

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



**Challhua, el mercado de arribo: Hacia un nuevo espacio migrante en
las periferias de Huaraz**

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

AUTOR

Maria del Carmen Escudero Gonzalez

CÓDIGO

20145721

ASESOR:

Luis Elias Rodriguez Rivero

Lima, febrero , 2023



PUCP

Facultad de Arquitectura
y Urbanismo

INFORME DE SIMILITUD

RODRIGUEZ RIVERO, LUIS ELIAS docente de la Facultad de ARQUITECTURA Y URBANISMO de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesora de la tesis titulado: CHALLHUA, EL MERCADO DE ARRIBO: HACIA UN NUEVO ESPACIO MIGRANTE EN LAS PERIFERIAS DE HUARAZ

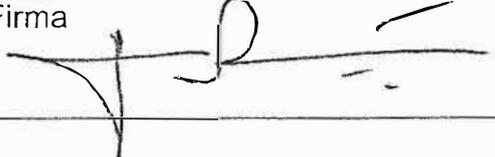
del/de la autor(a)/ de los(as) autores(as)

ESCUDERO GONZALEZ, MARIA DEL CARMEN

dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 12%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 21/ 11/ 2023.
- Hemos revisado con detalle dicho reporte y que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio alguno.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha: Lima. 28 de noviembre del 2023

Apellidos y nombres del asesor: RODRIGUEZ RIVERO, LUIS ELIAS	
DNI: 07860577	Firma
ORCID: 0000-0002-2980-485X	

RESUMEN

El proyecto parte de la problemática del arribo en Huaraz, ciudad que ha sido afectada por el movimiento social tras intereses comerciales y culturales de comunidades campesinas, quienes se trasladan constantemente a la ciudad y que han transformado áreas urbanas en lugares de llegada improvisados, informales y altamente vulnerables a inundaciones. Uno de estos espacios es el asentamiento de Challhua, lugar que intenta acoger a los usuarios que llegan en infraestructuras comerciales y residenciales precarias que se encuentran en constante conflicto ambiental, político y económico.

Por ello, se propone transformar el mercado agropecuario de Challhua en un lugar de recepción, negociación y estancia de carácter temporal para todo usuario transitorio que busca estabilidad en la ciudad. Se aplica el concepto de "infraestructura de arribo": un sistema compuesto por redes, espacios y agentes intermediarios.

Ello se espacializa, en la habilitación de un paisaje de llegada mediante un sistema de circulaciones y áreas verdes de impacto multiescalar que mitiguen los riesgos a los que se expone Challhua en su emplazamiento, a la vez que reconcilia el contacto físico con su entorno urbano.

Además, se propone integrar estaciones comunitarias, las cuales son espacios que fusionan el mercado con espacios de recepción, cuidado, formación y residencia.

Estas estaciones reemplazan las infraestructuras obsoletas por servicios que otorgan estabilidad al migrante y al barrio, pues su composición volumétrica se integra al tejido urbano vinculando las dinámicas barriales con el arribo.

Finalmente, la infraestructura se compone por ambientes rotativos: áreas versátiles de negociación y estancia cuyo objetivo es mantener activo el mercado de arribo durante horas no comerciales.

Es así como Challhua se convierte en la puerta de acceso hacia la seguridad, estabilidad y permanencia que acoge a todo el que llega a Huaraz. El mercado se convierte en más que en un intermediario comercial: un refugio.



(2023)
Proyecto de Fin de Carrera
TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTA

Chalhua

[MERCADO DE ARRIBO]

Hacia un nuevo espacio migrante
en las periferias de Huar...



CONTENIDO

Introducción.....	10
PARTE I: INVESTIGACIÓN	
1.1 Huaraz: hacia una ciudad intermedia	13
1.1.1 Producción agropecuaria y canales de comercialización	15
1.1.2 Huaraz como ciudad de llegada	17
1.2 Historia del mercado agropecuario en Huaraz.....	19
1.2.1 Evolución y tipos de mercados	23
1.2.2 El problema en los mercados "populares"	25
1.3 El mercado de Challhua	27
1.3.1. Rol intermediario en Huaraz	31
1.3.2. La llegada de los comerciantes agropecuarios	33
1.3.3. El barrio Challhua: un nuevo asentamiento comercial	35

PARTE II: PROYECTO DE FIN DE CARRERA

1. Challhua hacia una infraestructura de arribo.....	13
1.1. El paisaje de llegada	15
1.2. Las estaciones comunitarias	17
1.3. Los ambientes rotativos	17
2. La composición arquitectónica.....	19
2.1. La volumetría	23
2.1. El sistema constructivo	2

CONCLUSIONES

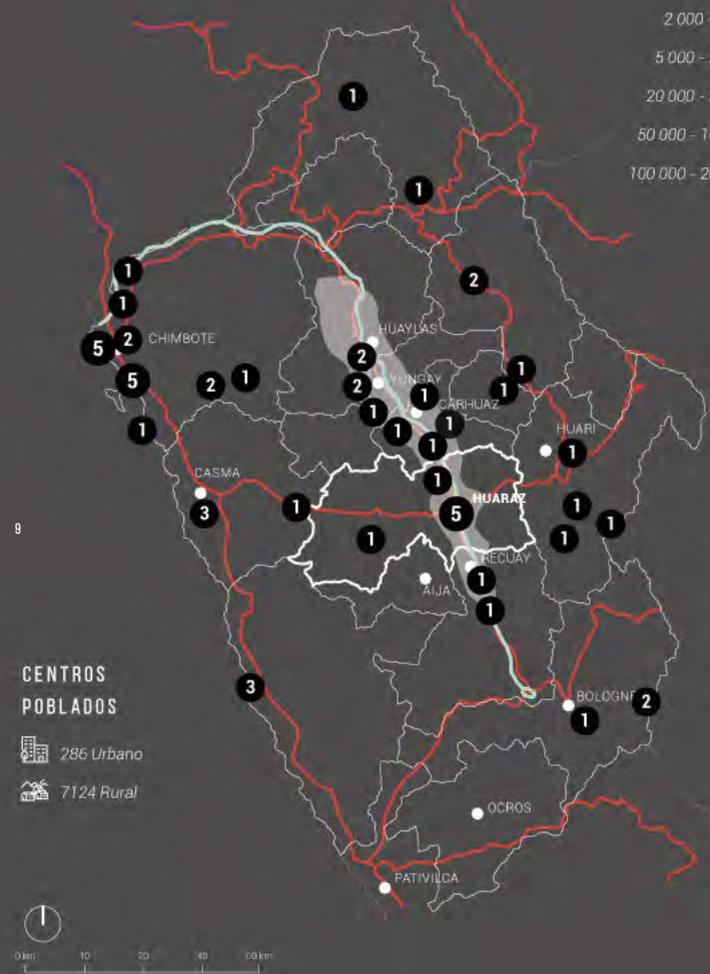
BIBLIOGRAFÍA

PARTE III: PLANIMETRÍA



POBLACION

- 2 000 - 5 000 1
- 5 000 - 20 000 2
- 20 000 - 50 000 3
- 50 000 - 100 000 4
- 100 000 - 200 000 5



CENTROS POBLADOS

- 286 Urbano
- 7124 Rural



INTRODUCCIÓN

En la historia de Áncash, la producción agropecuaria ha demostrado ser una de las principales actividades económicas para la región, pues de los 38 mil kilómetros cuadrados de su superficie, 30 mil han estado habilitados para la agricultura y ganadería desde inicios del siglo XX. Sin embargo, el rezago en el control de recursos hídricos, la formación de los productores y ganaderos en nuevas técnicas para el sembrío y crianza de animales y las vías de comunicación han generado el lento desarrollo de la economía agropecuaria perjudicando principalmente a la población del sector rural.

Durante el proceso del desarrollo de la economía agrícola, se evidenció el rol intermediador de la ciudad de Huaraz, capital de Áncash, en el canal de comercialización de productos agropecuarios, pues su ubicación en el centro del Callejón de Huaylas y su función administrativa lo convirtió en una ciudad de llegada y control territorial.

A pesar de que en Huaraz se encontraba una de las áreas urbanas de Áncash más afectadas por el terremoto de 1970, las migraciones del campo a la ciudad incrementaron durante el proceso de su reconstrucción y se convirtió en el centro de intercambio comercial más importante del Callejón de Huaylas. Una ciudad a donde llegaban comerciantes de las provincias colindantes a vender sus productos temporalmente o quedarse para encontrar estabilidad económica y adquirir otros servicios.

Actualmente, el comercio agropecuario en Huaraz se manifiesta como una actividad socioeconómica que intenta adaptarse a un sistema de intercambio que no valora el rol social del mercado agropecuario en una ciudad intermedia, pues este no acoge a los comerciantes que temporalmente venden sus productos en la ciudad, lo que generó su autogestión y propia reinterpretación del mercado, aunque de manera informal y en estado de precariedad.

10

ASAMBLEA DE COMERCIANTES EN EL MERCADO DE CHALLHUA. HUARAZ
FUENTE: FOTOGRAFÍA PROPIA



La autogestión de los comerciantes ha resultado en la improvisación de mercados informales que han generado conflictos territoriales en el espacio público como la negativa percepción de seguridad y la contaminación ambiental en cada lugar donde se emplazan.

Lo que ha resultado en el imaginario urbano una imagen negativa sobre los comerciantes temporales y que con el tiempo sean segregados socio espacialmente en la ciudad.

Sin embargo, éstos demuestran que existe una resistencia social ante modelo de mercado que Huaraz impone como infraestructura comercial para la venta de productos agropecuarios.

¿Es posible reinterpretar del mercado como un soporte socioeconómico para los comerciantes agropecuarios en Huaraz? ¿cuál debería ser la función del mercado en una ciudad intermedia?

En la historia de los mercados de Huaraz se ha demostrado el rol articulador entre el sector rural y urbano que el mercado agropecuario conformado por comerciantes productores ha adquirido.

Pues se ha convertido en un espacio donde las dinámicas económicas, sociales y culturales se concentran temporalmente para el intercambio comercial, un lugar de llegada para el migrante que busca estabilidad económica en la ciudad y que, lamentablemente, se encuentra con una realidad que no satisface sus necesidades.

Es así como el proyecto plantea convertir el mercado de Challhua en una infraestructura de arribo:

PARTE I

La propuesta parte de entender que las dinámicas socioeconómicas que ocurren en los mercados de la ciudad son parte de un complejo proceso que se origina en el sector rural. De esta forma, se define el principal personaje que influye en la ejecución de estas dinámicas: el comerciante productor agropecuario.

¿De dónde vienen? ¿A dónde van? ¿En dónde se quedan?

El proyecto busca usar el mercado como soporte socioeconómico para reintegrar al comerciante agropecuario a la ciudad., un lugar que los estabilice económicamente y que brinde servicios que contemplen su transición en la ciudad.

De esta forma, la reinterpretación del modelo de mercado agropecuario se trata de convertir al mercado en una infraestructura capaz de acoger la llegada. Es decir, se prepara a la ciudad para recibir a los migrantes temporales y permanentes que han encontrado oportunidades económicas en el intercambio comercial en la ciudad.

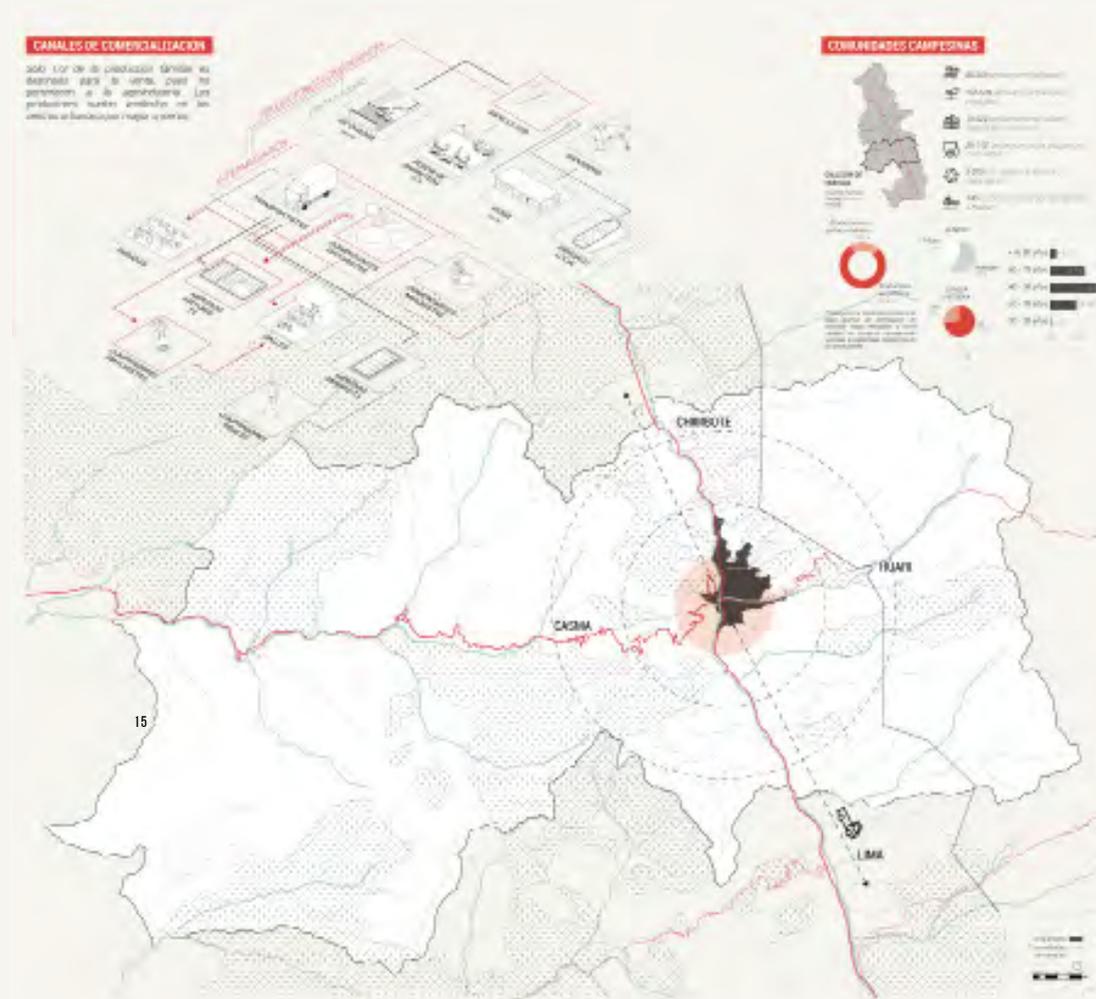


HUARAZ: HACIA UNA CIUDAD INTERMEDIA

Si bien Huaraz no está formalmente considerada como una ciudad intermedia según el Reporte Nacional de Indicadores Urbanos (2018), su potencial en los servicios de conocimiento y capital humano para la economía regional desde el sector agrícola, su rol de intermediación entre grandes ciudades como Lima, ciudades medianas como Chimbote y ciudades pequeñas y su función administrativa en la región, demuestran que Huaraz se encuentra en el proceso de convertirse en una ciudad intermedia.

14

15



PRODUCCIÓN AGROPECUARIA Y CANALES DE COMERCIALIZACIÓN

Huaraz es epicentro comercial y cultural del Callejón de Huaylas. El crecimiento continuo en el aspecto económico ha generado el incremento en las dinámicas de intercambio de bienes y servicios para la población de la ciudad y de ciudades aledañas, sean tanto asentamientos urbanos como rurales generando de esta forma, focos de articulación y de conexión territorial.

En Áncash, la producción agropecuaria está estrechamente ligada a los niveles de ingreso del productor y la familia campesina, el mismo que está relacionado con los niveles de consumo, estructura familiar, estructura de tenencia y otros factores. De toda la región, el Callejón de Huaylas destaca geográficamente por poseer un largo y estrecho valle interandino que conforma la cuenca del río Santa, cuyos pisos ecológicos posibilitan "una explotación agrícola semi-intensiva bajo el régimen de secano y riego" (INIPA 1984, pp. 4).

Sin embargo, la poca capacidad de los pequeños agricultores de acceder a redes de comercialización que les permita mejorar sus ingresos y la desconexión con los mercados han generado un alto índice de pobreza en el sector rural.

Los canales de comercialización no han variado notoriamente desde hace unas décadas, pues un gran porcentaje de productores aún prefiere vender sus productos directamente en la ciudad sin tomar en cuenta a los intermediarios por los bajos precios que ofrecen.

El proceso de producción y comercialización inicia con el acopio "función que realizan los productores para llevar su producto a un lugar de concentración para su venta" (INIPA 1984, pp. 18). Luego, comienza el proceso de compra y venta, lo cual consiste en el intercambio por el que pasan los productos de una propiedad a otra. Existen diversos lugares de venta en donde se ha demostrado que la mayoría de los productores venden sus productos en mercados locales cercanos a su lugar de producción como Caraz, Yungay, Huaraz, Recuay y Huaylas.

En el proceso de mercadeo, se destaca que el principal mercado de origen es el de Huaraz, pues es desde ahí donde se parte a los mercados destino como los minoristas y mayoristas de la ciudad de Lima y Chimbote.

16



MERCADO CORDILLERA BLANCA. CHALLHUA
FUENTE: FOTOGRAFIA PROPIA

HUARAZ COMO CIUDAD DE LLEGADA

El término "ciudad de arribo" es un concepto urbano que se ha incluido en estudios recientes sobre los flujos migratorios en ciudades latinoamericanas y que profundiza en la relación entre el espacio y el proceso social por el que pasan los migrantes al llegar a la ciudad.

Las ciudades intermedias están expuestas a mayores cambios en su estructura urbana debido a que concentran los flujos de los migrantes que llegan en busca de nuevas oportunidades de empleo, educación y otros servicios que ofrece la ciudad.

Según Camila Pinzón en su artículo Infraestructuras de arribo: una aproximación al espacio migrante en ciudades destino como Bogotá (2021) el espacio del migrante está vinculado a su trayectoria "de donde viene, por donde pasa, hacia donde va, a donde llega y si se queda, cómo lo hace y cómo se conecta y adapta en el tiempo" (2021 pp. 60) lo cual se refiere a que para comprender la relación entre el espacio urbano y el migrante, es importante conocer el proceso por el que pasa para llegar a su destino. Es en este espacio en donde se manifiestan los factores de los cuales

los migrantes dependen para integrarse y permanecer en la ciudad, así como prosperar desde la movilidad social (Pinzón 2021, pp.61).

Si bien el área urbana de Huaraz ha sido transformada debido a los desastres naturales ocurridos en su historia, el proceso de migración influyó notoriamente en el crecimiento demográfico y en la expansión urbana hacia las periferias con lo cual "se ha pasado de una ciudad andina tradicional a una ciudad andina cosmopolita moderna con identidades múltiples y problemas sociales in crescendo, configurándose como una ciudad con muchos rostros en lo socioeconómico, lo cultural y lo lingüístico" (Julca 2020, pp. 115).

La ubicación de Huaraz en el centro del Callejón de Huaylas la ha convertido en una ciudad que recibe, concentra y dilata los flujos migratorios, especialmente, los que responden a dinámicas de intercambio comercial. De este modo, Huaraz se puede considerar una ciudad de arribo, aunque no haya desarrollado aún la permeabilidad en su infraestructura urbana para integrar y otorgar estabilidad económica a las personas que llegan de diversas regiones, pues resalta su rol intermediador en la región.

HISTORIA DEL MERCADO AGROPECUARIO EN HUARAZ

Años después del terremoto de 1970, se planificó el primer modelo de mercado de abastos para la ciudad de Huaraz, el Mercado Central o Virgen de Fátima, cuya infraestructura era suficiente para albergar los puestos de venta minorista que se requerían en ese entonces. Sin embargo, con el paso de los años, este modelo de mercado se volvió obsoleto, pues no responde a las dinámicas económicas de una ciudad intermedia que recibe a comerciantes productores de diversas partes del Callejón de Huaylas.

MODELO ACTUAL DE MERCADO EN HUARAZ

Si bien el programa puede variar en algunos mercados de la ciudad, el flujograma que zonifica y organiza los puestos de venta siguen un mismo modelo:



TIPOS DE MERCADOS

MINORISTA



Integra a comerciantes minoristas o prestadores de servicios, que se centran en el consumidor final. El mercado minorista se abastece de productos que los comerciantes adquieren en el mercado mayorista.

MAYORISTA



Es el mercado encargado de organizar la venta y la distribución al por mayor de los alimentos en la ciudad. Alberga comerciantes productores e intermediarios.

MIXTO



Combina la venta mayorista y minorista en un solo espacio, aunque con diferentes topologías de puestos de venta. Se incluye el mercado agrario o itinerante cuyas dinámicas temporales pues atrae a comerciantes de ambos tipos de venta.



ECONOMÍA AGRÍCOLA



EVOLUCIÓN Y TIPOS DE MERCADO

El plan de reconstrucción post desastre de 1970 planteado por CRYRZA propuso la implementación de un mercado minorista y mayorista en el casco histórico de la ciudad. Sin embargo, este no fue el más antiguo, pues existieron mercados temporales que abastecían las necesidades básicas mientras se edificaba el mercado planificado. Uno de estos es el mercado Las Flores, ubicado en el barrio Nicrupampa, el cual ha mantenido su ubicación hasta la fecha.

Luego en 1990, se concluyó con el proyecto del mercado Central o Virgen de Fátima, cuya infraestructura era suficiente para albergar los puestos de venta que abastecían proporcionalmente a la población en esa época. Los puestos de venta funcionaban de manera permanente en donde el comerciante debía pagar mensualmente por el alquiler de un puesto.

Sin embargo, con el crecimiento poblacional, el mercado Central se transformó en el núcleo económico de los comerciantes y compradores que llegaban a la ciudad, por lo que las dinámicas comerciales comenzaron a desbordarse del mercado para vender de manera ambulatoria en las calles.

La actividad comercial incrementó y fue así como el comercio informal fue apropiándose del espacio público en dos paradas: la parada Quillcay y la parada Pedregal. Ambas tenían un carácter mayorista, cuyos comerciantes eran los agricultores o intermediarios que temporalmente vendían sus productos en la ciudad.

Esta apropiación temporal del espacio público ocasionó grandes problemas de salubridad, movilización e inseguridad, lo que causó que fueran desalojados y obligados a encontrar un lugar a donde llegar a vender, que esté ubicado lejos del centro para evitar problemas con la municipalidad y que no esté ocupado en su totalidad: el AA.HH. Challhua.

Los mercados minoristas formales implementados en la ciudad comenzaron a vaciarse, pues la mayoría de los comerciantes optó por vender en las paraditas y calles debido a los precios elevados del alquiler de puestos de venta y, más aún, porque ellos no necesitaban ocuparlo permanentemente.

24

ASAMBLEA DE COMERCIANTES EN EL MERCADO DE CHALLHUA, HUARAZ
FUENTE: FOTOGRAFÍA PROPIA



MARIA ESCUDERO

EL PROBLEMA EN LOS MERCADOS “POPULARES”

La venta informal de productos agropecuarios se produce por la resistencia por parte de los comerciantes productores ante el modelo de mercado impuesto por el municipio de Huaraz. Es así como la apropiación del espacio público para la venta de mayorista y minorista de comerciantes temporales comienza a influenciar en la percepción de seguridad y salubridad de algunos barrios como el barrio Pedregal y el centro histórico de la ciudad, con lo cual las autoridades propusieron la edificación de un “mercado popular” para el reordenamiento y reglamentación del comercio informal con el fin de controlar esta actividad y preservar la imagen y el ornato de la ciudad.

En un inicio los comerciantes informales aceptaron vender sus productos en el nuevo Mercado Popular de Huaraz, sin embargo, el modelo de mercado no había mejorado, pues se seguía alquilando puestos de venta a precios muy elevados y la accesibilidad al empadronamiento se trataba de un complejo proceso cuyos requisitos los comerciantes no cumplían.

Con el tiempo, los comerciantes decidieron seguir vendiendo en las calles dejando así el Mercado Popular como una infraestructura obsoleta y vacía donde la comisaría y otras entidades del gobierno regional se apropiaron de los niveles superiores para ejercer sus actividades.

Por otro lado, muchos de los puestos de venta de productos agropecuarios que quedaron vacíos ahora son utilizados para la venta de otros productos y servicios para el hogar, dejando así el problema de los mercados en Huaraz sin solución alguna.

EL MERCADO CHALLHUA

El mercado de Challhua conformado por el Mercado Mayorista Cordillera Blanca y la Feria andina 10 de junio es el resultado de la autogestión de comerciantes de paradas, quienes se emplazaron en el asentamiento humano de Challhua en un área vulnerable debido al riesgo de inundación por la ocurrencia de descargas máximas del río Santa. Sin embargo, las dinámicas socioeconómicas del mercado han convertido a Challhua en un barrio de arribo, donde diariamente pobladores del Callejón de Huaylas llegan y salen a expender sus productos agropecuarios, pues se encuentra estratégicamente ubicado cerca de la carretera principal.

CHALLHUA: ANÁLISIS URBANO

EQUIPAMIENTO INMEDIATO

- Estación de Metro
- Terminal de pasajeros
- Vivienda comercial
- Estación de Metro
- Estación



FLUJOS

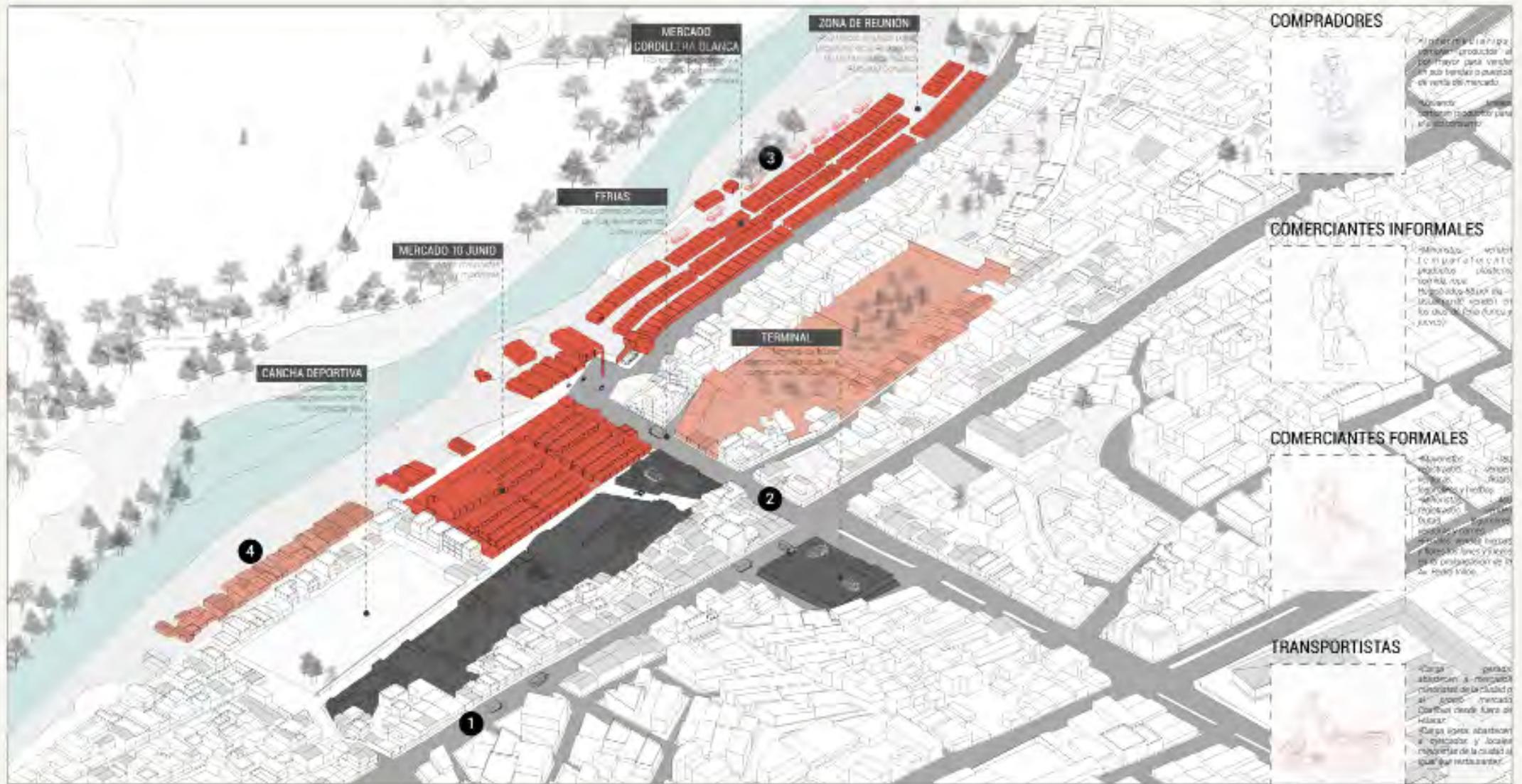
- Asentamiento
- Distribución comercial
- Distribución agrícola
- Comercios



MODELAMIENTO DE RIESGO DE INUNDACIÓN POR LA OCURRENCIA DE DESCARGAS MÁXIMAS DEL RÍO SANTA, SECTOR CHALLHUA

	DESCARGA MÁXIMA	DESCARGA MÁXIMA	DESCARGA MÁXIMA	DESCARGA MÁXIMA
	10/10	10/10	10/10	10/10
INUNDACIÓN	10/10	10/10	10/10	10/10





COMPRADORES

El comprador es el que llega al mercado para comprar los productos que necesita para su consumo personal. El comprador puede ser un consumidor final o un comerciante que compra para revender.

COMERCIANTES INFORMALES

Los comerciantes informales son aquellos que venden sus productos en el mercado sin tener un local propio. Pueden ser productores o intermediarios que compran a otros productores.

COMERCIANTES FORMALES

Los comerciantes formales son aquellos que tienen un local propio y venden sus productos en el mercado. Pueden ser productores o intermediarios que compran a otros productores.

TRANSPORTISTAS

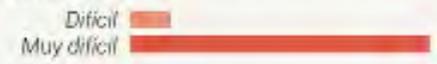
Los transportistas son aquellos que se encargan de llevar los productos desde los productores hasta el mercado. Pueden ser productores o intermediarios que compran a otros productores.

COMERCIANTES



COMPRADORES

Facilidad para transportar sus productos fuera del mercado



PERSONAL DE SEGURIDAD

El personal de seguridad es el encargado de mantener el orden y la seguridad en el mercado. Pueden ser productores o intermediarios que compran a otros productores.

- 1 Av. Confraternidad Internacional Oeste
- 2 Prolongación de la Av. Pedro Villón
- 3 Mercado Cordillera Blanca
- 4 Vivienda en la ribera del río Santa

ROL INTERMEDIARIO EN HUARAZ

El mercado Challhua se ubica en el margen derecho (este) del río Santa y hacia el lado oeste de la Av. Pedro Villón; es decir, entre la ribera del río Santa y la Av. Confraternidad Internacional Oeste, vía que atraviesa todo el Callejón de Huaylas conectado a Huaraz con Chimbote, hacia el norte, y con Lima hacia el sur.

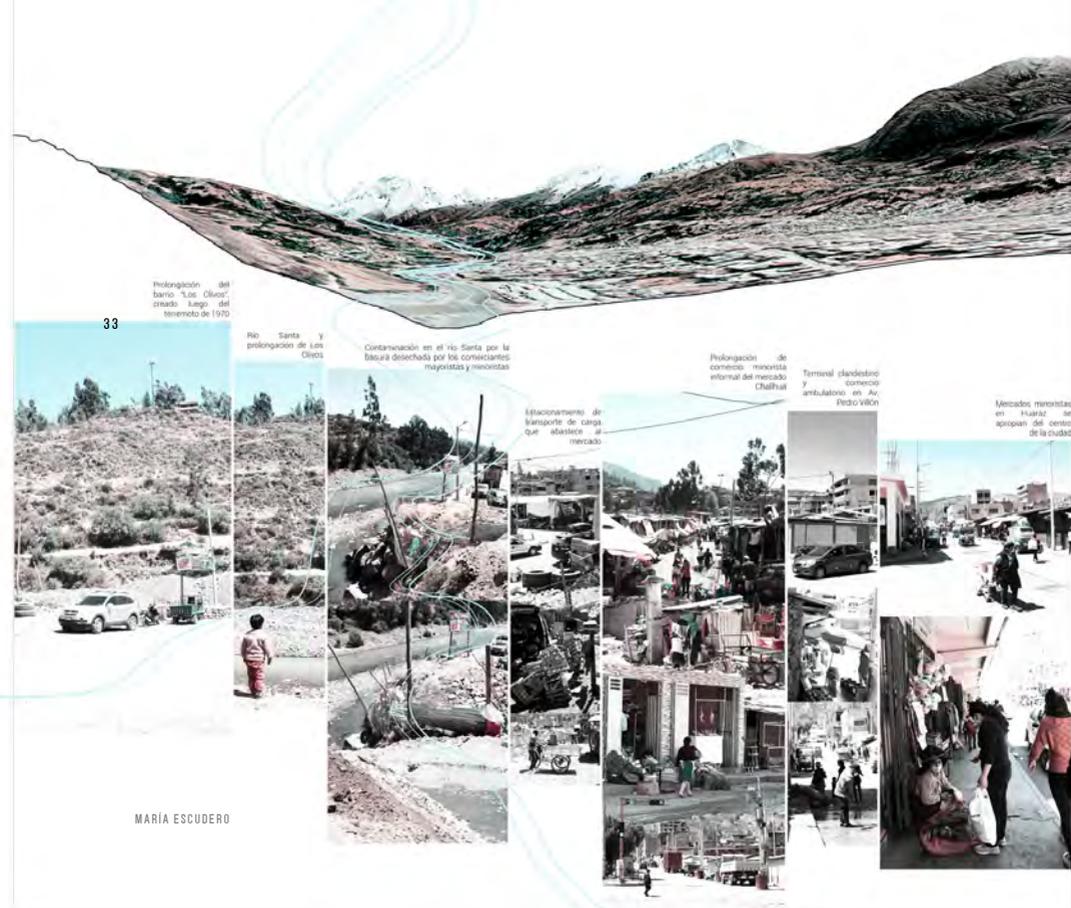
Según el plan de reconstrucción post desastre, el comercio mayorista que abastecería a los mercados minoristas se debía ubicar en la periferia de la ciudad, ya que concentra un gran flujo de vehículos pesados y ligeros que se movilizan diariamente para la distribución de productos agropecuarios. De esta forma, el mercado mixto Feria Andina 10 de junio se emplazó en el sector de Challhua con el objetivo de no interrumpir el tránsito vehicular en las vías locales, pues se encuentra cerca de la av. Confraternidad Internacional Oeste, vía interprovincial.

Las dinámicas comerciales temporales e informales y la autogestión de los comerciantes para la subsistencia del mercado atrajo a los comerciantes informales que fueron desalojados de las paradas Quillcay y Pedregal, quienes se apropiaron de las áreas deshabitadas

del sector de Challhua y de prolongación de la Av. Pedro Villón, espacio que se ha convertido en una calle comercial de alto flujo peatonal y vehicular.

El crecimiento comercial informal en la zona originó el emplazamiento del mercado Cordillera Blanca en la ribera del río Santa como prolongación mayorista del mercado Feria Andina 10 de junio. En total existen más de 700 comerciantes que llegan de diversas provincias de Áncash a vender sus productos para el abastecimiento de los mercados de Huaraz y para la distribución hacia Lima y otras ciudades importantes. De esta forma, el mercado Challhua ha adquirido el rol de intermediar el intercambio comercial y cultural en la ciudad.

32



LA LLEGADA DE LOS COMERCIANTES AGROPECUARIOS

El sector de Challhua no fue un barrio planificado, por lo que no era apto para recibir gran cantidad de comerciantes agropecuarios, sin embargo, su ubicación y conectividad permitía descentralizar el comercio en un espacio que en sus inicios fue libre de restricciones. (Guzmán pp. 27)

El mercado se encuentra organizado por dos asociaciones: Asociación mayorista y minorista Cordillera Blanca y Asociación de vendedores Mayoristas del mercado de Challhua cuyos socios han gestionado el proceso para la formalización de ambos mercados logrando que las autoridades les otorguen algunas instalaciones de servicios básicos como electricidad, agua y desagüe.

Sin embargo, durante este proceso, la informalidad conllevó a conflictos ambientales como la contaminación del río Santa por la falta de gestión de residuos sólidos y aguas residuales del mercado. Por otro lado, las ferias de los martes y jueves y los ambulantes que venden diariamente sus productos en las calles han deteriorado el espacio público de Challhua, pues los mercados se encuentran encerrados por muros ciegos en su perímetro y permite la libre apropiación de sus alrededores.

Además, la segregación socioespacial surgió tras varios intentos de desalojo de los puestos de venta en la franja marginal del río y algunas calles colindantes quedando así en el imaginario del ciudadano una imagen negativa sobre los comerciantes productores que llegaban a Challhua.

Por otro lado, las dinámicas comerciales fueron incrementando en el sector y con ello, se insertaron nuevos equipamientos complementarios como estacionamientos de carga pesada y ligera en diversos puntos del barrio Villón Bajo, al igual que la transformación del terreno de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones (DRTC) en un terminal informal terrestre de buses interprovinciales.

34



PROLONGACIÓN DE LA AV. PEDRO VILLÓN
FUENTE: FOTOGRAFÍA PROPIA

EL BARRIO CHALLHUA: UN NUEVO ASENTAMIENTO COMERCIAL

El asentamiento de Challhua se originó durante el proceso de migración post desastre de 1970, ya que años más tarde, un grupo de personas invadió un sector colindante al barrio Villón Bajo: el nuevo barrio Challhua.

“Para el año 2000, Challhua se perfilaba como un asentamiento humano en donde alrededor de 12 familias convivían aún sin servicios básicos, con problemas de filtración a sus viviendas provisionales a causa de la lluvia y con índices de pobreza antes” (Guzmán pp. 57)

El sector Challhua se ha convertido en “uno de los asentamientos humanos más importantes de la ciudad de Huaraz, debido a que en ella se encuentra el principal centro de abastos de productos de primera necesidad donde diariamente la población de Huaraz y del ámbito del Callejón de Huaylas expenden sus productos” (Tinoco 2019, pp. 217), lo cual representa una de las actividades económicas más importantes de la ciudad.

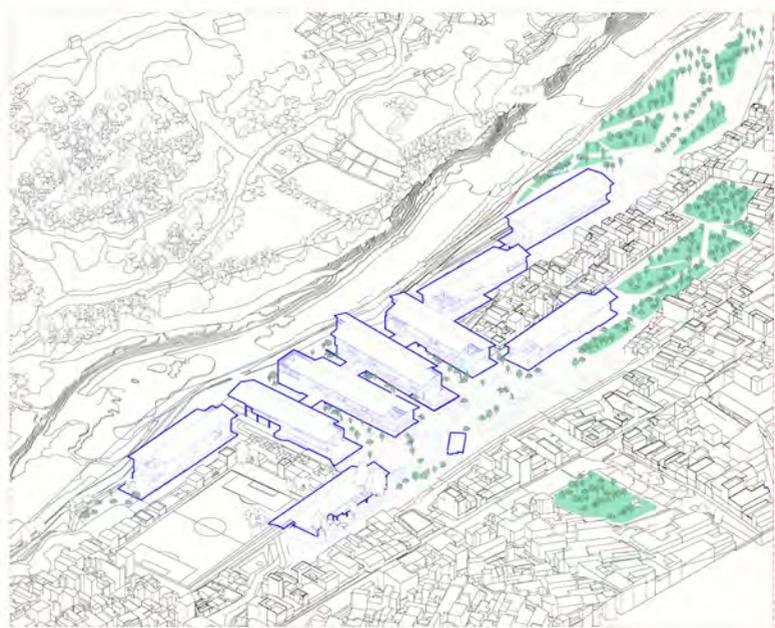
Esta actividad impulsó el desarrollo de servicios básicos en la autogestión de los comerciantes y colaboraciones externas. Sin embargo, la zona urbanizada del sector posee una arquitectura deficiente con pocos espacios abiertos de recreación a pesar de contar con grandes áreas verdes que actualmente se encuentran encerradas en muros perimetrales. Si bien algunas viviendas han adaptado su primer piso para el uso comercial para integrarse a las actividades comerciales del mercado, algunas calles transversales a la prolongación de la Av. Pedro Villón se encuentran en estado de abandono y deterioro lo que ocasiona una negativa percepción de seguridad sobre el barrio.

Sin embargo, las dinámicas socioeconómicas dan indicios de mejorar la calidad del espacio público para Challhua y la oportunidad de convertirlo en un barrio comercial. 36



PARTE II

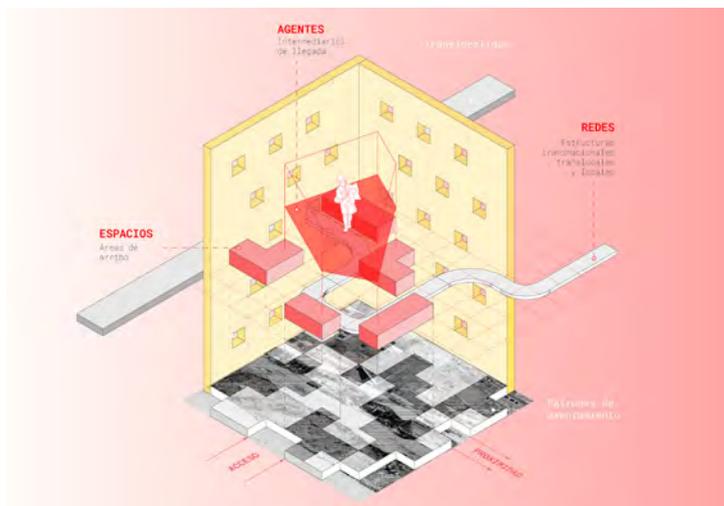
04



CHALLHUA HACIA UNA INFRAESTRUCTURA DE ARRIBO

Transformar el mercado agropecuario de Challhua en un refugio de recepción, negociación y estancia de carácter temporal para todo usuario transitorio que busca estabilidad en la ciudad, además de ser un intermediario comercial entre lo rural y lo urbano.

El proyecto parte de entender al mercado agropecuario en ciudades intermedias andinas como una infraestructura de arribo: un sistema que estructura las dinámicas comerciales y sociales de los comerciantes transitorios (o migrantes) en la ciudad.



EL PAISAJE DE LLEGADA

El paisaje de llegada propuesto como primera estrategia de diseño, se compone de un parque urbano que mitigue los riesgos a los que se expone challhua en su emplazamiento en la terraza fluvial Santa; y vías translocales que reintegre la periferia al tejido urbano actual (o formal) de Huaraz.

Ambos componentes buscan consolidar esta periferia como un lugar de entrada, por lo tanto, las vías y el espacio público son primordiales para su permeabilidad y reconciliación ambiental y social con su entorno actual.

A pesar de que Huaraz es atravesado longitudinalmente por la vía de llegada más importante del Callejón de Huaylas, se concentran en esta todo tipo de movilización generando barreras en su relación con las áreas residenciales. Por ello, se propone jerarquizar los flujos interprovinciales, fragmentar límites urbanos generados por la expansión urbana y ordenar los ambientes de salida para los usuarios temporales.

Se construye un parque urbano con el fin de renaturalizar la ribera del río Santa, rehabilitar los vacíos urbanos que actualmente se encuentran rodeados de muros ciegos y controlar flujos pluviales mediante un sistema que mitigue los riesgos ante inundaciones debido a la topografía accidentada de Challhua.



LAS ESTACIONES COMUNITARIAS

La reinterpretación del modelo de mercado en ciudades intermedias como Huaraz parte de entender la trayectoria del comerciante agropecuario hacia la ciudad y en ella. Es así como uno de los objetivos principales del proyecto es consolidar un nuevo modelo de mercado o "mercado de arribo" que contemple la temporalidad de las dinámicas comerciales y que acoja la llegada de los comerciantes en "estaciones comunitarias" que incluyan espacios de formación, cultura, comercio y alojamiento en un edificio vertical que distribuya los puestos de venta de los mercados Cordillera Blanca y Feria Andina 10 de junio.

El mercado vertical permite liberar el primer nivel para la libre apropiación del espacio por parte de los comerciantes que recién están iniciando sus actividades comerciales en la ciudad con el objetivo de darles estabilidad económica. ⁴³

LOS AMBIENTES ROTATIVOS

Si bien el barrio Challhua está adquiriendo un carácter comercial debido a la actividad económica del mercado, aún existen viviendas monofuncionales en estado de precariedad, en riesgo por inundación y otros factores que vulneran la calidad de vida de sus habitantes en un barrio que presenta oportunidades para su beneficio económico y social.

Por otro lado, la expansión urbana en el barrio de Challhua ha incrementado con la implementación de los grandes mercados

Por ello, otra de las estrategias proyectuales que se propone es rehabilitar la zona residencial comercial como una alternativa de llegada para los comerciantes que migran y para la reubicación de los habitantes en supermanzanas multifamiliares que se integren a las calles comerciales propuestas en la red translocal y que abracen espacios públicos flexibles de uso barrial como áreas de juego, canchas deportivas, agricultura urbana, etc.



LA COMPOSICIÓN ARQUITECTÓNICA

En las periferias de Huaraz - Áncash, los materiales más utilizados por sus habitantes para la autoconstrucción de espacios habitables son el acero galvanizado, el ladrillo y el adobe.

Con ellos se han ido improvisando sistemas constructivos que vulneran la calidad de vida de los que llegan y los que habitan el lugar.

LA VOLUMETRÍA

La estructura está compuesta por un basamento de piedra del sitio (terraza pluvial) y pórticos de acero que estructuran la cubierta y los espacios en pórticos de 7.5m y 9m.

El esquema de las estaciones comunitarias está compuesta por una gradiente desde lo público en el primer nivel y el subterráneo; y a el programa privado que se ubica en los niveles superiores.

Los recorridos superiores abrazan los patios centrales del primer nivel. Estos patios otorgan iluminación natural a los demás pisos y favorece el habitar en la vivienda de los niveles superiores o programa semi privado.

Cada estación está conformada por dos recorridos longitudinales en el primer nivel. Son circulaciones que se acoplan a la topografía generando un espacio de comercio semi subterráneo y dejando la planta del primer nivel con programa comunitario que a la vez se relaciona con el espacio público.



EL SISTEMA CONSTRUCTIVO

En las periferias de Huaraz - Áncash, los materiales más utilizados por sus habitantes para la autoconstrucción de espacios habitables son el acero galvanizado, el ladrillo y el adobe.

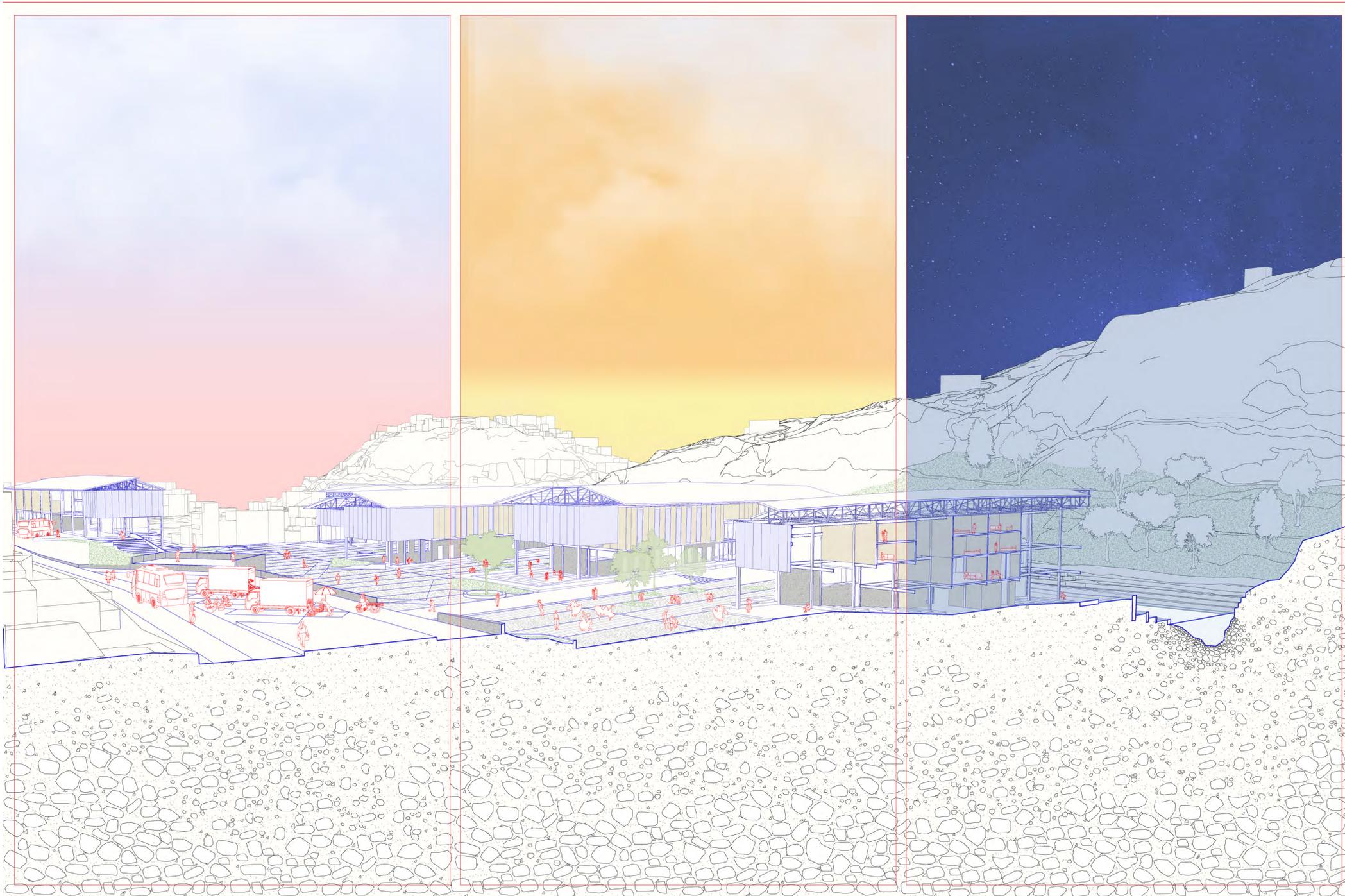
Con ellos se han ido improvisando sistemas constructivos que vulneran la calidad de vida de los que llegan y los que habitan el lugar.

La combinación de materiales como la tierra y el metal (quincha metálica) resultan en un sistema de cerramiento que se adosa a la estructura principal manteniendo su ligereza.

PARTE III



PLANIMETRÍA



CHALHUA, EL MERCADO DE ARRIBO: Hacia un nuevo espacio migrante en las periferias de Huaraz

María del Carmen Escudero González
 María del Carmen Escudero González
 Oficina de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú
 Proyecto de Plan de Gestión - 2003 (con el apoyo de la UNICEF)

La ciudad de Huaraz es el centro de intercambio comercial y cultural más importante del estrecho valle interandino que se despliega entre las Cordilleras Blanca y Negra en el departamento de Ancash: el Callejón de Huaylas. El crecimiento continuo en el aspecto económico ha generado el incremento en las dinámicas de intercambio de bienes y servicios para la población de la ciudad y de ciudades aledañas, sean tanto asentamientos urbanos como rurales generando de esta forma, focos de articulación y de conexión territorial.

EL USUARIO

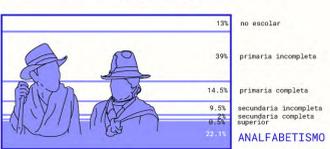
Uno de los usuarios es el comunero, pues el comercio fuera de la ciudad o centros de acopio son mínimos. La economía de los comuneros se basa en su producción agrícola y el intercambio comercial. Según el INEI, la PEA en el departamento de Ancash está conformado por los trabajadores no calificados (26.68%); los trabajadores agrícolas y pescadores (17.05%); los servicios y comercio (12.94).

PROBLEMAS EN LAS COMUNIDADES QUE ARRIBAN

El rezago en la asistencia técnica y la poca gestión de recursos hacia mercados y otros canales de comercio agropecuario vulneran la estabilidad económica de los productores.

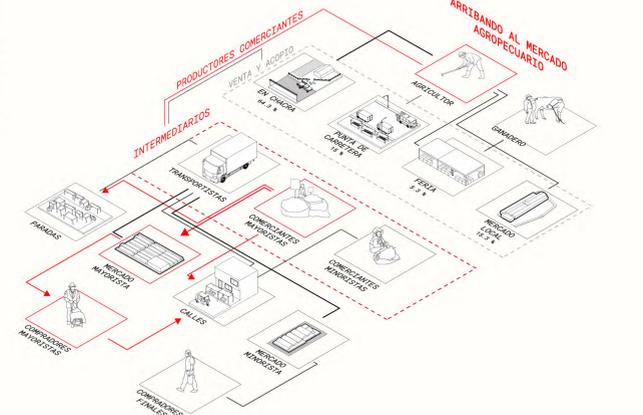


NIVEL EDUCATIVO EN LAS COMUNIDADES

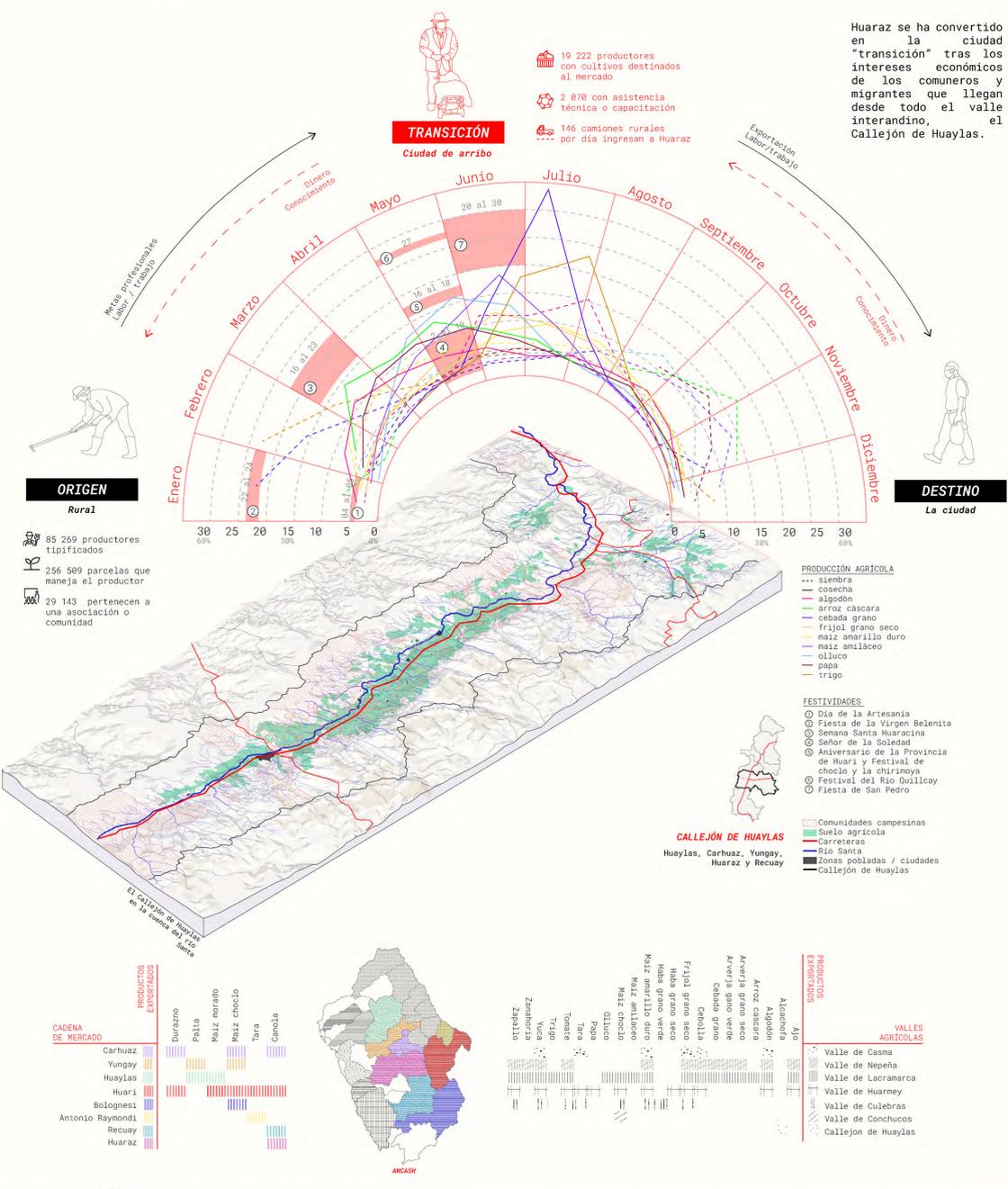


LA LLEGADA AL MERCADO AGROPECUARIO: LOS FLUJOS COMERCIALES EN HUARAZ

El destino y usos de la producción está estrechamente ligado a los niveles de ingreso del productor y la familia campesina, el mismo que está relacionado con los niveles de consumo, estructura familiar, estructura de tenencia y otros factores.



HUARAZ, LA CIUDAD DE ARRIBO DEL CALLEJÓN DE HUAYLAS
 EL POTENCIAL Y EL REZAGO EN EL ORIGEN DE LOS FLUJOS DE LLEGADA

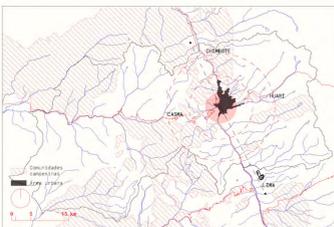


CHALHUA, EL MERCADO DE ARRIBO: Hacia un nuevo espacio migrante en las periferias de Huaraz

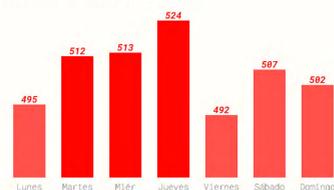
María del Carmen Escudero González
 María del Carmen Escudero González
 Oficina de Arquitectura y Urbanismo de la Pontificia Universidad Católica del Perú
 Proyecto de Plan de Gestión - 2003 (con el apoyo de la UNICEF)

Redes de llegada a Huaraz (ciudad)

Huaraz es una ciudad de llegada poblada por una sociedad multiétnica constituida por un tejido urbano en una accidentada topografía que con el tiempo ha ido expandiéndose hacia sus periferias en asentamientos informales y precarios situados en las laderas y a orillas del río Santa y Quillcay.



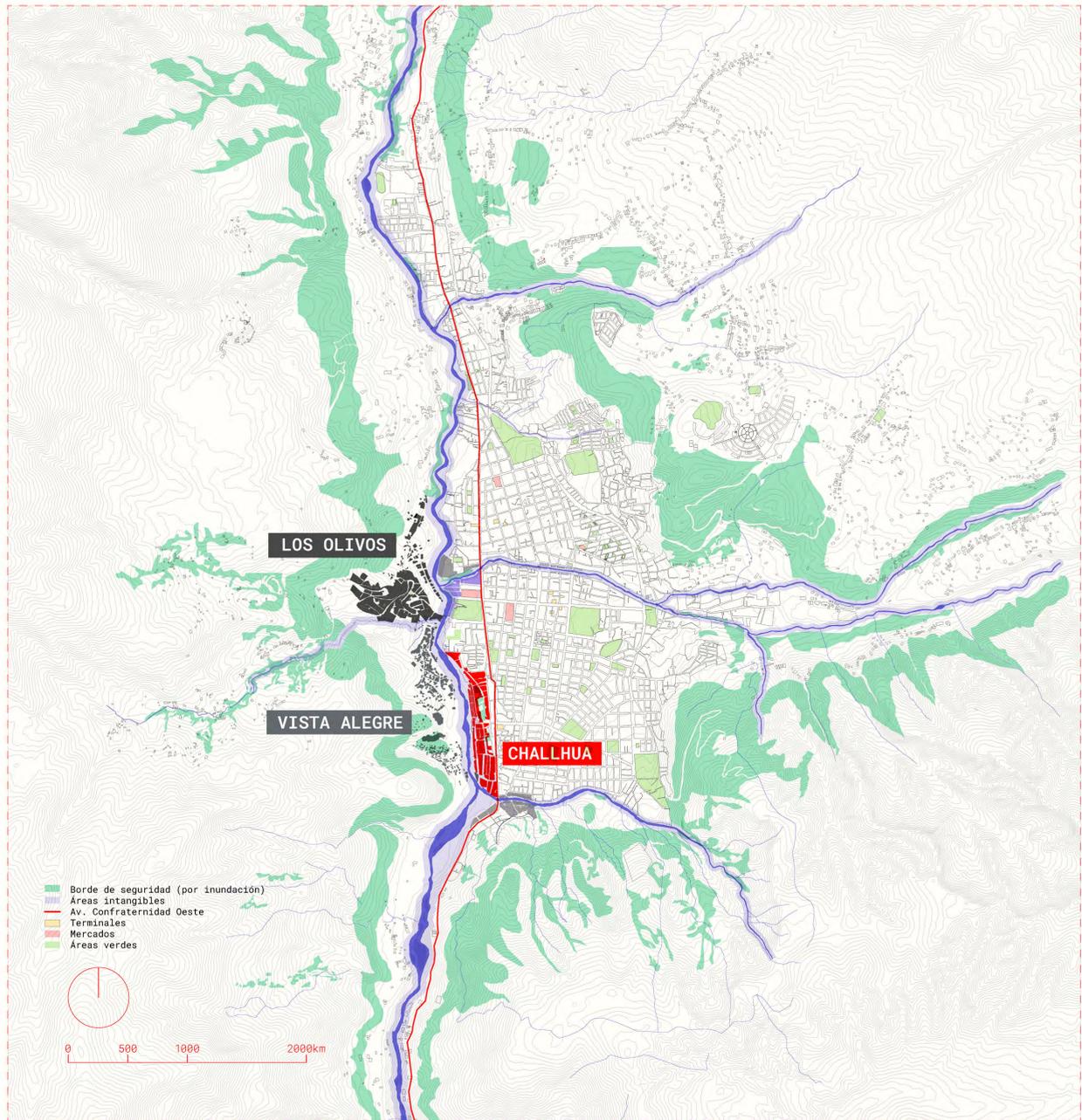
N° vehículos/día (zona comercial de Huaraz)



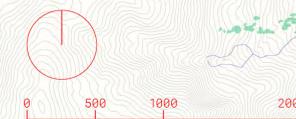
Tránsito Vehicular (veh. de carga en 2020)

VEHICULO	LUN	MAR	MIE	JUE	VIE	SAB	DOM
C. RURAL	99	99	101	99	97	99	95
CAMIONES	18	23	18	15	20	20	22
total	117	123	119	114	117	119	117

El proyecto parte de la problemática del arribo en Huaraz desde el movimiento social que se da tras el interés comercial de las comunidades campesinas, quienes se trasladan constantemente a la ciudad para vender sus productos transformando el espacio público en "áreas de llegada", lugares que reciben y acogen de forma improvisada las dinámicas comerciales.



- Borde de seguridad (por inundación)
- Áreas intangibles
- Av. Confraternidad Oeste
- Terminales
- Mercados
- Áreas verdes



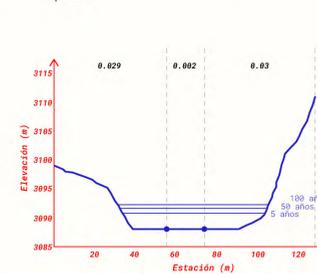
Expansión urbana en Challhua



Vulnerabilidad

■ Muy alta ■ Alta ■ Media ■ Baja ■ Área inundable

INFRAESTRUCTURA	RIESGO BAJO	RIESGO MEDIO	RIESGO ALTO	RIESGO MUY ALTO
Viviendas	24.8%	94.6%	41.4%	8.2%
Módulos de mercado	-	-	52.6%	47.4%
Instalación deportiva	-	-	100.0%	-



Challhua es la periferia de llegada más importante en Huaraz, un asentamiento estratégicamente ubicado en el ingreso sur y en conflicto medioambiental donde se ha desarrollado el mercado más importante del eje interandino, un lugar que recibe a comerciantes de todas partes de Ancash que buscan estabilidad económica y social en la ciudad.

INFRAESTRUCTURAS OBSOLETAS

ÁREAS VERDES

VIVIENDA

MERCADO CORDILLERA BLANCA

MERCADO 10 JUNIO

TERMINALES / ESTACIONAMIENTOS

MERCADO 10 DE JUNIO
Comerciantes mayoristas y minoristas

FERIAS
Productores del Callejón de Huaylas venden los Lunes y Jueves

MERCADO CORDILLERA BLANCA
180 son mayoristas y 250 comerciantes minoristas

CANCHA DEPORTIVA
Explanada de uso recreativo para el barrio y los comerciantes

TERMINAL TERRESTRE
Terminal de Buses interprovinciales reciben a comerciantes del Callejón

LOS USUARIOS

COMERCIANTE NÓMADA

COMERCIANTE LOCAL

CONSUMIDOR FINAL

CONSUMIDOR COMERCIANTE

COMPLEMENTARIOS

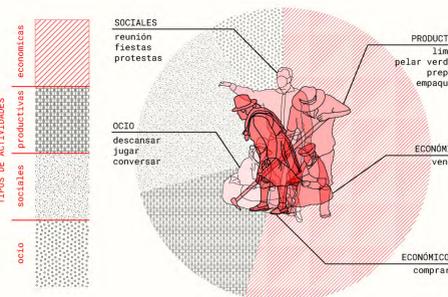
RESIDENTES

El comerciante en Challhua es transitorio y, en su mayoría, de origen humilde, los medios de transporte y las superficies de venta son diversas, la apropiación del espacio público depende de los días de feria y la temporalidad climática. Sin embargo, las condiciones sanitarias y ambientales en su emplazamiento comprometen la vida y salud de los que habitan y transitan en el mercado y sus alrededores debido a que el río Santa provoca crecidas e inundaciones durante época de lluvias (de octubre a abril) y se ha convertido en un botadero por la inapropiada autogestión de residuos sólidos.

HORARIOS DE OCUPACIÓN

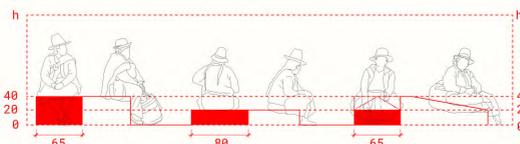


ANÁLISIS ANTROPOMÉTRICO

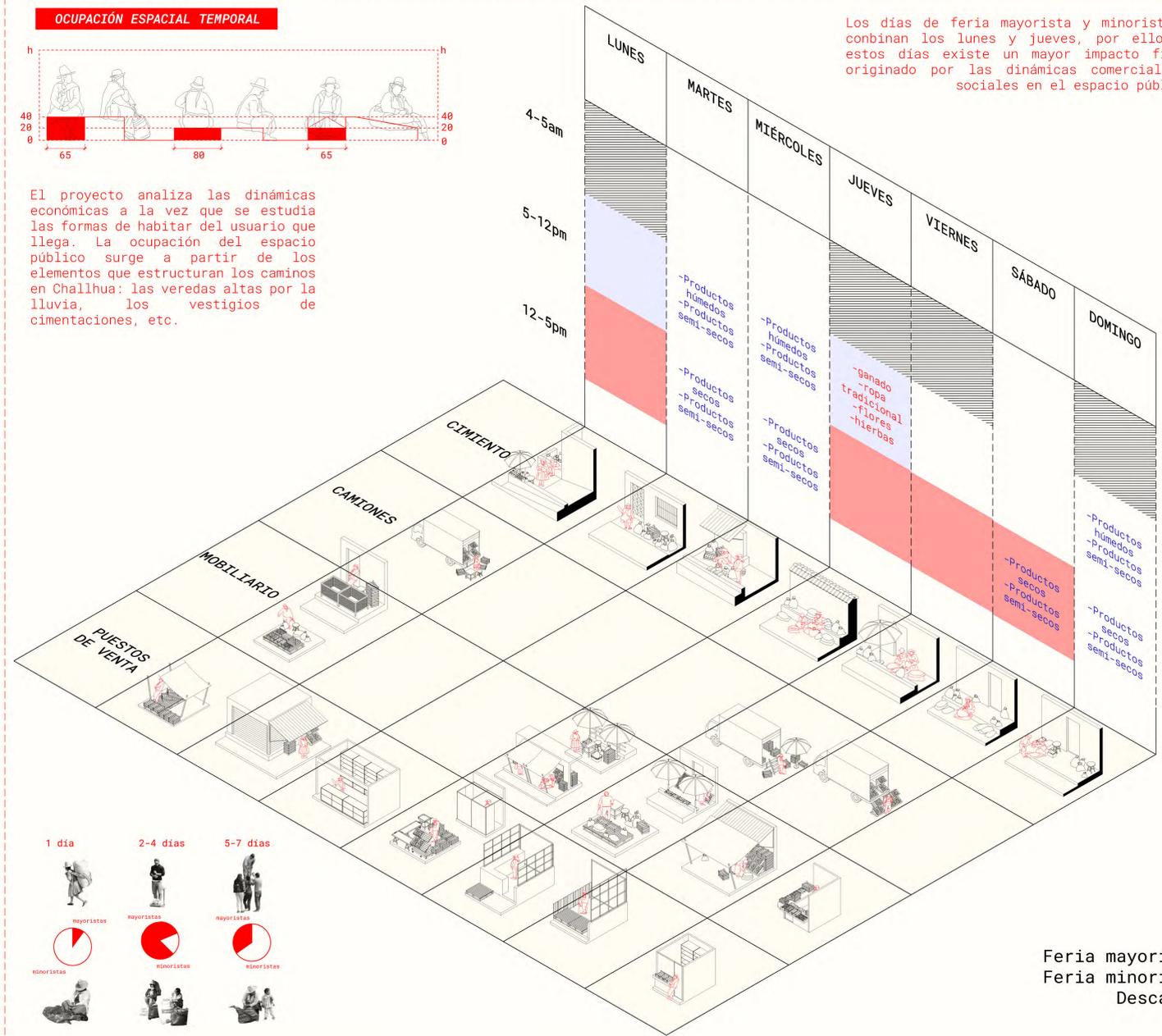


SOPORTES COMERCIALES

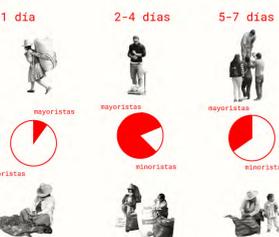
OCUPACIÓN ESPACIAL TEMPORAL



El proyecto analiza las dinámicas económicas a la vez que se estudia las formas de habitar del usuario que llega. La ocupación del espacio público surge a partir de los elementos que estructuran los caminos en Challhua: las veredas altas por la lluvia, los vestigios de cimentaciones, etc.



Los días de feria mayorista y minorista se combinan los lunes y jueves, por ellos en estos días existe un mayor impacto físico originado por las dinámicas comerciales y sociales en el espacio público.

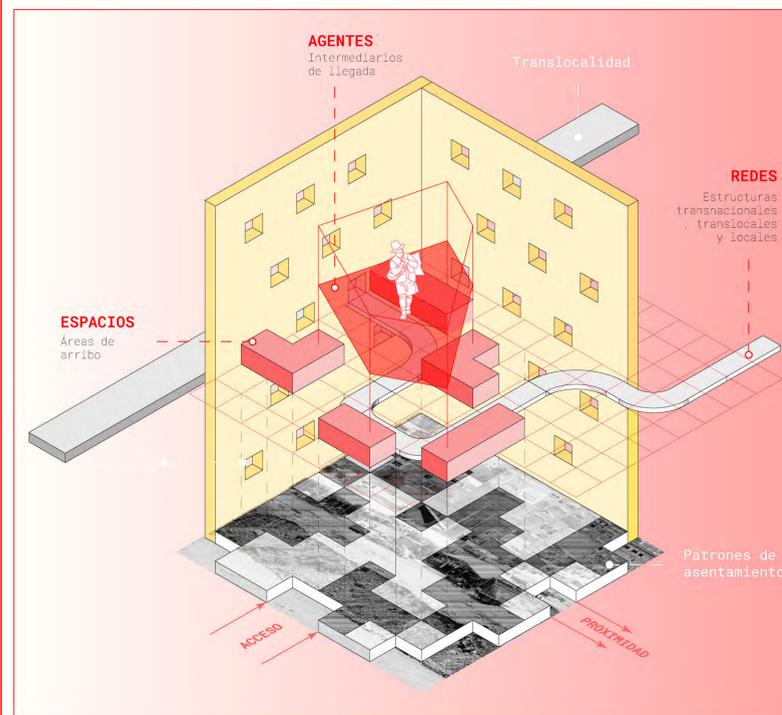


Transformar el mercado agropecuario de Challhua en un refugio de recepción, negociación y estancia de carácter temporal para todo usuario transitorio que busca estabilidad en la ciudad, además de ser un intermediario comercial entre lo rural y lo urbano.



LA INFRAESTRUCTURA DE ARRIBO

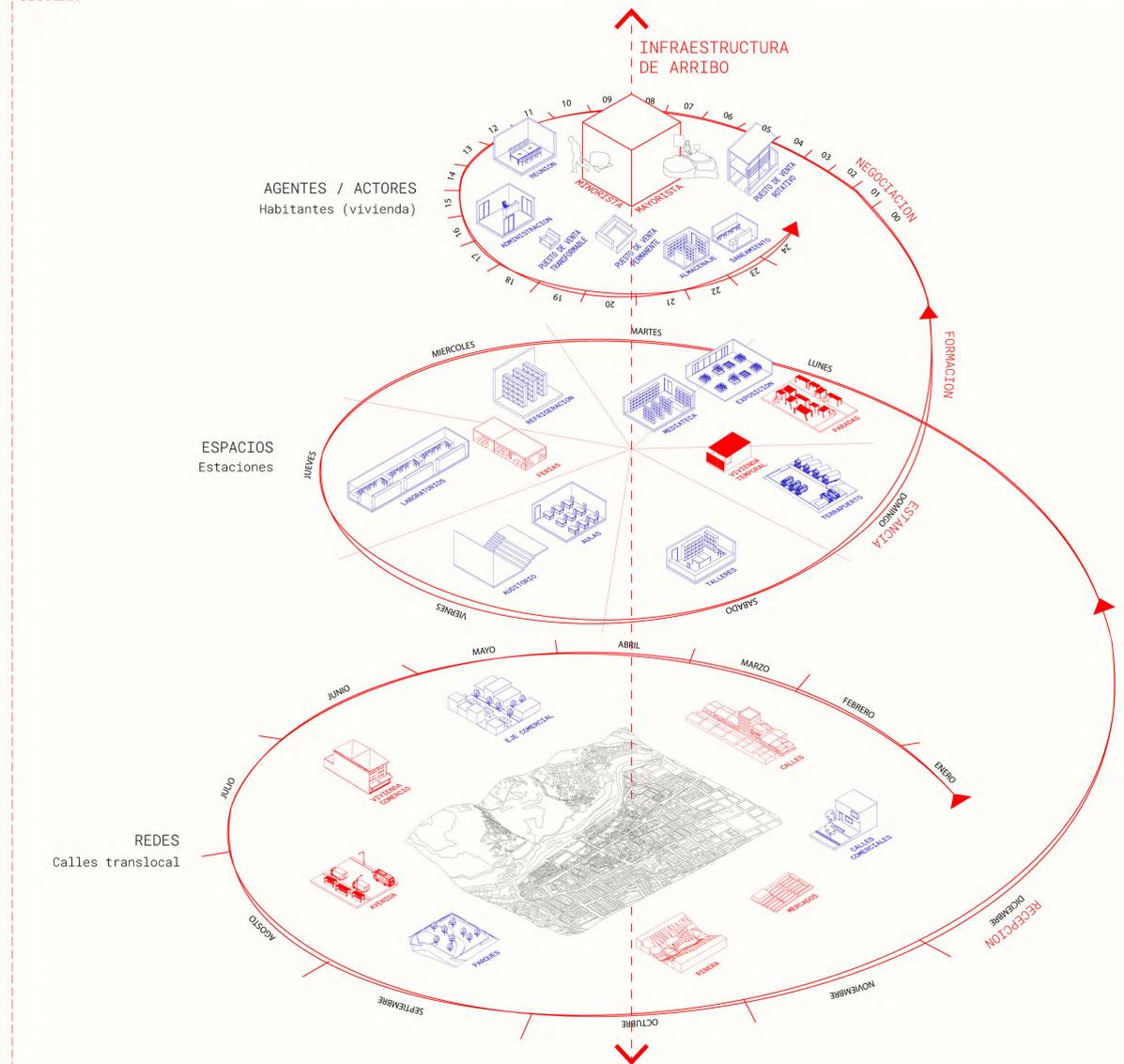
Se aplica el concepto de infraestructura de arribo, las cuales "son las estructuras que hacen posible la producción y negociación de las relaciones y soportes para acceder a recursos funcionales, simbólicos y sociales, donde el migrante se puede mover para encontrar estabilidad." (Pinzón 2021)



EL MERCADO DE ARRIBO

El proyecto parte de entender al mercado agropecuario en ciudades intermedias andinas como una infraestructura de arribo: un sistema que estructura las dinámicas comerciales y sociales de los comerciantes transitorios (o migrantes) en la ciudad. Se combinan las dinámicas actuales que están limitadas a la actividad comercial (económica) y se extiende las capacidades de esta para generar un complejo que ofrezca nuevas formas de proximidad a medios de sustento.

SISTEMA

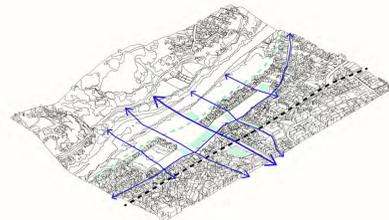


ESTRATEGIAS PROYECTUALES

1

HABILITAR PAISAJE DE LLEGADA

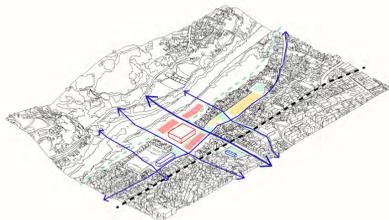
Se recompone el contacto conflictivo entre el movimiento social y el territorio mediante un sistema de circulaciones y tipologías de espacios públicos de impacto multiescalar que define un nuevo paisaje para la llegada del migrante a la ciudad.



2

INTEGRAR ESTACIONES COMUNITARIAS

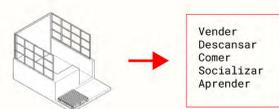
Se controla el impacto de los usos comerciales y los patrones de asentamiento mediante una red de estaciones comunitarias de recepción, abastecimiento, formación, cuidado y producción.



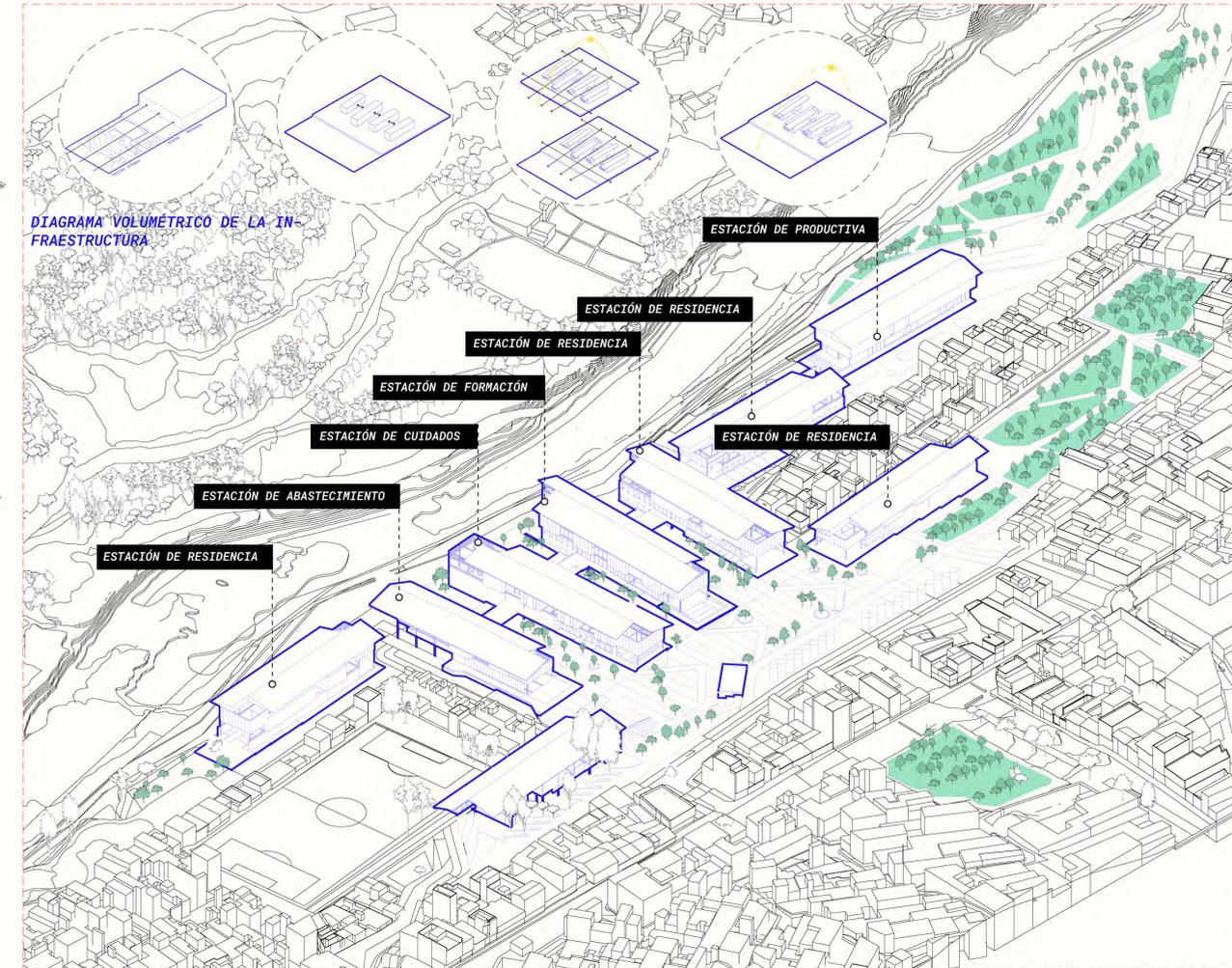
3

IMPLEMENTAR AMBIENTES ROTATIVOS

Se transforma los actuales espacios de venta de productos agropecuarios en un nuevo sistema de tipología de ambientes que se adaptan a las condiciones territoriales, respeten su uso comercial temporal y se integren a nuevas actividades culturales para mejorar la calidad de vida de los usuarios transitorios.



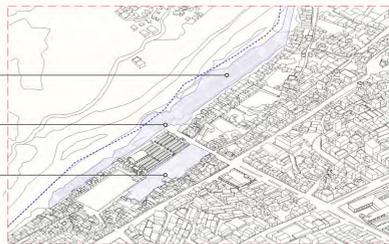
Vender
Descansar
Comer
Socializar
Aprender



ETAPAS DEL PROYECTO

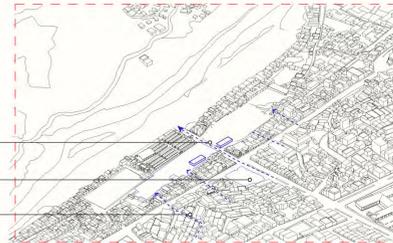
1. Habilitar plaza de llegada

- Definir límites verdes de amortiguamiento
- Liberar ribera y encauzar el río Santa.
- Remover infraestructura obsoleta



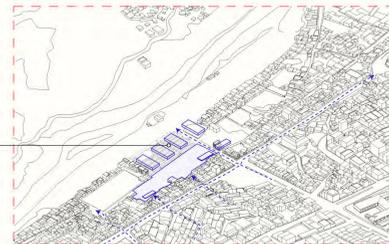
2. Reubicar mercado minorista y mayorista en infraestructuras con programa complementario

- Habilitar espacios de recepción vehicular
- Reubicar terminal terrestre
- Fragmentar manzanas



3. Reubicar viviendas vulnerables y precarias en residencia de "corto plazo"

Vivienda social para el migrante en niveles superiores de la infraestructura

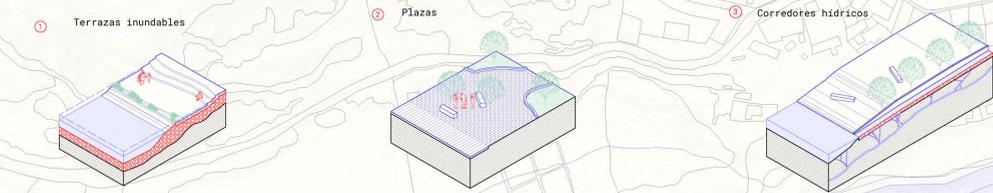


El paisaje de llegada propuesto como primera estrategia de diseño, se compone de un parque urbano que mitigue los riesgos a los que se expone challhua en su emplazamiento en la terraza fluvial Santa; y vías translocales que reintegre la periferia al tejido urbano actual (o formal) de Huaraz.

Ambos componentes buscan consolidar esta periferia como un lugar de entrada, por lo tanto, las vías y el espacio público son primordiales para su permeabilidad y reconciliación ambiental y social con su entorno actual.

PARQUE URBANO

Se construye un parque urbano con el fin de renaturalizar la ribera del río Santa, rehabilitar los viejos urbanos que actualmente se encuentran rodeados de muros ciegos y controlar flujos pluviales mediante un sistema que mitigue los riesgos ante inundaciones debido a la topografía accidentada de Challhua.



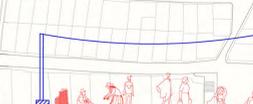
VÍAS TRANSLOCALES

A pesar de que Huaraz es atravesado longitudinalmente por la vía de llegada más importante del Callejón de Huaylas, se concentran en esta todo tipo de movilización generando barreras en su relación con las áreas residenciales. Por ello, se propone jerarquizar los flujos interprovinciales, fragmentar límites urbanos generados por la expansión urbana y ordenar los ambientes de salida para los usuarios temporales.

Alamedas peatonales



Boulevards comerciales



Estacionamientos

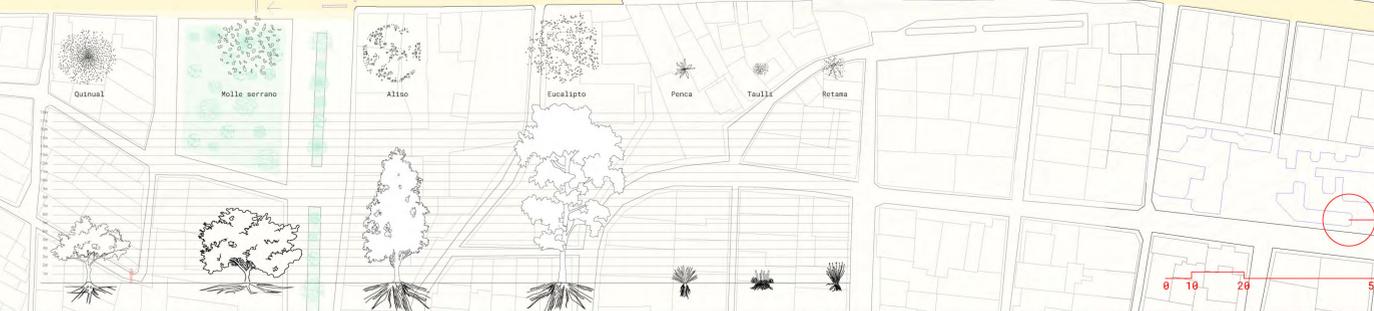


Paraderos



ARBORIZACIÓN

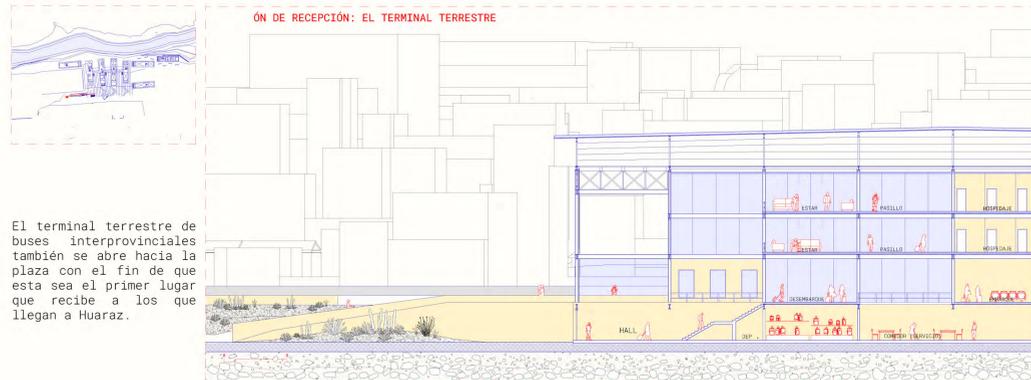
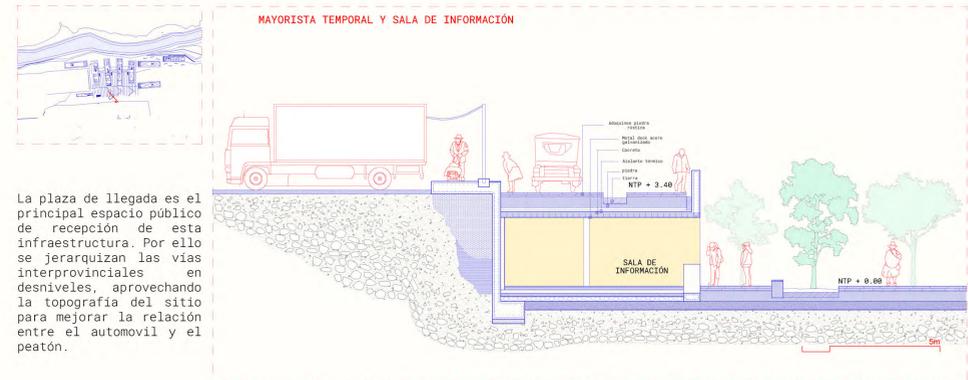
El proyecto propone regenerar la ribera del río Santa mediante la reforestación de especies como la Penca y eucaliptos que antes existían en la zona. Además, se proponen otros tipos de árboles bajos para la plaza y espacios de encuentro.



LA PLAZA DE LLEGADA

INFRAESTRUCTURAS DE RECEPCIÓN PARA CHALLHUA

ESTRUCTURAS TRANSLOCALES



VISTA DE LA PLAZA DE LLEGADA SALIENDO DESDE EL TERMINAL TERRESTRE

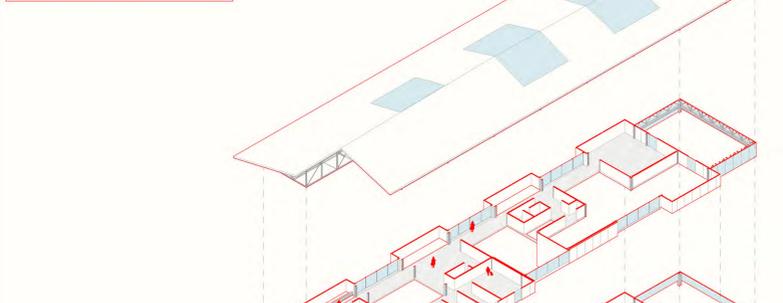


ESTACIONES COMUNITARIAS

INFRAESTRUCTURAS PROGRAMÁTICAS PARA CHALLHUA

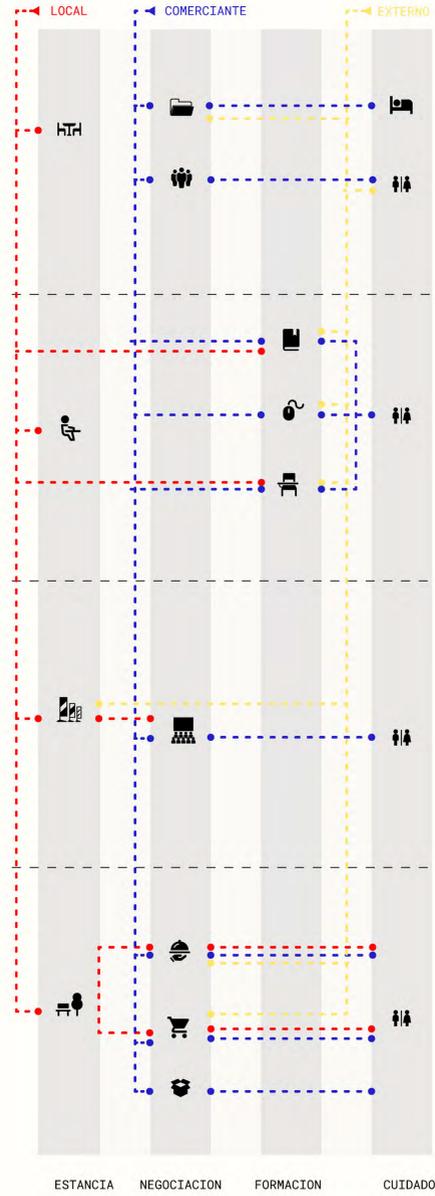
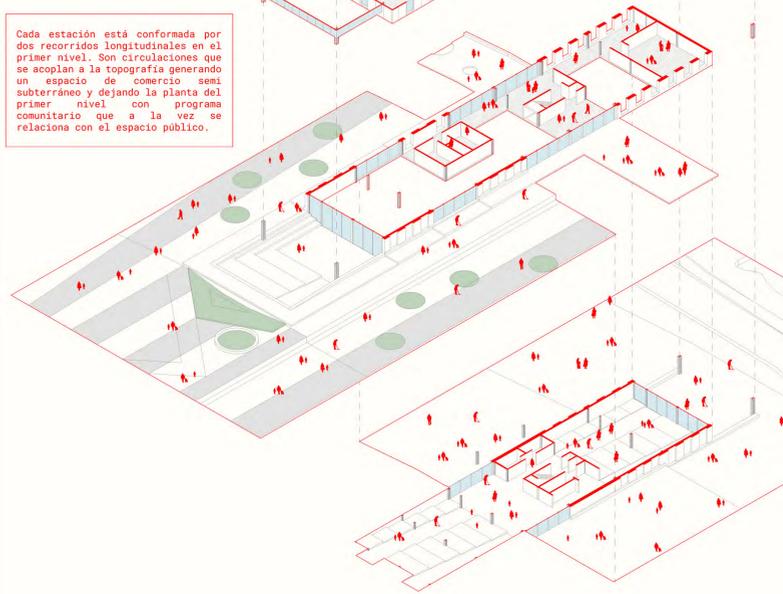
COMPOSICIÓN ESPACIAL DE LAS ESTACIONES

El esquema de las estaciones comunitarias está compuesta por una gradiente desde lo público en el primer nivel y el subterráneo; y a el programa privado que se ubica en los niveles superiores.



Los recorridos superiores abrazan los patios centrales del primer nivel. Estos patios otorgan iluminación natural a los densos pisos y favorece el habitar en la vivienda de los niveles superiores o programa semi privado.

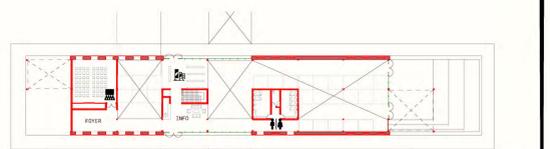
Cada estación está conformada por dos recorridos longitudinales en el primer nivel. Son circulaciones que se acoplan a la topografía generando un espacio de comercio semi subterráneo y dejando la planta del primer nivel con programa comunitario que a la vez se relaciona con el espacio público.



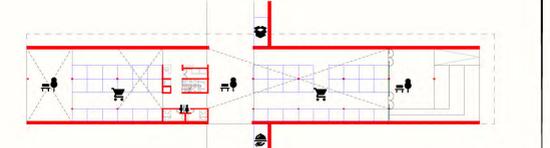
- DEPÓSITO
- AREA DE DESCARGO
- OFICINAS
- SALA DE REUNION
- AULAS
- ESTAR
- COMEDOR
- SSHI



- SALA DE COMPUTO
- BIBLIOTECA
- AULAS
- ESTAR
- SSHI



- SIN
- HALL / EXPO
- SSHI



- PUESTOS DE VENTA MAYORISTA
- DEPÓSITO
- RESTAURANTE
- PATIO
- SSHI

En las periferias de Huaraz - Ancash, los materiales más utilizados por sus habitantes para la autoconstrucción de espacios habitables son el acero galvanizado, el ladrillo y el adobe.

Con ellos se han ido improvisando sistemas constructivos que vulneran la calidad de vida de los que llegan y los que habitan el lugar. Además, le ha otorgado una imagen de precariedad a estos barrios de llegada y, especialmente, a los comerciantes agropecuarios que arriban a los mercados de Challhua.

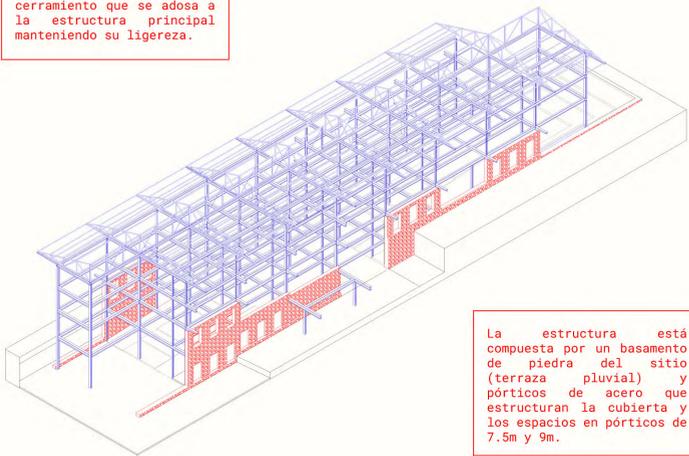


¿CÓMO LOS MATERIALES DE ARRIBO PUEDE SER RESILIENTES FRENTE A LA TEMPORALIDAD CLIMÁTICA?

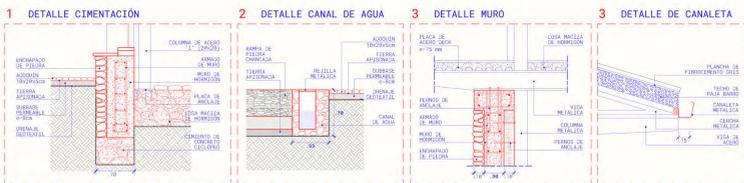
- PIEDRA**
 - Huella o plataforma de establecimiento urbano en el paisaje.
 - Soporte que organiza espacialmente los flujos de llegada.
- METAL**
 - Reinterpretación del recurso de arribo informal hacia una infraestructura sostenible.
 - Espacios ligeros con apariencia temporal.
- TIERRA**
 - Reinterpretación de la identidad arquitectónica de los andes (Callejón de Huaylas) para el confort climático.

¿CÓMO LA MATERIA PUEDE DESAFIAR LAS CONDICIONES CLIMÁTICAS EN LAS PERIFERIAS DE ARRIBO ANDINAS?

La combinación de materiales como la tierra y el metal (quincha metálica) resultan en un sistema de cerramiento que se adosa a la estructura principal manteniendo su ligereza.

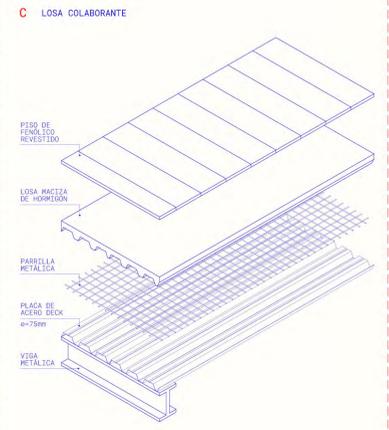
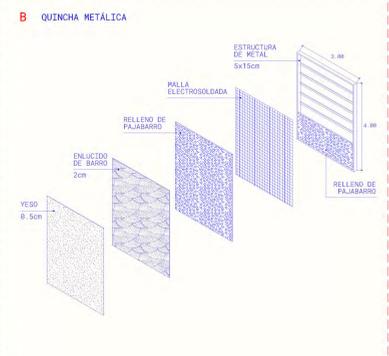
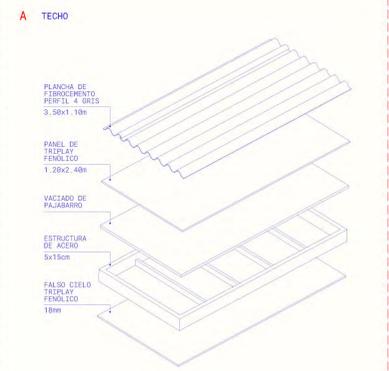
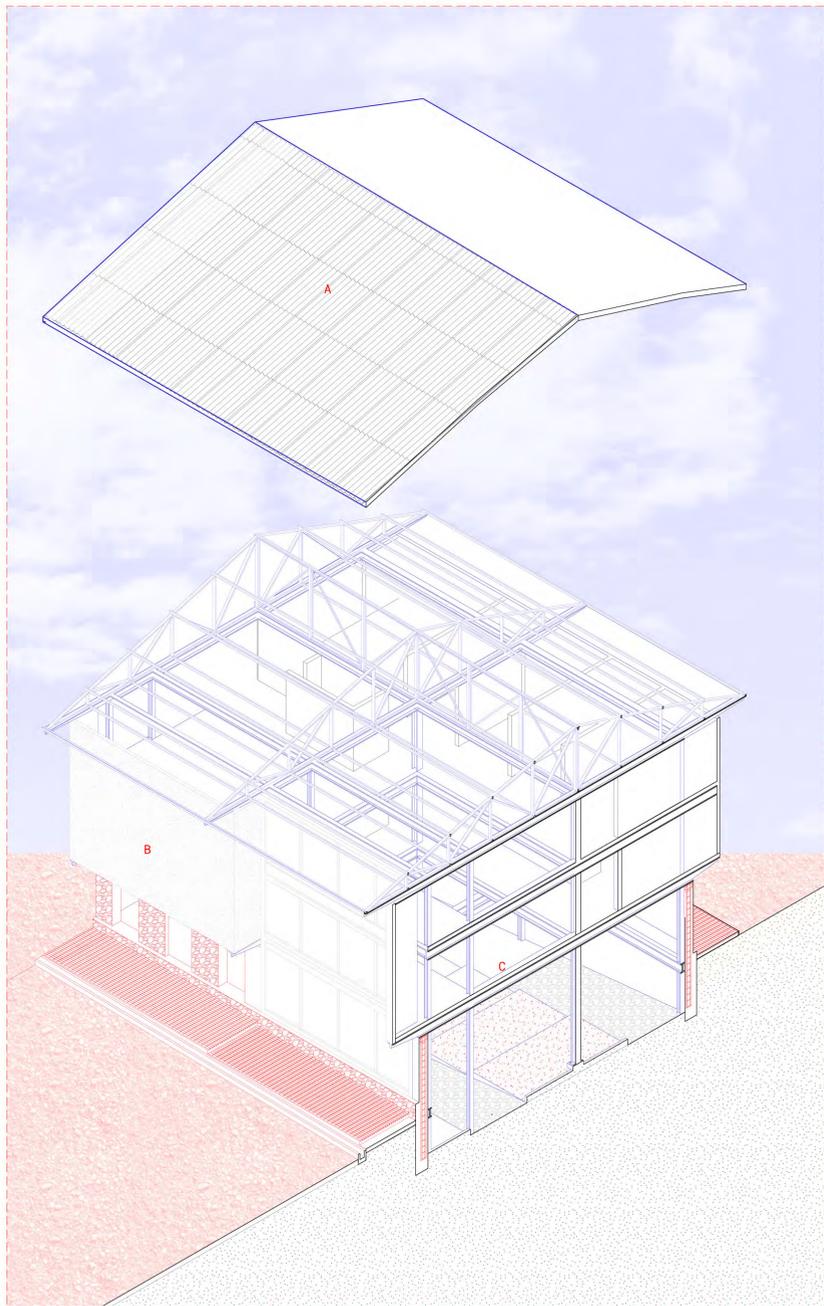


La estructura está compuesta por un basamento de piedra del sitio (terrazza pluvial) y pórticos de acero que estructuran la cubierta y los espacios en pórticos de 7.5m y 9m.



EL REFUGIO ESTRUCTURAL

LA MATERIALIDAD Y EL SISTEMA CONSTRUCTIVO



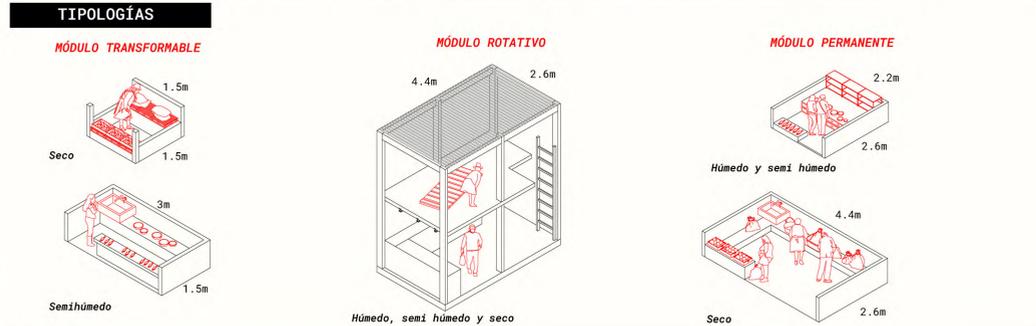
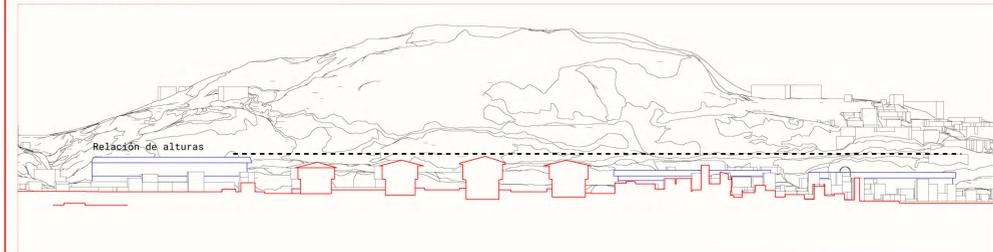
INFRAESTRUCTURAS COMERCIALES

LA REINTERPRETACIÓN DE LOS MÓDULOS DE VENTA MAYORISTA Y MINORISTA



CORTE URBANO

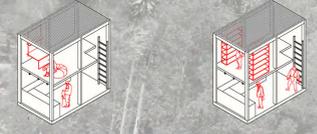
CORTE ESQUEMÁTICO A-A



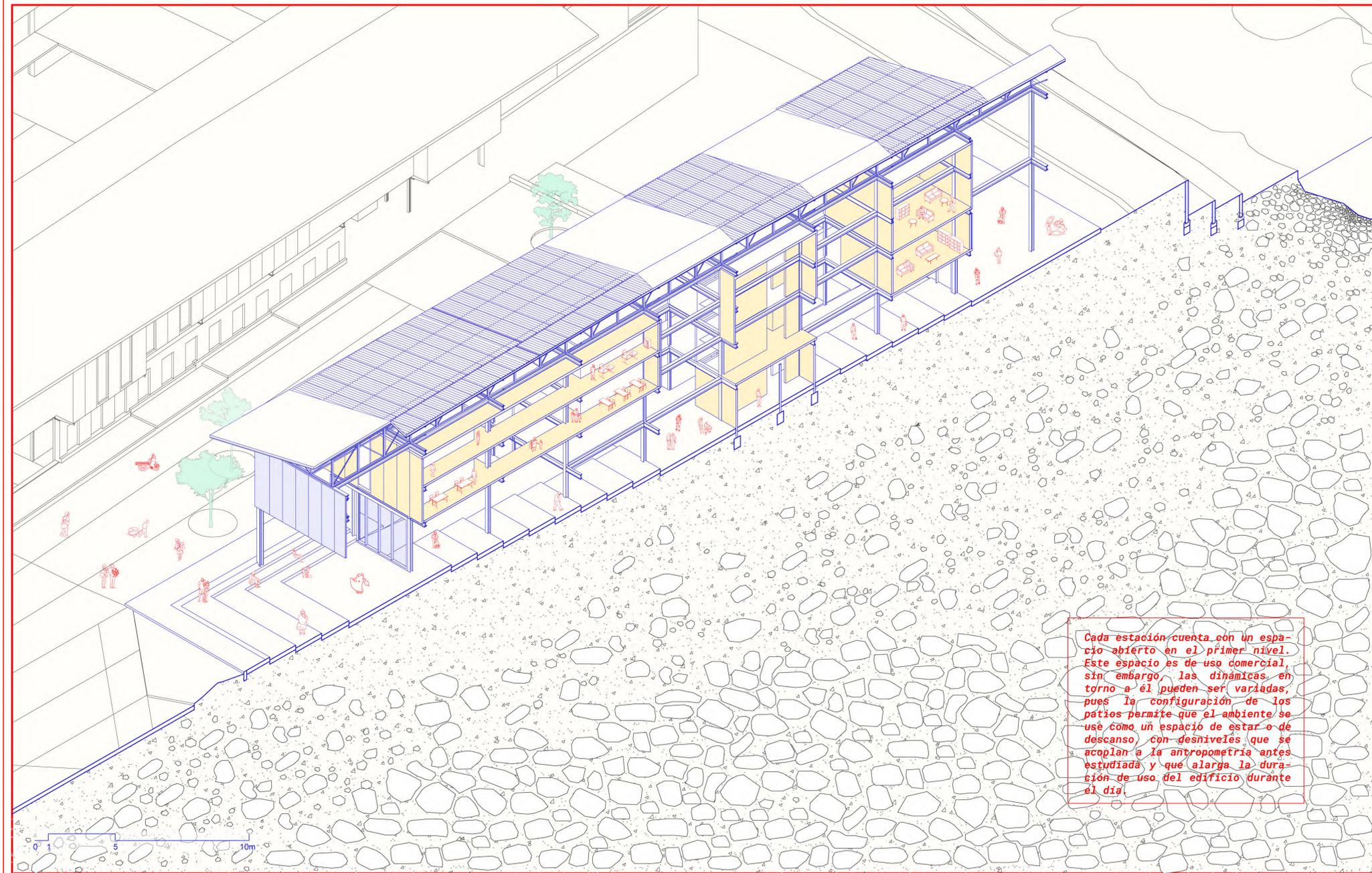
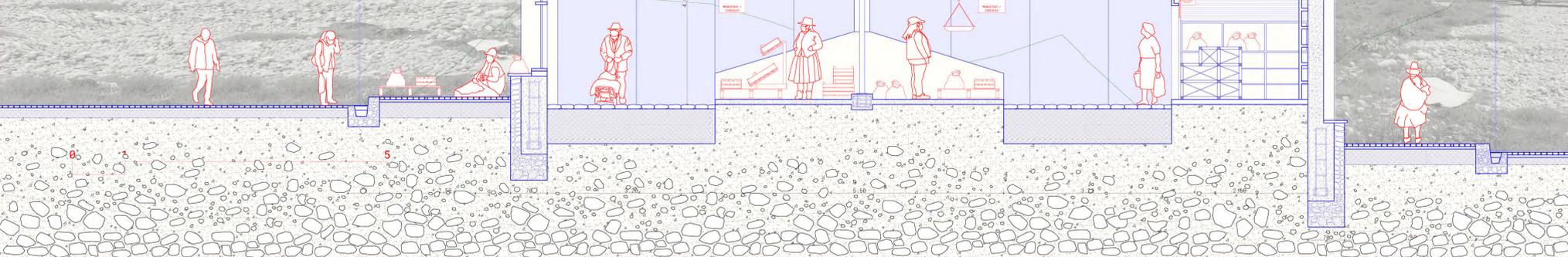
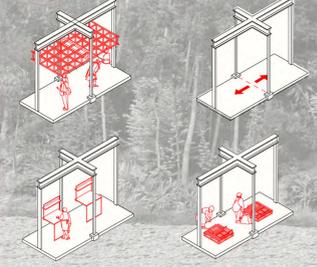
Los módulos de venta en el mercado mayorista poseen una flexibilidad mayor que la de la infraestructura minorista debido a su temporalidad en la ciudad. Por ello, se plantean módulos de venta que se acoplan a las diversas formas de habitar el espacio comercial: un espacio para descansar, almacenar, negociar, etc.

TIPOLOGÍAS

MÓDULO ROTATIVO



MÓDULO TRANSFORMABLE

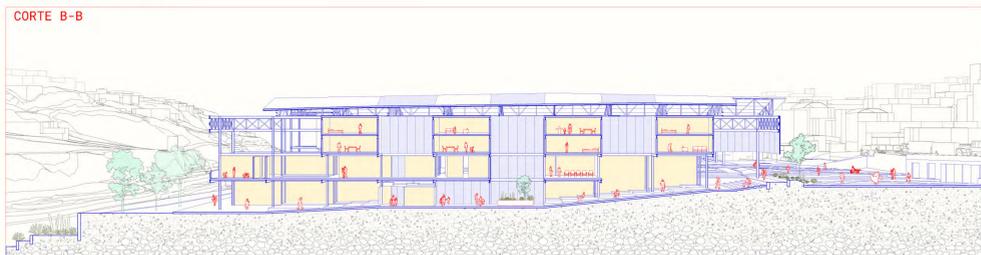


Cada estación cuenta con un espacio abierto en el primer nivel. Este espacio es de uso comercial, sin embargo, las dinámicas en torno a él pueden ser variadas, pues la configuración de los patios permite que el ambiente se use como un espacio de estar o de descanso, con desniveles que se acoplan a la antropometría antes estudiada y que alarga la duración de uso del edificio durante el día.



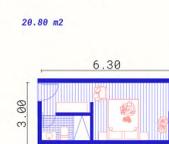
RELACIÓN CON EL ENTORNO INMEDIATO

CORTE LONGITUDINAL

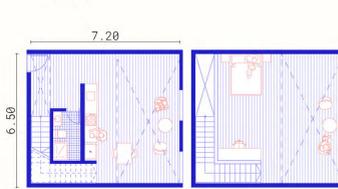


TIPOLOGÍAS

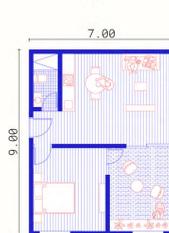
HOSPEDAJE



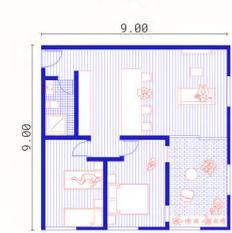
TALLER



FAMILIAR

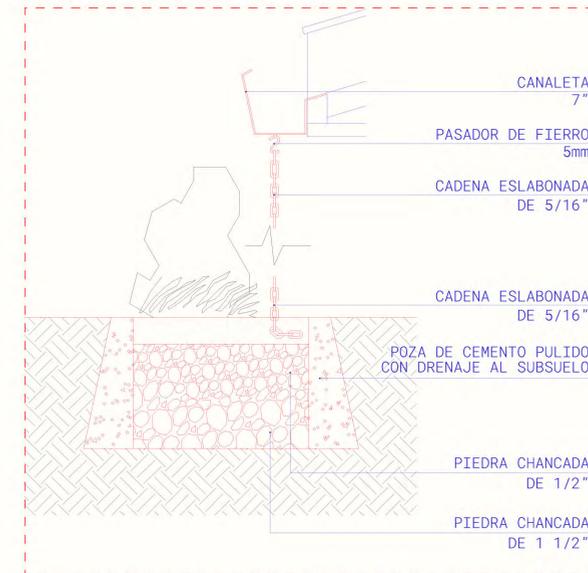


81 m2

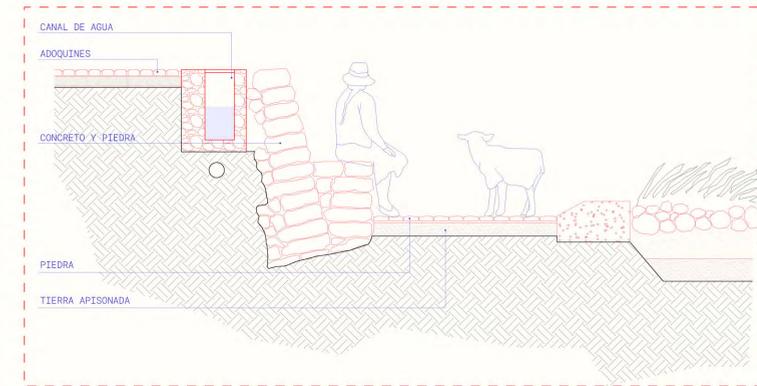


Se propone una nueva vivienda social como expansión de la infraestructura planteada en un inicio. Como todo proyecto urbano, se debe considerar el crecimiento o expansión tras el movimiento social que se está generando. Para controlarlo, se proponen modelos de vivienda productiva en las orillas del río, espacios que limitan el crecimiento urbano hacia la ribera a través de su emplazamiento y relación con el espacio público, creando áreas de cultivo, reforestación, parques, y plazas inundables en un sistema de canalización y andenería.

1. DETALLE DE CANALETA



2. DETALLE DE ANDENERÍA Y CANAL DE AGUA



CONCLUSIONES

Si bien el proyecto propone que el mercado es el soporte o núcleo principal de una infraestructura compleja que permite la llegada del migrante y comerciante a la ciudad de Huaraz, se ha demostrado que las intervenciones en el espacio público y la vivienda no solo son complementarias a la intervención del mercado, sino que son indispensables para el objetivo de consolidar el vínculo entre lo urbano y rural en la ciudad. El mercado funciona como una fábrica de dinámicas sociales que empodera al comerciante agropecuario y lo reintegra al sistema comercial de la ciudad. En ese sentido, ¿cuál debería ser la función del mercado en una ciudad de llegada? ¿El problema de los mercados en Huaraz es la informalidad?

El proyecto surge de los errores en la historia de los mercados, surge desde la percepción e incomprensión del comerciante, productor, transportista. Por ello, se cuestiona el modelo de mercado impuesto en Huaraz, pues es este el que debería adaptarse a la ciudad intermedia y a sus dinámicas sociales.



BIBLIOGRAFÍA

- Julca, F. (2020) Una aproximación al desarrollo sociocultural de Huaraz. Saber Discursivo. Vol. 1, Núm. 1, enero-diciembre 2020: Pág. 106 - 121
- Tinoco, T. (2019) Modelamiento del riesgo de inundación por la ocurrencia de descargas máximas del río Santa, sector Challhua, Huaraz-Ancash. Pág. 214-227
- Guzmán, S. (2017). Mejoramiento de la calidad de vida a través de una habilitación urbanaresidencial comercial en Challhua - Huaraz
- Castillero, A. (2019). Propuesta de alternativas de solución para la problemática ambiental del mercado de challhua huaraz - ancash, 2018
- INIPA (1984). Características de la producción y comercialización de los principales cultivos del Callejón de Huaylas, Huaraz
- Pinzón, C. (2021) Infraestructuras de arribo: una aproximación al espacio migrante en ciudades destino como Bogotá
- Banco Mundial (2015). Hacia un sistema Integrado de ciudades. Una nueva visión para crecer