivencia de sus múltiples trayectos por las incalculables vías de dicha ciudad, difunde su curiosidad de conocer la vida que evoluciona en muchos espacios públicos de la mencionada ciudad y la configuración de estos, iniciando del análisis del comercio establecido en las calles y su persistente contienda por preservar un espacio que estiman de su propiedad. También la autora define el espacio público como un orden social dinámico que se manifiesta del vínculo cambiante entre las acciones del estado regidas por normas que buscan regular la conducta social, las vivencias y sus particularidades que se derivan de la cotidianidad urbana. Además menciona que en muchas urbes el espacio público es invadido y es objeto de injerencias municipales que a través de planes están tratando de salvar los espacios e infraestructuras con el fin de mejorar su calidad y la vida de la sociedad, sin embargo, el orden público anhelado en la normativa es violado por individuos que intentan mejorar su economía sin apreciar ni respetar el espacio público, que se conoce como comerciantes informales, destruyendo cualquier idea de espacio público y convirtiéndola en su espacio de trabajo acarreado como consecuencia de ello; problemas sociales, degradación de la imagen urbana y medio ambientales. Del mismo modo, De soto (1989) en su libro “The Other Path: The Invisible Revolution in the Third World” expone que el negocio ambulatorio estima una actividad de característica informal por antonomasia. Sin embargo, es sólo una caracterización del problema de esas ocupaciones comerciales que se llevan a cabo sin tener presente las disposiciones legales. Además estima que un negocio informal es referido a 2 ocupaciones primordiales, el acto de deambular de un comerciante ofertando sus productos en la calle sin ningún tipo de puesto, y de lo contrario, el comerciante que ofrece un servicio o vende a partir de un puesto de comercialización fijo. Asimismo menciona que la realidad del negocio informal es un inconveniente que transgrede las reglas existentes que es una manera legal de laborar sin embargo, paralelamente está en la ilegalidad por la ocupación del espacio público, basándose en la falta de políticas correctivas de las autoridades

locales y la urgencia de los trabajadores informales. Esta clase de ventas o prestación de servicios producen competencia entre la formalidad y la informalidad teniendo una gigantesca demanda por los clientes que prefieren abastecerse con menores costos y variedad de productos. Esto se relaciona con lo expuesto por Seguí (2007) en su libro “El comercio como herramienta estructuradora del territorio: El caso de las ciudades alicantinas” en la cual afirma que la actividad comercial dentro de las ciudades son muy influyentes en el ordenamiento social y espacial, también que es una actividad que no puede ser disuelto de lo urbano ya que al pasar el tiempo ha tenido una gran adecuación frente a los cambios que perciben la sociedad y las ciudades, así mismo considera que existe una correspondencia de dependencia estrecha entre territorios urbanizados y el comercio ya que estos brindan y acogen en un área a la actividad económica desencadenando así una configuración urbana con nodos de atracción, centralidades y áreas comerciales. Por lo tanto, la autora afirma que la actividad comercial además de considerar al espacio urbano como su hábitat por excelencia, también es un medio generador de nuevos espacios urbanos y creador de centralidades, por este fundamento la actividad comercial no solo debe ser considerada como un servicio, sino más bien como un componente de enlace entre el tejido social y el territorio que lo estructura. Así mismo se relaciona con la perspectiva de Jordán y Segovia (2005) en su libro “Espacios públicos urbanos, pobreza y construcción social” donde dieron a conocer que el fortalecimiento de actividades productivas- económicas informales no solo extiende los índices de inseguridad, sino también producen una variación negativa del uso de suelo, creando conflictos en espacios donde se ubican los comerciantes informales, entre ellos y autoridades locales. Causado por una inadecuada y débil gestión de espacios públicos, también determina a los espacios públicos utilizados indebidamente como “espacios productivos” para las personas que expenden productos de manera informal en la calle repercutiendo con congestión vial y tugurización e intransitabilidad de las personas. Concordando con los autores Guzmán (2015) en su libro “externalidades de la apropiación del espacio público” hace mención que las causas de la usurpación del espacio público por parte del negocio informal responden a una normativa que no está determinada para regular y fiscalizar, sumado a esta condición, los comerciantes creen que el espacio es suyo ocasionando de esta forma el deterioro del espacio urbano y la imagen urbana

pasando de la planeación de la metrópoli a un último plano. Así mismo identifica que el negocio informal no posee control fiscal ni controles administrativos. En ellos, prevalecen familias con poco dinero como capital y pequeñas porciones de mercadería; por ende se genera la apropiación de los espacios públicos, contaminación de residuos rígidos, contaminación acústica, mala imagen urbana, desorden en el espacio público, no costear impuestos, rupturas legales, complejidad en las garantías de productos de dudosa procedencia (robados o pirateados) por lo cual, se fomenta una competencia desleal por la violación de leyes. Complementando a lo dicho por Guzmán, Segovia (2007) en su libro “espacios Públicos y Construcción Social” menciona que el espacio público es un sitio de nuestro uso y disfrute, en otras palabras es un espacio que podemos tener siempre pero que se rige de acuerdo a un reglamento que menciona todos los condicionamientos propiciadas por las autoridades correspondientes. Además, la ciudad es consecuencia de acciones humanas y de ahí la configuración de los espacios dará a relucir el tipo de sociedad que tiene la ciudad; generalmente demuestra una sociedad en gran medida consumidora que ocasiona la creación de competencia, la multiplicación de inseguridad por las vías obstruidas, sin tener en cuenta que el espacio público es para todos y de todos, resultando de este problema el deterioro de la imagen urbana y desequilibrio urbano.

Desde este punto se expone los argumentos de la movilidad urbana, la cual es la segunda categoría. Para Borst, et. al. (2009) en su libro “Influence of the environmental characteristics of the street on the choice of the pedestrian route for the elderly”, mencionan que existen factores que generan la movilidad peatonal desde su punto de vista de calidad al peatón, desde cuatro factores: seguridad, accesibilidad, atracción y confort, los cuales son tipos de movilización peatonal fundamental, así como los diferentes requerimientos y necesidades de los peatones, esto ayuda a tener en cuenta los componentes necesarios para hacer de los espacios públicos sitios cómodos, seguros y disponibles para la variedad de peatones que transitan y se movilizan por las urbes, los cuales muestran problemas para movilizarse. Mencionando que es muy relevante tener en cuenta espacios públicos estéticos y seguros conforme a las necesidades la cual reduce la dependencia a los vehículos privados y promueve el crecimiento de la movilidad peatonal, paralelamente crea una secuencia de efectos positivos, ejemplificando:

beneficios para la salud de los individuos que hacen esta actividad, dinamización de la economía en las regiones peatonales transitadas, menos accidentes ocasionados por vehículos motorizados, menor emisión de gases, disminución de la contaminación acústica y visual, más grande relación social, menos índices delincuenciales, espacios seguros, apropiación y sentimiento de respeto hacia los espacios públicos, crecimiento de turismo hacendoso. Esto complementa a Daude, et. al (2017) en su libro “Crecimiento urbano y acceso a oportunidades: un desafío para América Latina” sostiene que la accesibilidad está vinculada a la calidad de oportunidades en función a la movilidad del peatón. La accesibilidad está constituido por la oportunidad y la movilidad está constituido por la eficiencia y equidad, teniendo en cuenta que la movilidad peatonal es un mecanismo de accesibilidad a espacios públicos el incremento de desplazamiento por parte de personas ayudará a una accesibilidad mejor a áreas públicas, disminuyendo la congestión de vehículos y dando más prioridad al peatón. Del mismo modo concuerda a lo expuesto por los autores, Santos y De las Rivas (2017) en su libro “Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad” donde mencionaron que la conectividad se halla de manera directa en relación con la iniciativa de enlace, conexión, unión o interrelación. Se entiende por ‘conectividad’ al caso en el cual diferentes puntos de vista geográficos se encuentren conectados logrando entablar interrelaciones de movimiento. La accesibilidad está unida de manera directa con calidad de ingreso y la conectividad está vinculada con las cualidades que tiene la red dentro de la movilidad urbana y la calidad de infraestructura de servicios. De la misma manera concuerda con los mismos argumentos de Fernández, Garcia, et. al. (2010) en su libro “manual para un entorno accesible” donde exponen que la movilidad accesible al peatón está en consideración al acceso de la infraestructura urbanística que genera la facilidad de desplazamiento autónomo del peatón, esto se lleva a cabo con la calidad y seguridad que debería dar el espacio público, pero estas muchas veces están afectadas por la calidad de la superficie donde transita el peatón, esto principalmente depende a la condición de calidad de mantenimiento y el material utilizado en las veredas, causando dificultad en la transitabilidad libremente, así mismo aminorar la distancia del camino para llegar a un punto determinado y se debe de tener en cuenta los requerimientos de los diversos peatones. Todo esto se

complementa con el punto de vista de Gehl y Svarre (2013) en su libro “How to study public life” lo cual expone que la calidad del ambiente repercute en la decisión del peatón para transitar por un lugar, estos factores son: la contaminación del ambiente, del ruido, del aire, la ocupación del suelo y fragmentación del espacio peatonal, estos factores no garantizan un desplazamiento de calidad y confort a los usuarios, asimismo se debe tener en cuenta los factores climatológicos, la seguridad, la iluminación y vegetación se deben de tener en consideración estos factores la cual contribuye que las personas opten por transitar por una calle que no ponga en riesgo la vida de los usuarios.

### **III. METODOLOGÍA**

#### **3.1. TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN**

Está presente investigación tuvo un enfoque cualitativa, la misma que es sustentada por los autores Blasco y Pérez (2007) donde enfoca este tipo de investigación a la realidad del lugar, en el contexto de él Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, describiendo como tal ocurre los sucesos, que de este modo analiza los fenómenos con referente a los sujetos implicados, en efecto se emplea diversos instrumentos para la recolección de información, contando como instrumentos: La entrevista, fichas de observación, fotografías, documentación, en donde se detalla las realidades y los hábitos que suceden tal cual sea el problema, así mismo cuáles son las motivaciones de cada sujeto que llega a contribuir a la investigación, por ende la investigación siguió con un lineamiento en el cual se sustenta en los instrumentos que aportan a la recolección de datos del problema actual sobre el impacto del comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, Huaraz 2022.

En efecto el tipo de investigación fue descriptiva con referencia a lo expuesto por Tamayo (2006) que mencionó que este tipo de investigación engloba todo tipo de descripción, registro, análisis e interpretación de la situación y a través de la composición o el desarrollo de los fenómenos. Por ende se realiza de acuerdo al tiempo real y sus características que representa una interpretación congruente. Conforme a esta investigación se recolectó datos que luego fueron procesados de forma descrita, los datos son generados por las dos categorías: Comercio informal ambulatorio y movilidad peatonal.

El diseño de investigación corresponde al tipo etnográfico, ya que se empleó de acuerdo al propósito de la investigación cuya intención fue analizar y describir a los individuos de un determinado contexto, así mismo significados, creencias, ideas, conocimientos y prácticas de grupo, sociales, comunidades y culturales, también comprender el concepto que dan a sus vidas en circunstancias especiales o cotidianamente, la técnica de recolección de datos más usada es la observación, y la aplicación de entrevistas, biografías, reuniones en grupo, imágenes, análisis de datos secundarios, grabaciones en video y audio y recopilación de documentos (Hernández y Baptista, 2010) por ende, esta investigación buscó describir y analizar las prácticas económicas grupales del comercio informal ambulatorio, así mismo a los individuos que lo conforman, siendo esta actividad su concepto de vida, también englobando las influencias que tiene en el contexto que se realiza.

Por otra parte para el tiempo de la investigación fue de diseño transversal correlacional, para Hernández y Baptista (2015), los autores definen este tipo de diseño, que describe la correspondencia existente entre categorías en un delimitado momento, por esta razón la investigación fue analizada y descrita en el momento exacto, en tiempo real y actual.

### **3.2 CATEGORIA, SUBCATEGORÍAS Y MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN**

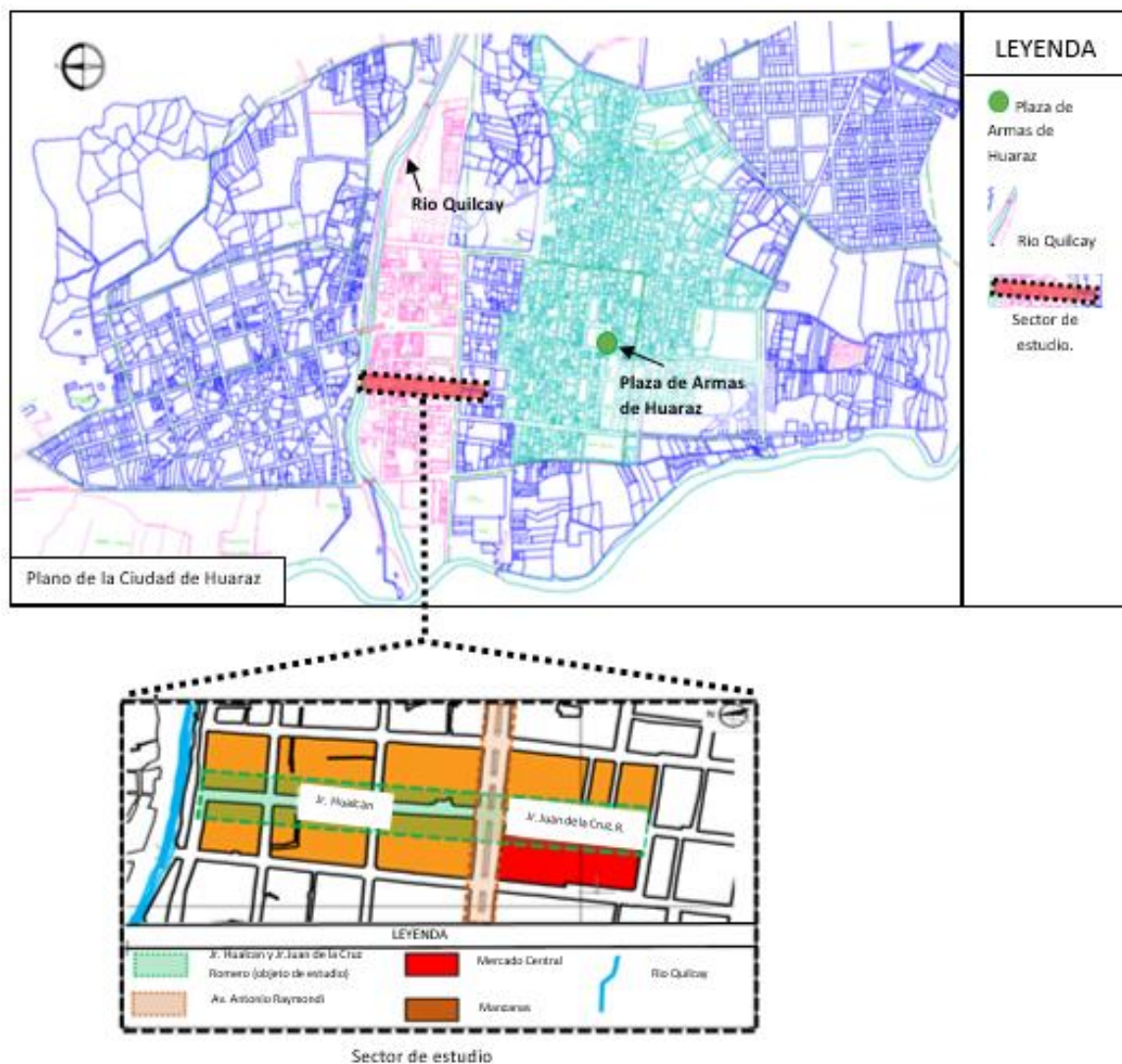
El tema de la investigación estuvo constituido por 02 categorías principales, 09 subcategorías que se detallaron en términos concretos para poder estudiarlo de modo apriorística. Se desarrolló a partir de la información recopilada de las referencias sobre las categorías de la investigación presente en función de la propia indagación, es decir se materializa por las categorías que son el comercio informal ambulatorio y la movilidad peatonal desglosado en subcategorías y finalmente darán términos concretos, lo cual orientó para la construcción de los instrumentos de información utilizados. (Ver anexo 01)

### 3.3. ESCENARIO DE ESTUDIO

La investigación se desarrolló en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero que se encuentran ubicados en la ciudad de Huaraz, región de Ancash, Perú (figura 18). Son dos calles que se encuentran dentro del sector centralizado de uso de suelos de comercio, siendo puntos de mayor actividad económica donde se establecen comerciantes formales, también una mayor concentración de comerciantes informales ambulatorios que se extienden desde el Jr. Hualcan hasta la tercera cuadra del Jr. Juan de la Cruz Romero expendiendo en mayor porcentaje productos de primera necesidad frescos y baratos, según lo refiere la INDECI en el año 2003.

**Figura 18**

Escenario de estudio.





Los Jirones mencionados están localizados al lado sur del Río Quillcay y aledaños al Mercado Central de Huaraz, también colindantes a una vía principal de la ciudad como es la Av. Antonio Raymondi. Así mismo, cuenta con 7 accesos a lo largo del sector de estudio, como se referencia en la figura 19.

**Figura 19**

Accesos del sector de estudio.

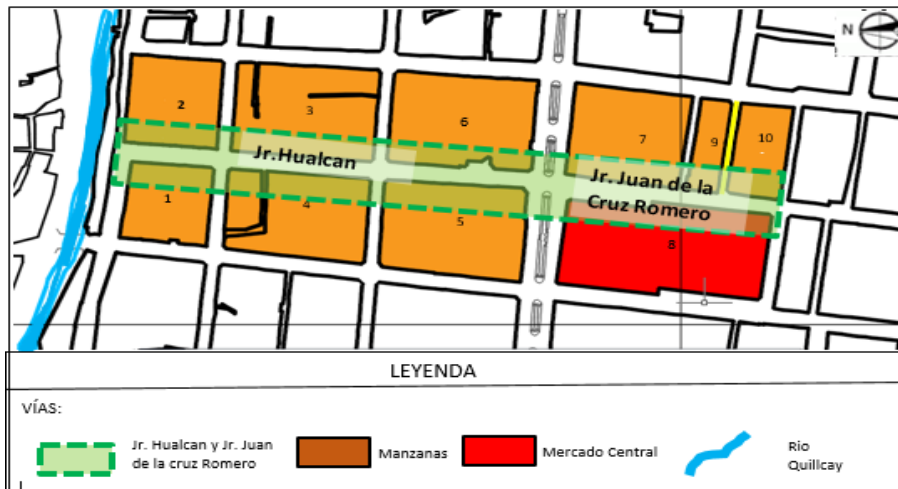


### 3.4 PARTICIPANTES

Se determinó como la población en su totalidad a estudiar, en la cual poseen una condición común (Tamayo, 2003). Ante lo mencionado, a fin del análisis de investigación se tuvo en consideración el universo de todos los comerciantes informales ambulatorios que realizan la actividad económica en las aceras y calzadas a lo largo del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero como se visualiza en la figura 20.

**Figura 20**

Sector de estudio.



En la figura 20 se observa el objeto de estudio delimitado por el investigador, por la magnitud de afluencia de comerciantes informales ambulatorios en el sector. Por lo cual está constituido por espacios públicos de 10 manzanas que conforman los dos jirones mencionados, ocupados por un total de 132 comerciantes informales ambulatorios aproximadamente que invaden el espacio público, que fue el resultado del trabajo de campo por el investigador en el sector de estudio. Así mismo fue muy importante para la presente investigación la percepción del residente en el espacio público con referente a su movilidad peatonal por esta razón el objeto de estudio fueron los residentes que en general eran 295 establecidos en 73 viviendas dentro de las 10 manzanas (tabla 02) según los datos establecidos por el censo del INEI en el año 2017, esto se establece en la parte delimitada por la franja roja en la figura 21.

**Figura 21**

Distribución de viviendas por manzanas del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero y la delimitación de la zona de estudio.



**Tabla 01**

Cantidad de viviendas y habitantes por manzana.

MANZANAS	VIVIENDAS	HABITANTES
01	8	38
02	9	41
03	13	59
04	12	48
05	9	37
06	8	36
07	8	34
09	2	18
10	4	21
<b>Total</b>	<b>73</b>	<b>295</b>

Por lo cual, por criterios de inclusión los participantes de esta investigación fueron residentes mayores de edad como representante de cada vivienda, teniendo como resultado a 73 habitantes.

A continuación se estableció la muestra para obtener los datos para la presente investigación.

### **Muestra**

Las entrevistas fueron tomadas a los comerciantes informales y residentes del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, pues se realizó en determinación del tamaño de la muestra, la cual se determinó con la siguiente fórmula:

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

Dónde:

**N** = 205 total de la población (132 comerciantes + 73 residentes)

**Z** = 1.96 al cuadrado (si la seguridad es del 95%)

**p** = proporción esperada (5% = 0.05)

**q** = 1 - p (en este caso, 1 - 0.05 = 0.95)

**e** = precisión 0.05 (5%)

**n** = muestra

Obteniendo los siguientes resultados:

$$n = \frac{205 \times 1.96^2 \times 0.05 \times 0.95}{(0.05)^2 \times (205 - 1) + (1.96^2 \times 0.05 \times 0.95)} = 51.83 \equiv \mathbf{52 \textit{ participantes}}$$

Contando con 52 participantes como resultado de la muestra. Se distribuyó por el porcentaje y muestra total obtenida por la regla de tres simple como se especifica en la tabla 02 para los comerciantes informales y residentes así estableciéndose el muestreo.

**Tabla 02**

Cantidad de participantes.

<b>PARTICIPANTES</b>	<b>PORCENTAJE</b>	<b>MUESTRA TOTAL</b>
Comerciantes informales ambulatorios	65%	34
Residentes	35%	18
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>52</b>

La selección de muestreo fue probabilística con fundamento a lo expuesto por Cuesta (2009) pues expone que se basa en la causalidad de equiprobabilidad. En otras palabras, todo el universo de individuos comprende la misma probabilidad de ser seleccionada para conformar parte de una muestra, cuyo método asegura la representación de la muestra extraída. Por consiguiente del universo general que fue de 205 participantes (comerciantes informales ambulatorios y residentes) se obtuvo como muestra a 58 representantes. Por consiguiente fue tipo aleatorio simple, pues la selección de la muestra se va a disponer por medio del regateo estableciéndose así la aplicación de entrevistas como se expone en la tabla 03. Así mismo porque se puede realizar en un grupo pequeño, como lo expone López (2010)

**Tabla 03**

Muestreo para comerciantes informales ambulatorios y residentes por manzanas.

<b>MANZANAS</b>	<b>CANTIDAD COMERCIANTE INFORMALES</b>	<b>DE MUESTREO COMERCIANTE INFORMALES</b>	<b>DE PORCENTAJE</b>	<b>RESIDENTES (CANTIDAD DE VIVIENDAS)</b>	<b>MUESTREO DE RESIDENTES</b>	<b>PORCENTAJE</b>
01	18	4	12%	8	2	11%
02	21	6	17%	9	2	11%
03	13	4	12%	13	3	17%
04	35	7	21%	12	3	17%
05	6	2	6%	9	2	11%
06	9	2	6%	8	2	11%
07	7	2	6%	8	2	11%
08	15	4	12%	.....	.....	.....
09	3	1	2%	2	1	6%
10	5	2	6%	4	1	6%
<b>Total</b>	<b>132</b>	<b>34</b>	<b>100%</b>	<b>73</b>	<b>18</b>	<b>100%</b>

### 3.5 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Prosiguiendo con el lineamiento de la presente investigación de enfoque cualitativo, se estableció en la recopilación de información con referencia a las dos categorías establecidas como son: el comercio informal ambulatorio y la movilidad peatonal a fin de emplearse técnicas para la recolección de información, pues es un proceder estructurado y efectivo que cuenta con distintas maneras para adquirir información. Las técnicas se deben de seleccionar considerando lo que se investiga, cómo, por qué y para que, así lo expone Behar (2008).

Es importante para la investigación la recolección y el análisis de datos (Hernández y Batista, 2014) pues, lo que obtuvo de parte de los comerciantes ambulatorios que invaden los espacios públicos y los residentes que se encuentran dentro del escenario de estudio, los cuales son llamados “participantes”, se convirtió en información con la finalidad de comprender y analizar la problemática, contando con instrumentos que son recursos auxiliares como lo refieren diversos autores, lo cual permitió al presente investigador: Rodríguez Javier Tatiana Lizbeth, acceder a acopiar y registrar datos adquiridos mediante las técnicas, en donde se estableció datos observables (Hernández, Fernández y Baptista, 2010). Por ende, por ser de carácter cualitativa la investigación no fue uniforme, por lo cual se tuvo en cuenta para el análisis de datos la forma siguiente:

**Tabla 04**

Técnica e instrumento número 01.

TECNICA	INSTRUMENTO
<b>Análisis documental:</b> es el procedimiento de agrupación de documentos, en esta investigación se recolectó información del Plan de Desarrollo Urbano de Huaraz 2012-2022, Reglamento Nacional de Edificaciones y la ordenanza municipal vigente de Huaraz, cuyo análisis fue de forma estructurada con un procedimiento	<b>Ficha documental:</b> es un documento que permitió al investigador reunir datos, conservar y verificar de forma visible y organizada la fuente consultada que anteriormente se mencionó, pues se desarrolla sin la presencia de los participantes porque no es necesaria su presencia.

<p>sintético y analítico para obtener un registro documental que se manifestó como sustento informático para investigar el fenómeno que es el impacto del comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, con base a lo expuesto por Lourdes (2014).</p>	
---	--

**Tabla 05**

Técnica e instrumento número 02.

<b>TECNICA</b>	<b>INSTRUMENTO</b>
<p><b>Entrevista:</b> para Vargas (2012) es una forma de recabar información entre el investigador con el entrevistado en este caso fueron los comerciantes informales ambulatorios y los residentes del sector de estudio, mediante la realización de preguntas y escuchar respuestas de los participantes, enfatizando que fue la fuente de información primordial pues por medio de sus experiencias con referencia a la categoría de comercio informal ambulatorio y movilidad peatonal, desde este enfoque se obtuvo conductas y perspectivas las</p>	<p><b>Cuestionario:</b> fue un documento orientado a la guía de entrevista que contuvo preguntas abiertas de temas establecidos por los términos de la investigación presente, así recabando información precisa y puntual, enfocando a 48 comerciantes informales ambulatorios, 37 residentes dentro del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, así mismo a expertos del tema, cuyas percepciones fueron adquiridas por las preguntas planteadas de forma argumentativas y comprensibles. Así logrando responder a los 4 objetivos planteados cuáles fueron: describir las actividades económicas que realiza el comercio informal ambulatorio en el espacio público del sector de estudio, describir los tipos de actividades que desarrollan los usuarios que se desplazan por el sector de estudio, determinar las condiciones de movilidad peatonal presentes en el sector de estudio, determinar los obstáculos del flujo de</p>



<p>cuales fueron analizadas. Por otro lado, fue importante la actitud del investigador.</p>	<p>transeúntes en el espacio público del sector de estudio.</p> <p><b>Ficha audiovisual:</b> fue el registro escrito obtenido de lo que expusieron los expertos referentes a las preguntas establecidas por el investigador sobre el comercio informal ambulatorio y la movilidad peatonal, lo cual fue grabado y filmado por medio de las plataformas virtuales (Zoom o Meet).</p>
---	---

**Tabla 06**

Técnica e instrumento número 03.

<b>TECNICA</b>	<b>INSTRUMENTO</b>
<p><b>Observación:</b> según Tamayo (2006) se utiliza para indagar hechos, situaciones y a los usuarios desde la percepción visual en el objeto de estudio, en este caso fue el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, con relación a la movilidad peatonal y la apropiación de espacios públicos por los comerciantes informales ambulatorios, desde la percepción óptica del presente investigador.</p>	<p><b>Bitácora de observación:</b> se registró y documentó información que se obtuvo mediante la observación de trabajo en campo en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, cuyo instrumento estuvo orientado a las 2 categorías; comercio informal ambulatorio y movilidad peatonal, especificados en términos de las 9 subcategorías establecidas en la matriz de categorización (Martínes, 2012).</p>

**Tabla 07**

Técnica e instrumento número 04.

<b>TECNICA</b>	<b>INSTRUMENTO</b>
<b>Foto documentación:</b> fue la aplicación de fuente confiable por el procedimiento fotográfico por parte del investigador en el trabajo de campo, en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, pues es una fuente valiosa y equiparable a lo escrito, así lo expone Rivera y Olivera (2016).	<b>Registro fotográfico:</b> se aplicó en la recopilación de información por medio de fotografías a todo lo que engloba la categoría comercio informal ambulatorio y la movilidad peatonal en el sector de estudio. Teniendo así la recopilación de fotografías concerniente a los términos establecidos por las 9 subcategorías, lo cual resultó como respuesta de los 4 objetivos planteados.

**Tabla 08**

Técnicas e instrumentos de recolección de datos.

<b>TECNICAS</b>	<b>INSTRUMENTOS</b>	<b>OBJETIVOS</b>
<b>Análisis documental</b>	Ficha documental	2,3
<b>Entrevista</b>	Participantes	1,2,3,4
	Cuestionario	Ficha audiovisual Expertos
<b>Observación</b>	Bitácora de observación	1,2,3,4
<b>Foto documentación</b>	Galería de fotos	1,2,3,4

### **3.6. PROCEDIMIENTO**

La forma de recolección de información de la presente investigación, tuvo como lugar de estudio el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, englobando dentro de este la muestra de 48 comerciantes informales ambulatorios y 37 residentes, dando como resultado información valiosa con referencia al impacto del comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal de los jirones mencionados, se inició con las entrevistas a los negociantes y los habitantes del sector de estudio, previamente se les explicó el propósito de la investigación a los participantes para así obtener el consentimiento del entrevistado de manera no impertinente, seguidamente se realizó el diálogo para averiguar sobre su percepción y sus vivencias en cuanto a las categorías; comercio informal ambulatorio (aspecto social, actividad comercial, espacio público y normativa) y la movilidad peatonal (funcional, morfología, ambiental, usuario). También se evitó incitar al entrevistado sobre sus prejuicios o respuestas convenientes para el entrevistador, asimismo, se creó un ambiente confiable y relajado para las dos partes que intervienen para obtener la percepción tal cual de la realidad del usuario ante las preguntas planteadas. Además, se tuvo presente la información por parte de los expertos del tema, lo cual se llevó a cabo de manera virtual por la actual coyuntura, por medio de las plataformas Meet y Zoom, por la fácil accesibilidad y sus características de registro audiovisual, en el ambiente mencionado se trabajó con un cuestionario guía para orientar la entrevista y obtener datos muy relevantes, previamente se le explicó al experto sobre el tema de la investigación “Impacto del comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal”. Seguidamente con la técnica observacional, a través de la bitácora de observación se apreció y analizó elementos establecidos por los términos de las dos categorías para el espacio físico, complementado con la galería de fotos. Posteriormente en el análisis documental se realizó en fichas de acuerdo a las normativas del Reglamento Nacional de Edificaciones, PDU 2012-2022 de Huaraz y ordenanza municipal vigente, extrayendo cuidadosamente datos que ayudó a responder a los objetivos establecidos en la investigación cuáles fueron: describir las actividades económicas que realiza el comercio informal ambulatorio en el espacio público del sector de estudio, describir los tipos de actividades que desarrollan los usuarios que se desplazan por el sector de estudio, determinar las condiciones de movilidad peatonal presentes en el sector de estudio, determinar

los obstáculos del flujo de transeúntes en el espacio público del sector de estudio. Finalmente terminada con toda la información recopilada en campo, se simplificó y se ordenaron los datos en esquemas, cuadros y gráficos a través de Excel, Word y Publisher, con motivo de análisis e interpretación, que sirvió para los resultados y la discusión de estos.

### **3.7. RIGOR CIENTÍFICO**

Fue atribuida el énfasis en el rigor para la investigación presente, por la profundidad del empleo científico de las técnicas e instrumentos de recolección de datos, seguidamente por el tratamiento de la información, por lo cual se tuvo en cuenta fundamentales criterios de rigor como se establece a continuación: Credibilidad, para Castillo y Vásquez (2003) es un componente indispensable en la investigación, pues a través de este se demuestra y verifica la eficiencia del investigador en el ámbito de su comprensión y comunicación con los participantes, pues se manifestará tal cual los sucesos y hechos percibidos por los entrevistados. Bajo este criterio se obtuvo información en el momento de la entrevista a los comerciantes informales ambulorios y residentes, pues compartieron datos verdaderos, por esta razón fue un punto clave en el desarrollo de la investigación.

Transferibilidad, Salgado (2007) expone que es la cualidad de trasladar o transferir los descubrimientos del estudio en otros entornos, esto se aplicó en esta investigación por ser de naturaleza cualitativa, pero se tuvo en cuenta que las situaciones sean similares o iguales, se obtuvo mediante una profunda explicación del comercio informal ambulorio y la movilidad urbana que son las categorías de investigación, logrando así la comparación con estudios de características comunes o disparidad determinadas. Consistencia, el presente elemento fue vital para la investigación por ser de tipo cualitativa, pues muchos autores lo clasifican como “consistencia de resultados” o “consistencia lógica” porque responde al análisis de la información obtenida mediante las 4 técnicas establecidas para esta investigación, para así lograr adquirir conjeturas lógicas, por ello fue importante para esta investigación la observación, la foto documentación, y las entrevistas a los comerciantes informales ambulorios, residentes y especialistas del tema, para evitar la manipulación del investigador hacia la investigación en el momento del

empleo de estas para la obtención de información verídica. Así lo mencionan Castillo y Vásquez (2003) Fundamentación, Castillo y Vásquez (2003) con base en lo que refieren se apreció a las bases teóricas y/o referencias que proporcionen información relevante para la atribución del conocimiento del comercio informal ambulatorio y la movilidad peatonal, que fundamentaron a los 4 objetivos de la presente investigación.

### **3.8. MÉTODO DE ANÁLISIS DE DATOS**

Fue fundamental conocer los datos cualitativos, porque manifestaron argumentos con la información obtenida, esta se empalmó con el análisis que se obtuvo con un dominio más amplio en la trascendencia práctica o teórica, que resultó en la orientación del reporte final (Rubin y Rubin,1995). Teniendo en cuenta que el análisis debe seguir un orden y secuencia de forma sistemática (Alvares, 2005). Partiendo con lo mencionado de base para este proyecto de investigación, luego de la información analizada con lo referente a las 2 categorías cuales son el comercio informal ambulatorio y la movilidad peatonal, se contó con los datos obtenidos mediante las entrevistas a los participantes, las bitácoras de observación, registro fotográfico, fichas documentales, las cuales fueron organizadas de manera sistemática, por ende, para el análisis se trasladó de forma escrita y se procesó por medio de programas como son: Excel, Word y SPSS comprobando la veracidad y calidad de la información mediante los criterios de rigor científico mencionados. Luego se ingresó e interpretó los datos obtenidos con el fin de determinar los resultados para los 4 objetivos del presente proyecto, por esta razón se empleó el programa Microsoft Word.

### **3.9. ASPECTOS ÉTICOS**

En esta investigación se tomó en cuenta los aspectos éticos en el análisis de los participantes del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, debido a ello el presente trabajo se realizó bajo un orden de prácticas y/o principios, los cuales se mencionan a continuación: La honestidad que es una aptitud importante por el motivo del claro entendimiento de lo que está bien, se sustenta en intervenir acertadamente con la verdad entre los personajes involucrados, así lo menciona Bembibre(2008) esto se aplicó en la investigación presente entre el entrevistador y el entrevistado, así

también con la bitácora de observación y la ficha documental, pues fue elaborada sin disconformidad entre la actividad y el razonamiento, logrando un entendimiento veraz del impacto del comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal de la zona de estudio que fue el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.

El respeto según Kohlberg (2007) es una habilidad positiva y primordial para lograr una interacción social armoniosa, pues el respeto debe ser recíproco, porque es equivalente a tener veneración, reconocimiento y aprecio, con lo que se relaciona como una persona o cosa por alguna situación, cualidad o circunstancia que conlleva a acatar lo que establece o menciona sin provocar ofensa o perjuicio. Con este principio se indagó de forma verbal a los participantes de esta investigación de acuerdo a los instrumentos de campo, por lo cual fueron tratados con respeto y amabilidad logrando un ambiente adecuado y un éxito en la recopilación de información para el estudio.

La confidencialidad (Avila, 2013) garantizo que la información individual obtenida por los comerciantes informales ambulatorios y los residentes (participantes) de la zona de estudio la cual fue el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, fue resguardada y manejada para los resultados, seguidamente para responder los objetivos de la investigación. Los datos obtenidos no fueron difundidos a terceros, así mismo la encuesta se realizó de manera anónima y la información que brindó el entrevistado se estableció bajo su autorización.

Evaluación de riesgos, la indagación que se desarrolló no tuvo nada de riesgo para los participantes, pues se impidió algún tipo de situación hacia ellos que sea arriesgado.

#### IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En el presente capítulo se exponen los resultados adquiridos mediante la aplicación de las técnicas e instrumentos, realizados a 34 comerciantes informales ambulantes y 18 residentes obteniendo como total 54 participantes dentro del objeto de estudio. Así mismo, la investigación informativa y análisis observacional.

Los resultados demostraron la realidad de estudio, permitiendo el desarrollo de la presente investigación con concordancia a los cuatro objetivos específicos para lograr “Determinar el impacto del comercio informal ambulante en la movilidad peatonal del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero” como objetivo general de la presente información.

##### **Objetivo Específico 01:**

Describir el modo que se establece espacialmente el comercio informal ambulante en el sector de estudio.

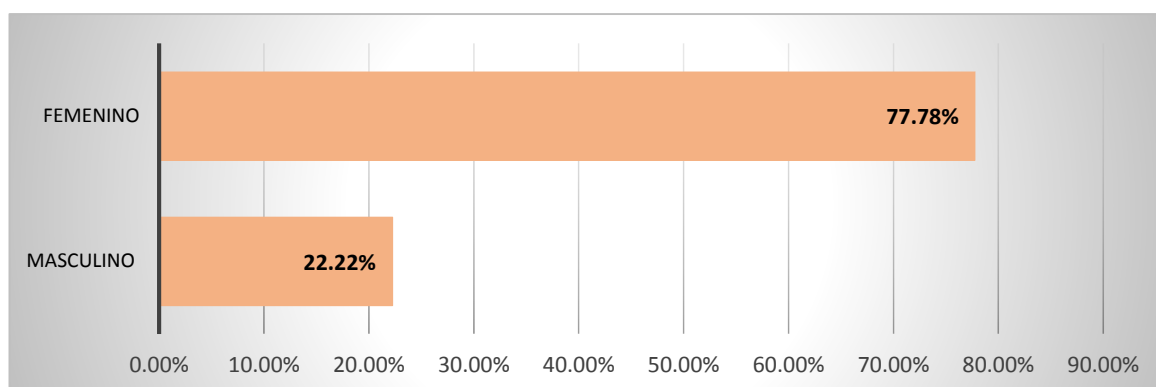
##### Datos generales de los entrevistados

Instrumento: Entrevista a los participantes

Pregunta 01: Género

##### **Gráfico 01**

Géneros de los entrevistados en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.

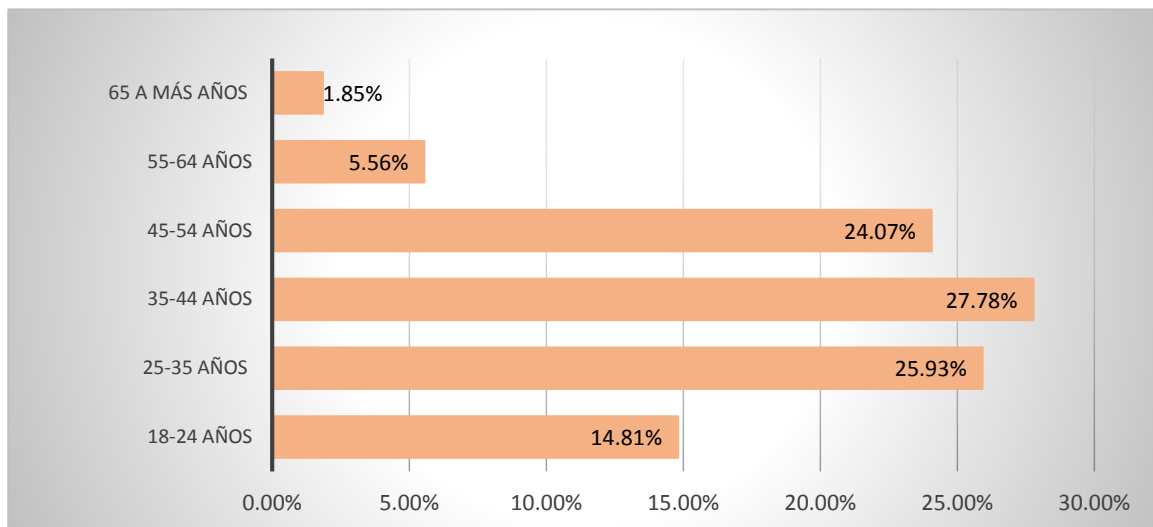


En el gráfico 01 se observa que la mayoría de entrevistados son de género femenino representado en la muestra por un 77.78% y una minoría con 22.22% de participantes de género masculino.

## Pregunta 02: Conjunto etéreo

### Gráfico 02

Rango de edad de los participantes en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.

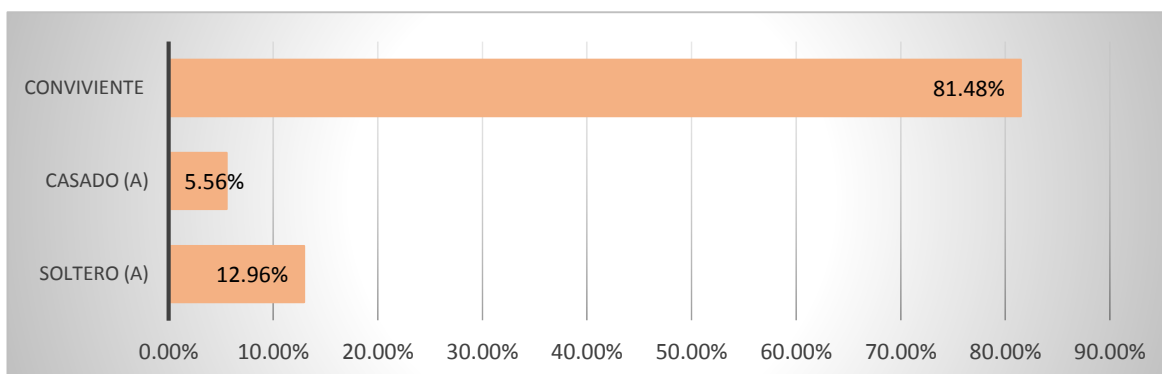


En el gráfico 02 se aprecia que el 27.78% de entrevistados se hallan entre 35-44 años, muy cerca de este con un 25.93% se encuentra de 25-35 años, contiguo el intervalo de 45-54 años representado por 24.07%, y una minoría de adultos mayores de 65 a más años establecidos con 1.85%.

## Pregunta 03: Estado civil

### Gráfico 03

Estado civil de los entrevistados en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.



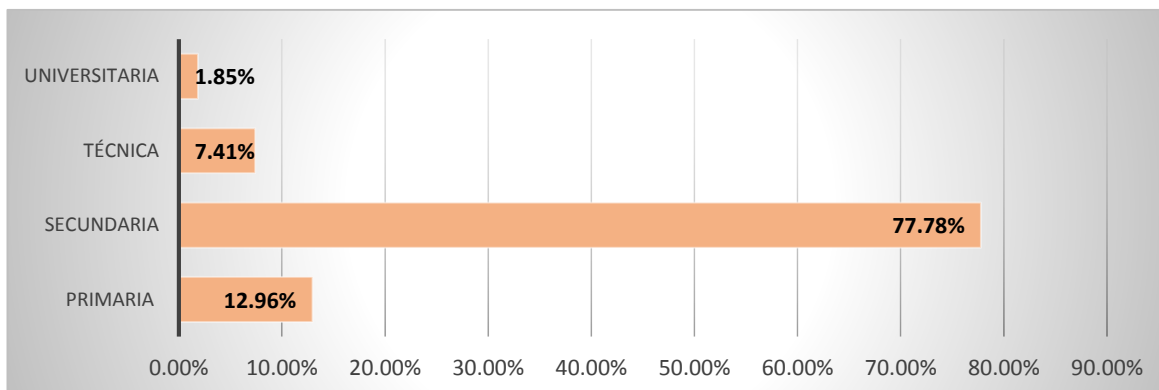
En el gráfico 03 se observa que la gran mayoría de entrevistados representado por el 81.48% su estado civil es conviviente, mientras que un 12.96% es de estado civil soltero(a).



#### Pregunta 04: Grado de instrucción

##### Gráfico 04

Grado de instrucción de los participantes en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.

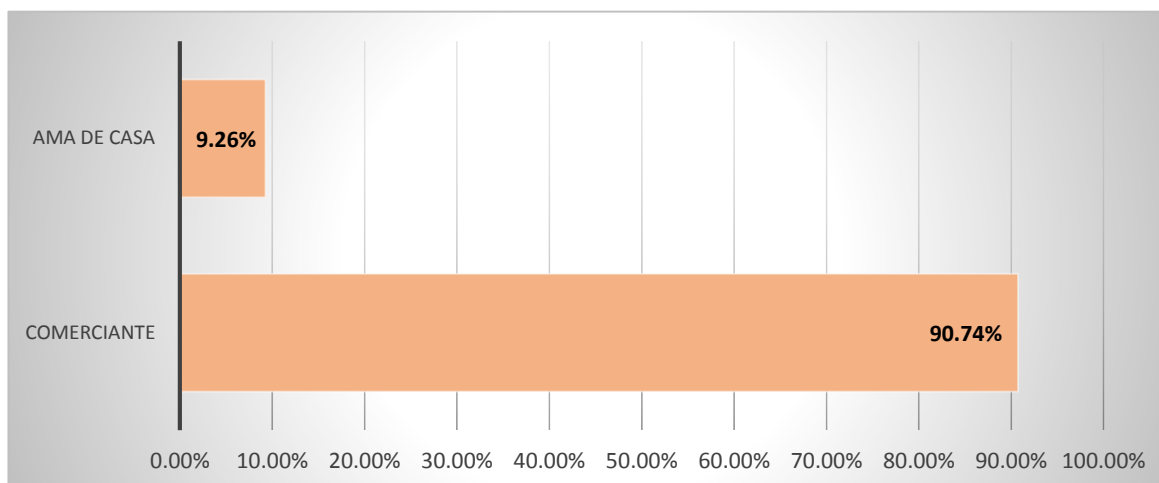


En el gráfico 04 se observa que más de la mitad de entrevistados solo cuenta con el grado de instrucción de secundaria establecido en 77.78%, mientras que existe un mínimo grado de instrucción universitaria de 1.85%.

#### Pregunta 05: Ocupación

##### Gráfico 05

Ocupación laboral de los participantes en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.

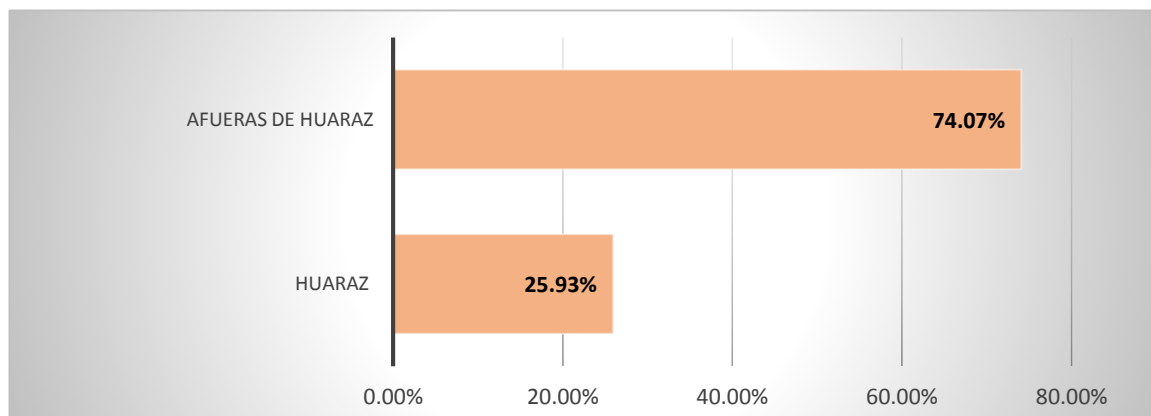


En el gráfico 05 se puede observar el campo laboral en el que se desarrollan los entrevistados que una amplia mayoría se dedica al rubro del comercio con un porcentaje de 90.74% y un mínimo porcentaje representado en un 9.26% por amas de casa.

Pregunta 06: Lugar de procedencia

### Gráfico 06

Lugar de procedencia de los participantes en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.



En el gráfico 06 se aprecia que el 74.07% de los entrevistados menciona que su lugar de procedencia son las afueras de la ciudad de Huaraz, mientras que la minoría representado en un 25.93% radica dentro de la ciudad.

Categoría: Comercio informal ambulatorio

Sub categoría: Actividad comercial

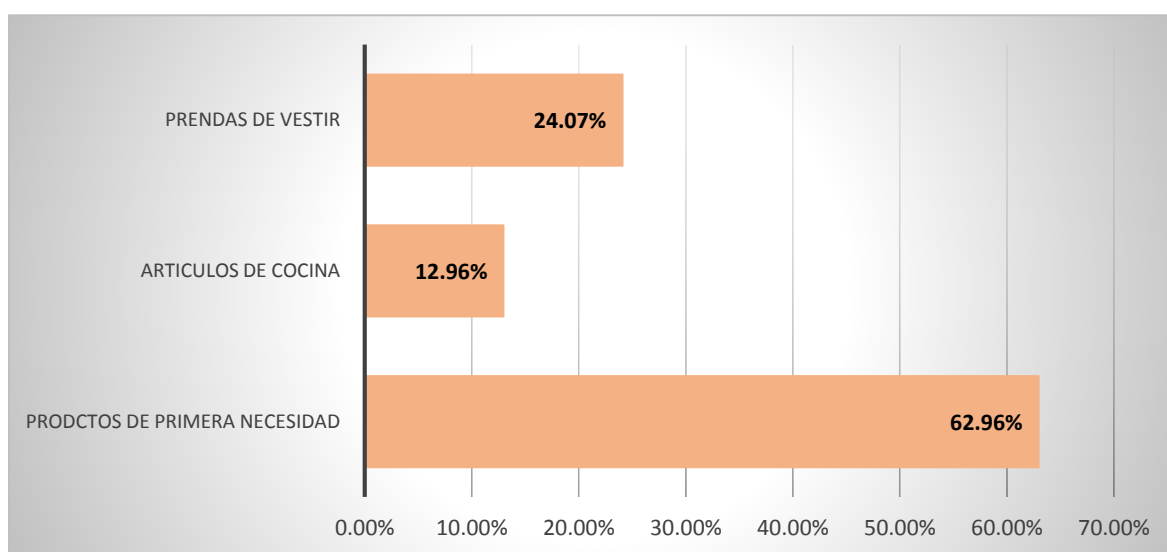
Término: Tipos de productos de venta

Instrumento: Entrevista a los participantes

Pregunta 01. ¿Qué productos cree usted que se compran más en esta zona?

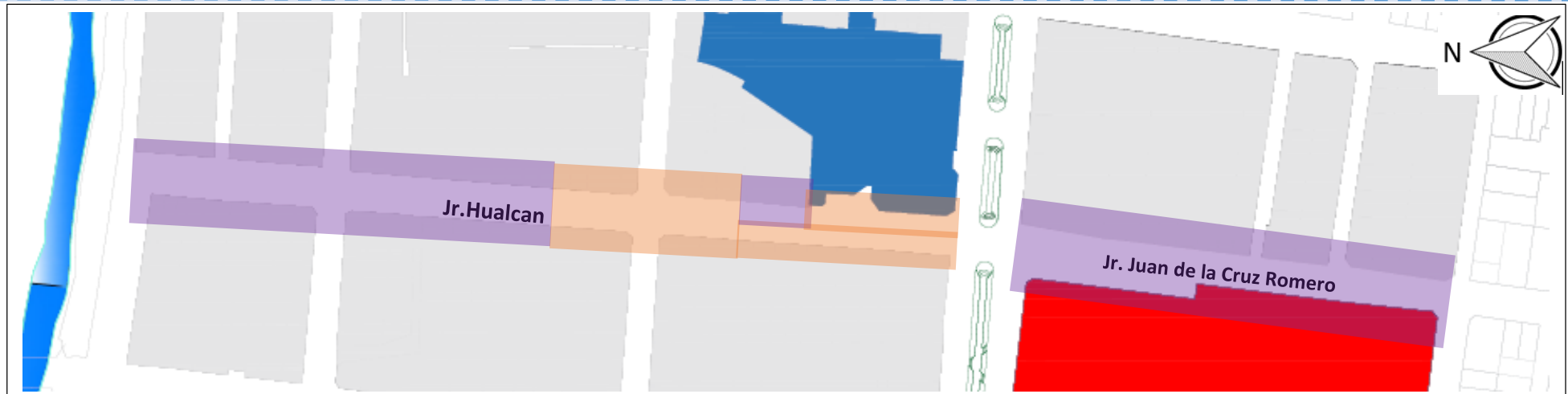
### Gráfico 07

Productos que se compran más en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.

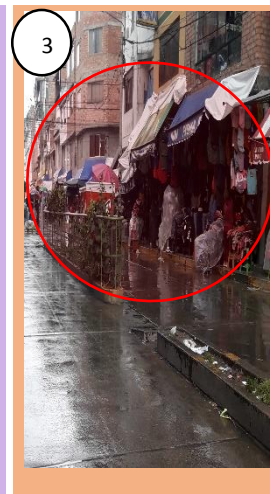


En el gráfico 07 se observa que más de la mitad de los entrevistados con 62.29% menciona que en el sector de estudio se realiza más las compras de primera necesidad como son variedad de papas, verduras, frutas y entre otros, mientras que el 24.07% considera que se compra más en el área, prendas de vestir y el 12.96% afirma que se adquiere principalmente artículos de cocina.

# BITACORA DE OBSERVACION



**LEYENDA:** Tramo A  Tramo B 



## PRODUCTOS DE VENTA

En el sector de estudio se observa que en la parte enmarcada como tramo A, los productos que comercializan los comerciantes informales ambulorios son en gran magnitud productos de primera necesidad como algunos de estos productos se aprecia en la imagen 1 y 2 la venta de tubérculos, verduras, frutas, hierbas aromáticas y carnes de aves. En el caso de la imagen 4 los productos son utensilios de cocina y plásticos lo cual se aprecia en el sector en menor cantidad, así mismo dentro del área de estudio en un fragmento, como está señalado en el plano el tramo B se sitúa negocios de expendio de prendas de vestir y calzados lo cual se observa en la imagen 3 la exhibición de lo mencionado.

**CATEGORIA: COMERCIO INFORMAL  
AMBULATORIO**

**SUBCATEGORIA: ACTIVIDAD COMERCIAL**

**TERMINO: TIPOS DE PRODUCTOS DE  
VENTA**

**NUMERO DE FICHA: 07**

# REGISTRO FOTOGRAFICO



1  
 Venta de productos de variedad de papas y frutas y verduras



2  
 Venta de condimentos para uso de cocina



3  
 Venta de variedad de pescado



4  
 Venta de frutas y cereales



5  
 Venta de carne de cuy y gallina



6  
 Venta de variedad de prendas de



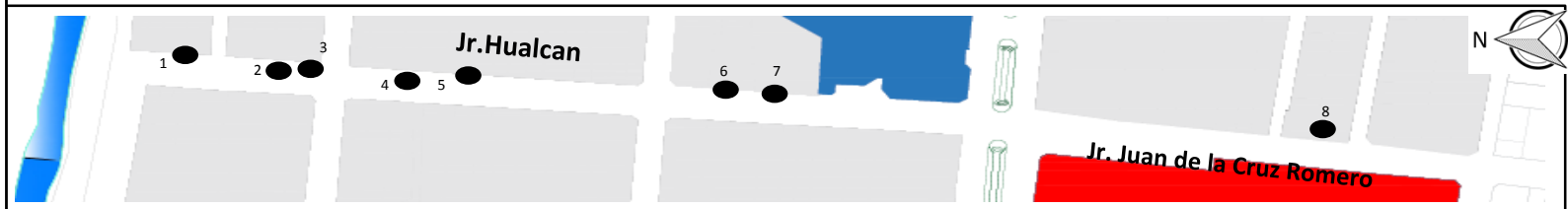
7  
 Venta de variedad de artículos de cocina y láminas de plásticos



8  
 Venta de variedad de frutas y verduras

**LEYENDA**

- Manzanas
- Mercado Central
- Cisea Huarupamapa
- Rio Quillcay
- Punto de la fotografia



CATEGORIA: COMERCIO INFORMAL  
 AMBULATORIO

SUBCATEGORIA: ACTIVIDAD COMERCIAL

TERMINO: TIPOS PRODUCTOS DE VENTA

NUMERO DE FICHA: 19

Categoría: Comercio informal ambulatorio

Sub categoría: Actividad comercial

Término: Tipos de módulos de venta

Instrumento: Entrevista a los expertos.

1. En base a su experiencia ¿De qué forma los comerciantes informales ambulatorios comercializan sus productos en los espacios públicos (vehículos motorizados, triciclos, carretas, veredas, calzadas)?

Arq. León Ojeda Carolina Stefanie

Principalmente veo en la ocupación del espacio público como las veredas, que sí es cierto, que las personas ocupan las veredas vendiendo sus productos, lógicamente ocupan este espacio que es para el peatón y el peatón va a la pista, al área que le corresponde a los vehículos, entonces digamos que hay una... Se podría decir una confusión o no hay respeto al sector adecuado. El área informal, los vendedores o las vendedoras, se encuentran en las veredas y el peatón ya no puede ocupar las veredas por lo cual se va a la pista y el vehículo pasa de la manera en la que puede de una u otra forma. Entonces los comerciantes informales comercializan sus productos en las veredas, triciclos, carretas y bueno pocos vehículos motorizados, pero no quiere decir que no los haya. Pero lo que más abunda en contextos de comerciantes informales ambulatorios es la ocupación de espacios públicos asentándose y ocupando un sector con una banca y los mobiliarios que requiera. Lo que nos quiere decir que existe la necesidad de algún tipo de espacios que puedan albergar porque hay mucho conflicto entre la actividad y el espacio que corresponde a dicha actividad.

Arq. De la Cruz Dueñas Gustavo Gregorio.

Bueno el comercio informal está localizado en lo que nosotros llamamos la paradita dentro de este cuadrante se encuentra el Jr.Hualcan y prolongándose o ampliándose hasta el mercado central, casi llegando al parque VIP que se encuentra en esta zona, donde el comercio informal tiene distintas manifestaciones; cómo es generalmente la ocupación de la calzada la ocupación de las veredas y eso también atrae a los vehículos motorizados, triciclos, carretas, hay una

conglomeración de todo en estas vías saturándolas y por supuesto creando problemas para propios y extraños.

Categoría: Comercio informal ambulatorio

Sub categoría: Actividad comercial

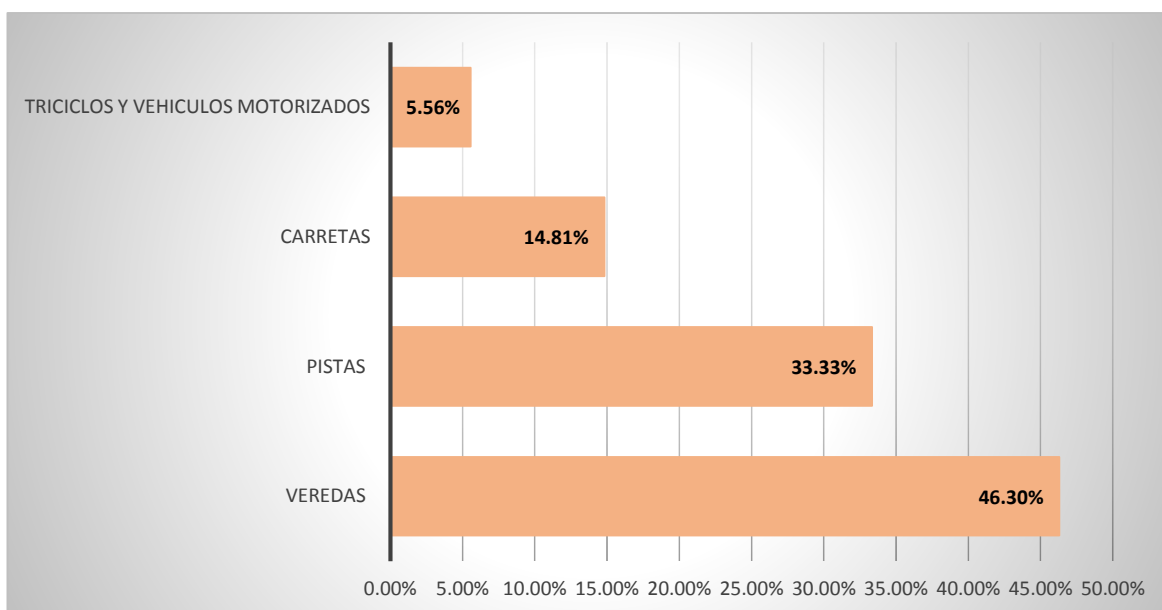
Término: Tipos de módulos de venta

Instrumento: Entrevista a los participantes

Pregunta 02. ¿De qué forma se ofrecen y se muestran los productos de venta en este sector (triciclos, veredas, pistas, carreta, vehículos motorizados, etc.)?

### Gráfico 08

Formas de ofrecer y mostrar los productos de comercio en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.



Se contempla en el gráfico 08 que una amplia mayoría de comerciantes informales ambulatorios muestran y ofrecen sus productos de venta en las veredas del espacio público representado en 46.30%, complementándose con 33.33% que lo realiza en las pistas, sin embargo un 14.81% mencionan que lo realizan en carretas.

# BITACORA DE OBSERVACIÓN



## TIPOS DE MODULO DE VENTA

Se observó en el sector de estudio como se aprecia en la imagen 1 los comerciantes informales ambulantes se han establecido junta a la berma central posicionando sus productos de venta en la calzada, sobre esta una lámina azul de plástico luego de esta base, sus productos de venta, también colocan costales y lavatorios mostrando lo que están vendiendo, además algunos instalan sombrillas, pero algunos no como en la imagen 4 la cual también se ha establecido de la misma manera pero emplazando como módulo de venta la vereda y la pista. De estas dos formas se observa mayor cantidad en el espacio.

En la imagen 2,3 y 5 se visualiza que sus módulos de venta se emplazan en las pistas y las veredas colocando jabs de fruta de plástico y de madera, así mismo carretillas instaladas sobre ellas plataformas de madera y/o forrada de lámina de plástico. Pero se observó en menor cantidad la venta en carretillas.

Del mismo modo de emplazamiento se establece en la imagen 3 pero se observa que este módulo cuenta con toldo y como materiales de exhibición de sus productos los percheros metálicos de pie y prendas de vestir suspendida en las varillas de este módulo.

CATEGORIA: COMERCIO INFORMAL  
AMBULATORIO

SUBCATEGORIA: ACTIVIDAD COMERCIAL

TERMINO: TIPOS DE MODULOS DE  
VENTA

NUMERO DE FICHA: 08





El módulo de venta es la vereda y la pista



El módulo de venta es la pista acoplados con sombrillas



El módulo de venta es una carretilla apoyado en la pista



El módulo de venta es la pista junto a la jardinera



Los módulos de ventas son carretillas con sombrillas, apoyados en la pista



El módulo de venta es la vereda

**LEYENDA**

- Manzanas
- Mercado Central
- Cisea Huarupamapa
- Rio Quillcay
- Punto de la fotografia



CATEGORIA: COMERCIO INFORMAL  
 AMBULATORIO

SUBCATEGORIA: ACTIVIDAD COMERCIAL

TERMINO: TIPOS DE MÓDULO DE VENTA

NUMERO DE FICHA: 20

Categoría: Comercio informal ambulatorio

Sub categoría: Actividad comercial

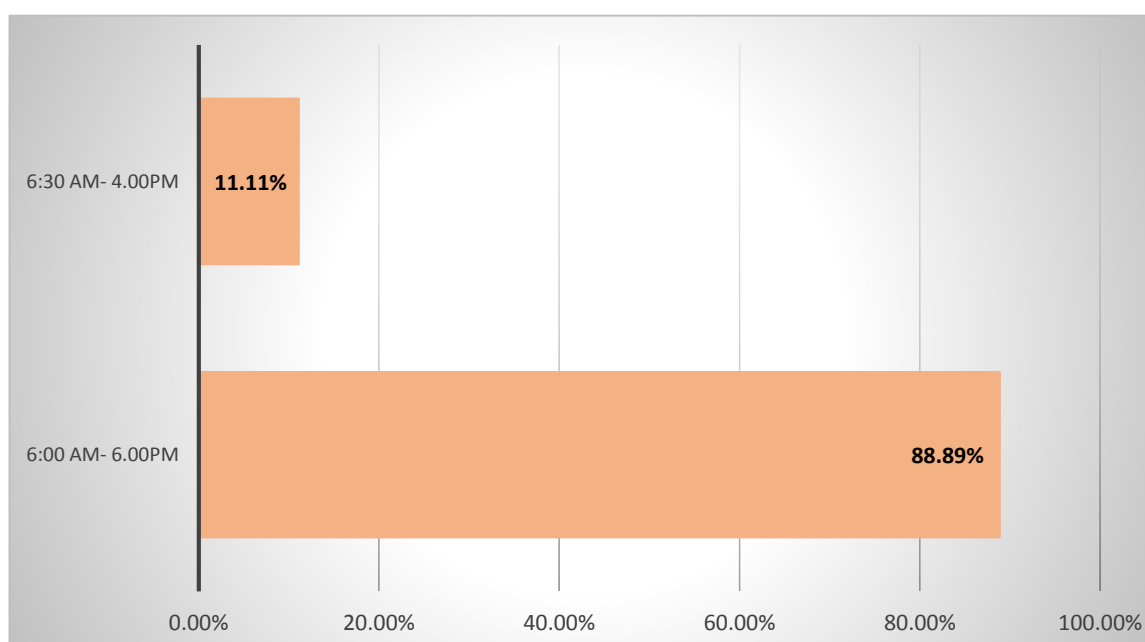
Término: Horario de permanencia

Instrumento: Entrevista a los participantes

Pregunta 03. ¿A partir de qué hora empieza la venta comercial y en qué momento termina?

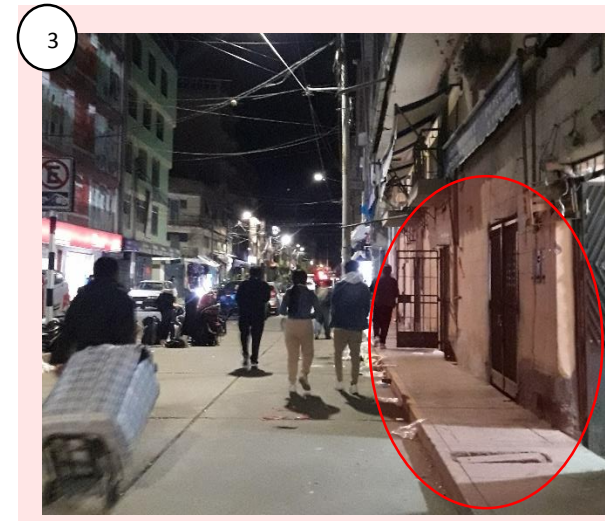
### Gráfico 09

Hora de inicio y término de la actividad comercial informal en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.



Se aprecia en el gráfico 09 que los comerciantes informales ambulatorios y residentes mencionan que el inicio y término de la actividad comercial es de 6:00 AM hasta las 6:00 PM con un alto índice de 88.89%, frente a una minoría representada por 11.11% que manifiesta que empieza la actividad comercial a partir de las 6:30 AM y culmina a las 4:00 PM en el sector de estudio.

# BITACORA DE OBSERVACIÓN



## HORARIO

En la imagen 1 se observa que a las 6:30 de la mañana, algunos comerciantes informales ambulorios ya se han establecido y algunos recién se van a establecer en el espacio público donde van a realizar su actividad económica

Con referencia a la imagen 2 a la hora de las 12:00 del mediodía, se contempla totalmente la presencia de comerciantes informales ambulorios emplazados en el espacio público.

En la imagen 3 se observa a las 6:30 de la noche, que los comerciantes informales ambulorios se están retirando del sector de estudio.

CATEGORIA: COMERCIO INFORMAL  
AMBULATORIO

SUBCATEGORIA: ACTIVIDAD COMERCIAL

TERMINO: HORARIO DE PERMANENCIA

NUMERO DE FICHA: 09

Categoría: Comercio informal ambulatorio

Sub categoría: Espacio público

Término: Tipología de equipamientos

Instrumento: Entrevista a los expertos

3. Desde su perspectiva ¿Alrededor de que equipamientos urbanos suelen ubicarse focos de comercio informal?

Arq. León Ojeda Carolina Stefanie

Definitivamente de mercados y justamente es este caso de estudio tenemos un mercado como tal, como equipamiento importante siempre va a llamar a las personas porque son una necesidad, la pandemia ha demostrado que en momentos como estos son necesarios, entonces a raíz de todas las personas que acoge esta tipología arquitectónica nace el comercio informal cómo uno de ellos, no necesariamente es el único, porque las avenidas importantes suelen atraer comercio informal, por lo cual, todo lo que es comercio a traer a comercio.

Arq. De la Cruz Dueñas Gustavo Gregorio.

Bueno los puntos de atracción para el comercio informal ambulatorio 1 son los mercados y eso se puede ver alrededor del mercado central y como esto se amplía 2 o 3 cuadras, el otro son las avenidas que tienen mayor flujo vehicular. Tiene que ver mucho con los equipamientos dónde se concentra el comercio distrital.

Categoría: Comercio informal ambulatorio

Sub categoría: Espacio público

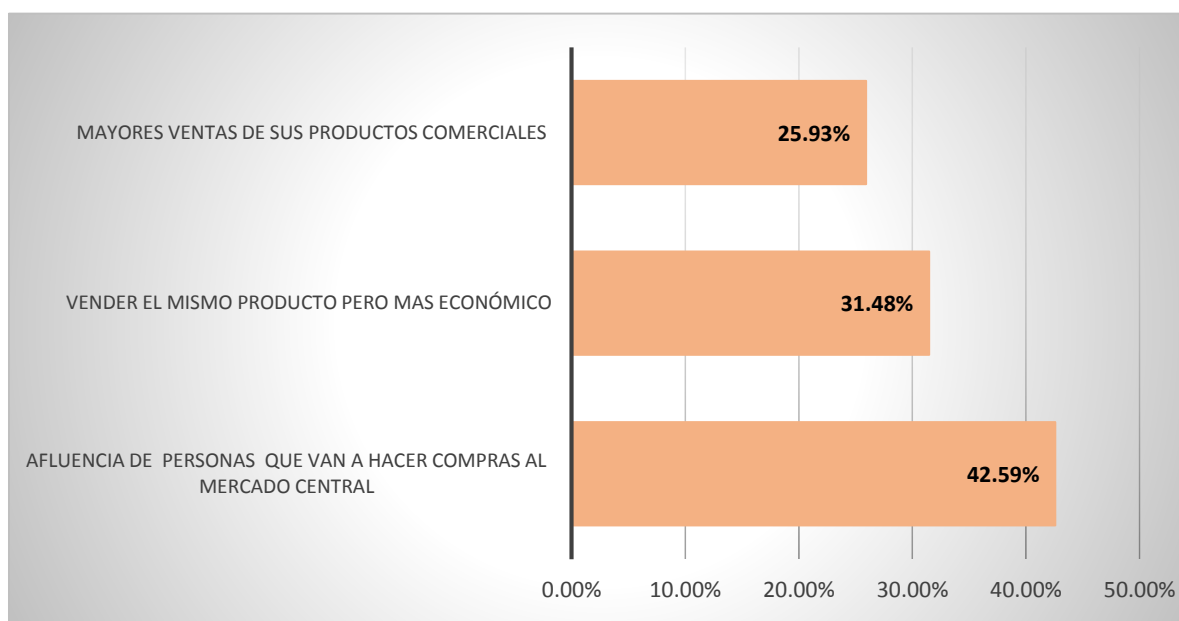
Término: Tipología de equipamientos urbanos

Instrumento: Entrevista a los participantes

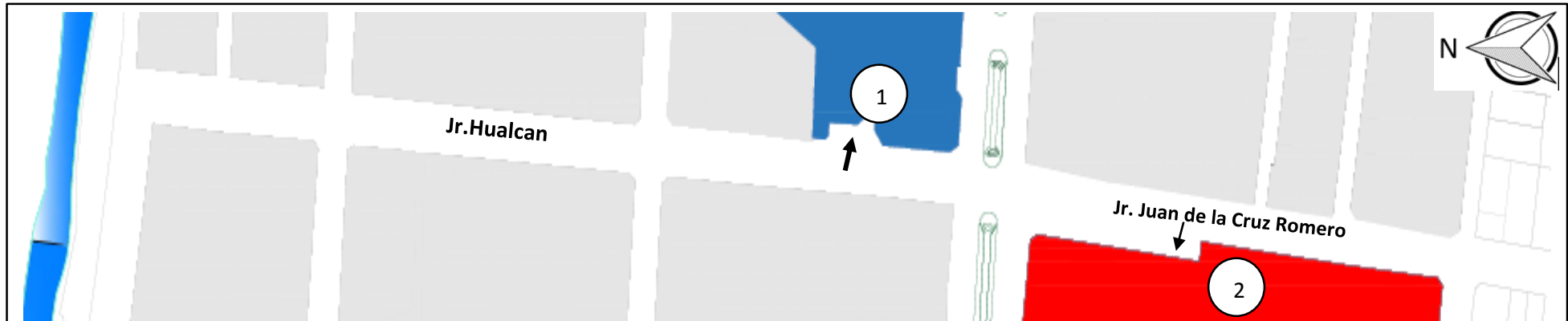
Pregunta 06 ¿Por qué cree que los comerciantes venden en espacios públicos cerca del Mercado central?

### Gráfico 10

Opinión acerca de la razón del por qué los comerciantes se establecen cerca del Mercado Central.



En el gráfico 10 se contempla como razón principal la afluencia de personas que van a hacer compras a dicho lugar representado por un 42.59% de entrevistados, pero seguido muy cerca por un 31.48% que refiere que se vende el mismo producto pero más económico, a diferencia de otros lugares de venta, y un 25.93% manifiesta que se sitúan para obtener mayores ventas de sus productos comerciales.



LEYENDA:

Mercado central de Huaraz



Cisea de Huarupampa



### TIPOLOGIA DE EQUIPAMIENTOS URBANOS

Se observa que dentro de los Jirones de estudio se establecen dos equipamientos urbanos:

La Cisea de Huarupampa, construido en un solo nivel, y emplazado en casi la mitad de una manzana, cuya puerta de salida de lo mencionado es hacia el Jirón Hualcan, como se expone en la imagen 1 y el plano.

En la imagen 2 se observa la construcción de dos niveles del mercado central de Huaraz, también se distingue la puerta secundaria de lo mencionado que se ubica en el Jirón Juan de la Cruz Romero, emplazándose en toda una manzana como se especifica en el plano.

CATEGORIA: COMERCIO INFORMAL  
 AMBULATORIO

SUBCATEGORIA: ESPACIO PÚBLICO

TERMINO: TIPOLOGIA DE  
 EQUIPAMIENTOS URBANOS

NUMERO DE FICHA: 12

## **Objetivo Específico 02:**

Describir el estado de la gestión urbana en relación al comercio informal en el sector de estudio.

Categoría: Comercio informal ambulatorio

Sub categoría: Físico normativo

Término: Uso de suelo

Instrumento: Entrevista a los expertos

4. Considerando los parámetros urbanísticos y edificatorios en el área de estudio ¿Cuál es su postura en referencia a su implementación y fiscalización en el ámbito comercial?

Arq. León Ojeda Carolina Stefanie

No estoy de acuerdo con ello, lo que pasa es que hay que entender que en el urbanismo las zonas comerciales atraen a las personas y ¿porqué atraen a las personas? porque es una necesidad, entonces la zona comercial ubicada en la ciudad tiene que ser una zona muy estratégica considerando los aspectos que anteriormente hemos conversado, por ejemplo los tipos de contaminación.

El espacio comercial tiene que ser un lugar muy bien pensado estratégicamente porque de hecho que va a llamar a muchas personas, ahora sí esta zona se encuentra en zona de riesgo lo que se está haciendo es poner en peligro a la población.

En una zona de riesgo particularmente pienso que deberían ir áreas fácilmente evacuables, no debe haber vivienda, no puede haber comercio porque en el caso de algún tipo de riesgo la evacuación se complicaría demasiado, en cambio sí tenemos un espacio público sería fácilmente evacuable, en cambio sí hay vivienda y comercio en zonas de peligro lo que se tendría es pérdidas absolutamente.

Yo pienso que tienen que ser replanteadas y muy bien pensadas, tomando en cuenta la realidad porque no se puede poner en riesgo a la población de esta manera.

Arq. De la Cruz Dueñas Gustavo Gregorio.

Lamentablemente años tras años la paradita de Huaraz dónde se desarrolla con mayor magnitud el comercio informal en Huaraz no es de ahora eso viene ya hace muchos años, lamentablemente en este caso el que tiene que poner orden es el gobierno local, muchas veces se hacen de la vista gorda es decir desconocen tanto en la aplicación cómo en la ejecución de la normatividad vigente entorno al mal uso en este caso de las vías o de los espacios público, al no ver autoridad y al desconocimiento de la norma lamentablemente esta zona es capturada estas áreas son secuestradas llamémoslo así por el comercio informal ambulatorio implementando todas sus estrategias y mecanismos para poder conseguir y vender sus productos, pero todo esto, definitivamente atenta al ornato, atenta al buen uso de todos los componentes urbanos cómo las veredas las calzadas e incluso las áreas verdes.

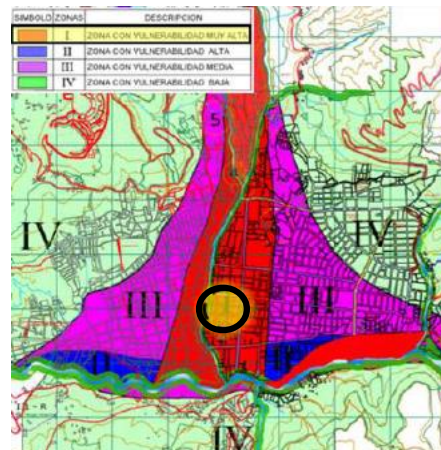


PLANO DE ZONIFICACIÓN

FUENTE: Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Huaraz 2012-2022

FECHA DE PUBLICACION: 2012

REALIZADO: Municipalidad Provincial de Huaraz



PLANO DE VULNERABILIDAD DE HUARAZ

Fuente: INDECI

Zona de reglamentación especial

Según el Plan de desarrollo Urbano (PDU) de la ciudad de Huaraz, nos da a conocer en la zonificación que el Jr.Hualcan se encuentra dentro de la faja marginal y zona de seguridad del rio Quillcay así mismo del cono aluvionico (ZRE-2) con uso compatible de suelo para recreación pasiva activa y áreas verdes, por lo tanto está prohibido para uso residencial, comercial y habilitaciones urbanas.

Zona de uso comercial

En el plano de zonificación se muestra que el Jr. Juan de la Cruz Romero como una zona de comercio zonal (ZCZ – C5) y es compatible con zonas residenciales. Enmarcando también que el Jr.Hualcan está indicado con el color como zona de comercio.

ZONIFICACION DE USO COMERCIAL

RESUMEN DE NORMAS DE ZONIFICACION COMERCIAL

ZONIF.	ZONIFICACION	AREA DE LOTE (m²)	FRENTE LOTE (m)	ALIQUA EDIFIC. (PESOS)	COEFIC. DE EDIF.	AREA LIBRE (M²)	RETIRO (m)	ESTACIONAMIENTO (DENTRO DEL INMUEBLE)
ZCM	ZONA COMERCIO METROPOLITANO	200 450	8 - 20	10	9	40	5	1 Vehículo cada 50.00 m <sup>2</sup> de área de comercio u oficinas y/o zonas de viviendas
ZCE	ZONA COMERCIO ESPECIALIZADO	450 600	10 - 15	8	6	30	3	1 Vehículo cada 100.00 m <sup>2</sup> de área de comercio u oficinas y/o zonas de viviendas
ZCZ	ZONA COMERCIO ZONAL	300 800	8 - 16	8	6	30	3	1 Vehículo cada 100.00 m <sup>2</sup> de área de comercio u oficinas y/o zonas de viviendas
ZCV	ZONA COMERCIO VECINAL	120 300	6 - 8	6	4,5	30	2,5	1 Vehículo cada 200.00 m <sup>2</sup> de área de comercio u oficinas y/o zonas de viviendas

ZONAS DE REGLAMENTACION ESPECIAL

RESUMEN DE NORMAS DE LAS ZONAS DE REGLAMENTACION ESPECIAL (2) Ver cuadro de compatibilidad de usos

ZONIF.	DENOMINACIÓN DE ZONIFICACION	FAJA MARGINAL DE SEGURIDAD RÍO QUILLCAY (PESOS DE SEGURIDAD LOCAL DEL RÍO QUILLCAY EN LAS ZONAS BAJAS Y VULNERABLES)	ZONA Y FAJA DE SEGURIDAD RÍO QUILLCAY (PESOS DE SEGURIDAD LOCAL DEL RÍO QUILLCAY EN LAS ZONAS BAJAS Y VULNERABLES)	USO PRINCIPAL	USO COMPLEMENTARIO 1	USO COMPLEMENTARIO 2	OTRAS DE ASERBACION	OTRAS ECOLOGICAS	OTRAS DE RECREACION DE TIEMPO LIBRE	OTRAS COMPLEMENTARIAS	PROGRAMACIONES PLEA	ACCIONES AMBIDAS	ACCIONES DE SEGURIDAD
ZRE-1	FAJA MARGINAL Y ZONA DE SEGURIDAD RÍO SBCO	10 METROS EN ZONAS FÓRZO VULNERABLES, 20 METROS EN ZONAS BAJAS Y VULNERABLES	20 METROS HACIA AMBAS MÁRGENES DE LA ORDE DE MÁXIMA CERCADA	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ZRE-2	FAJA MARGINAL Y ZONA DE SEGURIDAD RÍO QUILLCAY	30 METROS HACIA AMBAS MÁRGENES	DELIMITADOS EN EL CONO ALUVIÓNICÓ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ZRE-3	FAJA MARGINAL Y ZONA DE SEGURIDAD RÍO CASCA, MONTEBBY, JARA, AUBUL, UBAY	30 METROS HACIA AMBAS MÁRGENES	DELIMITADOS EN EL CONO DE MÁXIMA CERCADA	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ZRE-4	FAJA MARGINAL Y ZONA DE SEGURIDAD RÍO SANTA	20 METROS EN ZONAS FÓRZO VULNERABLES, 30 METROS EN ZONAS BAJAS Y VULNERABLES	DELIMITADOS EN LOS PLANOS DE VULNERABILIDAD	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ZRE-5	QUIBRADAS: SHANCAYAN, TAJAJAR, CHUA, PIGUP, ETC.	10 METROS HACIA AMBAS MÁRGENES	10 METROS HACIA AMBAS MÁRGENES DE LA ORDE DE MÁXIMA CERCADA	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

CATEGORIA: COMERCIO INFORMAL  
 AMBULATORIO

SUBCATEGORIA: FÍSICO NORMATIVO

TERMINO: USO DE SUELO

NUMERO DE FICHA: 01

Categoría: Comercio informal ambulatorio

Sub categoría: Físico normativo

Término: Ordenanza Municipal

Instrumento: Entrevista a los expertos

5. Del mismo modo complementando con la ordenanza municipal relacionada al comercio informal ¿Cuál es su postura con respecto al control de este tipo de actividades?

Arq. León Ojeda Carolina Stefanie

Si tuviéramos un pensamiento muy rígido diríamos efectivamente el comercio informal está prohibido porque atrae tales tipos de problemas e inconvenientes, lo cual es muy cierto, sin embargo si ocurre debe ser por algo entonces mi postura es no ignorar la situación, es decir buscar la causa del porque hay comercio informal, qué es un factor común denominador qué ocurre en todos los mercados, pero debería tomarse en cuenta para tratar de ordenarlo. Es un tema que va a traer muchos conflictos pero se debe de tomar en cuenta desde el diseño arquitectónico hasta el diseño urbano considerando particularmente creo yo, áreas de veredas más anchas que es algo que la ciudad de Huaraz no tiene, excepto en la Avenida Luzuriaga.

Generalmente se genera conflictos entre los comerciantes y municipales al tratar de desalojar a las personas que realizan este tipo de actividad, pero también, puede haber áreas donde se pueda permitir este tipo de ferias de emprendimientos porque no necesariamente todos tiene la facilidad de alquilarse un puesto en el mercado, pero si las municipalidades prevén un espacio cada cierto tiempo cómo: ferias de repente ahí la situación podría mejorar y de hecho tiene que ver mucho con el diseño urbano en áreas comerciales o áreas altamente transitadas.

Arq. De la Cruz Dueñas Gustavo Gregorio.

Pienso que el control no ha sido el adecuado, al perder autoridad con mecanismos que se ha implementado hasta la fecha que son a medias y lamentablemente no es que ellos quieren hacer respetar según la normatividad, sino todos los mecanismos que se implementan para poder controlar el desarrollo del comercio informal se realiza más que todo por copia, eso es lamentable por ejemplo en Gamarra pusieron barreras metálicas, en Huaraz también pusieron barreras metálicas y no funcionó en Huaraz y no funcionó porque no tuvieron la autoridad como el alcalde de la Victoria de ese entonces por lo cual fue una copia burda que lamentablemente no tuvo efectos positivos, cómo sí fue en otros lugares, que si hay verdadera autoridad, las sanciones las ordenanzas municipales se cumplen acá no se cumple por la presión social, se va un grupo de comerciantes informales a la municipalidad y al alcalde disculpe el término se le caen los pantalones y así no vamos a mejorar nunca y mucho peor controlar el comercio informal.

También se ve que se quiere controlar el comercio informal mediante los municipales pero se generan aún más problemas.

Categoría: Comercio informal ambulatorio

Sub categoría: Físico normativo

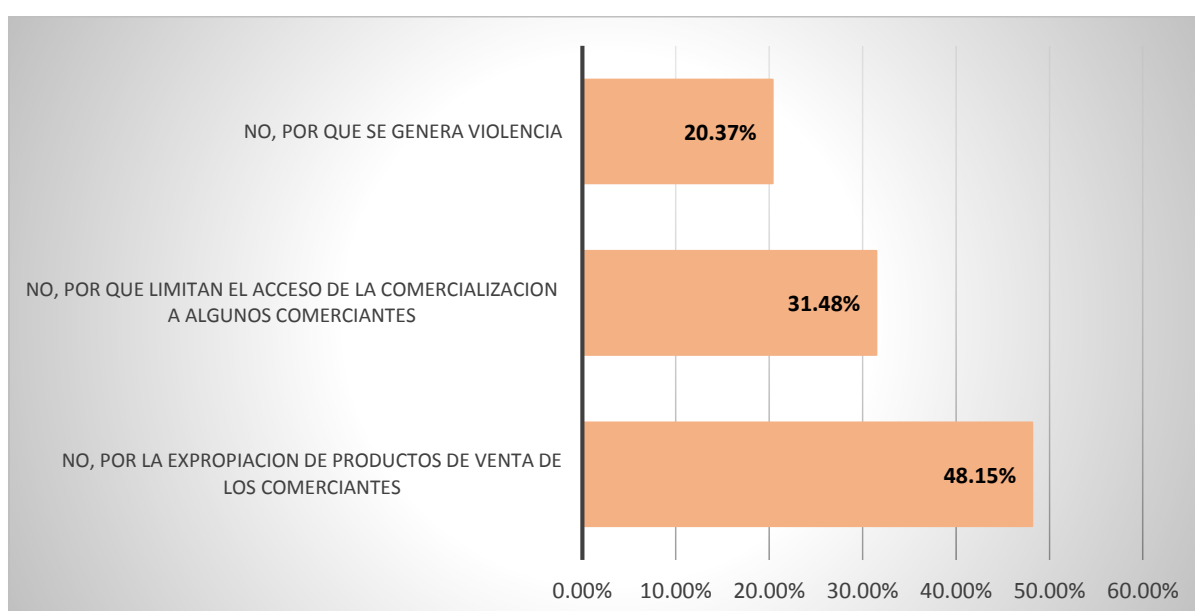
Término: Ordenanza Municipal

Instrumento: Entrevista a los participantes

Pregunta 09. ¿Está usted de acuerdo con la manera de control del comercio informal en el sector por parte de los municipales?

### Gráfico 11

Opinión acerca de la manera del control de comercio en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.



Se aprecia en el gráfico 11 el punto de vista de los comerciantes informales ambulatorios y usuarios entrevistados en el sector de estudio en referencia a la manera de control del comercio informal por parte de los municipales. Bajo esta premisa el 48.15%, siendo casi la mitad de participantes, menciona que no está de acuerdo por la expropiación de productos de venta de los comerciantes, de la misma manera un 31.48% está en desacuerdo debido a que limita el acceso de la comercialización a algunos comerciantes, y teniendo finalmente un 20.37% que afirma que no porque genera violencia.

## ORDENANZA MUNICIPAL Nº 028-2003 GPH

FUENTE: Municipalidad Provincial de Huaraz

FECHA DE PUBLICACION: 28 de Octubre del 2003012

REALIZADO: Municipalidad Provincial de Huaraz

Artículo 21"- Prohíbase, a partir de la fecha, la utilización de las vías públicas, veredas y zonas de estacionamiento adyacentes, de toda la ciudad, sin excepción alguna, para el depósito, acopio, exhibición o venta de productos, de cualquier naturaleza o para la colocación de utensilios de expendio o paneles de publicidad del sector formal o informal. Se incluye en la presente prohibición la realización de todo tipo de actividades industriales y de manufactura en la vía pública. El incumplimiento de la presente disposición será sancionada con el decomiso de todos los productos, mercaderías, bienes y utensilios que se encontraren en la vía pública y las veredas de uso peatonal, así como con la imposición al vendedor o prestador de servicios formal o informal, de una multa ascendente al 10% de la U.I.T.. En caso de reincidencia, además del decomiso correspondiente, la multa será equivalente al 30% de la UIT, disponiéndose la cancelación de la respectiva licencia de funcionamiento y/o el cierre definitivo del establecimiento infractor.

Artículo 24"- Compréndase como única zona de excepción temporal al régimen general regulado por la presente Ordenanza, al cuadrante comprendidas las siguientes vías públicas: por el Norte, el Malecón Sur-Oeste del Río Quilcay; por el Sur, la Av. Raymondi, por el Este, la Av. Fitzcarrald; y, por el Oeste, el Jr. Huascarán, sin comprender las calzadas y veredas peatonales de las tres últimas vías citadas. En consecuencia, todas las demás vías y áreas públicas de la ciudad quedan restringidas para el comercio informal, salvo las que se autoricen a partir de la fecha en calidad de zona regulada, en las que sólo será permitido el comercio informal, con la correspondiente autorización y credencial otorgada por el Gobierno Local

Artículo 25"-En las vías públicas ubicadas dentro de la zona de excepción señalada en el artículo precedente, el comercio informal es permitido en forma transitoria y temporal de acuerdo con las siguientes normas de cumplimiento obligatorio

a) Sólo podrá utilizarse para fines de comercio informal transitorio, la zona central de las calzadas, con puestos ordenados en una o dos filas, de acuerdo con el ancho de la vía y de una extensión de 2.00 m lineales de largo, por 1.5 m lineales de fondo.

d) Toda el área restante de la calzada, incluyendo las veredas, deberá quedar libre para el tránsito peatonal, por razones de seguridad y a fin de permitirse a los propietarios del área, efectuar sus labores de comercio con normalidad.  
e) Los propietarios de las viviendas y comercios que se ubican dentro del cuadrante regulado, deberán dejar la vía pública, retornando al interior de sus respectivos establecimientos.  
d) Todos los productos, mercaderías, bienes y utensilios que se encontraren en las zonas no autorizadas de la calzada o las veredas de uso peatonal, serán objeto de decomiso de los mismos.  
g) Se establece como horario de atención del comercio informal dentro del cuadrante regulado, desde las 06.00 horas hasta las 19 horas, al término los comerciantes informales deberán proceder a la limpieza íntegra de la zona que ocupan.  
i) La regulación de excepción precedentemente señalada sólo es autorizada hasta el 31 de Julio de 2004, fecha después de la cual, las indicadas vías deben ser desocupadas, a fin de dar paso al tratamiento urbanístico comercial propuesto por el Gobierno Provincial.

CATEGORIA: COMERCIO INFORMAL  
AMBULATORIO

SUBCATEGORIA: FÍSICO NORMATIVO

TERMINO: ORDENANZA MUNICIPAL

NUMERO DE FICHA: 02

### **Objetivo Específico 03:**

Determinar las condiciones de movilidad peatonal presentes en el sector de estudio.

Categoría: Comercio informal ambulatorio

Sub categoría: Espacio público

Término: Focos de contaminación

Instrumento: Entrevista a los expertos

2. En base a su opinión ¿Qué tipos de contaminación son las que más se generan en zonas donde se ha establecido el comercio informal?

Arq. León Ojeda Carolina Stefanie

Generalmente la contaminación de residuos sólidos, refiriéndome a los desechos orgánicos sólidos, muchos plásticos, en otras palabras es más la contaminación del suelo digamos como el más visto, otro es la contaminación sonora en referencia al lugar estudio mencionado, no se da mucho por los gritos de los comerciantes llamando o gritando.

Existe un cruce de actividad en el espacio, ya que no está definido para tal, hay mucho desorden y ese desorden genera lógicamente incomodidad tanto para los vendedores que constantemente están ocupando el espacio público, la persona que va a transitar que quizás no lo menciona, pero se baja de la vereda y al realizar este acto hace que la persona que está en el vehículo toque el claxon generando contaminación auditiva. Y otra de las cosas que vemos en esta tipología que son comerciales es en cuanto a los olores, porque por un lado venden chancho a su lado pescado entre otros, no hay un orden diseñado por un arquitecto, porque cuando uno está yendo a comprar fruta ya está oliendo a otro tipo de cosas y si a esto se le suma que hay contaminación en el suelo digamos botaderos informales generalmente en esquinas donde se contamina, lógicamente no va a ser la mejor experiencia de compra en estos espacios públicos ni de compra ni de transición.

Arq. De la Cruz Dueñas Gustavo Gregorio.

Yo diría todo tipo de contaminación, existe la contaminación por desechos sólidos, contaminación por emisión de gases por los distintos productos e incluso por la descomposición de los elementos que se comercializan, porque se comercializan desde muy temprano hasta digamos a las 6 de la tarde o algo así, después hay una contaminación visual, porque hay una conglomeración de todo, también hay una contaminación auditiva debido a que los comerciantes Informales generalmente se apoyan o hacen propaganda de sus productos a través de Megáfonos, después hay contaminación sonora por el uso de sus bocinas esto por el mismo hecho de que comparten la vía tanto los comerciantes informales ambulatorios cómo los tricicleros, los motociclistas, los autos, las motocargas y los peatones.

Categoría: Comercio informal ambulatorio

Sub categoría: Espacio público

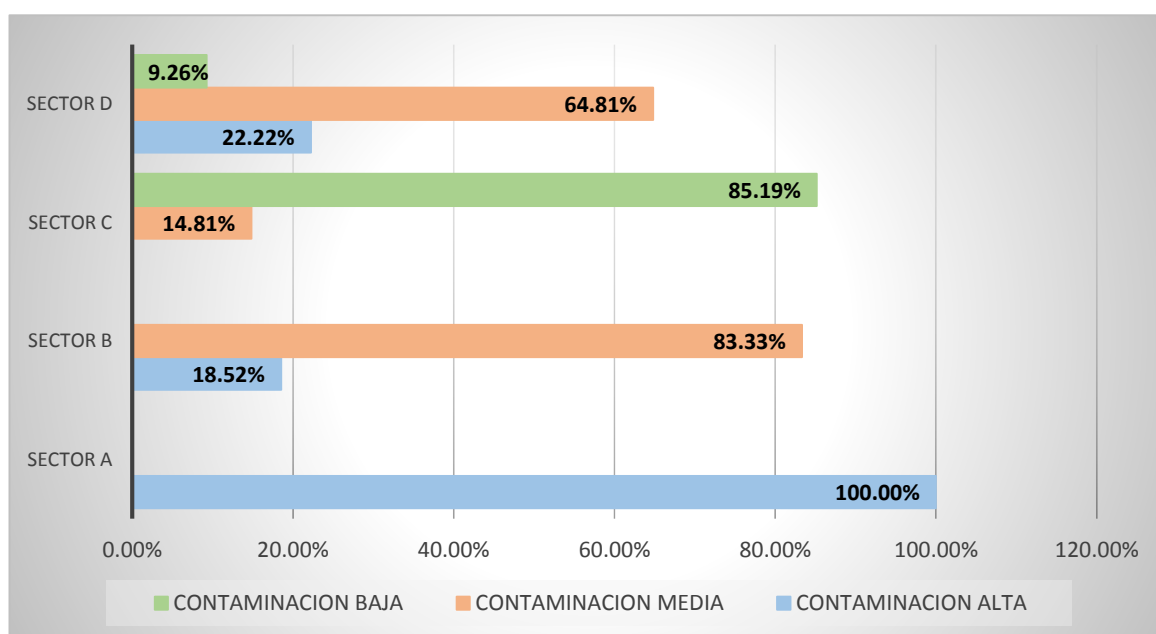
Término: Focos de contaminación

Instrumento: Entrevista a los participantes

Pregunta 08. ¿Qué puntos del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero tienen contaminación, cuales son y qué opina acerca de ello?

### Gráfico 12

Sector que cuenta con más contaminación en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.

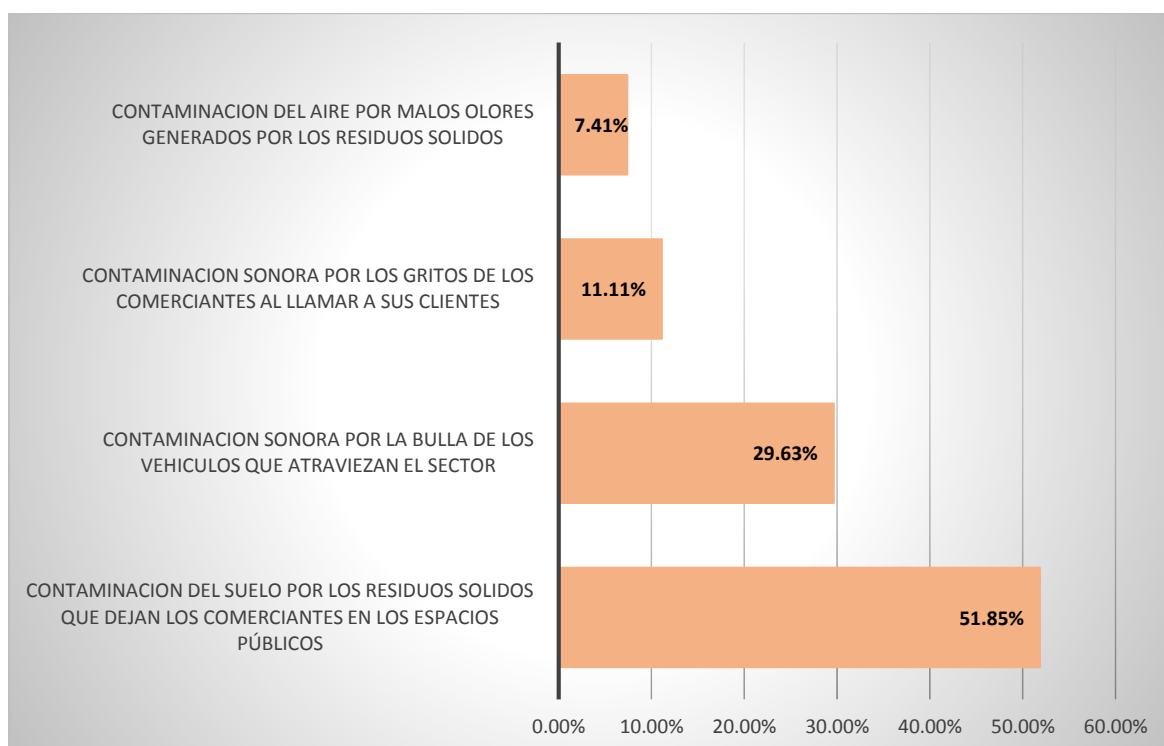


En el gráfico 12 se aprecian las perspectivas de los entrevistados en relación a los puntos de contaminación en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, en este sentido el 100% de los participantes establece al sector A con una alta contaminación, mientras que con un alto porcentaje de 83.33% considera al sector B de contaminación media y el sector C cuenta con una contaminación baja.



### Gráfico 13

Tipos de contaminación en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.



En el gráfico 13 se establecen las opiniones sobre los tipos de contaminación que percibe los comerciantes informales ambulatorios y los residentes del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero. En torno a lo mencionado, un poco más de la mitad de los entrevistados representados por un 51.85% menciona que existe contaminación del suelo por los residuos sólidos que dejan los comerciantes en los espacios públicos, mientras un 29.63% considera la presencia de la contaminación sonora por la bulla de los vehículos que atraviesan por el sector. Por otro lado con un bajo porcentaje representado por un 7.41% que manifiesta la contaminación del aire por malos olores generados por los residuos sólidos.

# BITACORA DE OBSERVACIÓN



LEYENDA: Contaminación del suelo ● Contaminación sonora ● Contaminación del aire Sector A Sector B Sector C Sector D



En los jirones Hualcan y Juan de la Cruz Romero como se parecía en el plano la contaminación de suelo por los desechos sólidos que deja la actividad comercial arrinconándolos junto a la vereda, juntándola en medio de la pista, en las bermas como se observa en la imagen 1 y 2.

Se aprecia la contaminación auditiva por uso constante de las bocinas de vehículos motorizados en mayor cantidad, cuando desean movilizarse entre las personas como se observa en la imagen 3, también se observa el casi nulo uso de megáfonos por que utilizan su voz para llamar a su clientela. En algunas áreas de los jirones mencionados se percibe la mezcla de olores de los desechos sólidos y la comercialización de carnes y pescados como se observa en la imagen 4 lo cual es una contaminación del aire.

CATEGORIA: COMERCIO INFORMAL  
 AMBULATORIO

SUBCATEGORIA: ESPACIO PÚBLICO

TERMINO: FOCOS DE CONTAMINACIÓN

NUMERO DE FICHA: 11



Residuos sólidos aglomerados en medio de la pista junto a la jardinera



Persona transitando y el automóvil tocando la bocina



Residuos sólidos aglomerados junto y dentro de la jardinera



Residuos sólidos esparcidos por la vía, asimismo aglomerados junto a la jardinera y en la esquina de la manzana.



Residuos sólidos vertidos en la jardinera



Vehículos motorizados tratando de movilizarse y tocando la bocina



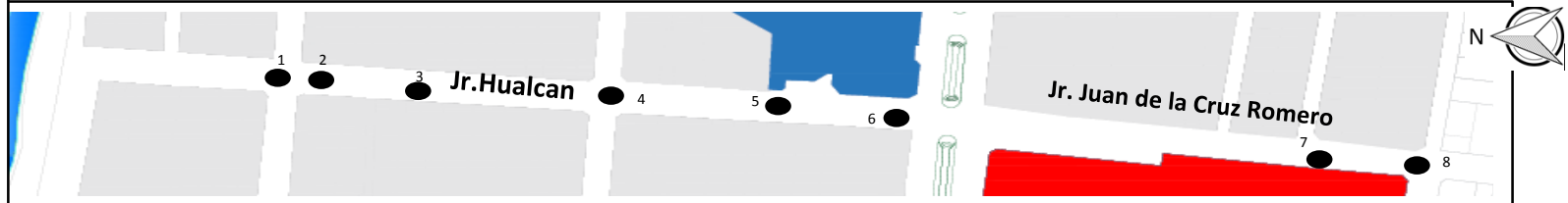
Residuos sólidos esparcidos contiguos a la vereda



Residuos sólidos conglomerados junto a la vereda

**LEYENDA**

- Manzanas
- Mercado Central
- Cisea Huarupamapa
- Rio Quillcay
- Punto de la fotografía



CATEGORIA: COMERCIO INFORMAL  
 AMBULATORIO

SUBCATEGORIA: ESPACIO PUBLICO

TERMINO: FOCOS DE CONTAMINACION

NUMERO DE FICHA: 22

Categoría: Movilidad peatonal

Sub categoría: Funcional

Término: Accesibilidad

Instrumento: Entrevista a los expertos

6. Según su entendimiento ¿Qué criterios de diseño de aceras y rampas se debe de tener en cuenta considerando su uso predominante en el aspecto comercial?

Arq. León Ojeda Carolina Stefanie

De hecho con el ancho adecuado, un área comercial atrae una cantidad importante de personas entonces, estas deben tener comodidad y confort. Pues generalmente las aceras son muy pequeñas con un mínimo de 60 cm para que una persona pueda pasar, esto no debe ser así, debe ser más anchas, tiene que ser mucho más anchas, en primer lugar por un tema de comunidad y porque van las personas con bolsas con carritos de compras, también existe la necesidad de las rampas con una medida cómoda teniendo en cuenta la accesibilidad para todo usuario.

De hecho se deben considerar aceras más amplias, de repente no con las medidas mínimas, no trabajar con las medidas mínimas porque se debe trabajar con las medidas confortables que no sea para 1 o 2 personas.

En un área comercial las veredas deben ser mucho más anchas para el flujo de las personas que caminan y que permita el acceso de las personas que desean comprar en las tiendas, lo cual beneficia también al comerciante y el peatón porque el peatón puede tener un área cómoda para caminar y el comerciante se asegura que hay un peatón feliz caminando que puede acceder a la tienda, en cambio si no hay un área cómoda yo no paso por ahí y el vendedor no tiene cliente.

Entonces de todas maneras las veredas anchas, rampas apropiadas que tomen en cuenta el peatón, que tome en cuenta a las personas en silla de ruedas a los ancianos, es decir mucha accesibilidad universal.

Arq. De la Cruz Dueñas Gustavo Gregorio.

Bueno se sabe qué las áreas comerciales las veredas deben ser amplia sí estamos hablando en cuanto a la vereda por ejemplo como criterio de diseño o de las aceras y de las rampas estos deben de cumplir con lo que establece la norma, pero se puede ver en el sector comercial que las veredas se hacen cómo para una zona residencial de 90 cm cosa que no para un área comercial, estos deberían de corresponder como mínimo a 4 módulos hablando del módulo de aceras de 60 cm esto vendría a ser 2 metros 40 a más para que se pueda desarrollar normalmente el comercio o la actividad comercial, pero sin embargo, no se respetan ni las longitudes, tanto en el caso de rampas como la de veredas las pendientes de las rampas no se respetan y lo más triste ni siquiera el proceso constructivo, porque hay rampas que no cumplen las dimensiones normativas y peor el mismo tratamiento de los materiales porque se convierten en trampas mortales, entonces definitivamente estamos en Huaraz muy mal en lo que es en la aplicación de las normas y los requisitos mínimos para todos los componentes urbanos.

7. De acuerdo a su conocimiento ¿De qué manera influye la presencia del comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal?

Arq. León Ojeda Carolina Stefanie

En realidad influye de dos formas, yo diría que tanto de manera negativa cómo positiva ¿Por qué de manera negativa? Porque si tenemos un ancho mínimo muchas veces con una persona que está vendiendo un tipo de producto va a ocupar esa área, entonces me deja un espacio aún más reducido del que había para poder transitar y por lo tanto ocupo el área de la pista, entonces ahí veo una influencia negativa pero también veo una influencia positiva, desde mi punto de vista tampoco deberías de radicarse por completo porque debería ordenarse más no radicarlo porque una ciudad segura no se hace con cámaras de seguridad o por todos lados establecer serenazgo en cada esquina, una ciudad segura también se hace con personas ocupando la calle y un área comercial nos asegura personas en la calle, entonces si yo tengo dos calles y quiero ir a mi casa, una calle oscura sin personas y angosta, y la otra calle más amplia con algunas personas comprando y vendiendo y bien iluminada de hecho que voy a preferir irme por dónde es mi segunda opción porque es mucho más segura, entonces no necesariamente porque se tengo una cámara de seguridad la calle es más segura, una calle es más segura en la medida en que las personas lo ocupan porque los ladrones buscan usualmente espacios más vacíos, pero también teniendo en cuenta que no se vaya al exceso se debe tener en cuenta el equilibrio con la actividad comercial, los peatones y la estructura de la calle.

Arq. De la Cruz Dueñas Gustavo Gregorio.

El comercio ambulatorio informal definitivamente influye en qué complica lo que es la movilidad peatonal, ¿Por qué complica? Porque ocupa los componentes destinados en este caso a la movilidad peatonal, el comercio informal se desarrolla en este caso en lo que es llamémoslo la misma calle ocupando casi todo el ancho de la misma calle y no solo eso, también ocupa las veredas tanto que se adueñan en este caso tanto de las aceras cómo de las veredas y también si por ahí hay algunos jardines también se apoderan de esto y desarrollan sus actividades, por lo tanto, cuando la gente va a realizar una movilidad peatonal tiene que hacer mil artificios para poder transitar por esa zona

Categoría: Movilidad peatonal

Sub categoría: Funcional

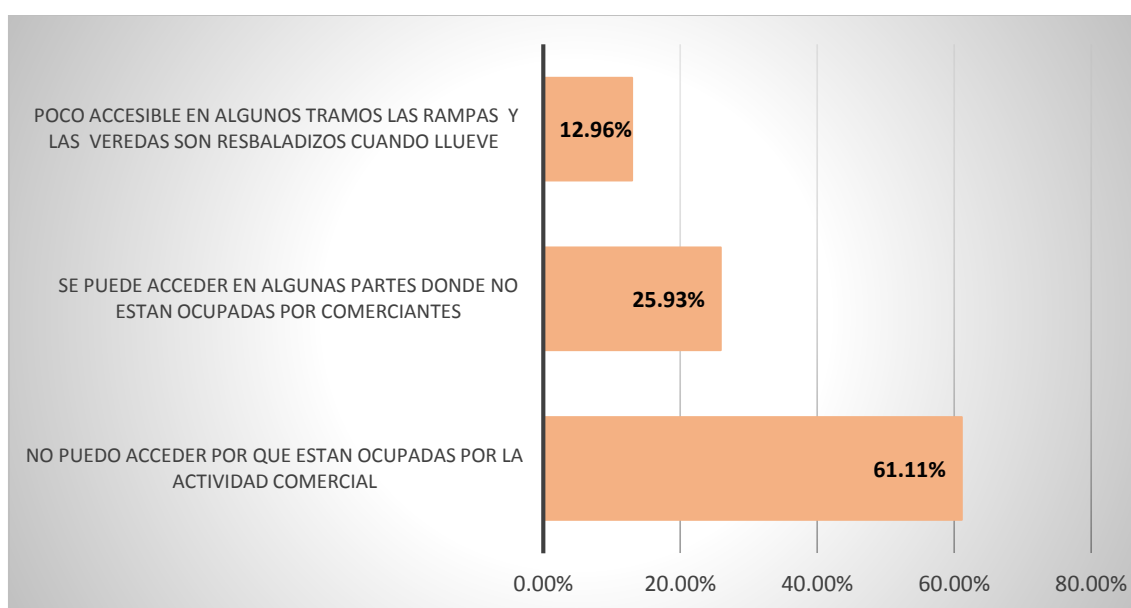
Término: Accesibilidad

Instrumento: Entrevista a los participantes

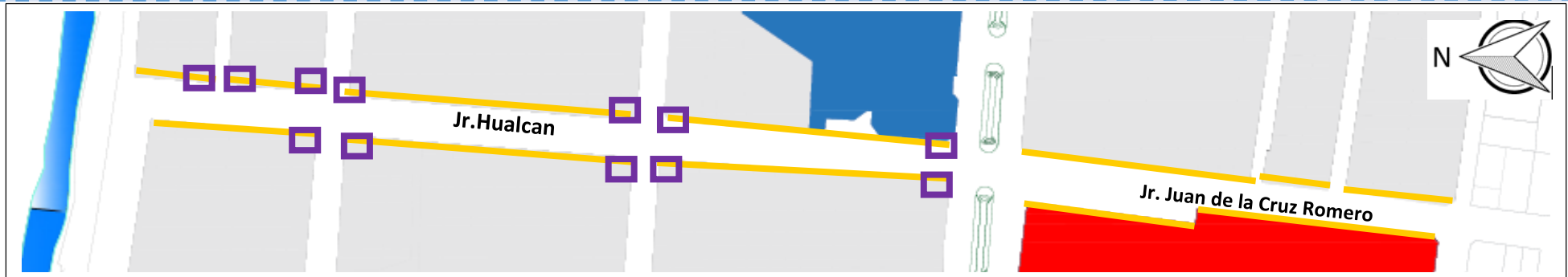
Pregunta 12. ¿Cuán accesible le parecen las veredas y rampas en la zona para caminar?

### Gráfico 14

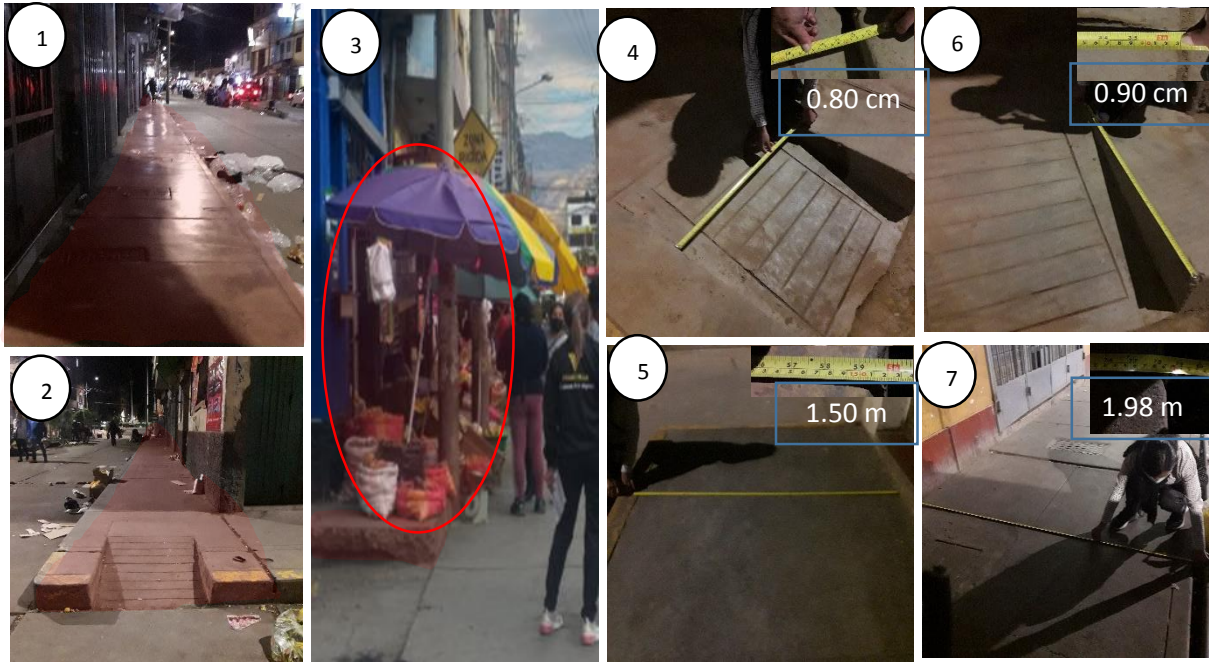
Accesibilidad de las veredas y rampas.



Se afirma en el gráfico 14, que el 61.11% siendo más de la mitad de los entrevistados manifiesta que no les parece accesible las veredas y rampas porque están ocupadas por la actividad comercial, mientras que el 25,93% de los participantes opina que pueden acceder en algunas partes de las veredas y rampas donde no están ocupadas por comerciantes, y el 12.96% considera que es poco accesible la infraestructura peatonal porque en algunos tramos las rampas y las veredas son resbaladizos cuando llueve.



**LEYENDA:** Área con veredas — Rampas peatonales □ Variación del ancho de vereda



En los Jirones Hualcan y Juan de la Cruz Romero las veredas se encuentran efectuadas en todas las vías como se observa en la imagen 1, 5 y 7.

En la imagen 5 se obtiene que el ancho de la acera es de 1.50 y en otro punto es de 1.98m, esto con respecto a la imagen 7. También se observa que en el Jr. Hualcan a excepción del inicio de este como se ve en la imagen 5, las veredas se encuentran implementadas con rampas de uso peatonal como se aprecia en las imágenes 2, teniendo todas la medida como ancho de 80 cm y de largo 90, lo cual se contempla en la 4 y 6, sin embargo en el Jirón Juan de la Cruz Romero no se observa la presencia de rampas como se aprecia en la imagen 3. Las rampas y algunos tramos de la vereda tienen como material de acabado el cemento pulido como se presta atención en la figura 1,4 y 6.

En la imagen 3 se observa que la continuidad normal de las veredas se encuentran interrumpidas por el emplazamiento de la actividad comercial ambulatorio.

CATEGORIA: MOVILIDAD PEATONAL

SUBCATEGORIA: FUNCIONAL

TERMINO: ACCESIBILIDAD

NUMERO DE FICHA: 09



# REGISTRO FOTOGRAFICO



Vereda del Jirón Hualcan



Rampa para tránsito peatonal implementada en la vereda



Vereda del Jirón Hualcan



Rampa del Jirón Hualcan obstruida una parte por productos de la actividad comercial.



Vereda del Jirón Juan de la Cruz Romero sin la implementación de la rampa de uso peatonal



Vereda del Jirón Juan de la Cruz Romero



La vereda del Jirón Juan de la Cruz Romero invadida por el comercio informal ambulatorio

**LEYENDA**

- Manzanas
- Mercado Central
- Cisea Huarupamapa
- Rio Quillcay
- Punto de la fotografia



CATEGORIA: MOVILIDAD PEATONAL

SUBCATEGORIA: FUNCIONAL

TERMINO: ACCESIBILIDAD

NUMERO DE FICHA: 24

**ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE EDIFICACIONES DEL RNE  
NORMA TÉCNICA A.120**

REALIZADO: Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento  
FECHA DE PUBLICACION: 2019  
FUENTE: Norma Técnica A.120

Artículo 3

Accesibilidad: La condición de acceso que presta la infraestructura urbanística y edificatoria para facilitar la movilidad y el desplazamiento autónomo de las personas, en condiciones de seguridad. Barreras arquitectónicas: Son aquellos impedimentos, trabas u obstáculos físicos que limitan o impiden la libertad de movimiento de personas con movilidad reducida.

Ruta accesible: Circulación que permite el desplazamiento de todas las personas, especialmente aquellas con discapacidad y/o movilidad reducida. Presenta ancho no menor al mínimo establecido en el Capítulo II de la presente Norma Técnica, pavimento de superficie homogénea y antideslizante; se encuentra libre de obstáculos o cualquier barrera que dificulte el desplazamiento y, en el caso de personas con discapacidad sensorial, la percepción del recorrido.

Artículo 4.- Ingresos Los ingresos deben cumplir con los siguientes aspectos: a) El ingreso a la edificación debe ser accesible desde la acera y el límite de propiedad por donde se accede; en caso de existir diferencia de niveles, además de la escalera de acceso debe incluir rampas o medios mecánicos que permitan el acceso a la edificación.

Artículo 6.- Características de diseño en rampas y escaleras Las rampas deben cumplir con lo siguiente:

a) El ancho mínimo de una rampa debe ser de 1.00 m., incluyendo pasamanos y/o barandas, medido entre las caras internas de los paramentos que la limitan, o la sección de la rampa en ausencia de paramentos. Las rampas de longitud mayor de 3.00 m. deben contar con parapetos o barandas en los lados libres, y pasamanos en los lados confinados. Los pasamanos y/o barandas deben ocupar como máximo el 15% del ancho de la rampa.

b) La rampa, según la diferencia de nivel debe cumplir con la pendiente máxima, de acuerdo al siguiente cuadro:

Diferencias de nivel	Pendiente máxima
Hasta 0.25 m.	12%
De 0.26 m. hasta 0.75 m.	10%
De 0.76 m. hasta 1.20 m.	8%
De 1.21 m. hasta 1.80 m.	6%
De 1.81 m. hasta 2.00 m.	4%
De 2.01 m. a más	2%

**COMPONENTES DE DISEÑO URBANO NORMA TÉCNICA  
A.120**

REALIZADO: SENSICO  
FECHA DE PUBLICACION: 2011  
FUENTE: Reglamento Nacional de Edificaciones

Artículo 18.- Las veredas deberán diferenciarse con relación a la berma o a la calzada, mediante un cambio de nivel o elementos que diferencien la zona para vehículos de la circulación de personas, de manera que se garantice la seguridad de estas. El cambio de nivel recomendable es de 0.15m. a 0.20m. Por encima del nivel de la berma o calzada. Tendrán un acabado antideslizante.

Artículo 23.- En las esquinas e intersecciones de vías se colocarán rampas para discapacitados para acceso a las veredas, ubicándose las mismas sobre las bermas o los separadores centrales. La pendiente de la rampa no será mayor al 12% y el ancho mínimo libre será de 0.90m. De no existir bermas se colocarán en las propias veredas, en este caso la pendiente podrá ser de hasta 15%. Las aceras y rampas de las vías públicas deberán constituir una ruta accesible, desde las paradas de transporte público o embarque de pasajeros, hasta el ingreso a los locales y establecimientos de uso público, salvo que las características físicas de la zona no lo permitan. En este último caso, se deberá colocar avisos en los lugares convenientes, con el fin de prevenir a las personas con discapacidad.

**CATEGORIA: MOVILIDAD PEATONAL**

**SUBCATEGORIA: FUNCIONAL**

**TERMINO: ACCESIBILIDAD**

**NUMERO DE FICHA: 03**

Categoría: Movilidad peatonal

Sub categoría: Morfología

Término: Sección vial

Instrumento: Entrevista a los expertos

8. En base a su conocimiento ¿Cómo debería de ser la estructura de las calles para uso comercial y considerando el predominio de tránsito peatonal?

Arq. León Ojeda Carolina Stefanie

Esto depende del tipo de la zona, pero se debe empezar a definir espacios sí ya sabemos que pasa una cantidad importante de personas, entonces se debe de contar con veredas más anchas, reducir el espacio para los vehículos y por qué no tener espacios para solamente uso peatonal, lo cual podría ordenar y daría un lugar para cada cosa, es decir más allá de taparnos los ojos y decir esto no existe, mejor percibimos qué la actividad existe y qué cosa yo puedo priorizar y puedo diseñar para este o de repente puedo eliminar con el diseño urbano.

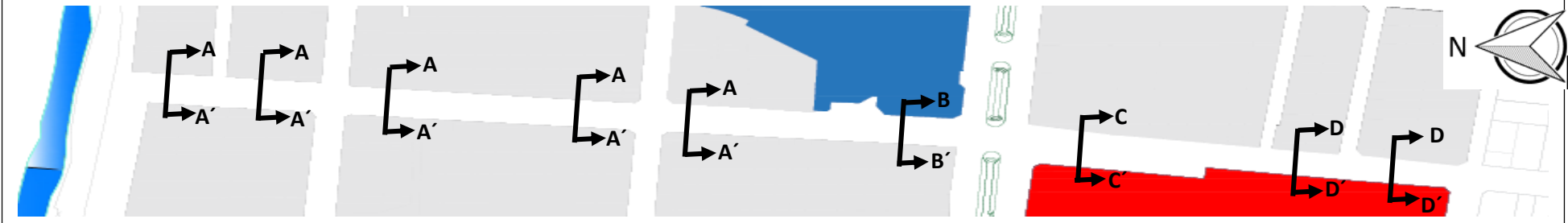
Se debe de realizar una ampliación de las veredas, iluminó más el espacio, género mucho más espacios amplios para el peatón y si veo que es un área donde tiene una tendencia peatonal se evalúa y se ve lo posible para que sea completamente peatonal.

Arq. De la Cruz Dueñas Gustavo Gregorio.

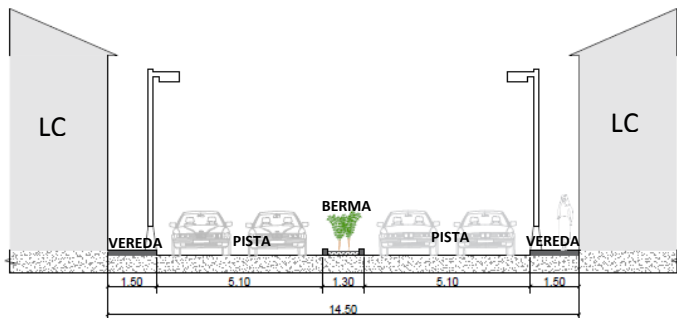
Debe estar debidamente diferenciadas, primero con lo que es para la movilidad vehicular, debe estar diferenciado también para la movilidad peatonal, diferenciando un límite lo más visual que sea entre el área que va a ocupar el comercio, no debe haber sobreposición, pero todo esto pasa por el incumplimiento de la norma todo esto está establecido, lo que sucede es, repito cuando se pierde la autoridad el peatón el comerciante informal usan la ciudad cómo le parezca, y aquí hay una vulneración de todos los derechos que tiene un ciudadano en la ciudad.

Cuándo son de uso comercial, uno está pasando, el mototaxi o el vehículo si no te arrimas te atropella, uno está caminando por la zona comercial y lamentablemente tiene que ir subiendo y bajando por las veredas porque te encuentras con todo tipo de comercio que se oponen a tu tránsito fluido entonces se debe de poner en orden y desde ese punto de vista creo que una de las salidas es que se cumplan la normatividad vigente.

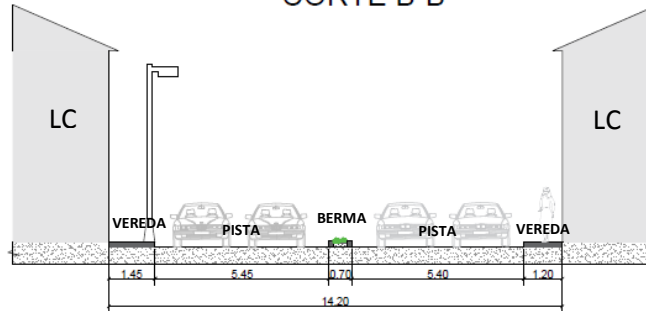
## JIRON HUALCAN Y JUAN DE LA CRUZ ROMERO



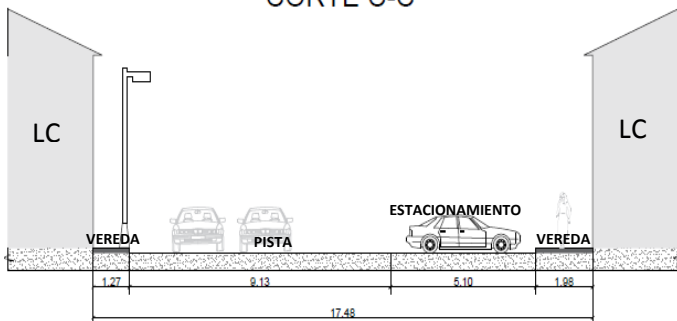
CORTE A-A'



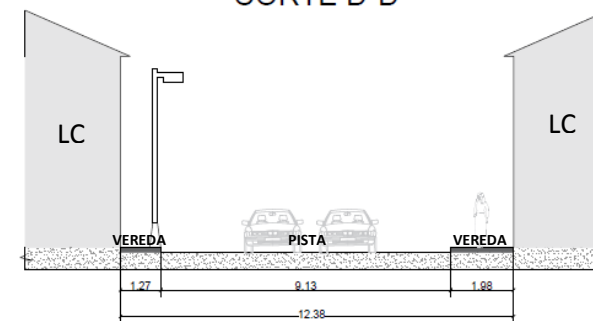
CORTE B-B'



CORTE C-C'



CORTE D-D'



La calle del Jirón Hualcan se encuentra estructurado de dos formas; como se observa en la imagen del corte A-A' que cuenta con locales comerciales a ambos lados, seguido por la vereda de 1.50 m, dos módulos de calzada de 5.10 m separados por una berma central de 1.30, y en el corte B-B' cuenta con la misma estructura de la calle pero con diferente medida porque la vereda al lado derecho tiene como medida 1.20m, y al lado izquierdo 1.45m seguido respectivamente con la pista de 5.40 y 5.45 metros y la berma central de 70 cm.

El Jirón Juan de la Cruz Romero está estructurado de dos formas, como se observa en el corte C-C' cuyos extremos se encuentran los locales comerciales junto a las veredas que varían de medida de ancho pues la del lado derecho tiene 1.98m y la izquierdo 1.27m, el estacionamiento de 5.10 m en el lado de la vereda más ancha y la pista de 9.13m. Se observa la otra forma en el corte D-D' que no tiene lugar de estacionamiento y el ancho de la calzada es de 9.13m, lo demás es igual que el corte anterior.

CATEGORIA: MOVILIDAD PEATONAL

SUBCATEGORIA: MORFOLOGIA

TERMINO: SECCIONES VIALES

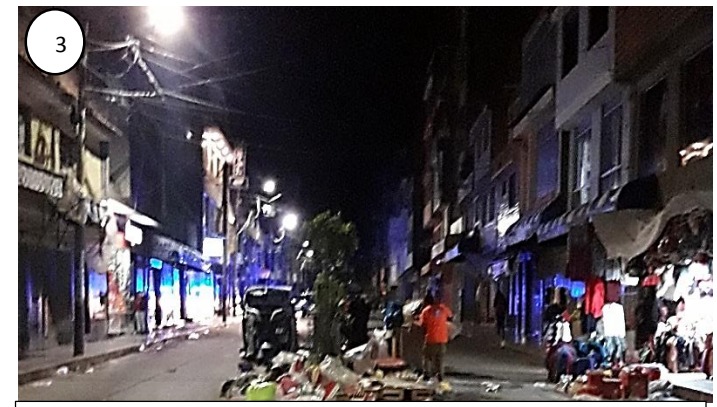
NUMERO DE FICHA: 14



Estructura de la calle del Jirón Hualcan



Estructura de la calle del Jirón Hualcan



Estructura de la calle del Jirón Hualcan



Estructura de la calle del Jirón Hualcan



Estructura de la calle del jirón Juan de la Cruz Romero

**LEYENDA**

- Manzanas
- Mercado Central
- Cisea Huarupamapa
- Rio Quillcay
- Punto de la fotografía



CATEGORIA: MOVILIDAD PEATONAL

SUBCATEGORIA: MORFOLOGIA

TERMINO: SECCIONES VIALES

NUMERO DE FICHA: 25

## COMPONENTES DE DISEÑO URBANO GH.020

FUENTE: Reglamento Nacional de Edificaciones

FECHA DE PUBLICACION: 2011

REALIZADO: SENCICO

Artículo 5.-El diseño de las vías de una habilitación urbana deberá integrarse al sistema vial establecido en el Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad, respetando la continuidad de las vías existentes.

Artículo 6.- Las vías serán de uso público libre e irrestricto. Las características de las secciones de las vías varían de acuerdo a su función.

Artículo 7.- Las características de las secciones de vías que conforman del sistema vial primario de la ciudad serán establecidas por el Plan de Desarrollo Urbano y estarán constituidas por vías expresas, vías arteriales y vías colectoras.

Artículo 8.- Las secciones de las vías locales principales y secundarias, se diseñarán de acuerdo al tipo de habilitación urbana, en base a módulos de vereda de 0.60m., módulos de estacionamiento de 2.40m., 3.00m., 5.40m. y 6.00m., así como módulos de calzada de 2.70m., 3.00m., 3.30m. O 3.60m., tratándose siempre de dos módulos de calzada, de acuerdo al siguiente cuadro:

Los estacionamientos de 5.40m. y 6.00m., corresponden a emplazamiento de vehículos de manera perpendicular u oblicua a la línea de vereda, los que únicamente podrán darse en Vías Locales producto del diseño de la Habilitación Urbana, el diseño de las vías conformantes del Plan Vial de la localidad se sujetará a lo que éste disponga.

Los estacionamientos ubicados sobre las vías conforman parte o la totalidad de los estacionamientos para los visitantes de la edificación, sea cual fuere su finalidad; asimismo, para el caso de vivienda y comercio local conforman parte o la totalidad de la dotación de estacionamientos de conformidad con los requerimientos para cada caso.

En los casos de habilitaciones en laderas, las aceras pueden ser de 0.60m. En los frentes que no habiliten lotes, siempre y cuando, no constituya la única acera sobre dicha vía, en cuyo caso deberá ser obligatoriamente de 0.90m

Artículo 19.- Las bermas de estacionamiento sin pavimento o con un pavimento diferente al de la calzada deberán tener sardineles enterrados al borde de la calzada.

Artículo 20.- La superficie de las calzadas tendrá una pendiente hacia los lados para el escurrimiento de aguas pluviales, de regadío o de limpieza.

Artículo 21.- La unión de las calzadas entre dos calles locales secundarias tendrá un radio de curvatura mínimo de 3m. Medido al borde del carril más cercano a la vereda.

TIPOS DE VIAS	VIVIENDA			COMERCIAL	INDUSTRIAL	USOS ESPECIALES
<b>VIAS LOCALES PRINCIPALES</b>						
ACERAS O VEREDAS	1.80	2.40	3.00	3.00	2.40	3.00
ESTACIONAMIENTO	2.40	2.40	3.00	3.00 - 6.00	3.00	3.00 - 6.00
PISTAS O CALZADAS	SIN SEPARADOR	CON SEPARADOR CENTRAL		SIN SEPARADOR	SIN SEPARADOR	SIN SEPARADOR
	2 MODULOS DE	2 MODULOS A CADA LADO DEL SEPARADOR		2 MODULOS DE	2 MODULOS DE	2 MODULOS DE
	3.60	3.00	3.30	3.60	3.60	3.30 - 3.60
	CON SEPARAD. CENTRAL: 2 MODULOS A C/ LADO					
<b>VIAS LOCALES SECUNDARIAS</b>						
ACERAS O VEREDAS	1.20			2.40	1.80	1.80 - 2.40
ESTACIONAMIENTO	1.80			5.40	3.00	2.20 - 5.40
PISTAS O CALZADAS	DOS MODULOS DE 2.70			2 MODULOS DE 3.00	2 MODULOS DE 3.60	2 MODULOS DE 3.00

CATEGORIA: MOVILIDAD PEATONAL

SUBCATEGORIA: MORFOLOGÍA

TERMINO: SECCION VIAL

NUMERO DE FICHA: 04

Categoría: Movilidad peatonal

Sub categoría: Morfología

Término: Tipología de mobiliario urbano

Instrumento: Entrevista a los expertos

9. Considerando la presencia de espacios públicos dentro del área de estudio ¿Que opina a cerca de la necesidad de mobiliario urbano para el desplazamiento peatonal?

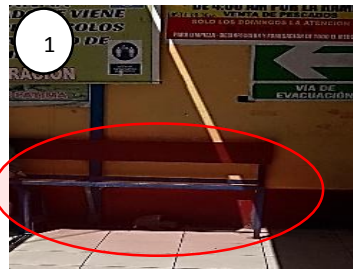
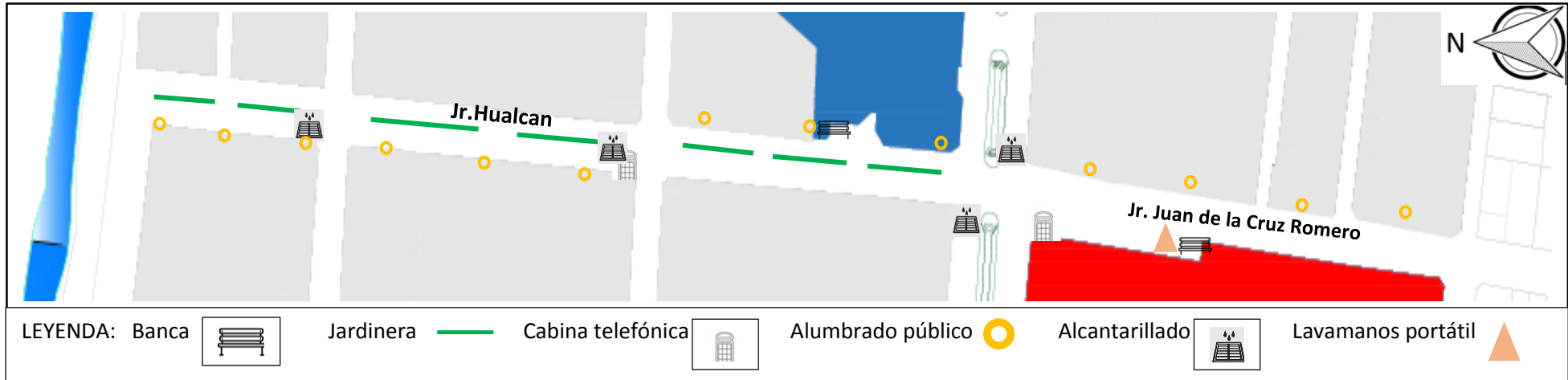
Arq. León Ojeda Carolina Stefanie

Se necesita tener mobiliario urbano porque estas áreas atraen personas, de repente no solamente como uso comercial sino como un área de encuentro social. Los tachos de basura son muy importantes en este tipo de sectores, así mismo lugares con sombra para sentarse y por el trayecto de la vía, lugares que aseguren el estar de las personas cómodamente

Arq. De la Cruz Dueñas Gustavo Gregorio.

Los mobiliarios urbanos es el complemento para el buen uso y el desempeño de los ciudadanos dentro de los espacios públicos, pero qué hacemos cuándo estos son capturados, son utilizados de mala forma especialmente por el comercio informal cualquier mobiliario va a ser utilizado de mala forma prácticamente van a atender contra su existencia, por ejemplo se ponen tachos de basura lo que hacen los comerciantes informales es utilizarlo como su despensero de sus desechos y finalmente lo van a terminar desapareciendo, si uno pone una berma central con áreas verdes y con bancas lamentablemente o seguramente cualquier comerciante informal lo captura y lo utiliza como un módulo de venta, entonces definitivamente el mobiliario es muy importante en los espacios públicos, pero siempre en cuando estos espacios públicos cumplan el propósito por el cual ha sido diseñado.





En todo el sector de estudio se observa en total 2 bancas que son de estructura metálica y de madera como se observa en la imagen 1 también se visualiza que le falta la madera para sentarse y se está despintando los metales, le falta mantenimiento.

En cuanto a las jardineras se observa que están presentes en todo el Jr.Hualcan, pero no en el Jr. Juan de la Cruz Romero. En la imagen 2 se aprecia que junto y dentro a este se deja y se deposita los desperdicios efectuados por el comercio de la zona, afectando a la vegetación y estableciéndose un punto de contaminación. Por otro lado la estructura que la contiene es de un muro bajo de concreto despintado y cercadas hasta cierta parte con varillas de madera y malla.

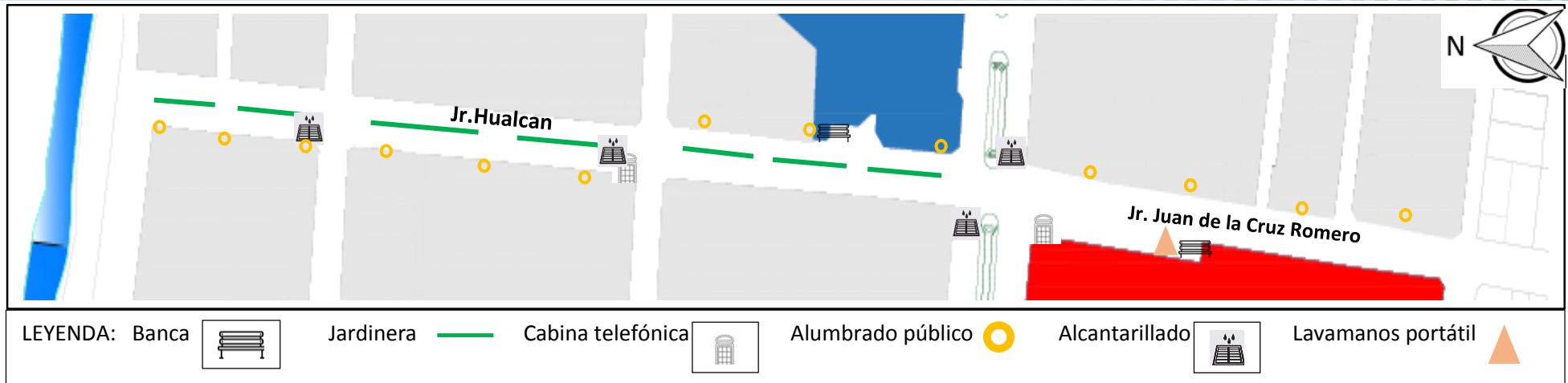
También están establecidas dos cabinas telefónicas en el sector, pero como se observa e a imagen 3 se encuentran despintadas oxidándose algunas partes y los teléfonos inactivos.

CATEGORIA: MOVILIDAD PEATONAL

SUBCATEGORIA: MORFOLOGIA

TERMINO: TIPOLOGIA DE MOBILIARIO URBANO

NUMERO DE FICHA: 15



En la imagen 4 se observa 3 lavamanos portátiles de estructura de acero establecida solamente en un punto que es en los exteriores del mercado central.

Por otro lado se observa que existe la presencia de alumbrado público, cuyos postes están emplazados en las veredas minimizando el espacio de movilidad peatonal también posicionadas en un lado de las manzanas y al frente no, en la cual no tiene mucha iluminación. Los postes estructuralmente se encuentran en buen estado pero en el concreto la pintura de esta borrando y hay rastros de afiches como se mira en la imagen 5.

Así mismo las rejillas de agua fluvial se encuentran emplazadas en las esquinas al lado derecho dentro del Jr. Hualcan, pero no se observa en el Jr. Juan de la Cruz Romero. En la imagen 6 se registra que la rejilla de agua fluvial esta abarrotado de desperdicios y con basura alrededor.

CATEGORIA: MOVILIDAD PEATONAL

SUBCATEGORIA: MORFOLOGIA

TERMINO: TIPOLOGIA DE MOBILIARIO URBANO

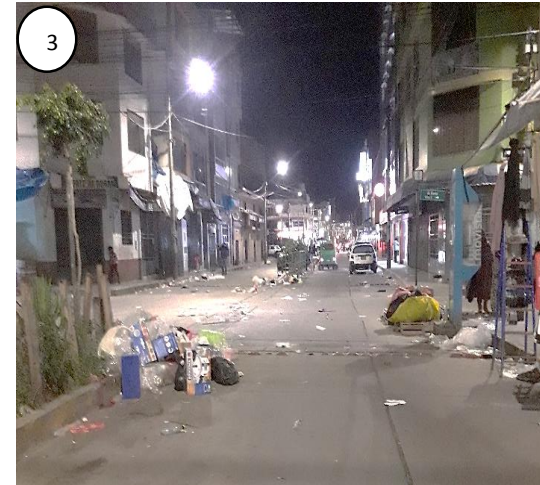
NUMERO DE FICHA: 16



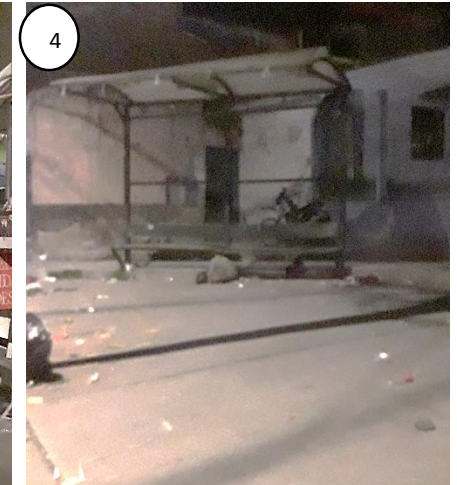
Jardinera del Jirón Hualcan con residuos sólidos a los dos costados



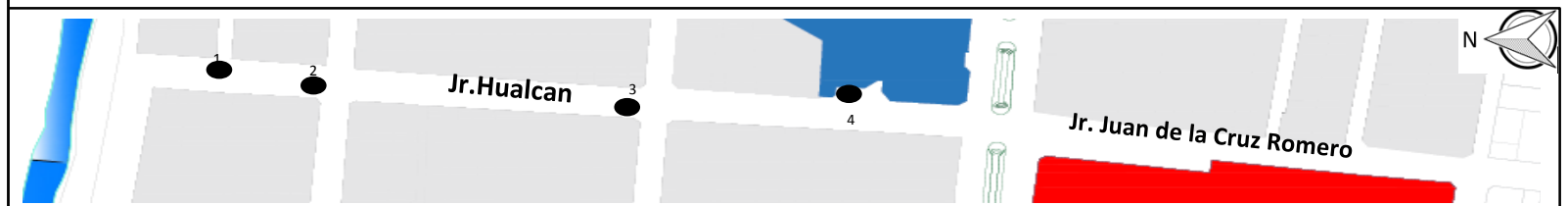
Alcantarillado con residuos sólidos a los costados en el Jirón Hualcan



La cabina telefónica hacia el lado derecho y al izquierdo la jardinera, esto dentro del Jirón Hualcan



Banca de madera y estructura metálica ubicada en el exterior del Cisea Huarupampa



CATEGORIA: MOVILIDAD PEATONAL

SUBCATEGORIA: MORFOLOGIA

TERMINO: TIPOLOGIA DE MOBILIARIO  
URBANO

NUMERO DE FICHA: 26

Categoría: Movilidad peatonal

Sub categoría: Morfología

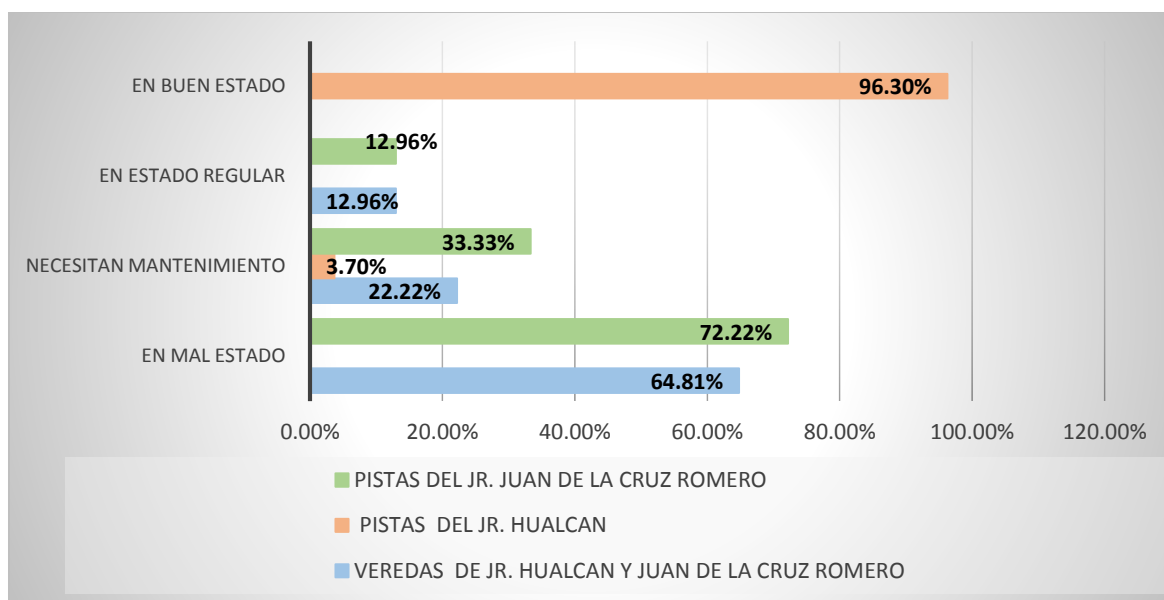
Término: Estado de conservación de las vías públicas

Instrumento: Entrevista a los participantes

Pregunta 13. ¿En qué estado de conservación considera usted que se encuentra las pistas y veredas de la zona?

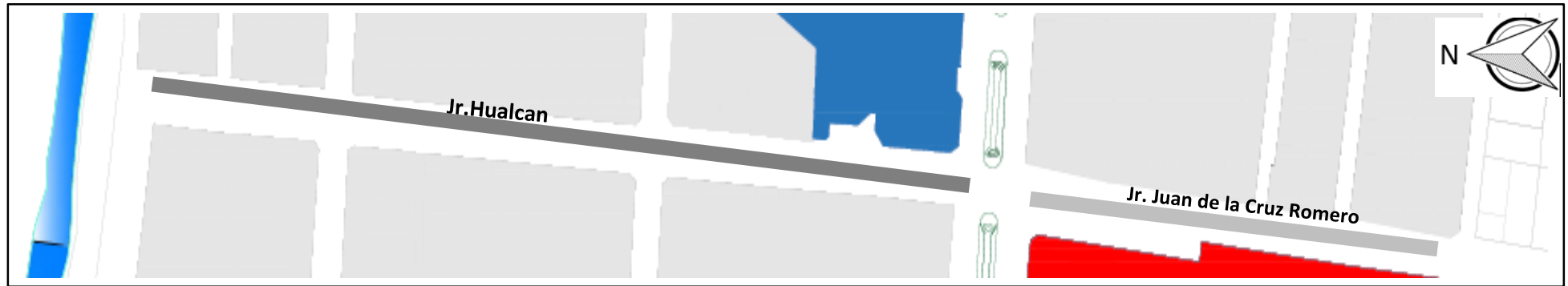
### Gráfico 15

Estado de conservación de las pistas y veredas.



En el gráfico 15 se observa el estado de conservación de las veredas y pistas en el sector de estudio. En torno a ello, el 96.30% de los entrevistados con un índice muy alto considera que las pistas Jirón Hualcan se encuentran en buen estado, un distinto panorama establecen los comerciantes y residentes con referencia al estado de las pistas del Jirón Juan de la Cruz Romero porque el 72.22% lo considera en mal estado. Mientras que más de la mitad de la población entrevistada representado en un 64.81% establece que las veredas del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero se encuentran en mal estado y una pequeña parte de entrevistados representado en un 12.96 % estipulan que las veredas de todo el sector se encuentra en estado regular.

# BITACORA DE OBSERVACIÓN



LEYENDA: Pista en buen estado  Pista en mal estado



Con referencia a la imagen 1, se observa que a lo largo de la pista del Jirón Hualcan está en buen estado. Pero en el Jirón Juan de la Cruz Romero la pista está en mal estado como se observa en la imagen 2 se encuentra desgastada por el uso constante de tránsito vehicular, agrietada, en algunos puntos están con distintos parches de calidad de acabado en el concreto, y con baches.

Respecto a las veredas se observa que gran parte de estas se encuentran en mal estado como referencia la imagen 3 la cual esta agrietada, con agujeros , rota por algunos lados, parchada con diferente acabado de concreto la cual es el cemento esta pulido. Las rampas en su mayoría están en estado regular como se registra en la imagen 4 la rampa esta agrietada y rota en la parte inferior y lateral, tiene como acabado el material de cemento pulido.

CATEGORIA: MOVILIDAD PEATONAL

SUBCATEGORIA: MORFOLOGIA

TERMINO: ESTADO DE CONSERVACIÓN  
 DE LAS VÍAS PUBLICAS

NUMERO DE FICHA: 17

# REGISTRO FOTOGRAFICO



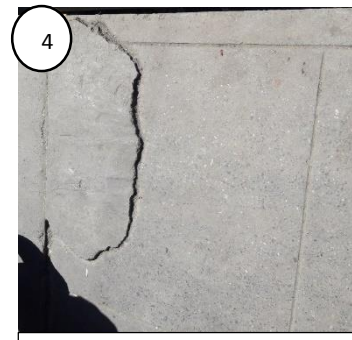
Pista de Jirón Hualcan en buen estado



Pista del Jiron Juan de la Cruz Romero, con bache, con grietas



Vereda del jirón Hualcan con una gran rotura del concreto.



Vereda del jirón Hualcan parchada con concreto y desnivelada



Vereda del jirón Hualcan , rajada, rota y desnivelada para acceder a la rampa peatonal



Inicio de la vereda del jirón Juan de la Cruz Romero totalmente destrizada



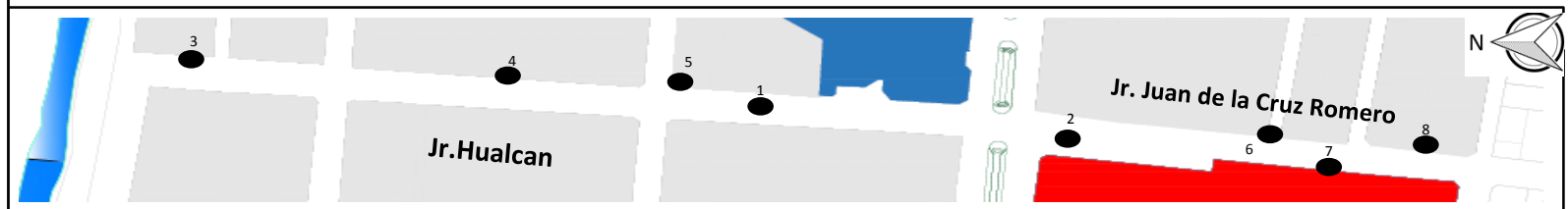
Vereda del jirón Juan de la Cruz Romero con grietas y ahuecado



Vereda del jirón Juan de la Cruz Romero con una gran rotura del concreto de esta.

**LEYENDA**

- Manzanas
- Mercado Central
- Cisea Huarupamapa
- Rio Quillcay
- Punto de la fotografia



CATEGORIA: MOVILIDAD PEATONAL

SUBCATEGORIA: MORFOLOGIA

TERMINO: ESTADO DE CONSERVACION DE LAS VIAS

NUMERO DE FICHA: 27

Categoría: Movilidad peatonal

Sub categoría: Ambiental

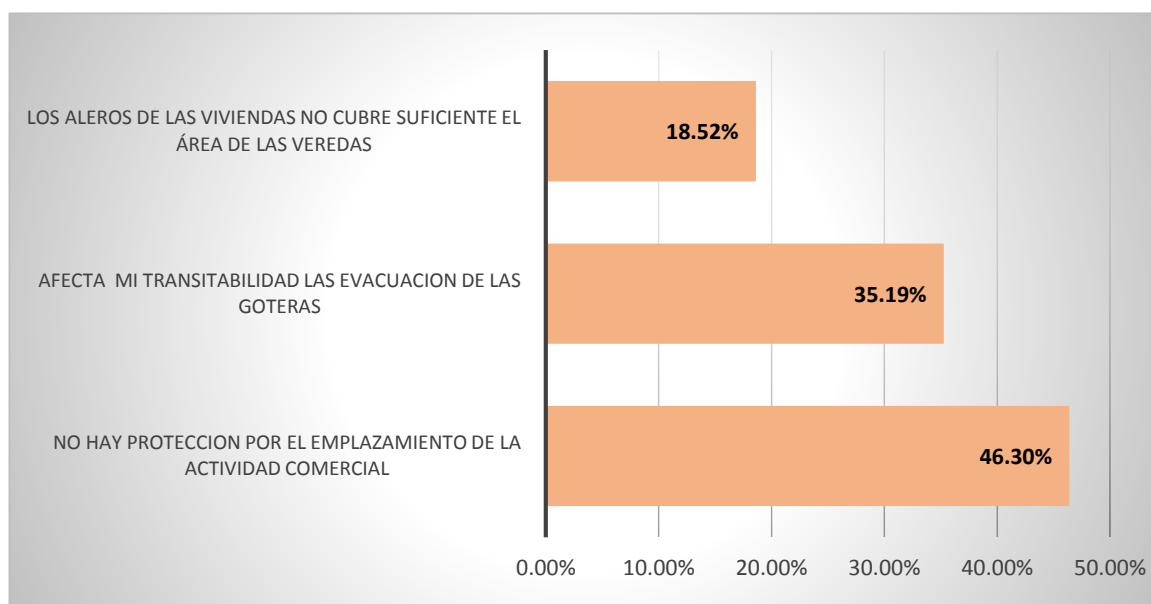
Término: Clima

Instrumento: Entrevista a los participantes

Pregunta 14. En su opinión ¿Cómo le afecta el clima al momento de caminar por esta zona?

### Gráfico 16

Opinión acerca de la afectación del clima al momento de caminar por el sector.



En el gráfico 16 se aprecia la opinión acerca de la afectación del clima al momento de caminar en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero. En referencia a ello, el 46.30% de los entrevistados considera que no hay protección por el emplazamiento de la actividad comercial, el 35.19% de la población entrevistada menciona que afecta la transitabilidad la evacuación de las goteras, y el 18.52% establece que los aleros de las viviendas no cubre suficiente el área de las veredas.

## CLIMA DE LA CIUDAD DE HUARAZ

FUENTE: Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología del Perú, Clima-Datos históricos

### TEMPERATURA

Por la altura y por la presencia de la cordillera blanca, la ciudad de Huaraz, presenta un clima templado de montaña tropical, seca y soleada durante el día y durante la noche frío. Entre los meses de Mayo a Noviembre es de clima seco con 24°C en promedio.

El balance térmico es alta durante todos los meses cuyo pico más bajo es en marzo con 13.9º y el más alto es en julio con 20º.

	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
<b>Temperaturas (°C)</b>												
Máxima Absoluta	27.1	26.8	25.9	26.7	26.6	26.4	26.5	27	27.4	26.9	26.2	27.4
Máxima media	23.4	22.8	22.9	23.4	24.1	24	24.1	24.2	24.5	24.5	24.6	24.1
Media	13.5	13.2	13.5	13.3	13.3	13	13	13.4	14	14.2	14	13.7
Mínima media	8.5	8.7	9	8.6	6.7	5.2	4.1	4.8	6.1	7.1	7.9	8.3
Mínima Absoluta	4.3	4.1	3.8	3.3	3	1.5	-1.4	-1.3	-0.3	0.5	1.3	1.6
Amplitud u oscilación térmica	14.9	14.1	13.9	14.8	17.4	18.8	20	19.4	18.4	17.4	16.6	15.8

Tabla de temperaturas en Huaraz

### HUMEDAD RELATIVA.

Huaraz al encontrarse en la zona alto andina cuenta con bajos niveles de humedad. La baja humedad relativa hace que los cambios de temperatura entre el día y la noche sean bastante diferenciados, ya que el ambiente no cuenta con el agua en estado suspendido como termorregulador. En el mes de abril se da la mayor oscilación de humedad relativa con 35% y las oscilaciones más baja se dan en julio y agosto con 27%.

	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
<b>Humedad Relativa (%)</b>												
Máxima media	78	79	80	77	74	67	62	64	69	74	70	74
Media	62	64	65	60	57	53	49	50	54	57	55	58
Mínima media	45	48	50	42	40	38	35	37	39	41	40	42
Oscilación de H.R.	33	31	30	35	34	29	27	27	30	33	30	32

Tabla de humedad relativa en Huaraz

### PRECIPITACIONES

Las lluvias se presentan durante todo el año, pero con mayor intensidad los meses enero a marzo, disminuyendo sensiblemente en julio. Aunque las precipitaciones no tienen una repercusión directa con el clima, ésta sí interviene indirectamente gracias a la radiación solar; ya que a un aumento de temperatura se produce la evaporación la cual genera nubosidad; esta nubosidad al condensarse el agua se precipita (lluvia) y esto hace que aumente la humedad relativa, el cuál sí es un factor que interviene directamente en el clima.

	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
<b>Precipitaciones (mm.) [3]</b>	105.5	140.8	136.2	48.6	18	5.6	0.6	5.1	31.1	47.4	66.5	71.3

[3] Las precipitaciones: Se refieren a la cantidad mensual acumulada.

Tabla de precipitaciones en Huaraz

### VIENTOS.

Los vientos más frecuentes vienen desde el Este la mayor parte del día y del año, con velocidades entre los 2.6 y 5.0 m/s. Sólo en julio y agosto el viento cambia de dirección viniendo más del sur, en agosto aumenta su velocidad sobrepasando los 5.1 m/s. los vientos del este que son los que más se presentan, y a mayor velocidad, durante el año

	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
<b>Vientos más frecuentes (m/s)</b>												
07:00 hrs.	SSE - 4.5	SSE - 4.0	SSE - 4.5	SSE - 4.8	SSE - 4.8	SSE - 5	SSE - 6	SSE - 7	SSE - 6.5	SSE - 5	SSE - 4.5	SSE - 5
13:00 hrs.	NNE - 3	NNE - 3	NNE - 3.5	NNE - 3.8	SE - 4	SE - 4.8	SE - 3	S - 6	NNE - 4.8	NNE - 3.5	NNE - 3	NNE - 3
19:00 hrs.	SW - 2.5	SW - 2.5	SW - 3	SW - 2.5	NNE - 4	NNE - 4.5	NNE - 5	NNE - 5.5	SW - 4	SW - 3	SW - 3.5	SW - 2

Tabla de frecuencia de vientos en Huaraz

CATEGORIA: MOVILIDAD PEATONAL

SUBCATEGORIA: AMBIENTAL

TERMINO: CLIMA

NUMERO DE FICHA: 05



Categoría: Movilidad peatonal

Sub categoría: Ambiental

Término: Criterios ambientales de diseño

Instrumento: Entrevista a los expertos

10. ¿Cuál es su punto de vista, respecto a la necesidad de criterios de diseño necesarios en condiciones climáticas lluviosas aplicadas al desplazamiento peatonal y actividades comerciales?

Arq. León Ojeda Carolina Stefanie

Es importante sobre todo en esta área de estudio por qué las calles como espacios públicos deberían de tomar en cuenta las condiciones climáticas en el diseño, pues el espacio público debe de responder a las condiciones geográficas y climatológicas de la región. El mismo diseño debería tomar en cuenta la biofilia, es decir, la vegetación existente.

Teniendo como criterio el contar con sombras o coberturas para cubrirse de las lluvias, porque la ciudad debería estar preparada para estos cambios climatológicos, de esta forma aseguraría la presencia y comodidad de las personas lo cual beneficia la ciudad, teniendo personas en el espacio público como a los mismos comerciantes.

Arq. De la Cruz Dueñas Gustavo Gregorio.

Es un caos se puede observar que lamentablemente la ciudad de Huaraz se realiza una arquitectura fuera de contexto, si hablamos de contexto nos referimos al contexto climático, qué la mayoría de edificaciones se han olvidado de los techos inclinados la gran mayoría de las edificaciones tienen azoteas y estas azoteas ni siquiera implementan la evacuación fluvial, por lo contrario, ponen unas tuberías dando a las calles las cuales se convierten en duchas urbanas por un lado y por otro lado nuestra que la ciudad no está preparada, nuestras calles o las zonas comerciales especialmente no están preparadas para las horas de lluvia, pues no cuentan con aleros que puedan cubrir a los peatones cuando transitan o si lo cuentan no es una cobertura cómoda para el peatón.



En la imagen 1 y 2 se observa que en el sector de estudio generalmente las viviendas cuentan con aleros del primer nivel pero no cubren toda la vereda y en algunas sobresaliendo lo mencionado en los siguientes niveles generalmente hasta el cuarto nivel.

También algunas azoteas no cuentan con cubiertas y las que tienen implementadas poseen poca inclinación, casi no se observa canaletas de recibo de aguas fluviales pero sí tuberías que salen del piso de las azoteas y evacua en el espacio público.

En los aleros del primer nivel en algunos casos están complementadas con toldos pero estos cubren los productos que se han establecido en la vereda.

El techo del Mercado Central de Huaraz que se encuentra en un punto del Jr. Juan de la Cruz Romero, sobresale de forma inclinada y llegando casi a la misma altura de la vereda, implementado con una canaleta de recibo de aguas fluviales como se aprecia en la imagen 3.

CATEGORIA: MOVILIDAD PEATONAL

SUBCATEGORIA: AMBIENTAL

TERMINO: CRITERIOS AMBIENTALES DE  
DISEÑO

NUMERO DE FICHA: 18



Viviendas que tienen azoteas sin techar e implementadas por tuberías de agua que salen de ese nivel hacia la vía pública.



Vivienda que cuenta con alero y canaleta de recibo de agua fluvial, pero la tubería converge hacia el espacio público y la vereda ocupada por productos comerciales



Viviendas que cuentan con azoteas sin y con cobertura pero con poca inclinación, no cuentan con canaletas, pero sobresalen de estas la tubería de agua hacia el espacio público y las veredas ocupadas por comerciantes informales ambulorios



El alero de la vivienda sobresale casi hasta el nivel de la mitad de la vereda.

### LEYENDA

- Manzanas
- Mercado Central
- Cisea Huarupamapa
- Rio Quillcay
- Punto de la fotografía



CATEGORIA: MOVILIDAD PEATONAL

SUBCATEGORIA: AMBIENTAL

TERMINO: CRITERIOS AMBIENTALES DE DISEÑO

NUMERO DE FICHA: 28

## NORMA A.010

FUENTE: Reglamento Nacional de Edificaciones

FECHA DE PUBLICACION: 2011

REALIZADO: SENCICO

### CONDICIONES GENERALES DE DISEÑO

Artículo 3.- Las obras de edificación deberán tener calidad arquitectónica, la misma que se alcanza con una respuesta funcional y estética acorde con el propósito de la edificación, con el logro de condiciones de seguridad, con el cumplimiento de la normativa vigente, y con la eficiencia del proceso constructivo a emplearse. En las edificaciones se responderá a los requisitos funcionales de las actividades que se realizarán en ellas, en términos de dimensiones de los ambientes, relaciones entre ellos, circulaciones y condiciones de uso. Se ejecutará con materiales, componentes y equipos de calidad que garanticen su seguridad, durabilidad y estabilidad. En las edificaciones se respetará el entorno inmediato, conformado por las edificaciones colindantes, en lo referente a altura, acceso y salida de vehículos, integrándose a las características de la zona de manera armónica. En las edificaciones se propondrá soluciones técnicas apropiadas a las características del clima, del paisaje, del suelo y del medio ambiente general. En las edificaciones se tomará en cuenta el desarrollo futuro de la zona, en cuanto a vías públicas, servicios de la ciudad, renovación urbana y zonificación.

### RELACIÓN DE LA EDIFICACION CON LA VIA PÚBLICA

Artículo 8.- Las edificaciones deberán tener cuando menos un acceso desde el exterior. El número de accesos y sus dimensiones se definen de acuerdo con el uso de la edificación. Los accesos desde el exterior pueden ser peatonales y vehiculares. Los elementos móviles de los accesos al accionarse, no podrán invadir las vías y áreas de uso público.

Artículo 11.- Los retiros frontales pueden ser empleados para:

j) Techos de protección para el acceso de personas.

Artículo 14.- Los voladizos tendrán las siguientes características:

a) En las edificaciones que no tengan retiro no se permitirá voladizos sobre la vereda, salvo que por razones vinculadas al perfil urbano preexistente, el Plan Urbano distrital establezca la posibilidad de ejecutar balcones, voladizos de protección para lluvias, cornisas u otros elementos arquitectónicos cuya proyección caiga sobre la vía pública.

b) Se puede edificar voladizos sobre el retiro frontal hasta 0.50 m, a partir de 2.30 m de altura. Voladizos mayores, exigen el aumento del retiro de la edificación en una longitud equivalente.

Artículo 15.- El agua de lluvias proveniente de cubiertas, azoteas, terrazas y patios descubiertos, deberá contar con un sistema de recolección canalizado en todo su recorrido hasta el sistema de drenaje público o hasta el nivel del terreno. El agua de lluvias no podrá verterse directamente sobre los terrenos o edificaciones de propiedad de terceros, ni sobre espacios o vías de uso público.

CATEGORIA: MOVILIDAD PEATONAL

SUBCATEGORIA: CLIMA

TERMINO: CRITERIOS AMBIENTALES DE  
DISEÑO

NUMERO DE FICHA: 06

#### **Objetivo Específico 04:**

Determinar los obstáculos del flujo de transeúntes en el espacio público del sector de estudio.

Categoría: Comercio informal ambulatorio

Sub categoría: Espacio público

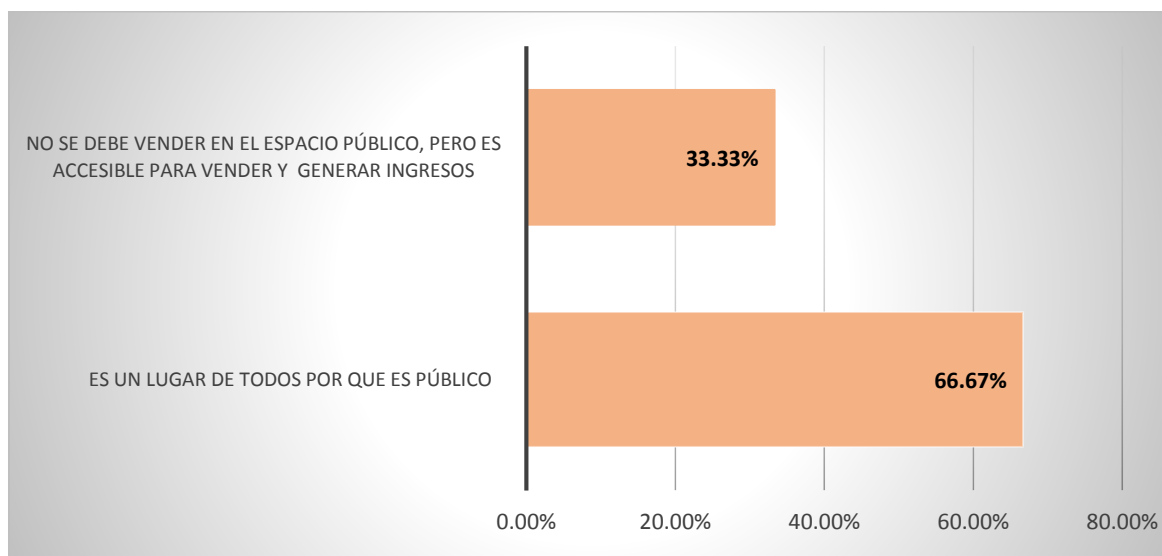
Término: Puntos de concentración

Instrumento: Entrevista a los participantes

Pregunta 04. ¿Qué opina usted acerca de la venta de productos en el espacio público del sector?

#### **Gráfico 17**

Opinión acerca de la actividad económica informal en el espacio público del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.

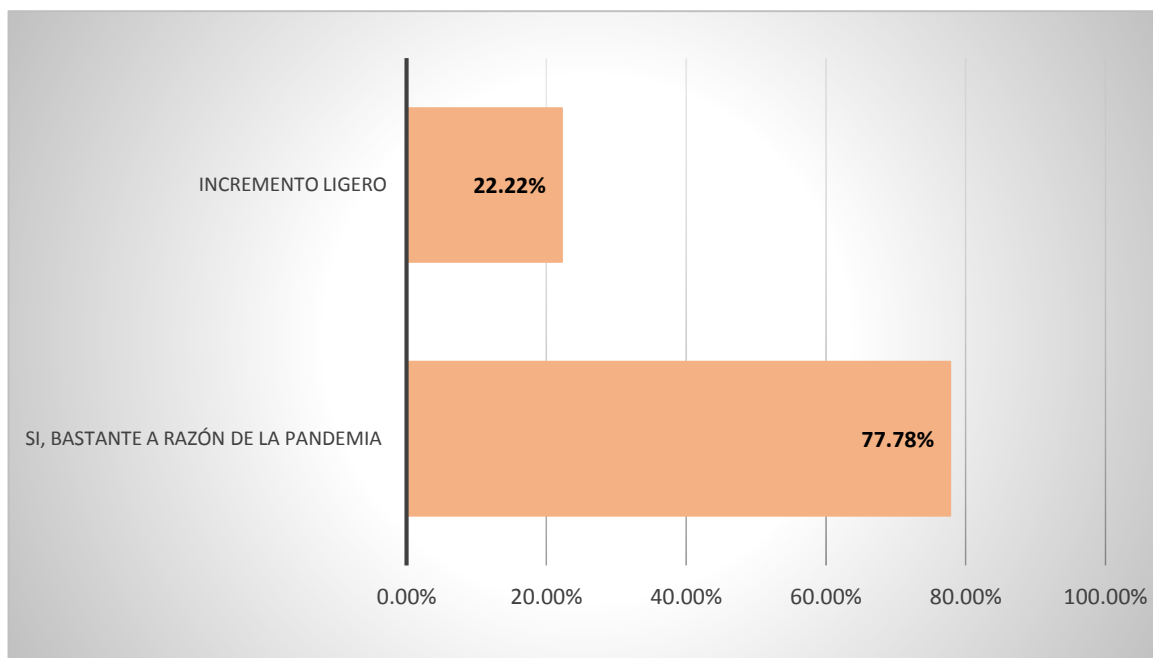


En el gráfico 17 se registra las opiniones con referencia a la venta de productos en el espacio público del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero. En torno a ello, el 33.33% de los comerciantes informales ambulatorios y residentes consideran que no se debe vender en el espacio público, pero es accesible para vender y generar ingresos, pero la mayoría de los representados en 66.67% manifiesta que es un lugar de todos porque es público.

Pregunta 05. ¿En su opinión existe un crecimiento de comerciantes en este sector?

### Gráfico 18

Opinión acerca del crecimiento de comerciantes en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.

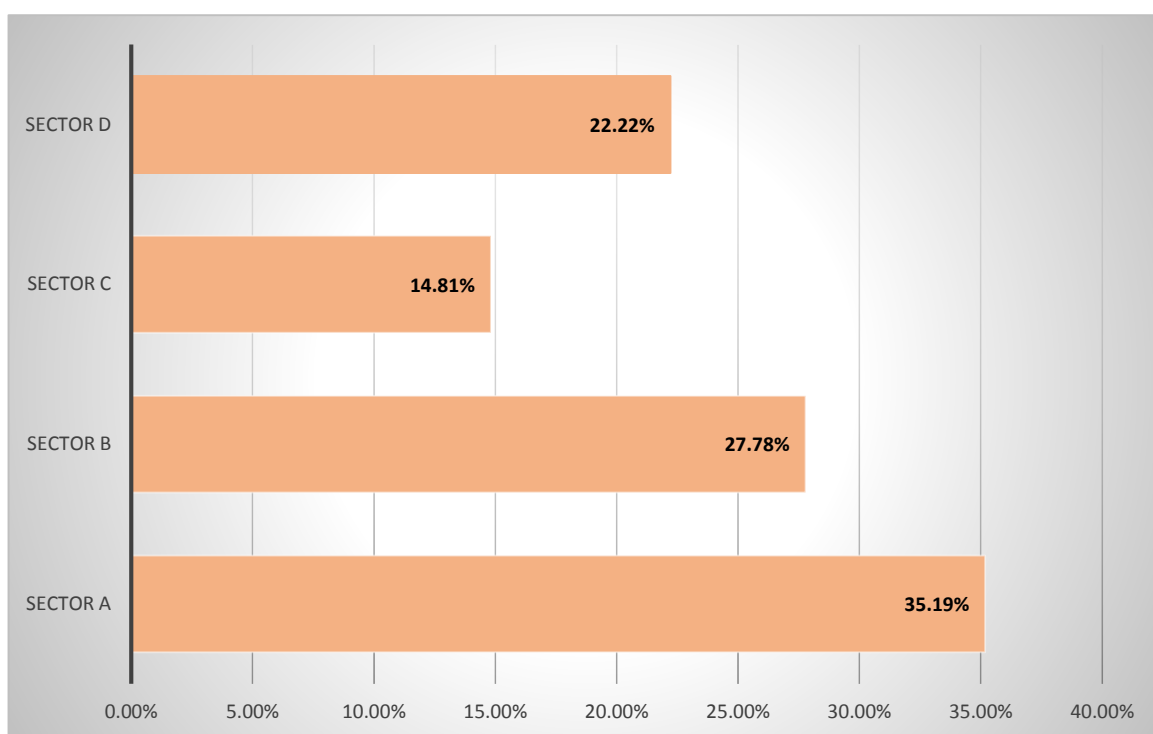


Se contempla en el gráfico 18 las opiniones sobre el crecimiento de comerciantes en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero. Con referencia a ello, un alto índice de 77.78% de residentes y comerciantes informales ambulatórios considera que ha habido un gran crecimiento de comerciantes estableciéndose en el sector de estudio por causa de la pandemia, pero el 22.22% refiere que solo ha habido un ligero incremento con respecto a lo mencionado.

Pregunta 07 ¿Por qué puntos se concentran los vendedores en el sector de estudio?



### Gráfico 19

Sector donde se establecen los comerciantes informales ambulatorios en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.



Se contempla en el gráfico 19, que en todo el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero existe el comercio informal ambulatorio, que consideran los entrevistados al sector A con un 35.19% como punto mayor de concentración de la actividad comercial, seguido con un 22.22% el sector D, finalmente frente a un 14.81% de aglomeración del sector C.



LEYENDA: Punto de servicio del comerciante informal ambulatorio — Sector A  Sector B  Sector C  Sector D 



### PUNTOS DE CONCENTRACION DE SERVICIOS

Se observa que los comerciantes informales ambulatorios se establecen en todo el objeto de estudio, pero se concentra en mayor cantidad al inicio del Jr. Hualcan como se observa en la imagen 1 que se establecen en la vereda y la pista de comerciantes establecidos de forma continua.

En la imagen 2 se observa que la concentración de comerciantes es hacia el lado izquierdo, así mismo, en figura en el plano de puntos de puntos de servicios.

CATEGORIA: COMERCIO INFORMAL

SUBCATEGORIA: ESPACIO PÚBLICO

TERMINO: PUNTOS DE CONCENTRACION  
DE SERVICIOS

NUMERO DE FICHA: 10





1

Gran cantidad de comerciantes informales ambulorios establecidos en el espacio publico



2

Concentración de comerciantes en la vereda y junto a la berma central

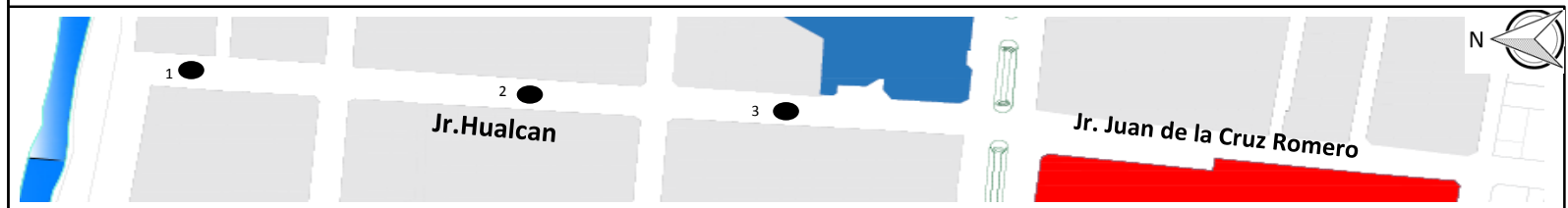


3

Concentración de productos comerciales emplazados en la vereda.

### LEYENDA

- Manzanas
- Mercado Central
- Cisea Huarupamapa
- Rio Quillcay
- Punto de la fotografia



**CATEGORIA: COMERCIO INFORMAL  
 AMBULATORIO**

**SUBCATEGORIA: ESPACIO PUBLICO**

**TERMINO: PUNTOS DE CONCENTRACIÓN  
 DE SERVICIOS**

**NUMERO DE FICHA: 21**

Categoría: Movilidad peatonal

Sub categoría: Funcional

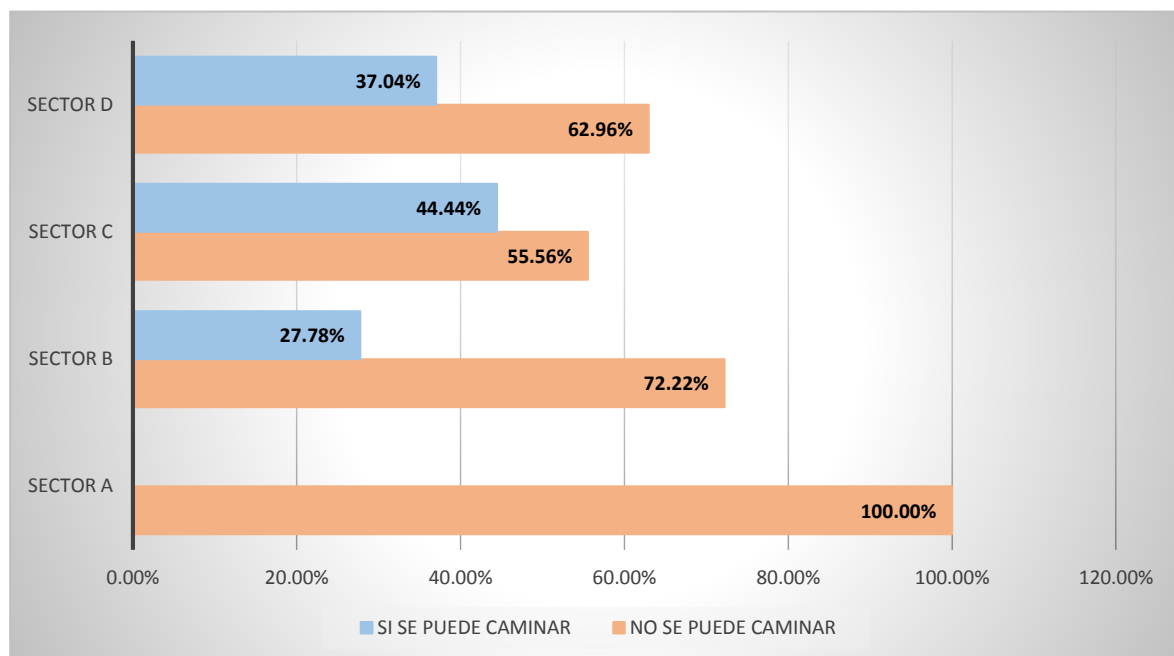
Término: Flujos de desplazamiento del usuario

Instrumento: Entrevista a los participantes

Pregunta 10. ¿Por qué ruta puede caminar libremente por la vereda y que puntos no?

### Gráfico 20

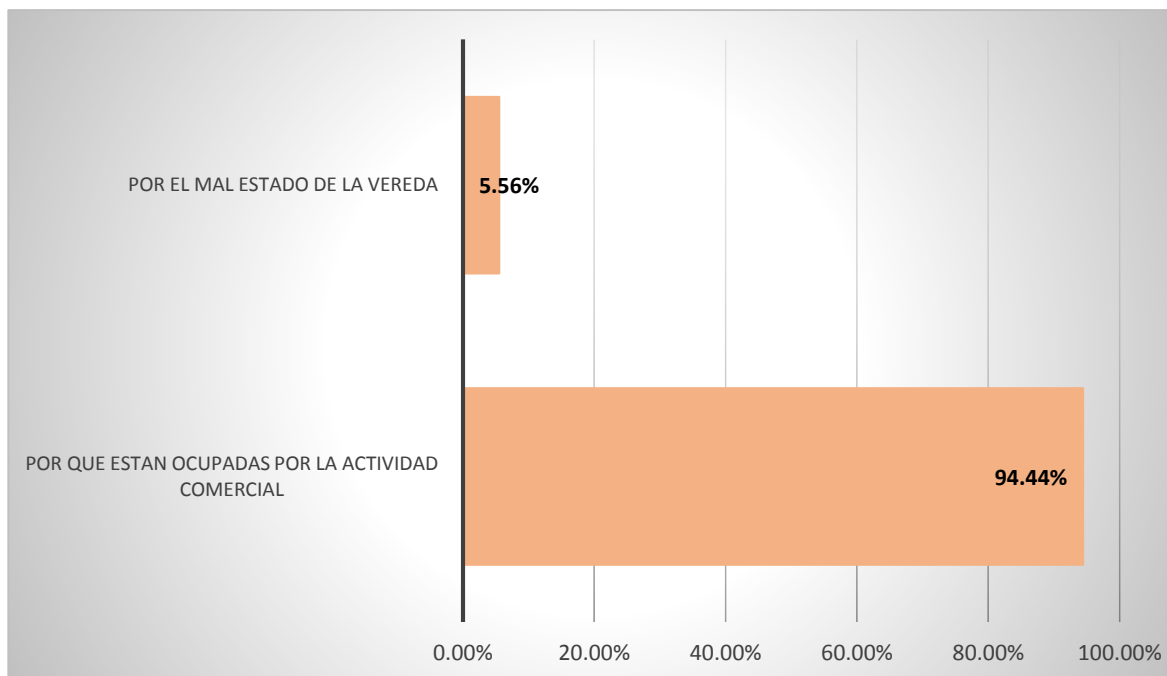
Sectores de libre transitabilidad peatonal en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.



En el gráfico 20 se aprecia el punto de vista de los entrevistados en torno si pueden o no caminar por la vereda en los cuatro sectores en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, ante ello los participantes destaca al sector A como área que no se puede caminar libremente por las veredas con un 100%, mientras que los sectores C y D con un 55,56% y 62.96% respectivamente cuenta con más de la mitad de veredas que no se pueden transitar libremente, pero en menos índice, si se puede transitar en las veredas en un 44.44% y 37,04% establecidas en correspondencia a las áreas C y D.

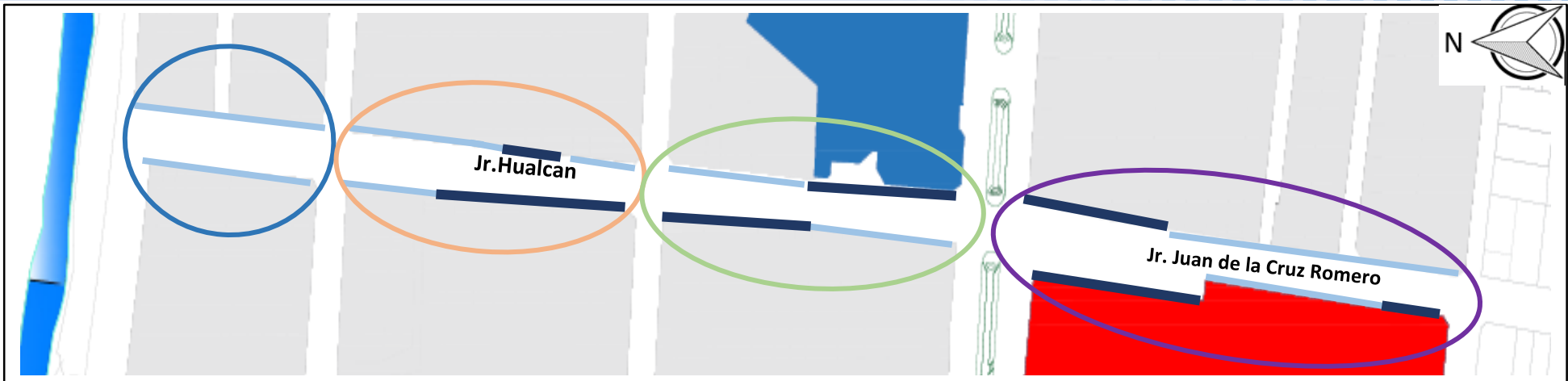
## Gráfico 21

Razones por la que no pueden transitar los peatones libremente en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.



Se expone en el gráfico 21 las razones por la que los entrevistados no transitan libremente en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero. En torno a ello, el 94.44% siendo casi el total de participantes considera que es porque las veredas están ocupadas por la actividad comercial, frente a un pequeño porcentaje de un 5.56% de la población entrevistada sostiene que es por el mal estado de la vereda.

# BITACORA DE OBSERVACIÓN



LEYENDA: Transitable  No transitable  Sector A  Sector B  Sector C  Sector D 



Se observa en el objeto de estudio, que el flujo de transitabilidad del usuario por las veredas no es fluida, como se expone en la imagen 1,2 y 3 se realiza la acción de subir en algunas partes y luego bajar de la acera cuando se topa con el emplazamiento del módulo de venta del comerciante informal, siguiendo su trayecto por la pista.

En la imagen 4 se observa que el usuario camina por la calzada y detrás de ellos viene un triciclo y un vehículo motorizado.

CATEGORIA: MOVILIDAD PEATONAL

SUBCATEGORIA: FUNCIONAL

TERMINO: FLUJOS DE  
DESZPLAZAMIENTO DEL USUARIO

NUMERO DE FICHA: 13

# REGISTRO FOTOGRAFICO



1  
 Las personas están transitando por la pista



2  
 La señora y sus hijos caminando por la pista por que la vereda está ocupada de productos comerciales



3  
 Usuarios caminando por la pista por que la vereda está ocupada por productos comerciales



4  
 Usuarios caminando por la pista y la vereda está ocupada por productos comerciales



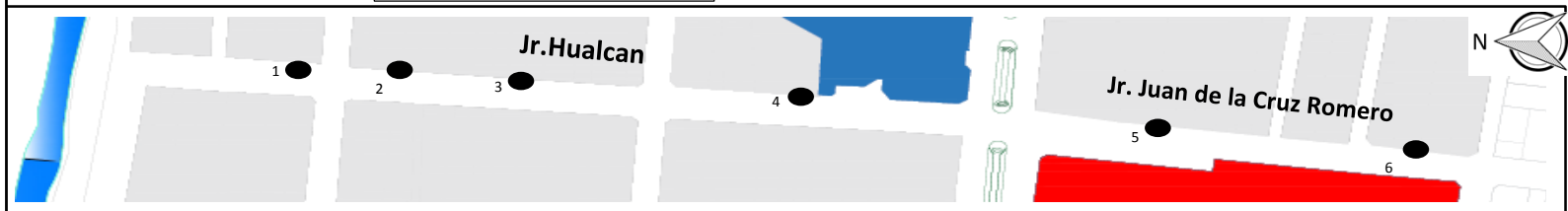
5  
 El peatón baja de la vereda porque se encuentra con una actividad comercial



6  
 Los peatones caminando por la pista y la vereda ocupada por la actividad comercial ambulatorio compartiendo este espacio con los vehículos motorizados

**LEYENDA**

- Manzanas
- Mercado Central
- Cisea Huarupamapa
- Rio Quillcay
- Punto de la fotografia



CATEGORIA: MOVILIDAD PEATONAL

SUBCATEGORIA: FUNCIONAL

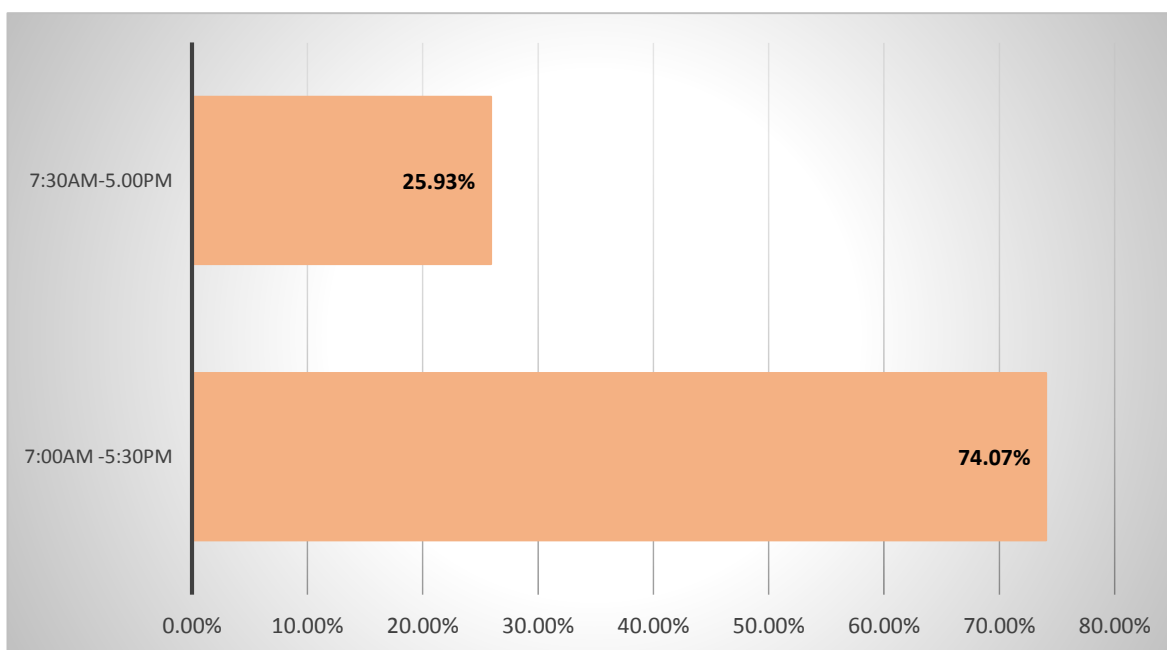
TERMINO: FLUJOS DE DEZPLAZAMIENTO  
 DEL USUARIO

NUMERO DE FICHA: 23

Pregunta 11. Según usted ¿Qué horas son las más complicadas para que camine por este sector?

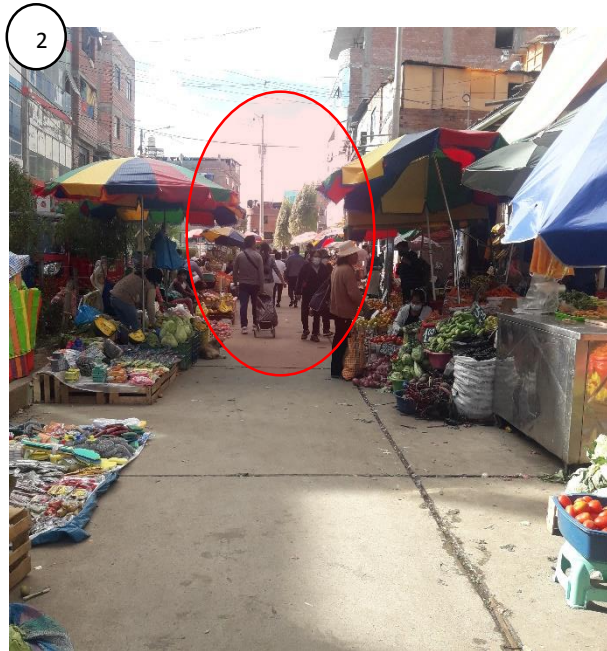
### Gráfico 22

Horas complicadas para transitar peatonalmente en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero.



Se aprecia en el gráfico 22, un alto índice del 74.07% de la población entrevistada afirma que las horas más complicadas para que transite peatonalmente en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero es a partir de las 7:00 AM hasta 5:30 PM y una minoría representado por el 25.93% menciona que es difícil de caminar por el sector en base a la hora de las 7:30 AM y 5:00PM.

# BITACORA DE OBSERVACIÓN



## HORARIO

En la imagen 1 se observa que a las 7:00 de la mañana, los peatones están transitando por la pista y la vereda se encuentra ocupada por la actividad comercial.

Con referencia a la imagen 2 a la hora de las 3:00 de la tarde, se observa que los peatones transitan por el medio de la pista, y a ambos lados está emplazado la actividad del comercio informal ambulatorio

En la imagen 3 se observa a las 5:30 de la tarde, los transeúntes realizan esta actividad por la pista y las veredas están ocupadas por emplazamiento de la actividad comercial.

CATEGORIA: MOVILIDAD PEATONAL

SUBCATEGORIA: FUNCIONAL

TERMINO: FLUJOS DE DSPLAZAMIENTO

NUMERO DE FICHA: 29

Seguido de haber analizado los resultados adquiridos en la presente investigación en correspondencia al comercio informal ambulatorio y la movilidad peatonal, se continuó con la discusión de resultados.

**Tema 01:** Empoderamiento del comerciante informal ambulatorio en el espacio público.

En relación al objetivo se encontró en primera instancia en los datos generales del entrevistado, que una muy amplia mayoría de participantes del sector de estudio se dedican al comercio, siendo de género femenino y encontrándose entre los 25 a 54 años, seguido en esta línea, a través de las entrevistas los participantes consideraron en una amplia mayoría que los productos de principal venta en el sector son aquellos de primera necesidad, esto se ve complementado por lo hallado a través de las bitácoras de observación y registro fotográfico donde se puede visualizar que gran parte de los puestos de comercio ofrecen productos de primera necesidad como principal atractivo hacia sus áreas, lo cual se asemeja a los resultados obtenidos por Condori, et. al. (2018) en su artículo “Factores asociados al comercio informal en el Mercado Ráez Patiño, Huancayo” en el cual los autores hallaron que el 67 % de la mujeres realizan esta actividad económica para que colaboren económicamente en el sustento de su casa, del mismo modo establecen Quispe, et. al. (2020) en su artículo “Informal trade in intermediate cities of Ecuador: Socioeconomic and tax effects” quienes encontraron que la mayoría de vendedores informales en la ciudades de Ecuador son mujeres entre 27 a 64 años las cuales ofrecen la venta de productos de primera necesidad y prendas de vestir que expenden en espacios públicos por la fácil invasión de estos, ante esta actividad los efectos que desembocan en mayor magnitud es la obstrucción de las calzadas de las calles, evasión tributaria ,depreciación del precio de las viviendas , producción de mayor competencia con referente a la venta y precios de productos ante los vendedores informales y los formales, esto guarda estrecha relación a lo investigado en referencia a los tipos de módulos de ventas, donde los residentes manifestaron que los comerciantes informales suelen vender más a menudo en veredas y pistas, algo que se constató a través de las bitácoras de observación y registro fotográfico, en las que se evidenció que los vendedores acostumbran a exhibir su mercadería sobre láminas de plásticos emplazados en las veredas,



pistas, también junto a la jardinera y carretas, contando con elementos auxiliares como utensilios, costales, jabas de madera y plástico, percheros de pie, toldos y sombrillas, un punto que se ve reforzado por la opinión del arquitecto De la Cruz Dueñas Gustavo Gregorio, quien manifestó en torno a la forma de comercialización de productos en el espacio público realizado por los comerciantes informales ambulatorios que esta actividad tiene distintas manifestaciones pero en gran magnitud se lleva a cabo en las veredas y calzadas lo cual atrae a carretas, triciclos y vehículos motorizados; así mismo la arquitecta León Ojeda Carolina Stefanie mencionó que lo que más abunda en este contexto es principalmente la ocupación de las veredas en el área donde le pertenece al peatón, vendiendo sus productos comerciales, asentándose en esta área con una banca y los mobiliarios que requiera, por lo cual genera mucho conflicto entre la actividad y el espacio que le corresponde, en referencia a ello, esto va de acuerdo a lo obtenido por Sáenz y Marín (2018) en su artículo “Representaciones sociales y espacio público en la construcción de ciudad”, en donde hallaron que los comerciantes informales se instalan en las veredas y otorgan a los espacios públicos como su lugar de trabajo y de su propiedad, consolidándose y ganándose reconocimiento entre los vendedores y consumidores en el mismo lugar, sumado a que se sitúan por situaciones sociales y la necesidad de encontrar un sustento económico para sus familias, en esta línea casi todos los entrevistados se encuentran con estado civil de conviviente, además mencionaron que el inicio y término de la actividad comercial ambulatoria que se establece en el espacio público del sector de estudio inicia a las 6:00 de la mañana y finiquita a las 6:00 de la noche, un margen de tiempo que se corroboró en la bitácora de observación, donde se apreció que a partir de las 6:30 de la mañana algunos comerciantes ya se han establecido en el sector de estudio mientras que algunos recién se están ubicando en el espacio público, consecuentemente a las 12:00 del medio la actividad se ha establecido completamente en el espacio público y a las 6:30 de la noche la actividad de los comerciantes ha disminuido en gran medida. Por otro lado, en el marco de lo expuesto por De Soto (1989) este expone que el negocio informal ambulatorio es referido a 2 ocupaciones primordiales: el acto de deambular de un comerciante, ofertando sus productos en la calle sin ningún tipo de puesto, y en contraposición, el comerciante que ofrece un servicio o vende a partir de un puesto de

comercialización fijo; asimismo menciona que la realidad del negocio informal es un inconveniente que trasgrede las reglas existentes lo cual es una manera legal de laborar, sin embargo, paralelamente está en la ilegalidad por la ocupación del espacio público basándose en la falta de políticas correctivas de las autoridades locales y la urgencia de los trabajadores informales. Esta clase de ventas o prestación de servicios producen competencia entre la formalidad y la informalidad, donde se gesta una gigantesca demanda por los clientes que prefieren abastecerse con menores costos y variedad de productos. Correspondiente a esta teoría, los entrevistados mencionaron que la razón principal de establecerse de los comerciantes informales ambulatorios en espacios públicos cerca del mercado central se debe a una mayor magnitud de afluencia de personas quienes van a realizar sus compras al mercado, pero simultáneamente obedece a la búsqueda por comercializar los productos a menores costos y obtener mayores ventas, lo cual se pudo constatar en la bitácora de observación donde se identificó que dentro del sector de estudio se encuentran dos accesos cruciales para los equipamientos urbanos presentes como son la puerta de salida de la Cisea de Huarupampa y, sobre todo, la puerta secundaria del Mercado Central de Huaraz, que atraen una cantidad sustancial de compradores, estos resultados se asemejan con lo obtenido en la investigación de Cerdán y Deza (2018) en su tesis “Comercio informal: organización y actividad laboral. Caso Chiclayo” donde establecieron que el comercio informal ambulatorio en la ciudad de Chiclayo se ubicaba en el espacio público muy próximo a equipamientos comerciales como es el Mercado Modelo de Chiclayo, con el fin de expender sus productos a la gran cantidad de usuarios que atrae el equipamiento comercial, sumado a la variedad y precios económicos de los productos comerciales. En este sentido, la arquitecta León Ojeda Carolina Stefanie coincidió con lo expuesto, pues señaló que el comercio informal ambulatorio se establece cerca de Mercados porque es un equipamiento importante, lo cual va a tener mucha afluencia por ser una necesidad de la población, entonces a raíz de las personas que acoge esta tipología arquitectónica nace el comercio informal como uno de ellos porque el comercio atrae a comercio, pero también este fenómeno se da en las avenidas importantes; igualmente el arquitecto De la Cruz Dueñas Gustavo menciona que principalmente el primer punto de atracción para el comercio informal ambulatorio son los mercados y como segundo punto las

avenidas principales de una ciudad, enmarcado en lo planteado por Osterling (1981) quien refiere que es una actividad económica relacionada a la comercialización al por menor, una prestación de servicios remunerada que se da en la vía pública, porque no cuenta con un establecimiento propio, así mismo es la característica propia de las ocupaciones comerciales informales que realicen la actividad económica en sitios donde se reúne gran afluencia de individuos y en lugares públicos, a este último se le da la connotación de “pertenencia” del espacio designado a este fin, sea por costumbre, lucha o ya que convencionalmente se ha ejercido el derecho de posesión por años del área que ocupa y complementándose con lo expuesto por Seguí (2007) la cual afirma que la actividad comercial dentro de las ciudades son muy influyentes en el ordenamiento social y espacial, también que es una actividad que no puede ser disuelto de lo urbano; ya que al pasar el tiempo ha tenido una gran adecuación frente a los cambios que perciben la sociedad y las ciudades, así mismo considera que existe una correspondencia de dependencia estrecha entre territorios urbanizados y el comercio, ya que estos brindan y acogen en un área a la actividad económica, desencadenando así una configuración urbana con nodos de atracción, centralidades y áreas comerciales.

**Tema 02:** Gestión urbana municipal en relación al comercio informal ambulatorio.

De acuerdo a Jordán y Segovia (2005) ellos establecen que el fortalecimiento de actividades productivas-económicas informales no solo extiende los índices de inseguridad, sino que además producen una variación negativa del uso de suelo creando conflictos en los espacios donde se ubican los comerciantes informales, causando una inadecuada y débil gestión de los espacios públicos e incluso los autores señalan a los espacios públicos utilizados indebidamente como “espacios productivo” para las personas que expenden productos de manera informal en la calle, esto abre camino a lo hallado en la ficha documental de los planos de zonificación del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Huaraz 2012-2022 y la de Vulnerabilidad de Huaraz, donde se precisa al Jr. Juan de la Cruz Romero como una zona de comercio zonal (ZCZ – C5) siendo compatible con zonas residenciales, contextualizando al Jr. Hualcan como zona de comercio, pero también se da a entender que el ultimo jirón mencionado se encuentra dentro de la faja marginal y zona de seguridad del río Quillcay cuya zonas cercanas se

encuentran delimitadas por del cono aluvionico (ZRE-2) dando cuenta que el uso de suelo es compatible para recreación pasiva, activa y áreas verdes, por lo tanto está prohibido para uso residencial, comercial y habilitaciones urbanas, en correspondencia a lo encontrado, la arquitecta León Ojeda Carolina expone que la zona comercial está mal ubicada en la ciudad porque se encuentra en una zona de riesgo poniendo en peligro a los residentes, comerciantes y a la población que accede a ella, pues por ser de característica comercial es de difícil evacuación en consecuencia se debería de establecer en una zona estratégica, considerando los aspectos como: la afluencia de personas, los tipos de contaminación y sobre todo que se encuentre en un área libre de peligro, en este sentido, concordando y acotando otro punto al tema, el arquitecto de la Cruz Dueñas Gustavo expresa que el gobierno local desconoce la aplicación cómo la ejecución de la normatividad vigente entorno al mal uso de los espacios públicos, puesto que las áreas públicas son capturadas por el comercio informal ambulatorio cuáles implementan todas sus estrategias y mecanismos para poder conseguir y vender sus productos, por consiguiente, atenta a los componentes urbanos, estos resultados guardan relación con aquellos obtenidos por Sáenz y Marín (2018) en su artículo “Representaciones sociales y espacio público en la construcción de ciudad” quienes hacen mención que los comerciantes informales ambulatorios ocupan la calle de forma ilegal y le dan otro tipo de uso opuesto de lo que debería cumplir, sin ser fiscalizadas por las ordenanzas municipales desde la alcaldía, lo referido guarda estrecha relación con lo que enuncia Crossa (2018) puesto que teoriza que el comercio ilegal en el espacio público específicamente en las calles se encuentra en constante contienda por preservar el espacio que ha sido invadido y en el que ejecutan esta actividad comercial, por este motivo se busca regular esta conducta social mediante injerencias municipales que a través de ordenanzas tratan de que se mantenga en orden los espacios públicos, con el fin de mejorar la calidad de vida de la sociedad, sin embargo, el orden público anhelado en la normativa es violado por individuos que intentan mejorar su economía sin apreciar ni respetar el espacio público, lo cual se conoce como comerciantes informales que destruyen cualquier idea de espacio público y lo convierten en su área de trabajo, repercutiendo en problemas sociales, medio ambientales y degradación de la imagen urbana, en este contexto se pudo constatar en la ficha documental de la Ordenanza Municipal N° 028-2003 GPH,

específicamente en los artículos del 21 al 25 que el jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero fueron considerados dentro de la zona de excepción de forma transitoria y temporal, en donde se emplazaban en la zona central de la calzada, dejando libre el área restante de la vía y sobre todo las veredas para el tránsito seguro del peatón, esto solo fue permitido hasta el 31 de julio del 2004, fecha después de la cual está estrictamente prohibido el uso de las vías públicas y zonas de estacionamiento de toda la ciudad para exhibición y venta de productos tanto para vendedores formales como informales, cuyo incumplimiento de esta ordenanza por parte de los comerciantes será sancionada con el decomiso de las mercaderías, bienes y utensilios que se encuentren en las veredas y pistas, de igual forma la imposición de una multa ascendente al 10% de una UIT, sin embargo los comerciantes informales no respetan esta ordenanza ni el control que se estableció para el comercio informal por parte de los municipales, mediante las entrevistas los participantes mencionaron que no están de acuerdo con la expropiación de los productos que expenden los comerciantes, también de forma consecutiva, porque limitan el acceso de la comercialización de productos a algunos comerciantes y a otros los dejan realizar su actividad comercial, así mismo se genera violencia lo cual se da entre municipales y comerciantes informales, sobre este punto la arquitecta León Ojeda Carolina concuerda con lo mencionado , pues manifiesta que al tratar de desalojar a las personas que realizan el comercio informal generalmente se va a generar conflicto entre los comerciantes y municipales, por ello esta situación no debe ser ignorada por las autoridades locales más al contrario se debe buscar la causa y generar algún tipo de ferias de emprendimiento porque no necesariamente todos tiene la facilidad de alquilarse un puesto en el mercado, del mismo modo concuerda el arquitecto De la Cruz Dueñas Gustavo pues refiere que el control de esta actividad comercial no es el adecuado y que los mecanismos que se han implementado están realizados a medias lo cual genera problemas entre los comerciantes y los municipales, en consecuencia no se hace respetar la normatividad, las sanciones y las ordenanzas por la presión social que establecen los comerciantes informales a las autoridades competentes como es el alcalde municipal, lo mencionado guarda relación con los resultados obtenido por Cerdán y Deza (2018) en su tesis “Comercio informal: organización y actividad laboral. Caso Chiclayo” los autores establecen que la actividad comercial informal incumple

las disposiciones legales y las autoridades municipales pertinentes no brindan información sobre los beneficios del comercio formal, más al contrario al querer desalojarlos se originan disturbios entre los comerciantes informales y los municipales, todo lo mencionado concuerda con los planteamientos de Guzmán (2015) quien estipula que las causas de la usurpación del espacio público por parte del negocio informal responden a una normativa que no está determinada para regular y fiscalizar, sumado a esta condición, los comerciantes creen que el espacio es suyo, ocasionando de esta forma el deterioro del espacio urbano, la imagen urbana, pasando la planeación de la metrópoli a un último plano y fomentando una competencia desleal por la violación de leyes, haciendo hincapié en que el negocio informal no posee control fiscal ni controles administrativos.

**Tema 03:** Condiciones de movilidad peatonal presentes en el espacio público donde se realiza la actividad comercial informal ambulatorio.

En lo concerniente a las condiciones de movilidad peatonal, Crossa (2018) expone que los comerciantes informales convierten el espacio público como su área de trabajo dando como resultado problemas sociales, degradación de la imagen urbana y del medio ambiente, bajo esta premisa se encontró, a través de entrevistas, que en el jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, específicamente el sector A presenta una contaminación muy alta, mientras que los sectores B y D presentan contaminación media y el sector C con contaminación baja, de la misma manera, los entrevistados mencionaron que se da en gran magnitud la contaminación del suelo a raíz de los residuos sólidos que dejan los comerciantes informales en los espacios públicos, pero también manifestaron que la contaminación sonora se origina en mayor medida por la bulla de los vehículos que tratan de atravesar la calle forzosamente entre las personas que circulan por el sector de estudio, un aspecto que se complementó con las bitácora de observación y el registro fotográfico donde se apreció la presencia de contaminación del suelo por los desechos sólidos que dejan los comerciantes informales arrinconándolos junto a la vereda, sobre y junto a la berma, y en medio de la pista, sumado a la contaminación sonora por el constante uso de las bocinas de los vehículos motorizados que atraviesan el sector de estudio, en este punto se observó además que los comerciantes informales utilizan su voz para llamar a su clientela, y dentro

de la contaminación del aire se percibió la mezcla de olores de los desechos sólidos y carnes que se comercializan. Los datos obtenidos concuerdan con lo que establecen Cerdán y Deza (2018) en su tesis “Comercio informal: organización y actividad laboral. Caso Chiclayo” quienes mencionan que el comercio informal ambulatorio tiene una alta responsabilidad de la contaminación del suelo por los desechos sólidos que dejan alrededor del Mercado de Chiclayo, en este marco la arquitecta León Ojeda Carolina mencionó que los tipos de contaminación que se encuentran con referencia a la actividad comercial informal son en mayor magnitud la contaminación del suelo por los desechos orgánicos, sólidos y plásticos, contaminación sonora generada por el sonido de los vehículos que transitan por el sector y la contaminación del aire por fusión de olores de los desechos sólidos y los productos que expenden los comerciantes, lo cual desemboca en una experiencia no grata de compra ni de transición para el peatón, concordando con el punto de vista del arquitecto de la Cruz Dueñas Gustavo quien mencionó que se establece la contaminación principalmente por la emisión de gases creados por la descomposición de los desechos sólidos, la contaminación visual, por la aglomeración de personas y objetos, y sonora por el bullicio que se genera en la vía a partir de la interacción entre los comerciantes informales, los peatones y vehículos motorizados como también triciclos, este punto es un factor muy importante para Gehl y Svarre (2013) los autores exponen que la calidad del tipo de ambiente repercute en la decisión del peatón para transitar por un lugar, estos factores son: la contaminación del entorno, la ocupación del suelo y fragmentación del espacio peatonal, dichos componentes no garantizan un desplazamiento de calidad y confort a los usuarios, asimismo se debe tener en cuenta los factores climatológicos del lugar y la vegetación, todo lo mencionado contribuye que las personas opten por transitar por una calle que no ponga en riesgo la vida de los usuarios, aquello guarda estrecha relación con lo establecido en la ficha documental sobre el clima de la ciudad de Huaraz, en donde se indica que el clima es de montaña tropical templada, por ello es soleada y seca por el día y por la noche es fría, siendo el mes de agosto la temporada donde la temperatura es más soleada, mientras que las precipitaciones de lluvia se dan entre el mes de abril a octubre, pero con mayor intensidad de precipitación fluvial de enero a marzo, también en el mes de agosto se dan fuertes vientos, lo mencionado repercute en el

peatón al momento de transitar por la zona, porque los entrevistados manifestaron que no encuentran protección bajo los aleros de las viviendas como consecuencia de la actividad comercial, así mismo se sienten afectados por la evacuación de las goteras de las viviendas, en este marco estos hallazgos se complementan con lo evidenciado mediante la bitácora de observación y el registro fotográfico en los cuales se encontró que los aleros de las viviendas no cubren toda el área de la vereda, en su mayoría las azoteas no cuentan con cubiertas y las que tienen implementadas poseen mínima inclinación, pocas canaletas de recibo de aguas fluviales implementadas, pero en gran magnitud se observaron tuberías que sobresalen del piso de la azotea evacuando hacia el espacio público; sin embargo cabe destacar que tramo del techo del Mercado Central, que se encuentra en el jirón Juan De la Cruz Romero, sobresale de forma inclinada, llegando casi a la altura de la vereda y se encuentra implementada con la canaleta de recibo de aguas fluviales. A raíz de ello lo investigado se refuerza por lo compartido por el arquitecto De la Cruz Dueñas Gustavo quien menciona que en Huaraz se realiza una arquitectura fuera de contexto climatológico, puesto que la mayoría de edificaciones no cuentan con techos inclinados y las azoteas no implementan la evacuación fluvial, más al contrario ponen tuberías que dan hacia las calles convirtiéndolos en duchas urbanas, por otro lado los aleros no cubren cómodamente al peatón, este contexto difiere mucho con los criterios ambientales de diseño establecidos en la Norma A.010 del Reglamento Nacional de Edificaciones pues establece en el artículo 3 que las edificaciones deben tener soluciones técnicas apropiadas que respondan a las características del clima, del paisaje y el tipo de uso de suelo; también en el artículo 11, 14 y 15 refiere que los retiros frontales de una edificación funcionan como techos de protección para la lluvia estableciendo que los voladizos pueden tener una longitud hasta 0.50m, considerando una altura ascendente a partir de 2.30 m de altura, aumentando con la longitud equivalente de la edificación. También el agua de la lluvia resultante de las azoteas o cubiertas deberá tener un sistema de canalización hacia el drenaje público o hasta el nivel del terreno pero sin verterse directamente sobre espacios o las vías públicas, mientras que en concordancia y ante la necesidad de criterios de diseño en las condiciones climáticas lluviosas aplicadas al desplazamiento peatonal y actividad comercial, la arquitecta León Ojeda Carolina refiere que las calles como espacio público



deberían de contar con condiciones climáticas de diseño que respondan a la climatología de la región, por lo que se debe de contar con sombras o coberturas para la lluvia y establecidas en toda el área de las veredas, así mismo se debe tomar en cuenta la biofilia, de esta forma estas estrategias traerán comodidad, presencia de los individuos y beneficiaría a los mismos comerciantes. Este aspecto se relaciona, además, con Borst, et. al. (2009) Quienes mencionan que la movilidad peatonal desde un punto de vista de calidad al peatón se establece por cuatro factores: seguridad, accesibilidad, atracción y confort, estos ayudan a tener espacios públicos seguros y cómodos que estén disponibles para la variedad de peatones que transitan por las urbes, lo cual promueve beneficios a la salud, disminución de la contaminación acústica, visual y menos índices delincuenciales. Partiendo de esto se encontró a través de las entrevistas de los participantes, que no les parecen accesibles las veredas y las rampas porque se encuentran ocupadas por la actividad comercial, y una minoría que menciona que es poco accesible en algunos tramos, así mismo mencionaron que las rampas y las veredas son resbalosas cuando llueven por lo cual no son seguras, complementando este punto a través de la bitácora de observación y el registro fotográfico en las cuales se observó que toda el área de estudio se encuentra implementada con veredas estrechas, mientras que las rampas se encuentran efectuadas sólo en el jirón Hualcan con medidas de ancho 80 cm y de largo 90 cm, sin embargo el jirón Juan De la Cruz romero no cuenta con rampas peatonales. Por otro lado, toda la infraestructura de las rampas y algunas partes de las veredas tienen como material de acabado el cemento pulido, así mismo la continuidad de las veredas se encuentran interrumpidas por el emplazamiento de la actividad comercial ambulancia, del mismo modo lo observado no concuerda con las medidas ni con los aspectos que menciona la norma técnica A.120 sobre accesibilidad universal de edificaciones del RNE y los componentes de diseño urbano en los que mencionan que la accesibilidad debe ser fácil para el desplazamiento autónomo de las personas con condición de seguridad, sin contar con barreras mientras que el ingreso a las edificaciones debe ser accesible por las veredas y estas deben de contar con rampas, cuyo diseño debe de tener un 1.00 m de ancho como mínimo considerando además que la diferencia de cambio de nivel entre la vereda y calzada sea de 0.15 m a 0.20 m, así mismo el pavimento de la superficie debe ser

homogénea y antideslizante, la pendiente máxima para una diferencia de nivel de 0.25 m. es de 12 %. A partir de ello los resultados obtenidos guardan similitud con el artículo de Manuel, et. al. (2016) titulado “Sustainable urban mobility networks and the reactivation of the public space: Alcosa” donde los autores obtuvieron que el diseño de los espacios públicos no eran adecuados ocasionando barreras en la accesibilidad de las veredas y rampas, e incentivando la invasión de las aceras por la actividad comercial. Complementando este punto la arquitecta León Ojeda Carolina mencionó que se debe considerar en áreas comerciales las veredas más anchas para el flujo de las personas que caminan y que permita el acceso de las personas que desean comprar en las tiendas, deben diseñarse rampas apropiadas, teniendo en cuenta una aproximación hacia la accesibilidad universal, por lo cual se debe tener en cuenta medidas confortables mas no medidas mínimas, a lo que el arquitecto De la Cruz Dueñas Gustavo coincide con su punto de vista ya que mencionó que las veredas y las rampas deben ser amplias cumpliendo lo que establece la norma para el sector comercial, también se debe respetar las longitudes, pendientes y el tratamiento de materiales de estas, porque si no se convierten en trampas mortales. Otro punto referente a la accesibilidad es la presencia del comercio informal ambulatorio pues el arquitecto De la Cruz Dueñas Gustavo menciona que esta actividad repercute negativamente en la movilidad peatonal por que se desarrolla en los componentes destinados a la transitabilidad del usuario, por lo tanto la gente que va realizar una movilidad peatonal tiene que hacer mil artificios para poder transitar por esa zona, ante lo cual la arquitecta León Ojeda Carolina difiere un poco con el planteamiento previo pues menciona que existe influencia negativa como consecuencia de que los comerciantes ocupan el área destinada para la transitabilidad pero también tienen una influencia positiva porque de ordenarse esta actividad se generaría una ciudad más segura por la presencia de personas en la calle. En relación a esto Fernández, et. al. (2010) exponen que la movilidad accesible al peatón está en consideración respecto al acceso de la infraestructura urbanística que genera la facilidad de desplazamiento autónomo del peatón, si esto no se lleva a cabo con la calidad y seguridad que debería dar causa que muchas veces estas se vean afectadas por la calidad de la superficie donde transita el peatón, lo que principalmente depende de la condición de calidad de mantenimiento y el material utilizado en las veredas, ocasiona

dificultad al momento de transitar libremente. Bajo esta premisa se estudió el estado de conservación de las pistas y veredas mediante las entrevistas en las cuales los entrevistados señalaron que en todo el sector de estudio las veredas se encuentran en mal estado, sin embargo enfatizaron que las pistas del jirón Hualcan se encuentran en buen estado pero las del jirón Juan de la Cruz Romero se encuentran en mal estado, lo cual se constató en el registro fotográfico y bitácora de observación en las cuales se observó agrietamientos, desgastes, baches y en algunos puntos distintos parches de calidad de acabado de concreto, en el jirón Juan de la Cruz Romero; este mismo panorama se puede apreciar en las veredas y algunas rampas ya que se encuentran agrietadas y rotas en la parte lateral y/o inferior, este contexto presenta similitudes a lo encontrado por Damián (2021) en su tesis “Análisis correlacional entre comercio informal y deterioro del espacio público en entorno del Mercado Modelo de Chiclayo” en la cual los resultados obtenidos mostraron que la actividad del comercio informal ambulatorio deteriora el espacio público cercano al Mercado Modelo de Chiclayo. En este contexto Santos y De las Rivas (2017) menciona que la accesibilidad está unida de manera directa con la calidad de ingreso y la conectividad está vinculada con las cualidades que tiene la red, lo cual tiene relación con la calidad del vínculo dentro de la movilidad urbana y la calidad de infraestructura de servicios. En referencia a lo mencionado la arquitecta León Ojeda Carolina establece que en las calles de uso comercial se debería contar con veredas más anchas, iluminar más el espacio y que se debería regir completamente para tránsito peatonal, ante esto el arquitecto De la Cruz Dueñas Gustavo difiere con lo expuesto por la arquitecta pues menciona que en el área de uso comercial deben estar bien diferenciados el espacio de uso vehicular como el peatonal, porque si no se genera una sobreposición de todas las actividades que se realizan, por lo cual es muy importante tener en cuenta la norma para el diseño de las pistas y veredas en una zona comercial, ante esto se verificó la ficha documental sobre los componentes de diseño urbano GH.020 donde se estipula para uso comercial que para el tipo de vía local secundaria las veredas deben de contar con una medida de ancho de 2.40 metros mientras que el estacionamiento debe tener 5.40m y las calzadas con 2 módulos deben tener 3.00m, lo cual no concuerda con lo hallado en la bitácora de observación y en el registro fotográfico en el sector de estudio por que las veredas difieren con las

medidas de ancho de las aceras por lo cual se infiere que se le da mayor importancia al espacio de uso vehicular dejando de lado al peatón; esto se relaciona con los resultados que obtuvo Mateo (2016) en su artículo “Pedestrian needs matter: examining Manila's walking environment” pues establece que existe mayor importancia en la jerarquía de los espacios públicos al vehículo que al peatón, por ende la mayoría de personas no encuentran seguridad, facilidad, equitativo acceso y disfrute al movilizarse en las instalaciones peatonales específicamente en las aceras. De igual forma con los resultados de Vega (2019) en su tesis “Movilidad urbana, espacio público y ciudadanos sin autonomía” en la cual se estableció que las personas tienen dificultad de realizar un desplazamiento seguro por las veredas, y más aún a los ciudadanos sin autonomía, porque los espacios públicos no cumplen con lo establecido en la norma ya que se le da más prioridad a las vías de uso vehicular, adicionalmente se complementa con los resultado de Silva y Muguerza (2021) en su tesis “Análisis de la movilidad urbana del Centro Histórico del distrito de Cajamarca, Perú” en la que tuvieron como resultados que ante el crecimiento espontáneo y desorganizado de la ciudad de Cajamarca esto desembocó en que los pobladores no sientan seguridad al transitar por las veredas, por causa de sus dimensiones y las obstrucciones que se encuentran en las aceras. Por otra parte en el sector de estudio a través de la bitácora de observación y el registro fotográfico se observó con referencia a la tipología de mobiliario urbano, dos bancas pero que no se encuentran en estado óptimo, el lavamanos portátil en buen estado establecido en los exteriores del mercado central, mientras que las jardineras que se encuentran establecidas en medio de la pista están afectadas, debido a que se observan desperdicios de la actividad comercial sumado a las 2 cabinas telefónicas que se encuentran deterioradas e inactivas, así mismo existe la presencia de alumbrado público con la estructura en buen estado pero por el modo como se ha ubicado este componente no se logra iluminar bien el espacio, las rejillas de alcantarillado solamente se han establecido en el Jirón Hualcan y están abarrotadas de desechos sólidos. Por ello, ante la necesidad de mobiliarios urbanos para el desplazamiento peatonal la arquitecta León Ojeda Carolina mencionó que es necesario porque estas áreas atraen personas y es un lugar de encuentro social y los mobiliarios urbanos aseguran el transitar cómodamente de las personas, en línea con este planteamiento el arquitecto De la Cruz Dueñas

Gustavo menciona que el mobiliario urbano es muy importante en el trayecto de la vía, pero siempre y cuando cumplan con el propósito por el cual ha sido establecido, porque los comerciantes informales ambulatorios utilizan y atentan de mala forma la existencia de estos componentes urbanos, ante lo expuesto los resultados se relacionan con lo que obtuvo De Manuel, et. al. (2016) en su artículo “Sustainable urban mobility networks and the reactivation of the public space: Alcosa” en el cual los investigadores tuvieron como resultado que entre la transición del barrio Sevillano al parque Alcosa en España se presentan escasos mobiliarios urbanos y mal ubicados lo cual no ayuda a la buena transitabilidad del peatón.

**Tema 04:** Obstáculos presentes en el espacio público por la actividad comercial informal.

Según Segovia (2007) con una perspectiva sobre el espacio público, sostiene que es un sitio de uso colectivo y disfrute, en otras palabras es un espacio que se puede tener siempre, pero que suele regirse de acuerdo a un reglamento que menciona todos los condicionamientos propiciados por las autoridades correspondientes. Además, la ciudad es consecuencia de acciones humanas, y de ahí la configuración de los espacios dará a relucir el tipo de sociedad que tiene la ciudad; generalmente demuestra una sociedad en gran medida consumidora que ocasiona la creación de competencia, la multiplicación de inseguridad por las vías obstruidas, sin tener en cuenta que el espacio público es para todos y de todos, resultando de este problema el deterioro de la imagen urbana y desequilibrio urbano. En este sentido en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, una gran parte de comerciantes informales ambulatorios y residentes manifestaron con referencia a la venta de productos en el espacio público del sector de estudio que todas las personas tienen derecho a acceder porque es un lugar de todos ya que es público pero la minoría de entrevistados tienen conciencia que no se debe vender en el espacio público, pero lo invaden por ser fácilmente accesible para vender y así generar ingresos, así mismo, mencionaron que ha habido un gran incremento de comerciantes en el sector de estudio por causa del impacto de la COVID-19 en la pérdida de los puestos de trabajo, también la población entrevistada estableció dentro del área de estudio, que en el sector A se encuentra mayor concentración de comerciantes seguidos por los sectores B y D, esto fue constatado en la bitácora de observación y en el registro fotográfico, en las cuales se observaron que los comerciantes

informales ambulorios se establecen en las veredas y pistas a lo largo del sector de estudio pero se concentra en mayor cantidad en el sector A, y resaltando como punto importante que se establecen en gran magnitud hacia el lado izquierdo de la calle de los dos jirones principales, lo expuesto es semejante a los resultados obtenidos por Teneda, et. al. (2020) en su artículo “El comercio informal como factor predominante en la economía local” donde los autores encontraron que el comercio informal ambulorio es generado por la crisis económica, y ven como solución a esta crisis, el expender productos comerciales en las veredas, por la fácil invasión de estos, causando la obstrucción de las calzadas de las calles, un punto que guarda estrecha relación con lo que mencionan Daude, et. al. (2017) los autores establecen que la accesibilidad está constituido en función de la movilidad del peatón y la movilidad está conformada por la eficiencia y equidad, teniendo en cuenta que la movilidad peatonal es un mecanismo de accesibilidad a espacios públicos, las veredas que cumplen su función ayudaran a un mejor desplazamiento seguro para las personas, lo cual abre camino a lo obtenido a través de las entrevistas a los participantes quienes consideraron que en el jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero no pueden caminar libremente por las veredas, sin embargo, los sectores B C y D comparten que pueden transitar libremente por las veredas pero de forma discontinua, mencionando que la razón principal de transitar por las veredas de esta manera es porque están ocupadas por el emplazamiento de la actividad comercial ambulorio, un hallazgo que ve complementado por lo encontrado a través de las bitácoras de observación y registro fotográfico donde se puede visualizar que en el sector A el usuario no puede acceder a las veredas y el flujo de transitabilidad peatonal no es fluida porque el peatón realiza la acción de subir y bajar de la acera lo cual es causado por el emplazamiento del módulo de venta del comerciante informal siguiendo su trayecto por la pista poniéndose en peligro, pues comparte el espacio con vehículos motorizados y triciclos, a lo que los comerciantes informales y residentes agregaron que desde las 7.00 de la mañana hasta 5:30 de la tarde es complicado transitar peatonalmente por las veredas, lo cual se constató en la bitácora de observación, dichos resultados obtenidos se refuerzan con el trabajo de investigación de Torres (2021) titulado “La movilidad urbana sostenible como factor condicionante para el planeamiento urbano de la ciudad - Trujillo 2020” en el que el autor obtuvo como resultados que en la ciudad

de Trujillo el 65% de las personas al desplazarse encuentran elementos de obstrucción en las veredas, generando una gran incomodidad y malestar al peatón, teniendo como obstáculos principales a los comerciantes ambulatorios que invaden las veredas representados en un 71.6%, por otro lado la ciudad mencionada cuenta con mayor porcentaje de espacios para movilidad vehicular; por otro lado los resultados también se complementan con los datos obtenidos por Alvarado (2017) en su tesis “Habitualidad urbana y movilidad peatonal en el espacio público del Centro Histórico de Toluca, México” donde halló que los transeúntes no se sienten seguros de transitar por el centro histórico por las medidas de las calles y por los obstáculos de actividad comercial que encuentran en el camino, sintiendo los peatones miedo por ser atropellados cuando caminan por la pista y sienten mucha molestia por el excesivo ruido que causan los vehículos.

## **V.CONCLUSIONES**

En la línea de lo hallado, expuesto y discutido con referencia al Impacto del comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, Huaraz 2022, se alcanzó las siguientes conclusiones:

1. En relación al modo que se establece espacialmente el comercio informal ambulatorio en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero se obtuvo que dicha actividad comercial como punto de partida es realizado por mujeres entre 25 a 54 años de estado civil conviviente, teniendo como factores lo económico y social, viendo como salida la comercialización al por menor principalmente de productos de primera necesidad y al no contar con un puesto de venta formal invaden y se emplazan en las veredas, calzadas y junto a las jardineras asentándose en estos componentes urbanos con bancas, sombrillas, toldos y mobiliarios que requiera el comerciante para que efectúe su actividad comercial ilegal, como característica propia de esta actividad comercial otorgan a estos espacios públicos como su lugar de trabajo y de su pertenencia, por lo cual se establecen en el sector de estudio con un margen de tiempo desde las 6: 00 de la mañana y finiquitando a las 6:00 de la noche y se encuentran establecidos muy cerca y contiguo a la puerta secundaria del Mercado Central de Huaraz por ser un equipamiento comercial importante que genera afluencia de personas quienes van a realizar sus compras, por lo cual los comerciantes informales

visualizan como una oportunidad para realizar su comercialización generando competencia a los negociantes formales por la demanda de los clientes que prefieren abastecerse con menores costos y variedad de productos, también causando conflicto entre la actividad comercial informal y el espacio que le corresponde.

2. Respecto al estado de la gestión urbana en relación al comercio informal ambulatorio en el Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, se determinó que la actividad comercial mencionada produjo una variación negativa del uso de suelo específicamente del Jirón Hualcan puesto que al encontrarse dentro de la faja marginal y zona de seguridad del río Quillcay, no es compatible para uso comercial, pero lo mencionado no se consideró, más al contrario se zonificó como comercio en el Plan de Desarrollo Urbano de Huaraz 2012-2022, generando un peligro latente para los residentes, comerciantes y la población que accede a este sector; a ello se le suma que en los dos Jirones de estudio mencionados se realiza un mal uso de los espacios públicos por parte de los comerciantes informales debido a que invaden y se apropian de las veredas y pistas de forma ilegal generando que estos componentes urbanos cuenten con un mal uso y no cumplan con el rol para lo cual fueron diseñados, dando así a relucir que la alcaldía cuenta con una débil gestión y una inadecuada fiscalización que a través de la ordenanza municipal N° 028-2003 GPH, establece que está prohibido comercializar en espacios públicos en la ciudad de Huaraz, sin embargo, no es acatado por los comerciantes. En esta línea el mecanismo de control municipal genera fuertes riñas con los comerciantes informales cuando se les decomisa o dejan que algunos comerciantes informales vendan en las veredas o pistas, por lo cual no hacen respetar la normativa ni las sanciones, no poseen un buen control fiscal ni administrativo, generando una competencia desleal al negocio formal, deterioro del espacio público y la imagen urbana.
3. En referencia a las condiciones de movilidad peatonal presentes en el espacio público del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, han resultado como inadecuadas para los transeúntes por muchos factores a raíz de la actividad comercial informal ambulatorio; partiendo que en las veredas y pistas de todo el



sector de estudio existe la presencia de contaminación de suelo, sonora, aire y visual, pero como punto alarmante el primer tramo del Jirón Hualcan puesto que en este espacio se aglomera mayor cantidad de comerciantes informales, a esta situación se le añade los factores climatológicos de la ciudad de Huaraz, lo cual se encuentra fuera del contexto climatológico ya que no han tomado en cuenta los criterios ambientales de diseño establecidos en la norma A.10 por lo cual los peatones no encuentran protección bajo los aleros de las viviendas pues no cubren todo el área de la vereda, así mismo son afectados por la evacuación de las goteras que sobresalen de las tuberías de las azoteas hacia el espacio público, estableciéndose así que los dos Jirones no están acondicionados para el desplazamiento peatonal en tiempo de lluvia, agudizándose aún más por la ocupación y emplazamiento de la actividad comercial en las veredas y rampas lo cual también limita la conectividad en la accesibilidad universal, fluida y autónoma de los peatones a pesar que este componente urbano mencionado se encuentra implementada en todo el sector de estudio, pero solamente en el Jirón Hualcan se han establecido las rampas, sin embargo, las veredas y rampas son angostas, no cumple con la pendiente, las longitudes, la homogeneidad y el material de acabado como lo estipula la norma la norma técnica A.120, así mismo, este panorama se intensifica pues las veredas y pistas del sector de estudio se encuentran en un estado muy deteriorado a excepción de las pistas del Jirón Hualcan que se encuentra en buenas condiciones, por otro lado, la iluminación dentro del sector de estudio es inadecuada por la ubicación de los postes de alumbrado público, también los mobiliarios urbanos están en mal estado, son muy escasos y están ocupados por la actividad comercial informal.

4. En correspondencia a los obstáculos del flujo de transeúntes presentes en el espacio público del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, se obtuvo que los peatones encuentran como elemento de obstrucción para acceder a las veredas el emplazamiento de la actividad comercial informal que se establecen en las veredas y pistas del sector de estudio por su fácil acceso a pesar de que tienen conciencia los comerciantes que no está bien que se expendan productos comerciales en los espacios públicos lo ejecutan para que generen ingresos, enfatizando que el crecimiento de esta actividad se encuentra estrechamente ligado con el impacto del COVID-19, estableciéndose con mayor relevancia

hacia el lado izquierdo de los dos Jirones de estudio y específicamente como punto crítico de concentración de vendedores el primer tramo del Jirón Hualcan, obstruyendo de esta manera la transitabilidad segura y libre del peatón generando una percepción de incomodidad, malestar e inseguridad impactando en la salud física y psicológica, puesto que se movilizan por este componente urbano de forma discontinua, aún más en el primer tramo del Jirón Hualcan ya que no pueden acceder a la vereda, generando que sigan su trayecto por la pista compartiendo el espacio con los vehículos motorizados desencadenando y soportando el ruido que realizan estos vehículos.

## **VI. RECOMENDACIONES**

- Se recomienda a la Municipalidad Provincial de Huaraz involucrando a especialistas interdisciplinarios generar, fortalecer y ordenar la demanda de un trabajo formal promoviendo espacios donde se pueda albergar a esta actividad comercial como ferias de emprendimiento, donde se pueda desarrollar su autoempleo de forma digna y segura para los comerciantes y compradores. Con el objetivo de aminorar la invasión y el emplazamiento de la actividad comercial informal en las veredas y pistas de los Jirones estudiados.
- Se sugiere a la Municipalidad Provincial de Huaraz y sus áreas pertinentes realizar campañas de concientización sobre la importancia y los beneficios de un empleo digno, derechos laborales y como formalizarse realizándose de una forma accesible y entendible pues en gran magnitud las personas que realizan la actividad comercial informal cuentan con educación básica.
- Se recomienda a la municipalidad Provincial de Huaraz juntamente con el área de planificación urbana y rural la revisión de la zonificación establecida para el Jirón Hualcan.
- Se sugiere a la Municipalidad Provincial de Huaraz, una mejor implementación y/o actualización de la ordenanza municipal sobre el uso prohibido de los espacios públicos para la actividad comercial informal, haciendo hincapié en el adecuado control de dicha actividad con participación de una visión interdisciplinaria de profesionales se debe de obtener un conocimiento a fondo del dimensionamiento del problema a fin de que enfoquen y lleven a cabo el

diseño de políticas públicas y lineamientos, concientizando sobre las ventajas de ser negociante formal, en pro de un plan que beneficie a ambas partes involucradas, fortaleciendo la demanda de un trabajo formal y aminorando los impactos catastróficos que trae el comercio informal ambulatorio para la ciudad.

- Se recomienda a la Municipalidad Provincial de Huaraz que controle, fiscalice y ordene de manera eficaz la actividad comercial informal ambulatoria que se establece como un obstáculo en las pistas y sobre todo en las veredas de los Jirones Hualcan y Juan de la Cruz Romero, por lo cual es muy importante el trabajo en conjunto de profesionales interdisciplinarios a fin de estudiar a profundidad acerca de la movilidad peatonal y el comercio informal ambulatorio en la ciudad de Huaraz, cuya información recabada en el diagnóstico se puede utilizar para la elaboración de planes específicos que aporten al desarrollo y ordene de manera eficaz la actividad comercial informal, estableciéndose así una mejor dinamización de la transitabilidad peatonal.
- Se sugiere a la Municipalidad Provincial de Huaraz de la mano con profesionales interdisciplinarios realizar el análisis y control de la contaminación que se ha generado en el sector por la actividad comercial informal; así mismo sensibilizar a los conductores de los vehículos motorizados sobre el impacto en la salud psicológica y física que trae consigo el uso inadecuado de la bocina vehicular, del mismo modo realizar de forma exhaustiva mejoras a la infraestructura vial enfatizando el tipo de vía por su uso de suelo, de igual forma el mantenimiento para el estado óptimo de las aceras, rampas y pistas en toda la extensión de los dos Jirones para proveer medios ideales que generen dinamizar la movilidad peatonal y que estimulen a la población a desplazarse de forma segura por estas vías incluyendo a ello la habilitación de rampas en el Jirón Juan de la Cruz Romero, por otra parte la implementación, mantenimiento y mejor distribución de mobiliarios urbanos, especialmente de bancas, tachos de basura y el alumbrado público por la concentración de personas, de manera que se encuentre asequible a la población que más lo requiera, todo lo mencionado debe de regirse y respetarse de acuerdo a lo establecido en la normatividad.

- Con el fin que los peatones transiten de forma protegida ante el clima de Huaraz, se recomienda a la Municipalidad Provincial de Huaraz que inspeccione y fiscalice de acuerdo a las norma A.010, y contemple lineamientos con respecto a las cubiertas de los aleros en el diseño de las viviendas con el espacio público, así también como la evacuación fluvial.

## REFERENCIAS

### Articulos

- Avila, J. (2013). Confidencialidad de la información. <https://www.incmnsz.mx/opencms/contenido/investigacion/ComiteInvestigacion/confidencialidadInformacion.html>
- Alvares, J. (2005). Evaluar para conocer examinar para excluir. Morata. <https://www.fceia.unr.edu.ar/geii/maestria/2013/10masCelman/%C3%81lvar ez%20M%C3%A9ndez-Evaluar%20para%20conocer%20examinar%20para%20excluir006.pdf>
- Castillo, E., & Vásquez, M. (2003). El rigor metodológico en la investigación cualitativa. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28334309>
- Condori, M., Pariona, E., Suasnabar, S., & Reyna, G. (2018). Factores asociados al comercio informal en el Mercado Ráez Patiño de Huancayo. Socialium. <https://doi.org/10.26490/uncp.sl.2020.4.1.512>
- De Manuel, E., Gonzales, C., & Donadei, M. (2016). *Sustainable urban mobility networks and the reactivation of the public space: Alcosa*. Hábitat y Sociedad. <http://hdl.handle.net/11441/55797>
- Kohlberg, L. (2007). La educación moral. <https://www.redalyc.org/pdf/2090/209014646001.pdf>
- Mateo, I. (2016). *Pedestrian needs matter: examining Manila's walking environment*. Elsevier. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X15300561>
- Quispe, G; Ayaviri, D; Villa, M., & Velarde, R. (2020). *Comercio informal en ciudades intermedias del Ecuador: Efectos socioeconómicos y tributarios/ Informal trade in intermediate cities of Ecuador: Socioeconomic and tax effects*. Universidad del Zulia. <https://www.produccioncientificaluz.org/index.php/racs/article/view/33243>

Sáenz, S., & Marín L. (2018). Representaciones sociales y espacio público en la construcción de ciudad. *Antropología y Sociología*.  
<https://doi.org/10.17151/rasv.2018.20.2.8>

Salgado, Ana. (2007). Investigación cualitativa: diseños, evaluación del rigor metodológico y retos.  
[http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1729-48272007000100009&lng=pt&tlng=es](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1729-48272007000100009&lng=pt&tlng=es).

Suárez, L. (2014). "La ruina de la "ciudad-negocio". Ecoediciones.  
[https://www.elkar.eus/es/liburu\\_fitxa/ruina-de-la-ciudad-negocio-la-manual-critico-para-la-busqueda-de-una-logica-medioambiental-en-la-ciudad-y-sus-edificios/suarez-inclan-luis-miguel/9788447215270](https://www.elkar.eus/es/liburu_fitxa/ruina-de-la-ciudad-negocio-la-manual-critico-para-la-busqueda-de-una-logica-medioambiental-en-la-ciudad-y-sus-edificios/suarez-inclan-luis-miguel/9788447215270)

Teneda, W., Santamaria, E., & Guamán, M. (2020). El comercio informal como factor predominante en la economía local.  
<https://doi.org/10.33324/udaakadem.vi2.172>

#### Catalogo digitales

BANCO MUNDIAL. (2021). Banco Mundial en América Latina y el Caribe: sistema de documentación virtual.  
<https://www.bancomundial.org/es/region/lac/overview>

FMI. (2018). Fondo Monetario Internacional: sistema de documentación virtual.  
<https://www.imf.org/external/pubs/ft/ar/2018/eng/assets/pdf/imf-annual-report-2018-es.pdf>

COMEXPERU. (2019). Sociedad de Comercio Exterior del Perú: Sistema de documentación virtual. <https://www.comexperu.org.pe/articulo/inseguridad-vial-haran-algo-al-respecto>

IDEA. (2016). El Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía: Sistema de documentación virtual. <https://esmovilidad.mitma.es/noticias/la-piramide-de-la-movilidad-urbana>

INDECI. (2003). Instituto Nacional de Defensa Civil: informe de plan de usos de suelos y medidas de mitigación ante desastres, ciudad de Huaraz. Sistema

de documentación virtual. <https://infoinundaciones.com/recursos/item/mapa-de-peligros-plan-de-usos-de-suelo-y-medidas-de-mitigacion-ante-desastres-ciudad-de-huaraz/>

INEI. (2019). Instituto Nacional de Estadística e Informática: Sistema de documentación virtual. [https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitaes/Est/Lib1764/cap04.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitaes/Est/Lib1764/cap04.pdf)

MINAM. (2018). Ministerio del Ambiente: Sistema de documentación virtual. <http://www.minam.gob.pe/notas-de-prensa/ministerio-del-ambiente-identifica-92-distritos-en-situacion-de-riesgo-por-manejo-de-residuos-solidos/>

OIT. (2018). Organización Internacional del Trabajo: sistema de documentación virtual. [https://www.ilo.org/americas/publicaciones/WCMS\\_764630/lang-es/index.htm](https://www.ilo.org/americas/publicaciones/WCMS_764630/lang-es/index.htm)

ONU. (2015). Organización de las Naciones Unidas: sistema de documentación virtual. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>

#### Libros digitales

Bejar, D. (2008). Metodología de la investigación. [https://www.academia.edu/28294782/Libro\\_metodologia\\_investigacion\\_Behar\\_1\\_](https://www.academia.edu/28294782/Libro_metodologia_investigacion_Behar_1_)

Bembibre, V. (2008, diciembre). Definición de honestidad, Definición ABC. <https://www.definicionabc.com/general/honestidad.php>

Blasco, J., & Pérez, A. (2007). Metodologías de investigación. <https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/12270/1/blasco.pdf>

Borst, H., Vries, S., Graham, J., Van Donger, J., Bakker, I., & Miedma, H. (2009). *Influence of the environmental characteristics of the street on the choice of the pedestrian route for the elderly*. *Psicología Ambiental*. 10.1016/j.jenvp.2009.08.002

- Crossa, V. (2018). Luchando por un espacio en la Ciudad de México. Comerciantes ambulantes y el espacio público urbano. El Colegio de México. <https://www.redalyc.org/journal/133/13365906012/>
- Cuesta, M. (2009). *Introducción al muestreo*. <http://www.editorialkamar.com/et/archivo04.pdf>
- Daude, C., Fajardo, G., Brassiolo, P., Estrada, R., Goytia, C., Sanguinetti, P., & Vargas, J. (2017). Crecimiento urbano y acceso a oportunidades: un desafío para América Latina. RED. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1090>
- De soto, H. (1989). *The Other Path: The Invisible Revolution in the Third World*. Business & Economics. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1813-6982.1989.tb00208.x>
- Fernández, J., García, J., Junca, J. Rojas, C., & Santos, J. (2010). Manual para un entorno accesible. Industrias Gráficas Caro, S.L. <https://sid-inico.usal.es/docs/F8/FDO17241/manualparaunentornoaccesible.pdf>
- Gehl, J., & Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Island Press. <https://islandpress.org/books/how-study-public-life>
- Guzmán, D. (2015). *Externalidades de la apropiación del espacio público*. Universidad Politécnica de Cataluña. [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/80062/GUZMAN\\_TESIS.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/80062/GUZMAN_TESIS.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Hernández, R., Fernández, C., & María, B. (2014). Metodología de la Investigación. <https://www.esup.edu.pe/wp-content/uploads/2020/12/2.%20Hernandez,%20Fernandez%20y%20Baptista-Metodolog%C3%ADa%20Investigacion%20Cientifica%206ta%20ed.pdf>
- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Pensilvania, Estados Unidos. Capitán Swing Libros, S.L. <https://www.u-cursos.cl/fau/2015/2/AE4062/1/foro/r/Muerte-y-Vida-de-Las-Grandes-Ciudades-Jane-Jacobs.pdf>



- Jordán, R., & Segovia, O. (2005). Espacios públicos urbanos, pobreza y construcción social. Cepal Medio ambiente y desarrollo. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/5660>
- López, R. (2010). Interpretación de datos estadísticos. [http://www.ricardonica.com/Interpretacion/Datos\\_Estadisticos\\_Interpretacion\\_Usos.pdf](http://www.ricardonica.com/Interpretacion/Datos_Estadisticos_Interpretacion_Usos.pdf)
- Osterling, J. (1981). *The Socio-Economic Structure of Trade Outpatient: Some Work Hypotheses*. Economía, Fondo Editorial. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/economia/article/view/1785>
- Rubin, H., & Rubin, I. (1995). *Qualitative interviewing. The art of hearing data*. [https://www.scirp.org/\(S\(lz5mqp453edsnp55rrgjct55\)\)/reference/ReferencesPapers.aspx?ReferenceID=1379117](https://www.scirp.org/(S(lz5mqp453edsnp55rrgjct55))/reference/ReferencesPapers.aspx?ReferenceID=1379117)
- Santos, L., & De las Rivas, J. (2017). Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad. Ciudades. <https://doi.org/10.24197/ciudades.11.2008.13-32>
- Segovia, O. (2007). Espacios Públicos y Construcción Social hacia un ejercicio de ciudadanía. ediciones sur. <http://www.redalyc.org/pdf/1151/115112535012.pdf>
- Seguí, A. (2007). El comercio como herramienta estructuradora del territorio: El caso de las ciudades Alicantinas. Universidad de Alicante. <http://rua.ua.es/dspace/handle/10045/11453#vpreview>
- Tamayo, M. (2006). Tipos de investigación. [https://trabajodegradoucm.weebly.com/uploads/1/9/0/9/19098589/tipos\\_de\\_investigacion.pdf](https://trabajodegradoucm.weebly.com/uploads/1/9/0/9/19098589/tipos_de_investigacion.pdf)
- Vasconcellos, E., & Mendonça, A. (2016). *Observatorio de Movilidad Urbana*. CAF. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/981>

## Noticias digitales

Más del 77% de peruanos trabajaron en la informalidad en el último año, según el INEI. (2022, Abril, 07). RPP Noticias. <https://rpp.pe/economia/economia/mas-77-de-peruanos-trabajaron-en-la-informalidad-en-el-ultimo-ano-segun-el-inei-noticia-1342301>

Cuadrante parada Quillcay tierra de nadie. (2017, Agosto, 21). Huaraz Noticias. <https://huaraznoticias.com/huaraz-cuadrante-parada-quillcay-tierra-de-nadie/>

## Tesis digitales

Alvarado, C. (2017). Habitualidad urbana y movilidad peatonal en el espacio público del Centro Histórico de Toluca, *México*. Facultad de Planificación Urbana y Regional. Universidad Autónoma del Estado de México. <http://hdl.handle.net/20.500.11799/67060>

Cerdán, J., Deza, Y. (2018). Comercio informal: organización y actividad laboral del comerciante de comida preparada. *Caso Chiclayo*. Facultad de ciencias administrativas. Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo. <https://hdl.handle.net/20.500.12893/2911>

Chemes, J., & Etchevarría, M. (2018). Economía y comercio informal: algunos conceptos previos. Universidad Nacional de Loja. <https://fce.unl.edu.ar/jornadasdeinvestigacion/trabajos/uploads/trabajos/94.pdf>

Damián, D. (2021). Análisis correlacional entre comercio informal y deterioro del espacio público en entorno del Mercado Modelo de Chiclayo. Facultad de Facultad de Ingeniería y Arquitectura. Universidad Cesar Vallejo. [https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/56480/Dami%C3%A1n\\_FDE-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/56480/Dami%C3%A1n_FDE-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Dextre, J., & Avellaneda, P. (2014). Movilidad en zonas urbanas. Pontificia Universidad Católica del Perú. <https://www.fiurb.org/movilidad-en-zonas-urbanas/>

- Silva, H., & Muguera, A. (2021). Análisis de la movilidad urbana del centro histórico del distrito de Cajamarca, Perú. *Ciudades, Estados y Política*. <https://doi.org/10.15446/cep.v8n3.95283>
- Torres, C. (2021). La movilidad urbana sostenible como factor condicionante para el planeamiento urbano de la ciudad - Trujillo 2020. Facultad de Facultad de Ingeniería y Arquitectura. Universidad Cesar Vallejo. [https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/58217/Torres\\_MCR-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/58217/Torres_MCR-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Torres, F. (2018). Comercio Informal Ambulatorio y sus efectos en el deterioro del Espacio Público de la Avenida España del distrito de Trujillo, 2017. Facultad de Ingeniería y Arquitectura. Universidad Cesar Vallejo. [https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/11782/torres\\_zf.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/11782/torres_zf.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Vega, F. (2019). Movilidad urbana, espacio público y ciudadanos sin autonomía. El caso de Lima. Universidad Autónoma de Barcelona. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=270858>

# ANEXOS

## Anexo 1: Matriz de categorización.

TITULO	PREGUNTAS	OBJETIVOS	CATEGORÍAS	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	CONSTRUCCIÓN TEÓRICA	SUB CATEGORÍAS	TÉRMINOS	METODOLOGÍA
IMPACTO DEL COMERCIO INFORMAL AMBULATORIO EN LA MOVILIDAD PEATONAL DEL JIRÓN HUALCAN Y JUAN DE LA CRUZ ROMERO, HUARAZ 2022	Pregunta General ¿Cómo impacta el comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, Huaraz 2022 ?	Objetivo General Determinar el impacto del comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, Huaraz 2022	Comercio informal ambulatorio	El comercio informal ambulatorio según Chemes y Echebarria(2018), se define como aquella actividad económica no estructura o formal, que se efectúa en contra o al margen de las normas que pretender regularla, teniendo en cuenta que es una actividad especialmente urbana, así mismo esta actividad engloba a individuos que laboran en micro negocios comerciales, en domicilios, pequeños talleres o locales, y los trabajadores vinculados a micro negocios que operan sin un local, en otras palabras en la vía pública, ya que en gran medida su subsistema depende de la venta de productos de primera necesidad y manufacturados.	Son aquellas personas que realizan una actividad económica al margen de la norma, expendiendo productos generalmente de primera necesidad, para realizar esta actividad; invaden espacios públicos dentro de la ciudad, y esto se da por el aspecto social económico generando una gran contaminación ambiental .	Actividad comercial	Tipo de productos de venta	Enfoque metodológico: Cualitativo Tipo: Descriptivo Diseño: Etnografico, transversal
	Preguntas específicas 1. ¿Cómo se establece espacialmente el comercio informal ambulatorio en el sector de estudio ? 2. ¿Cuál es el estado de la gestión urbana en relación al comercio informal en el sector de estudio? 3. ¿Cuáles son las condiciones de movilidad peatonal presentes en el sector de estudio ? 4. ¿Cuáles son los obstáculos del flujo de transeúntes en el espacio público del sector de estudio?	Objetivos específicos 1.Describir el modo que se establece espacialmente el comercio informal ambulatorio en el sector de estudio. 2.Describir el estado de la gestión urbana en relación al comercio informal en el sector de estudio 3.Determinar las condiciones de movilidad peatonal presentes en el sector de estudio. 4. Determinar los obstáculos del flujo de transeúntes en el espacio público del sector de estudio.				Espacio público	Horario de permanencia	
						Fisico normativo	Puntos de concentración de servicios	
							Focos de contaminación	
						Funcional	Equipamientos urbanos	
	Morfología	Uso de suelo						
	Ambiental	Ordenanza municipal de regulación del comercio informal	1) Comercio informal ambulatorio					
		Flujos de desplazamiento del usuario	2) Movilidad peatonal					
		Accesibilidad						
		Estructura de la calle						
	Mobiliario urbano							
	Estado de conservación de las vías públicas							
	Clima							
	Criterios ambientales de diseño							


Anexo 2: Matriz de consistencia lógica

TITULO	PREGUNTAS	OBJETIVOS	AFIRMACIÓN PRINCIPAL	CATEGORÍAS
<p><b>IMPACTO DEL COMERCIO INFORMAL AMBULATORIO EN LA MOVILIDAD PEATONAL DEL JIRÓN HUALCAN Y JUAN DE LA CRUZ ROMERO, HUARAZ 2022</b></p>	<p>Pregunta General: ¿Cómo impacta el comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, Huaraz 2022?</p>	<p>Objetivo General: Determinar el impacto del comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, Huaraz 2022</p>	<p>La movilidad peatonal dentro del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero en Huaraz, ha sido afectado por el desarrollo de la actividad del comercio informal ambulatorio al tener limitaciones de transitabilidad y realizado de manera insegura por la aceras</p>	<p>Categoría dependiente : Movilidad peatonal Categoría independiente: Comercio informal ambulatorio</p>
	<p>1. ¿Cómo se establece espacialmente el comercio informal ambulatorio en el sector de estudio ?</p>	<p>1.Describir el modo que se establece espacialmente el comercio informal ambulatorio en el sector de estudio.</p>		
	<p>2.¿Cuál es el estado de la gestión urbana en relación al comercio informal en el sector de estudio?</p>	<p>2.Describir el estado de la gestión urbana en relación al comercio informal en el sector de estudio</p>		
	<p>3. ¿Cuáles son las condiciones de movilidad peatonal presentes en el sector de estudio ?</p>	<p>3.Determinar las condiciones de movilidad peatonal presentes en el sector de estudio.</p>		
	<p>4 .¿Cuáles son los obstáculos del flujo de transeúntes en el espacio público del sector de estudio?</p>	<p>4. Determinar los obstáculos del flujo de transeúntes en el espacio público del sector de estudio.</p>		

### Anexo 3: Matriz de instrumentalización

PREGUNTAS	OBJETIVOS	CATEGORÍAS	SUB CATEGORÍAS	TÉRMINOS	TÉCNICAS				
					ENTREVISTA		OBSERVACIÓN		ANÁLISIS DOCUMENTAL
					CUESTIONARIO PARTICIPANTES	CUESTIONARIO EXPERTOS	BITACORA DE OBSERVACION	REGISTRO FOTOGRAFICO	FICHA DOCUMENTAL
Pregunta General: ¿Cómo impacta el comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, Huaraz 2022?	Objetivo General: Determinar el impacto del comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero, Huaraz 2022	Comercio informal ambulatorio	Actividad comercial	Tipo de productos de venta	X		X	X	
				Tipos módulo de venta ( vehículos motorizados, triciclos, carreta, veredas o calzadas)	X	X	X	X	
				Horario de permanencia	X		X		
			Espacio público	Puntos de concentración de servicios	X	X	X	X	
				Focos de contaminación	X	X	X	X	
				Equipamientos urbanos		X	X	X	
Preguntas específicas	Objetivos específicos		Físico normativo	Uso de suelo		X			X
				Ordenanza municipal de regulación del comercio informal		X			
1. ¿Cómo se establece espacialmente el comercio informal ambulatorio en el sector de estudio ?	1.Describir el modo que se establece espacialmente el comercio informal ambulatorio en el sector de estudio.		Funcional	Flujos de desplazamiento del usuario	X		X	X	
				Accesibilidad	X	X	X	X	X
2. ¿Cuál es el estado de la gestión urbana en relación al comercio informal en el sector de estudio?	2.Describir el estado de la gestión urbana en relación al comercio informal en el sector de estudio			Estructura de la calle		X	X	X	X
				Mobiliario urbano		X	X	X	
3. ¿Cuáles son las condiciones de movilidad peatonal presentes en el sector de estudio ?	3.Determinar las condiciones de movilidad peatonal presentes en el sector de estudio.	Movilidad peatonal	Morfología	Estado de conservación de las vías públicas	X		X	X	
				Clima	X				
4. ¿Cuáles son los obstáculos del flujo de transeúntes en el espacio público del sector de estudio?	4. Determinar los obstáculos del flujo de transeúntes en el espacio público del sector de estudio.		Ambiental	Criterios ambientales de diseño		X	X	X	X

Anexo 4: Ficha de validación de instrumento

<b>TÍTULO DEL PROYECTO</b>		<b>Impacto del comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal del Jirón Huáscar y Juan de la Cruz Romero, Huaraz 2022</b>										
<b>OBJETIVO GENERAL</b>		Determinar el Impacto del comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal del Jirón Huáscar y Juan de la Cruz Romero, Huaraz 2022										
<b>OBJETIVO ESPECÍFICOS</b>		<b>CRITERIOS PARA EVALUAR</b>										<b>OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES</b>
1. ¿Cómo se establece espacialmente el comercio informal ambulatorio en el sector de estudio? 2. ¿Cuál es el estado de la gestión urbana en relación al comercio informal en el sector de estudio? 3. ¿Determinar las condiciones de movilidad peatonal presentes en el sector de estudio? 4. ¿Determinar los obstáculos del flujo de transeúntes en el espacio público del sector de estudio?		Claridad en la redacción		Cohesión interna		Inducción a la respuesta (Segu)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende		
<b>N° DE OBJETIVO</b>	<b>ÍTEM</b>	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	1. ¿Qué productos cree usted que se compran más en esta zona?	X		X				X	X			
1	2. ¿De qué forma se ofrecen y se muestran los productos de venta en este sector (vehículos motorizados, triciclos, carritas, veredas, calzadas)?	X		X				X	X			
1	3. ¿A partir de qué hora empieza la venta comercial y que momento termina?	X		X				X	X			
4	4. ¿Qué opina usted acerca de la venta de productos en el espacio público del sector?	X		X				X	X			
4	5. ¿En su opinión existe un crecimiento de comerciantes en este sector?	X		X				X	X			
1	6. ¿Por qué cree que los comerciantes venden en espacios públicos cerca del Mercado central?	X		X				X	X			
4	7. ¿Por qué puntos se concentran los vendedores en el sector de estudio? Señale aquí (Ver anexo 01)	X		X				X	X			
3	8. ¿Qué puntos del Jirón Huáscar y Juan de la Cruz Romero tienen contaminación, cuáles son y qué opina a cerca de ello? Señale aquí. (Ver anexo 02)	X		X				X	X			
2	9. ¿Está usted de acuerdo con la manera de control del comercio informal en el sector por parte de los municipales?	X		X				X	X			
4	10. ¿Por qué ruta puede caminar libremente por la vereda y que puntos no? Explique ( Ver anexo 03)	X		X				X	X			
4	11. Según usted ¿Qué horas son las más complicadas para que camine por esta sector?	X		X				X	X			
3	12. ¿Cuán accesible le parecen las veredas y rampas en la zona para caminar?	X		X				X	X			
3	13. ¿En qué estado de conservación considera usted que se encuentra las plazas y veredas de la zona?	X		X				X	X			
3	14. En su opinión ¿Cómo le afecta el clima al momento de caminar por esta zona?	X		X				X	X			
<b>ASPECTOS GENERALES</b>										SI	NO	<b>OBSERVACIONES</b>
El instrumento es entendible y preciso										X		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación										X		
El número de ítems es suficiente para recoger la información										X		
<b>VALIDEZ</b>												
APLICABLE								X	NO APLICABLE			
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES												
VALIDADO POR: M. ANQ. KARINA RIVADENEYRA HUAROTO										FECHA DE VALIDACIÓN: 05.05.22		
FIRMA 								TELÉFONO :924662965		E-MAIL: <a href="mailto:krivadenebra@gmail.com">krivadenebra@gmail.com</a>		





## Anexo 6: Modelo de cuestionario para participantes

"IMPACTO DEL COMERCIO INFORMAL AMBULATORIO EN LA MOVILIDAD PEATONAL DEL JIRON HUALCAN Y JUAN DE LA CRUZ ROMERO, HUARAZ 2022"



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO  
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA  
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

### CUESTIONARIO DE ENTREVISTA

Tenga usted un cordial saludo, soy estudiante de la escuela de arquitectura de la Universidad Cesar Vallejo y le agradezco con anticipación su participación en el presente cuestionario, cuyo objetivo como instrumento de campo nos permitirá observar, analizar y determinar información sobre la investigación del Impacto del comercio informal ambulante en la movilidad peatonal del Jiron Hualcan y Juan de la Cruz Romero.

La presente entrevista será respondida de manera anónima para salvaguardar su identidad. Así mismo los resultados de este se establecerán como sustento para el trabajo de investigación de tesis de fin de carrera.

#### INFORMACION GENERAL

1). Genero: a) Masculino    b) Femenino	4). Grado de Instrucción: a) Primaria    b) Secundaria    c) Técnica d) Universitaria
2). Rango de edad a) 18- 24 años    b) 25-34 años    c) 35-44 años d) 45-54 años    e) 55 – 64 años f) 65 a más años	5) Ocupación: .....
3). Estado civil: A) Soltero/a    b) Casado/a    c) Conviviente d) Viudo/a	6).Lugar de procedencia. A) Huaraz    b) Afueras de Huaraz c) otros

#### PREGUNTAS

##### **ACTIVIDAD COMERCIAL**

1. ¿Qué productos cree usted que se compran más en esta zona?

.....  
.....  
.....

2. ¿De qué forma se ofrecen y se muestran los productos de venta en este sector (tricycles, veredas, pistas, carreta, vehículos motorizados, etc) ?

.....  
.....  
.....

3. ¿A partir de qué hora empieza la venta comercial y en qué momento termina?

.....  
.....

**ESPACIOS PÚBLICOS**

4. ¿Qué opina usted acerca de la venta de productos en el espacio público del sector?

.....  
.....  
.....

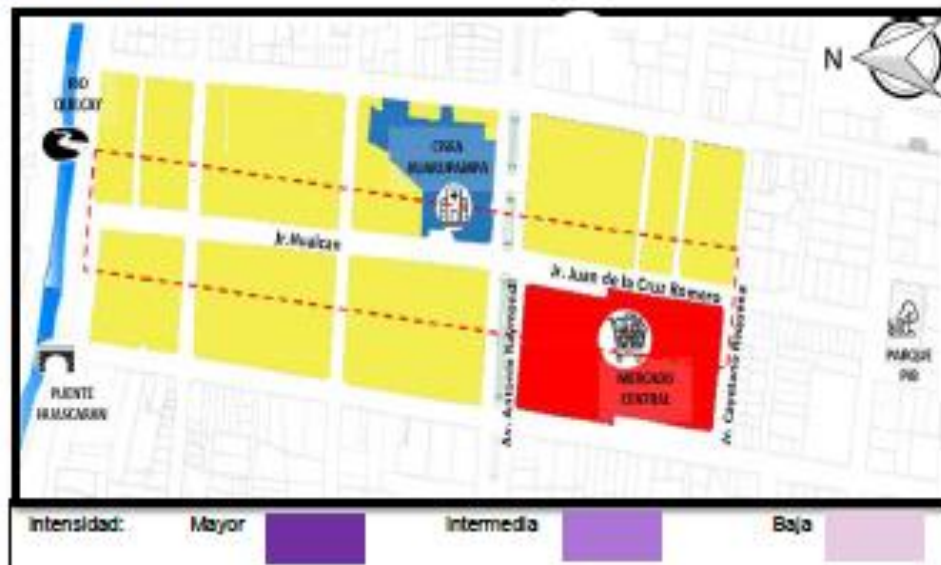
5. ¿En su opinión existe un crecimiento de comerciantes en este sector?

.....  
.....

6. ¿Por qué cree que los comerciantes venden en espacios públicos cerca del Mercado central?

.....  
.....  
.....

7. ¿Por qué puntos se concentran los vendedores en el sector de estudio? Señale aquí.



08 ¿Qué puntos del Jirón Hualcan y Juan de la Cruz Romero tienen contaminación, cuales son y qué opina a cerca de ello? Señale aquí.



Intensidad:			
Tipo de Contaminación:	.....	.....	.....

.....  
 .....  
 .....

**FISICO NORMATIVO**

9. ¿Está usted de acuerdo con la manera de control del comercio informal en el sector por parte de los municipales?

.....  
 .....  
 .....

**FUNCIONAL**

10. ¿Por qué ruta puede caminar libremente por la vereda y que puntos no?

Se puede caminar  No se puede caminar

.....  
.....

11. Según usted ¿Qué horas son las más complicadas para que camine por este sector?

.....  
.....

12. ¿Cuán accesible le parecen las veredas y rampas en la zona para caminar?

.....  
.....  
.....

**MORFOLOGÍA**

13. ¿En qué estado de conservación considera usted que se encuentra las pistas y veredas de la zona?

.....  
.....

14. En su opinión ¿Cómo le afecta el clima al momento de caminar por esta zona?

.....  
.....  
.....

Agradezco su gentil participación en esta entrevista

## Anexo 7: Modelo de cuestionario para expertos

"IMPACTO DEL COMERCIO INFORMAL AMBULATORIO EN LA MOVILIDAD PEATONAL DEL JIRON HUALCAN Y JUAN DE LA CRUZ ROMERO, HUARAZ 2022"



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO  
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA  
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

### CUESTIONARIO DE ENTREVISTA

Tenga usted un cordial saludo, soy estudiante de la escuela de arquitectura de la Universidad Cesar Vallejo y le agradezco con anticipación su participación en el presente cuestionario direccionado a expertos con el propósito de conocer su opinión y sugerencias con relación en torno al comercio informal ambulatorio y la movilidad peatonal del Jr. Hualcan y Juan de la Cruz Romero, Huaraz, teniendo como objetivo la recopilación de información con referencia al tema mencionado, cual es el trabajo de investigación de tesis.

#### INFORMACION GENERAL

NOMBRES Y APELLIDOS:	León Ojeda Carolina Stefanie
CARRERA PROFESIONAL:	Arquitecta
ESPECIALIDAD	: Arquitectura y Urbanismo
LUGAR DE TRABAJO	: Realización de proyectos entre Huaraz y Chimbote
AÑOS DE EXPERIENCIA	: 5 años

#### ACTIVIDAD COMERCIAL

1. En base a su experiencia ¿De qué forma los comerciantes informales ambulatorios comercializan sus productos en los espacios públicos (vehículos motorizados, triciclos, carretas, veredas, calzadas)?

Principalmente veo en la ocupación del espacio público como las veredas, que si es cierto, que las personas ocupan las veredas vendiendo sus productos, lógicamente ocupan este espacio que es para el peatón y el peatón va a la pista, al área que le corresponde a los vehículos, entonces digamos que hay una.... Se podría decir una confusión o no hay respeto al sector adecuado.

El área informal, los vendedores o las vendedoras, se encuentran en las veredas y el peatón ya no puede ocupar las veredas por lo cual se va la pista y el vehículo pasa de la manera en la que puede de una u otra forma.

Entonces los comerciantes informales comercializan sus productos en las veredas, triciclos, carretas y bueno pocos vehículos motorizados, pero no quiere decir que no los haya. Pero lo que más abunda en contextos de comerciantes informales ambulatorios es la ocupación de espacios públicos asentándose y ocupando un sector con una banca y los mobiliarios que requiera. Lo que nos quiere decir que existe la necesidad de algún tipo de espacios que puedan albergarlo porque hay

mucho conflicto entre la actividad y el espacio que corresponde a dicha actividad.

## ESPACIO PÚBLICO

2. En base a su opinión ¿Qué tipos de contaminación son las que más se generan en zonas donde se ha establecido el comercio informal?

Generalmente la contaminación de residuos sólidos, refiriéndome a los desechos orgánicos sólidos, muchos plásticos, en otras palabras es más la contaminación del suelo digamos como el más visto, otro es la contaminación sonora en referencia al lugar estudio mencionado, no se da mucho por los gritos de los comerciantes llamando o gritando. Existe un cruce de actividad en el espacio ya que no está definido para tal. Hay mucho desorden y ese desorden genera lógicamente incomodidad tanto para los vendedores que constantemente están ocupando el espacio público, la persona que va a transitar que quizás no lo menciona pero se baja de la vereda y al realizar este acto hace que la persona que está en el vehículo toque el claxon generando contaminación auditiva. Y otra de las cosas que vemos en esta tipología que son comerciales es en cuanto los olores, porque por un lado venden Chanchito a su lado o por lado Pescado entre otros, no hay un orden diseñado por un arquitecto, porque cuando uno está yendo a comprar fruta ya está oliendo a Otro tipo de cosas y si a esto se le suma que hay contaminación en el suelo digamos botaderos Informales generalmente en esquinas donde se contamina, lógicamente no va a ser la mejor experiencia de compra en estos espacios públicos ni de compra ni de transición.

3. Desde su perspectiva ¿Alrededor de que equipamientos urbanos suelen ubicarse focos de comercio informal?

Definitivamente de Mercados y justamente es este caso de estudio tenemos un mercado como tal, como equipamiento importante siempre va a llamar a las personas porque son una necesidad. La pandemia ha demostrado que en momentos como estos son necesarios, entonces a raíz de todas las personas que acoge esta tipología arquitectónica nace el comercio informal como uno de ellos, no necesariamente es el único, porque las avenidas importantes suelen atraer comercio informal. Todo lo que es comercio a traer a comercio.

## NORMATIVA

4. Considerando los parámetros urbanísticos y edificatorios en el área de estudio ¿Cuál es su postura en referencia a su implementación y fiscalización en el ámbito comercial?

No estoy de acuerdo con ello, lo que pasa es que hay que entender que en el urbanismo las zonas comerciales atraen a las personas y ¿porqué atraen a las personas? porque es una necesidad. Entonces la zona comercial ubicada en la ciudad tiene que ser una zona muy estratégica considerando los aspectos que anteriormente hemos conversado, por ejemplo los tipos de contaminación.

El espacio comercial tiene que ser un lugar muy bien pensado estratégicamente porque de hecho que va a llamar a muchas personas, ahora si esta zona se encuentra en zona de riesgo lo que se está haciendo es poner en peligro a la población.

En una zona de riesgo particularmente pienso que deberían ir áreas fácilmente evacuables, no debe haber vivienda, no puede haber comercio porque en el caso de algún tipo de riesgo la evacuación se complicaría demasiado, en cambio si tenemos un espacio público sería fácilmente evacuable, en cambio si hay vivienda y Comercio en zonas de peligro lo que se tendría es pérdidas absolutamente.

Yo pienso que tienen que ser replanteadas y muy bien pensadas, tomando en cuenta la realidad porque no se puede poner en riesgo a la población de esta manera.

5. Del mismo modo complementando con la ordenanza municipal relacionada al comercio informal ¿Cuál es su postura con respecto al control de este tipo de actividades?

Si tuviéramos un pensamiento muy rígido diríamos efectivamente el comercio informal está prohibido porque atrae tales tipos de problemas e inconvenientes, lo cual es muy cierto, sin embargo si ocurre debe ser por algo entonces mi postura es no ignorar la situación, es decir buscar la causa del porque hay comercio informal, qué es un factor Común denominador que ocurre en todos los mercados, pero debería tomarse en cuenta para tratar de ordenarlo. Es un tema que va a traer muchos conflictos pero se debe de tomar en cuenta desde el diseño arquitectónico hasta el diseño urbano Considerando particularmente creo yo áreas de veredas más anchas que es algo que la ciudad de Huaraz no tiene, excepto en la Avenida Luzuriaga.

Generalmente se genera conflictos entre los comerciantes y municipales al tratar de desalojar a las personas que realizan este tipo de actividad. Pero también puede

haber áreas donde se pueda permitir este tipo de ferias de emprendimientos porque no necesariamente todos tiene la facilidad de alquilar un puesto en el mercado, Pero si las municipalidades prevén un espacio cada cierto tiempo cómo: ferias, de repente ahí la situación podría mejorar y de hecho tiene que ver mucho con el diseño urbano en áreas comerciales o áreas altamente transitadas.

#### **FUNCIONAL**

6. Según su entendimiento ¿Qué criterios de diseño de aceras y rampas se debe de tener en cuenta considerando su uso predominante en el aspecto comercial?

De hecho con el ancho adecuado, un área comercial atrae una cantidad importante de personas entonces, estas deben tener comodidad y confort. Pues generalmente las aceras son muy pequeñas con un mínimo de 60 cm para que una persona pueda pasar, esto no debe ser así, debe ser más anchas, tiene que ser mucho más anchas, en primer lugar por un tema de comunidad y porque van las personas con bolsas con carritos de compras, también existe la necesidad de las rampas con una medida cómoda teniendo en cuenta la accesibilidad para todo usuario.

De hecho se deben considerar aceras más amplias, de repente no con las medidas mínimas, no trabajar con las medidas mínimas porque se debe trabajar con las medidas confortables que no sea para 1 o 2 personas.

En un área comercial las veredas deben ser mucho más anchas para el flujo de las personas que caminan y que permita el acceso de las personas que desean comprar en las tiendas, lo cual beneficia también al comerciante y el peatón porque el peatón puede tener un área cómoda para caminar y el comerciante sea segura que hay un peatón feliz caminando que puede acceder a la tienda, en cambio si no hay un área cómoda yo no paso por ahí y el vendedor no tiene cliente.

Entonces de todas maneras las veredas anchas rampas apropiadas que tomen en cuenta el peatón, que tome en cuenta a las personas en silla de ruedas a los ancianos, es decir mucha accesibilidad universal.

7. De acuerdo a su conocimiento ¿De qué manera influye la presencia del comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal?

En realidad influye de dos formas, yo diría que tanto de manera negativa cómo positiva ¿por qué de manera negativa? Porque si tenemos un ancho mínimo muchas veces con una persona que está vendiendo un tipo de producto va a ocupar esa área, entonces me deja un espacio aún más reducido del que habla para poder transitar Y por lo tanto ocupo el área de la pista. Entonces ahí veo una influencia negativa pero



también veo una influencia positiva desde mi punto de vista tampoco deberías de radicarse por completo porque debería ordenarse más no radicarlo porque una ciudad segura no se hace con cámaras de seguridad o por todos lados establecer serenazgos en cada esquina, una ciudad segura También se hace con personas ocupando la calle y un área comercial nos asegura personas en la calle, entonces si yo tengo dos calles y quiero ir a mi casa, una calle oscura sin personas y angosta, y la otra calle más amplia con algunas personas comprando y vendiendo y bien iluminada de hecho que voy a preferir irme por dónde es mi segunda opción porque es mucho más segura, entonces no necesariamente porque se tengo una cámara de seguridad la calle es más segura, una calle es más segura en la medida en que las personas lo ocupan porque los ladrones buscan usualmente espacios más vacíos, pero también teniendo en cuenta que no se vaya al exceso Teniendo en cuenta el equilibrio con la actividad comercial, los peatones y la estructura de la calle.

## MORFOLOGIA

8. En base a su conocimiento ¿Cómo debería de ser la estructura de las calles para uso comercial y considerando el predominio de tránsito peatonal?

Esto depende del tipo de la zona, pero se debe empezar a definir espacios si ya sabemos que pasa una cantidad importante de personas, entonces se debe de contar con veredas más anchas reducir el espacio para los vehículos y por qué no tener espacios para solamente uso peatonal, lo cual podría ordenar y daría un lugar para cada cosa, es decir más allá de taparnos los ojos y decir esto no existe, mejor percibimos qué actividad existe y qué cosa yo puedo priorizar y puedo diseñar para este o de repente puedo eliminar con el diseño urbano.

Se debe de realizar una ampliación de las veredas, ilumino más el espacio, genero mucho más espacios amplios para el peatón y si veo que es un área donde tiene una tendencia peatonal se evalúa y se ve lo posible para que sea completamente peatonal.

9. Considerando la presencia de espacios públicos dentro del área de estudio ¿Que opina acerca de la necesidad de mobiliario urbano para el desplazamiento peatonal?

Se necesita tener mobiliario urbano porque estas áreas atraen personas, de repente no solamente como uso comercial sino como un área de encuentro social. Los tachos de basura son muy importantes en este tipo de sectores, así mismo lugares con sombra para sentarse y por el trayecto de la vía, lugares que aseguren el estar de las personas cómodamente

10. ¿Cuál es su punto de vista, respecto a la necesidad de criterios de diseño necesarios en condiciones climáticas lluviosas aplicadas al desplazamiento peatonal y actividades comerciales?

Es importante sobre todo en esta área de estudio por qué las calles como espacios públicos deberían de tomar en cuenta las condiciones climáticas en el diseño, pues el espacio público debe de responder a las condiciones geográficas y climatológicas de la región. El mismo diseño debería tomar en cuenta la biofilia, es decir la vegetación existente.

Teniendo como criterio el contar con sombras o coberturas para cubrirse de las lluvias. Porque la ciudad debería estar preparada para estos cambios climatológicos, de esta forma aseguraría la presencia y comodidad de las personas lo cual beneficia la ciudad, teniendo personas en el espacio público como a los mismos comerciantes.

Agradezco su gentil participación en esta entrevista



## CUESTIONARIO DE ENTREVISTA

Tenga usted un cordial saludo, soy estudiante de la escuela de arquitectura de la Universidad Cesar Vallejo y le agradezco con anticipación su participación en el presente cuestionario direccionado a expertos con el propósito de conocer su opinión y sugerencias con relación en torno al comercio informal ambulatorio y la movilidad peatonal del Jr.Hualcan y Juan de la Cruz Romero, Huaraz, teniendo como objetivo la recopilación de información con referencia al tema mencionado, cual es el trabajo de investigación de tesis.

### INFORMACION GENERAL

NOMBRES Y APELLIDOS:	De la Cruz Dueñas Gustavo Gregorio
CARRERA PROFESIONAL:	Arquitecto
ESPECIALIDAD	: Arquitectura, Catastro, Planificación Urbana
LUGAR DE TRABAJO	: Trabajo independiente en su propio estudio, director de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Nacional Santiago Antúnez de Mayolo- Huaraz y Decano del colegio de Arquitectos zonal Huaraz.
AÑOS DE EXPERIENCIA	: Más de 25 años de experiencia.

### ACTIVIDAD COMERCIAL

1. En base a su experiencia ¿De qué forma los comerciantes informales ambulatorios comercializan sus productos en los espacios públicos (vehículos motorizados, triciclos, carretas, veredas, calzadas)?

Bueno el comercio informal está localizado en lo que Nosotros llamamos la paradita dentro de este cuadrante se encuentra el Jr.Hualcan y prolongándose o ampliándose hasta el mercado central, casi llegando al parque VIP que se encuentra en esta zona, donde el comercio informal tiene distintas manifestaciones, cómo es generalmente la ocupación de la calzada la ocupación de las veredas y eso también atrae a los vehículos motorizados, triciclos, carretas, hay una conglomeración de todo en estas vías saturándolas y por supuesto creando problemas para propios y extraños.

## ESPACIO PÚBLICO

2. En base a su opinión ¿Qué tipos de contaminación son las que más se generan en zonas donde se ha establecido el comercio informal?

Yo diría todo tipo de contaminación existe. Contaminación por desechos sólidos, contaminación por emisión de gases por los distintos productos e incluso por la descomposición de los elementos que se comercializan, porque se comercializan desde muy temprano hasta digamos a las 6 de la tarde o algo así, después Hay una contaminación visual porque hay una conglomeración de todo, también hay una contaminación auditiva debido a que los comerciantes Informales generalmente se apoyan o hacen propaganda de sus productos a través de Megáfonos, después hay contaminación sonora por el uso de sus bocinas esto por el mismo hecho de que comparten la vía Tanto los comerciantes Informales ambulantes como los tricicleros, los motociclistas Los autos, las motocargas y los peatones.

3. Desde su perspectiva ¿Alrededor de que equipamientos urbanos suelen ubicarse focos de comercio informal?

Bueno los puntos de atracción para el comercio Informal ambulante 1 son los mercados y eso se puede ver alrededor del mercado central y como esto se amplía 2 o 3 cuadras. El otro son las avenidas que tienen mayor flujo vehicular.

Tiene que ver mucho con los equipamientos donde se concentra el comercio distrital.

## NORMATIVA

4. Considerando los parámetros urbanísticos y edificatorios en el área de estudio ¿Cuál es su postura en referencia a su implementación y fiscalización en el ámbito comercial?

Lamentablemente años tras años la paradita de Huaraz donde se desarrolla con mayor magnitud el comercio Informal en Huaraz no es de ahora eso viene ya hace muchos años, lamentablemente en este caso el que tiene que poner orden es el gobierno local, muchas veces se hacen de la vista gorda es decir desconocen tanto en la aplicación como en la ejecución de la normatividad vigente entorno al mal uso en este caso de las vías o de los espacios público, al no ver autoridad y al desconocimiento de la norma lamentablemente esta zona son capturadas estas áreas son secuestradas llamémoslo así por el comercio Informal ambulante Implementando todas sus estrategias y mecanismos para poder conseguir y vender sus productos. Pero todo esto definitivamente atenta al ornato, atenta al buen uso de

todos los componentes urbanos cómo las veredas las calzadas e incluso las áreas verdes.

5. Del mismo modo complementando con la ordenanza municipal relacionada al comercio informal ¿Cuál es su postura con respecto al control de este tipo de actividades?

Pienso que el control no ha sido el adecuado, al perder autoridad con mecanismos que se ha implementado hasta la fecha que son a medias y lamentablemente no es que ellos quieren hacer respetar según la normatividad, sino todos los mecanismos que se implementan para poder controlar el desarrollo del comercio informal se realiza más que todo por copia, eso es lamentable por ejemplo en gamarra pusieron barreras metálicas en Huaraz también pusieron barreras metálicas y no funcionó en Huaraz y no funcionó porque no tuvieron la autoridad como el alcalde de la victoria de ese entonces por lo cual fue una copia burda que lamentablemente no tuvo efectos positivos, cómo si fue en otros lugares que si hay verdadera autoridad, las sanciones las ordenanzas municipales se cumplen acá no se cumple por la presión social se va un grupo de comerciantes informales a la municipalidad y al alcalde disculpe el término se le caen los pantalones y así no vamos a mejorar nunca y mucho peor controlar el comercio informal.

También se ve que se quiere controlar el comercio informal mediante los municipales pero se generan aún más problemas.

#### **FUNCIONAL**

6. Según su entendimiento ¿Qué criterios de diseño de aceras y rampas se debe de tener en cuenta considerando su uso predominante en el aspecto comercial?

Bueno se sabe que las áreas comerciales las veredas deben ser amplia si estamos hablando en cuanto a la vereda por ejemplo como criterio de diseño o de las aceras y de las rampas estos deben de cumplir con lo que establece la norma pero se puede ver en el sector comercial que las veredas se hacen cómo para una zona residencial de 90 cm cosa que no, en un área comercial estos deberian de corresponder como mínimo a 4 módulos hablando del módulo de aceras de 60 cm esto vendría a ser 2 metros 40 a más para que se pueda desarrollar normalmente el comercio o la actividad comercial, pero sin embargo no se respetan ni las longitudes, tanto en el caso de rampas como la de veredas las pendientes de las rampas no se respetan y lo más triste ni siquiera el proceso constructivo, porque hay rampas que no cumplen

las dimensiones normativas y peor el mismo tratamiento de los materiales porque se convierten en trampas mortales entonces definitivamente estamos en Huaraz muy mal en lo que es en la aplicación de las normas y los requisitos requisitos mínimos para todos los componentes urbanos.

7. De acuerdo a su conocimiento ¿De qué manera influye la presencia del comercio informal ambulatorio en la movilidad peatonal?

El comercio ambulatorio informal definitivamente influye en qué complica lo que es la movilidad peatonal, ¿por qué complica? porque ocupa los componentes destinados en este caso a la movilidad peatonal comercio informal se desarrolla en este caso en lo que es llamémoslo la misma calle ocupando casi todo el ancho de la misma calle y no solo eso también ocupa las veredas tanto que se adueñan en este caso tanto de las aceras como de las veredas y también si por ahí hay algunos jardines también se apoderan de esto y desarrollan sus actividades por lo tanto, cuando la gente va realizar una movilidad peatonal tiene que hacer mil artificios para poder transitar por esa zona.

#### **MORFOLOGIA**

8. En base a su conocimiento ¿Cómo debería de ser la estructura de las calles para uso comercial y considerando el predominio de tránsito peatonal?

Debe estar debidamente diferenciadas, primero con lo que es para la movilidad vehicular, debe estar diferenciado también para la movilidad peatonal, diferenciando un límite lo más visual que sea entre el área que va a ocupar el comercio, no debe haber superposición, pero todo esto pasa por el incumplimiento de la norma todo esto está establecido, lo que sucede es repito cuando se pierde la autoridad el peatón el comerciante informal el comercio formal ciudadano común y corriente usa la ciudad cómo le parezca, y aquí hay una invasión de todos los derechos que tiene un ciudadano en la ciudad.

Cuando son de uso comercial, uno está pasando el mototaxi o el vehículo si no te arrimas te atropella uno está caminando por la zona comercial y lamentablemente tiene que ir subiendo y bajando por las veredas porque te encuentras con todo tipo de de comercio que se oponen a tu tránsito fluido entonces se debe de poner en orden y desde ese punto de vista creo que una de las salidas es que se cumplan la normatividad vigente.

9. Considerando la presencia de espacios públicos dentro del área de estudio ¿Que opina a cerca de la necesidad de mobiliario urbano para el desplazamiento peatonal?

Los mobiliarios urbanos es el complemento para el buen uso y el desempeño de los ciudadanos dentro de los espacios públicos, pero qué hacemos cuando estos son capturados, son utilizados de mala forma especialmente por el comercio informal cualquier mobiliario va a ser utilizado de mala forma prácticamente van a atentar contra su existencia, por ejemplo se ponen tachos de basura lo que hacen los comerciantes Informales es utilizarlo como su dispensero de sus desechos y finalmente lo van terminar desapareciendo, si uno pone una bermas central con áreas verdes y con bancas lamentablemente o seguramente cualquier comerciante informal lo captura y lo utiliza como un están entonces definitivamente el mobiliario es muy importante en los espacios públicos, pero siempre en cuando estos espacios públicos cumplan el propósito por el cual ha sido diseñado.


#### AMBIENTAL

10. ¿Cuál es su punto de vista, respecto a la necesidad de criterios de diseño necesarios en condiciones climáticas lluviosas aplicadas al desplazamiento peatonal y actividades comerciales?

Es un caos se puede observar que lamentablemente la ciudad de Huaraz se realiza una arquitectura fuera de contexto si hablamos de contexto nos referimos al contexto climático, qué la mayoría de edificaciones se han olvidado de los techos inclinados la gran mayoría de las edificaciones tienen azoteas y estas azoteas ni siquiera implementan la evacuación fluvial o por lo contrario ponen unas tuberías dando a las calles las cuales se convierten en duchas urbana por un lado y por otro lado nuestra que la ciudad no está preparada nuestras calles o las zonas comerciales especialmente no están preparadas para las horas de lluvia pues no cuentan con aleros que puedan cubrir a los peatones cuando transitan o si lo cuentan no es una cobertura cómoda para el peatón.

Agradezco su gentil participación en esta entrevista

Anexo 8: Modelo de ficha documental




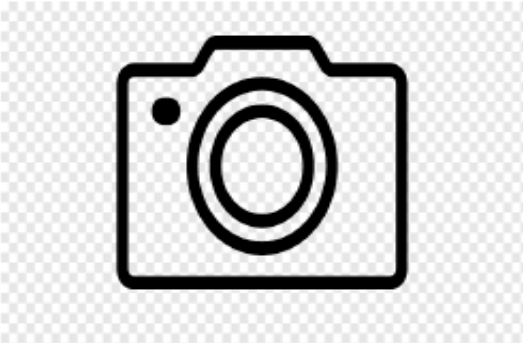
"IMPACTO DEL COMERCIO INFORMAL AMBULATORIO EN LA MOVILIDAD PEATONAL DEL JIRON HUALCAN Y JUAN DE LA CRUZ ROMERO, HUARAZ 2022"		<b>FICHA DOCUMENTAL</b>		 <b>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</b> FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA	
<b>TITULO</b> FUENTE:		FECHA DE PUBLICACION: REALIZADO:			
		INTERPRETACIÓN			
		CATEGORIA:		SUBCATEGORIA:	
		TERMINO:		NUMERO DE FICHA:	



Anexo 9: Modelo de la bitácora de observación 01

<b>"IMPACTO DEL COMERCIO INFORMAL AMBULATORIO EN LA MOVILIDAD PEATONAL DEL JIRON HUALCAN Y JUAN DE LA CRUZ ROMERO, HUARAZ 2022"</b>		<b>BITACORA DE OBSERVACIÓN</b>		 <b>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</b> FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA	
					
<b>LEYENDA:</b>					
			<b>DESCRIPCION</b>		
<b>CATEGORIA:</b>	<b>SUBCATEGORIA:</b>	<b>TERMINO:</b>	<b>NUMERO DE FICHA:</b>		

Anexo 10: Modelo de la bitácora de observación 02

<p>"IMPACTO DEL COMERCIO INFORMAL AMBULATORIO EN LA MOVILIDAD PEATONAL DEL JIRON HUALCAN Y JUAN DE LA CRUZ ROMERO, HUARAZ 2022"</p>		<h2>BITACORA DE OBSERVACIÓN</h2>		 <p><b>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</b> FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA</p>	
		 		<p>DESCRIPCION</p> <p>DESCRIPCION</p> <p>DESCRIPCION</p>	
<p>CATEGORIA:</p>	<p>SUBCATEGORIA:</p>	<p>TERMINO:</p>	<p>NUMERO DE FICHA:</p>		

Anexo 11: Modelo de registro fotográfico

"IMPACTO DEL COMERCIO INFORMAL  
AMBULATORIO EN LA MOVILIDAD  
PEATONAL DEL JIRON HUALCAN Y  
JUAN DE LA CRUZ ROMERO, HUARAZ  
2022"

## REGISTRO FOTOGRAFICO



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**  
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA  
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

---



DESCRIPCION



DESCRIPCION



DESCRIPCION



DESCRIPCION



DESCRIPCION



DESCRIPCION



DESCRIPCION



DESCRIPCION

LEYENDA	
Manzanas	
Mercado Central	
Ciösa Huarupamapa	
Río Quilicay	
Punto de la fotografía	



CATEGORIA:

SUBCATEGORIA:

TERMINO:

NUMERO DE FICHA:



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA  
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**

### **Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, MONTAÑEZ GONZALES JUAN LUDOVICO, docente de la FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA de la escuela profesional de ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - HUARAZ, asesor de Tesis titulada: "IMPACTO DEL COMERCIO INFORMAL AMBULATORIO EN LA MOVILIDAD PEATONAL DEL JR. HUALCAN Y JUAN DE LA CRUZ ROMERO, HUARAZ 2022", cuyo autor es RODRIGUEZ JAVIER TATIANA LIZBETH, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 13.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

HUARAZ, 12 de Julio del 2022

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
MONTAÑEZ GONZALES JUAN LUDOVICO <b>DNI:</b> 06509496 <b>ORCID:</b> 000-0002-9101-3813	Firmado electrónicamente por: JLUDOVICOMG el 06-08-2022 12:49:50

Código documento Trilce: TRI - 0338075