

UNIVERSIDAD PERUANA UNIÓN  
FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA  
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA



*Una Institución Adventista*

**Puerto mercado turístico para la activación del espacio  
público ribereño de Nauta, Loreto**

Tesis para obtener el Título Profesional de Arquitecto

Autor:

Bach. Leslie Rocio Medina Rojas  
Bach. Marina Raigel López Huaccho

Asesor:

Mg. Cristian Pedro Yarasca Aybar

Lima, diciembre de 2020

# DECLARACIÓN JURADA DE AUTORÍA DE TESIS

**Mg. Cristian Pedro Yarasca Aybar**, de la Facultad de **Ingeniería y Arquitectura**, Escuela Profesional de **Arquitectura**, de la Universidad Peruana Unión.

DECLARO:

Que la presente investigación titulada: **“PUERTO MERCADO TURÍSTICO PARA LA ACTIVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO RIBEREÑO DE NAUTA, LORETO”** constituye la memoria que presenta el (la) / los Bachiller(es) **Leslie Rocio Medina Rojas – Marina Raigel López Huaccho** para obtener el Título Profesional de **Arquitecto**, cuya tesis ha sido realizado en la Universidad Peruana Unión bajo mi dirección.

Las opiniones y declaraciones en este informe son de entera responsabilidad del autor, sin comprometer a la institución.

Y estando de acuerdo, firmo la presente declaración en la ciudad de **Lima**, a los **07** días del mes de **diciembre** del año 2020.



---

Mg. Cristian Pedro Yarasca Aybar

### ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En Lima, Naña, Villa Unión, a ...27...día(s) del mes de... noviembre...del año 2020... siendo las 09:00 horas, se reunieron en el Salón de Grados y Títulos de la Universidad Peruana Unión, bajo la dirección del Señor Presidente del jurado: .....Mg. Daniela Ayala Mariaca... el secretario: .....Mtro. Jhon Harol González Garay..... y los demás miembros: ..... Arq. Samuel Jacob Pacheco Chávez y el Arq. Wilfredo Ramos Quispe.....y el asesor.....Mg. Cristian Pedro Yarasca Aybar .....con el propósito de administrar el acto académico de sustentación de la tesis titulada:.....Puerto Mercado Turístico para la Activación del Espacio Público Ribereño de Nauta, Loreto ...

de el(los)/a(las) bachiller(es): a)... **LESLIE ROCIO MEDINA ROJAS**

.....b)... **MARINA RAIGEL LÓPEZ HUACCHO**

conducente a la obtención del título profesional de.....

.....**ARQUITECTO**

(Nombre del Título Profesional)

con mención en

El Presidente inició el acto académico de sustentación invitando al (los)/a(la)(las) candidato(a)/s hacer uso del tiempo determinado para su exposición. Concluida la exposición, el Presidente invitó a los demás miembros del jurado a efectuar las preguntas, y aclaraciones pertinentes, las cuales fueron absueltas por el(los)/a(la)(las) candidato(a)/s. Luego, se produjo un receso para las deliberaciones y la emisión del dictamen del jurado. Posteriormente, el jurado procedió a dejar constancia escrita sobre la evaluación en la presente acta, con el dictamen siguiente:

Candidato (a): Leslie Rocio Medina Rojas

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Líteral	Cualitativa	
<b>APROBADO</b>	18	A-	MUY BUENO	<b>SOBRESALIENTE</b>

Candidato (b): Marina Raigel López Huaccho

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Líteral	Cualitativa	
<b>APROBADO</b>	18	A-	MUY BUENO	<b>SOBRESALIENTE</b>

(\*) Ver parte posterior

Finalmente, el Presidente del jurado invitó al(los)/a(la)(las) candidato(a)/s a ponerse de pie, para recibir la evaluación final y concluir el acto académico de sustentación procediéndose a registrar las firmas respectivas.

\_\_\_\_\_  
Presidente  
Mg. Daniela Ayala  
Mariaca

\_\_\_\_\_  
Asesor  
Mg. Cristian Pedro  
Yarasca Aybar

\_\_\_\_\_  
Candidato/a (a)



\_\_\_\_\_  
Secretario  
Mtro. Jhon Harol  
González Garay

\_\_\_\_\_  
Miembro  
Arq. Samuel Jacob  
Pacheco Chávez

\_\_\_\_\_  
Miembro  
Arq. Wilfredo Ramos  
Quispe

\_\_\_\_\_  
Candidato/a (b)

# Puerto Mercado Turístico para la Activación del Espacio Público Rivereño de Nauta, Loreto

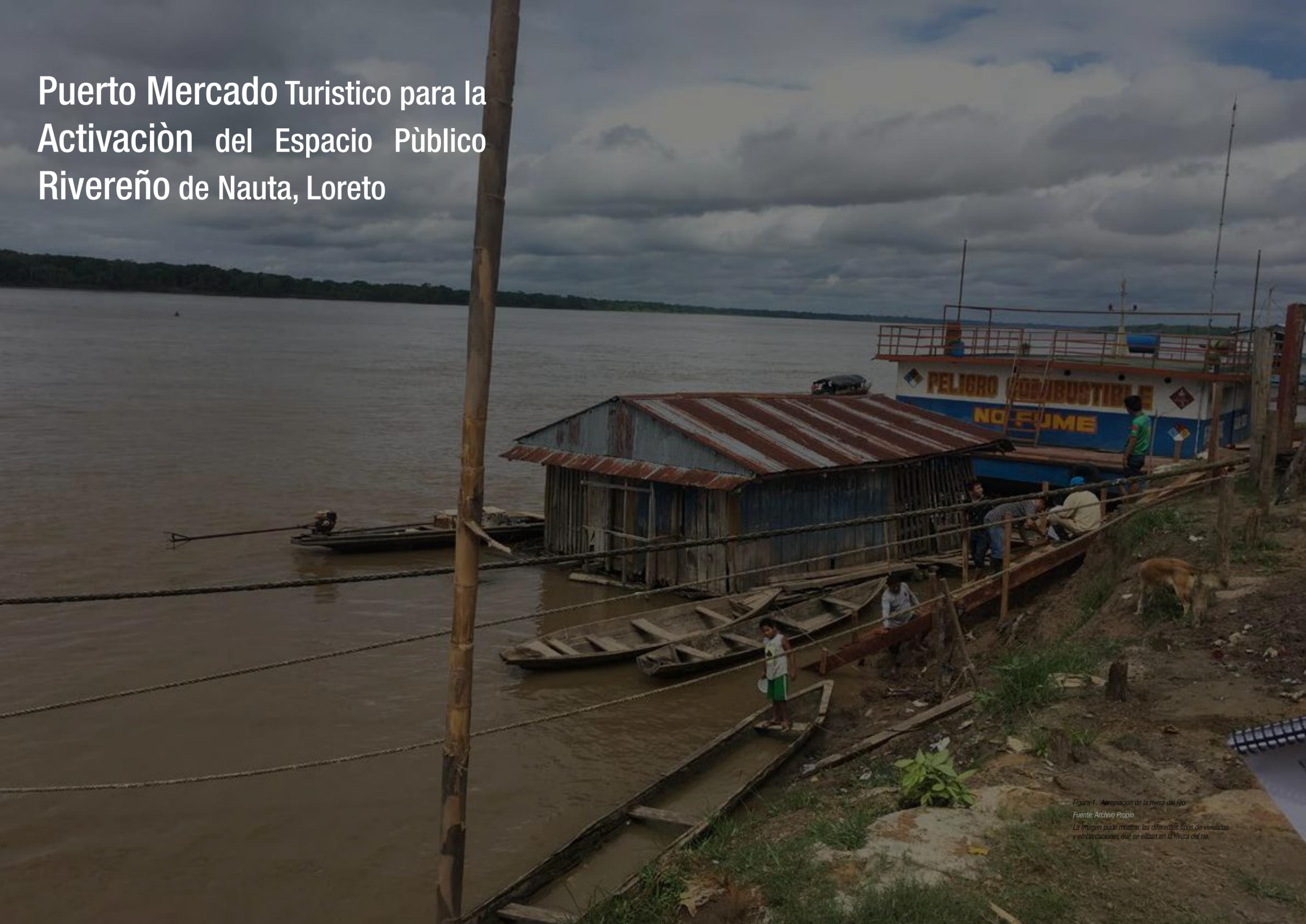


Figura 1. Apropiación de la rívera del Río  
Fuente: Archivo Propio  
La imagen puede mostrar los diferentes tipos de viviendas  
y embarcaciones que se sitúan en la rívera del río.

### Resumen

El presente trabajo de investigación busca explicar la problemática existente en la ciudad de Nauta y plantear una serie de soluciones a las problemática del espacio público y comercio informal, porque se ha visto afectado algunas áreas del lugar. El comercio informal es muy característico verse desarrollado en los bordes del río debido a que este es un eje conector de las ciudades importantes y en la mayoría de los casos es el único medio de comunicación para llegar a otras ciudades. Se tuvo como objetivo principal reconocer, analizar y plantear soluciones tratando de entender cómo funcionan estos puertos en la selva, además de mejorar el área urbana de este distrito. Así mismo buscamos elevar la importancia de la ciudad y cómo percibe la gente este espacio que es invadido por el comercio informal. Todo esto con la finalidad de realizar una intervención en la ciudad de Nauta- Iquitos, que ayude a mejorar la situación actual de la ciudad. Se ha visto conveniente plantear un puer to mercado ya que la mayor de sus problemáticas gira entorno al puerto y al comercio, ya que los resultados del análisis nos indican que la población no se siente satisfecha con el puerto ni el manejo del comercio en la zona y creen que un buen proyecto puede ayudar a mejorar la zona y como se maneja. Por ende se generaron una serie de propuestas al borde del río para intervenir y darle un espacio público más a la ciudad.

**Palabras clave:** Comercio Informal, Puertos Informales, Nauta, Etnias Nativas.

### Abstract

This research work seeks to explain the problem in the city of Nauta and propose a series of solutions to the problem of public space and informal commerce, because some areas of the place have been affected. Informal commerce is very characteristic to be developed on the banks of the river because this is a connecting axis of important cities and in most cases it is the only means of communication to reach other cities. Its main objective was to recognize, analyze and propose solutions trying to understand how these ports work in the jungle, in addition to improving the urban area of this district. We also seek to raise the importance of the city and how people perceive this space that is invaded by informal commerce. All this with the purpose of carrying out an intervention in the city of Nauta-Iquitos, which helps to improve the current situation of the city. It has been convenient to raise a market port since most of its problems revolve around the port and commerce, since the results of the analysis indicate that the population does not feel satisfied with the port or the management of trade in the area and They believe that a good project can help improve the area and how it is managed. Therefore, a series of proposals were generated at the edge of the river to intervene and give a public space to the city.

**Keywords:** Informal Trade, Informal Ports, Public Space, Culture, Native Ethnicities.

### Dedicatoria

El presente trabajo lo dedicamos a Dios, por ser el inspirador guía de nuestros caminos y por brindarnos fortaleza estos 5 años.

A nuestros padres y familias, por su amor, trabajo, compromiso, apoyo y sacrificio, gracias a su ayuda hemos logrado llegar hasta aquí y cumplir esta meta en nuestras vidas.

A nuestras hermanas por estar siempre presentes, acompañarnos y brindarnos su apoyo moral en esta etapa. Este trabajo no lo hubiéramos podido llegar hasta aquí. También a las personas que impartieron sus conocimientos estos años y a las personas que han hecho posible que este trabajo se realice con éxito, gracias por su apoyo.

### Agradecimientos

Agradecemos a Dios por sus cuidados y bendiciones, por nuestro apoyo y fortaleza. A nuestros padres y familiares por su esfuerzo y ayuda. Nuestro profundo agradecimiento a todas las autoridades de la institución. A todos nuestros docentes que con su conocimiento impartido estos años nos hicieron crecer cada día.

Finalmente queremos expresar nuestros sinceros agradecimientos a nuestro asesor quien con su conocimiento, enseñanza y dirección permitió que lográramos desarrollar este trabajo de investigación.

### Índice

<b>1. Introducción</b> .....	<b>10</b>
1.1. Definición del Tema.....	11
1.2. Pregunta de Investigación.....	12
1.3. Justificación.....	12
<b>2. Argumento Teórico</b> .....	<b>14</b>
2.1. Variable uno.....	15
2.2. Variable dos.....	18
<b>3. Metodología</b> .....	<b>24</b>
3.1. Metodología.....	25
<b>4. Resultados</b> .....	<b>30</b>
4.1. El Paisaje Amazonico de Nauta.....	31
4.2. Tipología Vivienda.....	46
4.3. Comercio Informal y Espacio Público.....	52
4.4. Puertos Informales.....	62
<b>5. Proyecto Arquitectónico</b> .....	<b>82</b>
5.1. Estrategias Proyectuales.....	83
5.2. Proyecto Arquitectónico.....	86
5.3. Detalles Arquitectónicos.....	86
5.4. Perspectivas del Proyecto Arquitectónico.....	87
5.5. Detalles Arquitectónicos.....	108
5.6. Perspectivas del Proyecto Arquitectónico.....	116
<b>6. Conclusiones</b> .....	<b>130</b>
6.1. Conclusiones.....	131

## 1. Introducción

### 1.1. Definición del Tema

El presente trabajo de investigación pretende dar a conocer el efecto del comercio informal en los espacios públicos de la ciudad de Nauta además de analizar la relación que tienen los puertos informales con el comercio informal, para así poder conseguir una solución a la problemática y de la misma manera enlazar la cultura para demostrar que es un eje importante en la ciudad y exhibir como las tradiciones y costumbres influyen en la urbe. Además se busca plantear diversas soluciones al problema de informalidad que afecta el espacio público y al tener una relación el comercio informal con los puertos informales buscamos mostrar como degradan la imagen de la ciudad. Para esta problemática se esta proponiendo tratar de restaurar la cultura relacionándolo con el mejoramiento del espacio publico teniendo en cuenta como la cultura y la historia enriquece el espacio mediante sus tradiciones y sus actividades. Como parte de la investigación también se trasara la importancia de los puertos fluviales en la zona de la selva ya que este es un eje el cual unifica y relaciona a diferentes ciudades que se pueden encontrar en la región además se va a demostrar la influencia que tiene los puertos entorno a las actividades desarrolladas en el lugar y como este marca su crecimiento urbano en la ciudad.

Además se busca una solución para la falta de espacios públicos a través de un proyecto en el cual pueda unificar todas las características descritas y no solo el espacio publico. Se esta buscando proponer un lugar en el cual se puedan hacer las actividades comerciales y portuarias, haciendo que el conjunto proyectual pueda ser de ayuda para los habitantes que se encuentran en la ciudad y de esta manera poder recuperar la imagen de la ciudad y restituir el turismo, a lo cual se adherirá como un punto de atracción a la cultura ya que la zona de la selva se caracteriza por tener una riqueza cultural invaluable, así que para que el proyecto se pueda sostener no solo cumplirá con aspectos de programación arquitectónica sino que también será un lugar en donde las personas podrán tener actividades sociales y de intercambio cultural.

Esta investigación será un ejemplo para la solución de una problemática que existe en el Perú y más específicamente en la selva, ya que las características en las ciudades de la selva no varían mucho. Pero este no solo abarcará el tema de espacio publico y su desarrollo en las riveras del río, sino que también será un referente cultural, ya que en muchas ciudades de la selva del Perú se esta perdiendo las tradiciones, también dar a conocer un estudio sobre el eje fluvial que existe a lo largo de la selva el cual viene a ser uno de los principales distribuidores de productos y fuente económicas, todo esto se a través de una actividad portuaria en el cual se dará a conocer las rutas que se utilizan los diferentes tipos de embarcaciones y la importancia de este eje para el crecimiento y el abastecimiento de las ciudades que se encuentran en la rivera del río. Además mostramos como este eje puede intervenir en el comercio de las ciudades, ya sean comercios a gran escala o a pequeña escala siendo así el eje fluvial el principal medio de transporte a nivel de toda la selva peruana, así mismo se dará una especificación de como funciona el comercio en la Ciudad de Nauta, que características tiene y que tipo de productos se venden en la ciudad y cuales son para consumo nacional, además veremos como esta se asemeja a las distintas ciudades de la Región de Loreto.

## 1.2. Pregunta de Investigación

La problemática que aborda la tesis es la degradación del espacio público el cual esta relacionado con los ejes fluviales, los cuales generan puertos informales y como consecuencia provoca el apropiamiento y desaprovechamiento del espacio público, además de ayudar a establecer el comercio informal en la ciudad de Nauta (Loreto), el cual ocasiona la ocupación de las vías la cual se da en base al comercio informal. Esto afecta en el crecimiento, ocupación, organización y desarrollo de la ciudad y de los espacios publicos generando un conflicto dentro de este lugar ya que no hay un ente que organice los puertos y el comercio. Si a esto le sumamos un crecimiento de la ciudad y la existencia de un plan de desarrollo urbano con propuestas interesantes para el mejoramiento de los espacios, pero sin ninguna autoridad prestándole la atención suficiente hace que no se genere o se proyecten las áreas designadas a espacios públicos y tampoco se puedan controlar y mantener un orden en la ciudad. Por ende, se han generado las siguientes preguntas ¿Como se maneja el espacio público de Nauta? ¿Cuál es la relación de la rivera con el Rio? ¿Cuán importante es el medio de transporte Fluvial en la región? ¿Cómo se puede mejorar el espacio público y el comercio informal?

## 1.3. Justificación

El presente proyecto tiene una gran relevancia a nivel nacional debido a los muy pocos estudios que se hacen sobre la selva peruana y sus características, en otras palabras la poca información que se encuentra sobre esta región y los puntos a investigar. Un claro ejemplo gira entorno a los ejes fluviales ya que pese a ser una de las principales formas de conexión con otras ciudades y con la capital no cuentan con la información suficiente. Además, el estudio ayudara a entender la realidad de la selva entorno a su comercio y su producción, ya que estos puntos no se manejan de la misma forma en todas las ciudades. Los principales alcances del estudio es poder entender como los habitantes de la zona se identifican con los espacios públicos y también su relación con el comercio informal, junto con el desarrollo frente a los puertos informales ubicado en la rivera de los ríos. También se busca entender el manejo de los sistemas fluviales y cómo funcionan los puertos en las ciudades ya que son de los principales medios de comunicación. La recuperación del espacio público es de vital importancia porque es este lugar en el cual las personas pueden crear diferentes interacciones ya sean sociales o culturales. Entonces el comercio informal es una problemática que se desarrolla en todas las regiones de nuestro país. La ciudad de Nauta no es la excepción, el espacio público que se ha perdido fue más que todo un descuido por parte de la municipalidad, ya que el actual recinto donde se llevan a cabo las actividades de comercio no cuenta con la capacidad necesaria para albergar a todos los comerciantes, pero además el comercio informal se desarrolla como característica en las ciudades alrededor de grandes lugares comerciales o mercados, pero en casos de la selva no solo se desarrollan a los alrededores de los mercados si no que los puertos fluviales al ser un eje de conexión que se concentran en los bordes de los ríos junto con el eje de comercio informal. La ciudad de Nauta es claramente una centralidad comercial a nivel del distrito de Nauta, ya que más de 500 personas aproximadamente que viven en las zonas aledañas viajan hasta Nauta para poder vender sus productos, pero al migrar de sus ciudades natales y crear un espacio comercial donde antiguamente era un espacio público hace que el comerciante y las personas se vea expuestas al desorden y contaminación. La investigación indagara más profundamente sobre

los sucesos de expansión de la informalidad ya sea comercial y portuaria a nivel en la ciudad de nauta y como el espacio público puede recuperarse. Para que de esta manera se pueda proponer soluciones que mejoren el ambiente de los comerciantes informales y se busque una solución a la informalidad. En la investigación del proyecto encontramos varias limitantes como la necesidad de emplear herramientas para la recolección de datos por la poca data existente de la zona, ya que se busca diferentes fuentes para que se nos proporcione ciertas informaciones, pero no cuentan con ningún tipo de información las entidades públicas del lugar. Otras de las limitantes seria la lejanía que tenemos con la zona de estudio ya que se encuentra en la selva del Perú, y eso conlleva a que necesitamos hacer un viaje de estudios para adquirir toda la información necesaria para el desarrollo de nuestro proyecto. La región no es una zona de fácil acceso por su ubicación y sus únicos medios de ingreso al lugar es por vía fluvial y área. Además, como uno de los ejes principales del proyecto son los ejes fluviales nuestra limitación radica en la poca información sobre el desarrollo de los sistemas fluviales en la selva, es por eso que uno de los principales puntos del estudio abarca el entender el funcionamiento de este eje.

## 1.4. Objetivos

El objetivo es proponer un puerto - mercado - cultural en la ciudad de Nauta (Loreto) el cual va a ayudar a renovar la imagen de la ciudad mediante las diversas propuestas a desarrollarse en la rivera del rio Marañón la cuales buscan darle una nueva imagen al distrito, plantear soluciones a los tres principales problemas del lugar como son los puertos informales y el comercio informal junto con el espacio público. Además de buscar un mejor desarrollo de esta área del distrito, con una mejor organización, dándole mayor importancia y valor a los ejes fluviales los cuales se caracterizan por ser el principal conector entre las diversas ciudades y relacionando esto con una característica importante como es la cultura que se desarrolla en el área, además de revitalizar su área comercial dándole un mayor orden, proponiendo áreas para los comerciantes informales y los comerciantes que no son estables en esta área, todo para buscar tener una mayor organización, y mejorar la calidad de vida de los habitantes del lugar y sus alrededores. Se analizara la relación del comercio informal con el espacio público y como este afecta al cotidiano vivir para intervenir y proponer un proyecto que recupere espacios públicos como son, la rivera de rio, áreas verdes. Además de analizar la potencialidad del transporte fluvial como conector en la selva peruana de tal manera poder crear un proyecto en el cual pueda ser un puerto conector con las diferentes ciudades de la selva, por lo tanto podrá ser un punto de unión no solo en temas portuarios sino también un lugar en donde se pueda reflejar la cultura y el comercio, siendo así este un híbrido en el cual se desarrollará diferentes actividades ya sean económicas o culturales. Sistematizar los valores culturales de la ciudad de nauta y ser este un punto de referencia para que el proyecto este destinado no solo a lo comercial sino también a lo cultural y de esta manera poder promover la importancia de la cultura en el lugar ya que las diversas comunidades nativas son parte de la historia del lugar y se les debe considerar un eje importante en la zona, además de reforzar la ideas sobre la preservación de la cultura generando identidad en los espacios además de relacionarlo con las etnias nativas y sus áreas las cuales se han visto en peligro por la tala indiscriminada. Así mismo, mostrar sus estilos de vida y enseñar a la población su perspectiva sobre la importancia de mantener y preservar las áreas. verdes.

## 2. Argumento Teórico

### 2.1. Variable uno

#### El Comercio Informal y su Relación con el Espacio Público

Según Eliana Chavez el comercio informal desde sus inicios ha sido menospreciado por la sociedad y por los diversos estudios que se ha hecho con respecto a esto, tanto que en algunos casos se le ha dado un enfoque marginal. Este enfoque empieza a darse a partir de los años 60 con el proceso de urbanización que se dio en América Latina y las diversas migraciones que se empiezan a dar, y esto también trae como consecuencia las diversas deficiencias urbanas junto con los asentamientos urbano periférico pero que se empiezan a desarrollar. Esto consigo trae lo que conocemos como comercio informal. Como bien sabemos manejamos un enfoque capitalista, esto hizo que la población migrante se alejara de este enfoque y ellos mismo constituyeran su propio espacio urbano. Los migrantes con el comercio informal no invadieron ni ocuparon las ciudades si no adaptaron a sus realidades y buscaron su propia solución al capitalismo. Agrupándose ello generaron estrategias ocupacionales el cual no tenían que ver con un enfoque empresarial generando así una economía informal. Chávez (1987 p.81). Aníbal Quijano describe que la nueva articulación de los sectores urbanos y una economía fabril genera consecuencias en las áreas rurales. Esto se debe a que los productores generan poca cantidad de productos, al agotamiento de la tierra, a la falta de financiamiento y un crecimiento de la población consigue que los productores no abastezcan y disminuye su producción influencia y también el nivel de consumo de la gente. Como consecuencia tenemos pocos ingresos, muy poca actividad comercial y bajos niveles de organización Aníbal Quijano (1990 pp. 83-84). Una economía informal es la consecuencia de un sistema capitalista, pero no se debe considerar tampoco como un error del sistema. Se pensó en algún momento que el comercio abastecía a las familias, pero tenemos que tener en claro que esta actividad no va a sacar a las familias de la pobreza. Portes (1995). El comercio informal se puede entender también como las actividades comerciales que no se acatan a las normas legales realizadas. Mejía & Posada (2007). Moncada nos dice que el comercio informal es desarrollado usualmente en la calle, veredas, vías, plazas, parques, entre otros. Se le denomina comercio informal porque en este caso es un comercio estático, además estos no están sujetos a una normativa específica, así que la mercadería puede variar. También se tiene que entender que los principales lugares en los cuales existe el comercio ambulatorio es alrededor de áreas comerciales ya sea un mercado, centros comerciales o lugares donde se encuentre un gran flujo de gente. Becerra (1997). El comercio informal es una actividad que se da en toda Latinoamérica, este se da desde el inicio de la expansión urbana de las ciudades en Latinoamérica, y es la respuesta a diversas necesidades del ciudadano el cual busca mejorar su calidad, independizarse de un trabajo y tener una solvencia económica

El comercio informal es muy característico en las ciudades del Perú, se puede entender, que el comercio informal es la respuesta a una necesidad económica de la gente dado por diversos factores como pueden ser la falta de empleo, que el gobierno no genere la cantidad de empleos adecuados para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas, esto tiene relación con que una parte de la población que o tiene una buena solvencia económica además de la poca capacidad de gestión y como consecuencia hace que estos no se encuentran dentro de los grupos formales. El comercio informal trae una serie de consecuencias en el espacio público ya que este se encuentra invadido y la población pierde un área libre de tránsito o también puede perder un parque, veredas, etc. Algo

que debemos tener en claro es que la gente con el comercio informal busca tener una solvencia económica, pero en realidad no es la solución para ayudar a mejorar el tipo de vida de las personas, si no que esta sirve quizá para mantener a las familias pero solo con una ganancia mínima.

La ciudad de Lima es de las ciudades del Perú en el cual podemos hacer más referencia al comercio ambulatorio ya que como bien se dijo el comercio ambulatorio tiende a desarrollarse en lugares donde la actividad comercial es fuerte y variada, uno de los ejemplos de comercio informal es el emporio comercial de Gamarra el cual es una de las áreas con gran cantidad de comerciantes informales en sus espacios públicos, en este caso el comercio informal está desarrollado en las pistas del emporio comercial, entonces podemos notar no solo la invasión del espacio público si no también lo inseguro que puede llegar a ser en determinadas zonas ya que al estar ocupando las pistas el área en el cual la gente puede caminar se reduce y en caso de que ocurra alguna accidente la gran cantidad de gente que está ahí no tendrían una facilidad en la evacuación y eso sería perjudicial para las personas.

Pero en realidad este tema nos muestra dos posturas muy marcadas, la primera es que el comercio informal es la invasión al espacio público, la otra postura que planteada es que el comercio informal es una muestra de pluralismo en las ciudades. Luego se plantea que para mantener un orden en la ciudad no debería haber comercio en las áreas públicas ya que desde algunos puntos de esta degrada la ciudad. Lo que debemos mantener en las ciudades es un orden, pero también tenemos que entender que el espacio público es un lugar donde la población puede coexistir, donde no se debería plantear la desigualdad y la exclusión social, pero actualmente esto es algo que no se aplica en las ciudades porque definitivamente la gente con mejor ingreso económico es la que tiene más acceso a áreas de espacio público adecuadas para la convivencia de la gente, lo que la población debe entender es que el espacio público es una forma de reconectarse con la ciudad y mejorar las experiencias urbanas en las ciudades. Peor algo que tenemos que tener en claro es que un buen espacio público está constituido por lo siguiente: Tiene que ser un espacio vital, un área segura, además tiene que ser sostenible y saludable estos criterios para la mejora de la población y para tener un buen espacio público con una gran interacción de la gente.

Nauta es un lugar distrito de la región de Iquitos, las regiones de la selva tienen la particularidad de estar al borde de los ríos y utilizan este como eje de conector fluvial y en base a esto tenemos el crecimiento y desarrollo de las ciudades, pero también cuenta con una carretera que conecta con la ciudad de Iquitos y diversos centros poblados que se encuentran al borde de la carretera y esta carretera hace más eficiente la comunicación con la ciudad principal ya que los únicos medios para llegar a la ciudad de Iquitos es por vía fluvial y vía aérea, entonces esta carretera Nauta- Iquitos facilita la comunicación y también ayuda al ahorro de tiempo de traslado ya que por vía fluvial las horas de recorrido son mayores y por vía terrestre es menos. Entonces es una de las principales características que hace que Nauta se convierta en otro de los principales centros de comunicación hacia la ciudad principal de la región. Al tener la única conexión terrestre con la región la mayor parte de los botes con productos que se distribuyen a esta área de la región desembarcan aquí por la rapidez y la facilidad que se tiene mediante la conexión terrestre. Entonces estas características generan el primer punto que a traído como consecuencia del comercio informal en el distrito, entonces lo que ocurre es que los botes llegan a la rivera del río e desembarcan los productos en estos lugares, esto genera un desorden en este lugar ya que no hay un lugar establecido para

desembarcar entonces lo hacen en un lugar donde hay espacio, luego ocupan un lugar en la rivera y la gente empieza a realizar sus actividades comerciales informales al borde de los puertos y como no hay un ente controlador y organizador y tampoco en este caso, los comerciantes informales toman el borde del río y las calles cercanas generando un desorden en la ciudad en el puerto y muy aparte de eso se genera la contaminación ya que estos lugares quedan sucios y se pierde el orden y la limpieza del lugar. Otras de las razones por la cual se da el comercio informal, es porque la infraestructura comercial que ya tiene este lugar no cuenta con la capacidad suficiente para albergar a todos los comerciantes y muchas de las personas viven mediante la venta de productos pero al no tener el mercado la capacidad suficiente para albergar a los comerciantes, estos ocupan sus propias calles generando una incomodidad no solo a la población sino también a los comerciantes formales. Otro punto que colabora con el comercio informal es que cerca del lugar hay muchas comunidades nativas, uno de los autores que se ha leído le da mucho énfasis al comercio informal ya que habla sobre la necesidad de los productores a pequeña escala y como influye mucho el capitalismo en sus estilos de vida, pero no solo eso sino que también explica que el estado tiene un grado de culpa ya que no ayuda a mejorar la producción de la población y no solo eso, en este caso también perjudica el acceso al interior del país ya que la gente tiene que sacar por dos medios sus productos y esos se vuelven muy caros para la venta en los exteriores. La población en la región cuentan con productos necesarios para vivir, pero ellos también necesitan comercializar sus productos, por ende ellos acuden a los puertos más cercanos y principales del lugar de comercialización para poder vender sus productos, e intentar tener ingresos, entonces como bien se dijo esto no supe sus necesidades financieras y quizás no provee un monto mínimo de ganancia para mejorar la calidad de vida de las personas decir, estas ventas no ayudan a mejorar sus calidad de vida. Además algunos recorren largas distancias para poder vender sus productos y así mejorar su calidad de vida, pero esto va del lado de que no pueden mejorar su producción como bien ya se dijo esto se debe al costo del traslado de los productos y también porque sus producciones no son a gran escala entonces, no solo los productos son caros en este lugar si no que en algunos casos no suplen las necesidades de las personas y también demuestra el poco interés en la producción de la gente entonces, todo esto genera pobreza en el lugar. Además esto demuestra que tenemos productores que no son estables en el lugar, que van a vender en el lugar sus productos pero que en realidad no son de la zona si no que ellos vienen un fin de semana a vender sus productos y luego regresan al lugar de donde vivieron y esto demuestra que tenemos a personas que no están comúnmente en el lugar entonces uniendo estas tres perspectivas nos damos cuenta que el comercio informal en este lugar deriva de varios problemas dentro de la región. Todo esto es lo que genera un comercio informal en el distrito de Nauta que no se controla, que se expande y que afecta a la población que vive en el lugar, afecta también a las personas ya que no pueden mejorar su calidad de vida y generan un desorden en la ciudad porque no se está haciendo nada para darle una solución a este problema que aqueja al lugar.

Además ciudades de hoy en día sufren cambios, en la que algunos casos pueden ser de gran acogida ya que son necesarios, pero hay cambios en las que afecta no solo al espacio público sino también a la ciudad en general, estos cambios desorientan, confunden, marginan y nos aleja y nos abstraen en nuestras casas. Estos cambios pueden arruinar el espacio común de todos ya que la ciudad se

empieza a fragmentar, creando así las categorías sociales, la discriminación empieza a tomar las calles, estas problemáticas afectan al espacio público y hace que este sea útil ocasionalmente, esto aleja a la ciudad de un espacio integrador y de servicio múltiple. Alberto Peñín (2006, p. 4). También se tiene que recalcar que no todo es malo, porque esto maneja una característica importante de las regiones de la selva, el crecimiento al borde del río, su medio de comunicación, muestra además que es parte de su paisaje parte de su cultura, y una conexión importante y principal de la región entonces lo que se busca es mejorar estos lugares, sin perder la características de este, generando un orden para tener un mejor ambiente y albergar a las personas que no estable sus ventas en la ciudad si no que son como estos comerciantes que van y vienen que en realidad lo que están buscando es tener una mejor calidad de vida y también darles lo mismo a sus familia.

## 2.2. Variable dos

### **Puertos fluviales y su relación con el crecimiento en las ciudades de la selva.**

Los puertos fluviales que existen en la selva de nuestro país, han perdido su valor, no solo en el valor infraestructural, sino de cómo esto apoya a la economía del Perú. Uno de los que están conectados a la zona de estudios se encuentra en Yurimaguas, que en el pasado el puerto estaba tomado por la informalidad pues la ciudad no contaba con un proyecto o una infraestructura ideal para los movimientos que había en este lugar, ahora que los años han pasado Yurimaguas se ha vuelto unos de los puertos principales a nivel de la selva del Perú ya que en este eje se planeó hacer la ruta IIRSA, la cual indudablemente sea un eje logístico y económico, que no solo unirá los pueblos de la selva sino que también tendrá una conexión con nuestro vecino geográfico. La ruta que esta presenta parte desde la ciudad de Piura conectándose con la ciudad de Yurimaguas vía fluvial y de este se partiría en el eje a las ciudades de Nauta, Iquitos, después a Manaus y finalmente a Puerto Belén que queda en Brasil en el Océano Atlántico.

El eje propuesto ayudaría a la economía de ambos países, pero más que nada en la zona de la región Loreto ya que la sería como un juego de carga de uno y otro. El puerto de Yurimaguas actualmente está en ejecución, pero al ser esta ciudad la única que cuenta con un puerto adecuado. En la región de Loreto existen ciudades portuarias las cuales son Nauta e Iquitos, pero al igual que la ciudad de Yurimaguas estas ciudades son invadidas por los embarcaderos informales, José Ignacio Andrade Sosa (2014. P.12) "Los usuarios del terminal portuario son las embarcaciones que navegan por los ríos Huallaga, Ucayali y Amazonas y se ha verificado una migración hacia los embarcaderos informales, fundamentalmente debido a la insuficiente oferta de servicios portuarios en el Terminal existente", la informalidad que existe en la selva del Perú a nivel fluvial es claramente una problemática que ha perseguido a las autoridades de gobierno en gobierno.

Al margen de problema ya especificado, a nivel de nuestra zona de estudio que es la ciudad de Nauta la cual también es parte del eje fluvial ha presentado la misma problemática que existió en Yurimaguas, la cual ha sido un problema no solo de toma de la ribera del río sino también que la falta de un equipamiento adecuado para el recibimiento de embarcaciones ha hecho que la imagen de la ciudad se vea dañada por el desorden creado en la ribera del río, añadiendo esto justamente en la ciudad el comercio y los puertos informales tuvieron un mismo eje en el cual el principal punto de atracción de este eje es el puerto que sigue por el comercio y por qué estos dos factores se ven

unidos en un mismo eje en la ciudad, ahora la ciudad de Nauta se encuentra situada en la ribera del río y aunque esta ciudad no cuenta con un equipamiento, los embarcaderos han tomado toda la ribera del río y la cual no solo usan para el tránsito de barcos sino que también este se conectó con el comercio zonal que existe en esta ciudad.

Los puertos que existen en la zona de la selva tienen que pasar por diferentes estudios sobre la creciente del agua ya que este factor podría ser muy importante para que las embarcaciones puedan desembarcar en la ciudad, ya que cuando el río baja las embarcaciones pueden pasar por diferentes problemas técnicos y es lo que pasa en la ciudad de Nauta. En los meses de mayo y agosto es donde surge la vaciante en el cual el nivel del agua está en su mínima altura, durante los 8 meses restantes es cuando el caudal del río aumenta.

Siendo los puertos un ingreso económico para el país y para la ciudad, Nauta gracias este factor ha crecido 2.5% en su economía actual, pero pese a este ser factor de crecimiento el lugar en el cual se lleva a cabo esta actividad se ha visto olvidada, en el efecto espacial y pérdida del espacio público pero al ser este lugar un sitio en el cual el movimiento de las personas sea de manera orgánica y no forzada hace que la calidad de vida en la zona se vea afectada por los rápidos movimientos entorno a las embarcaciones.

La vida en los puertos fluviales gira entorno a las embarcaciones que proceden de otras ciudades ya que estas traen mercancías para compra y venta de las ya mencionadas. Luisa Galarza Lucich (2010, P.13) "Esos corredores y esas ciudades generan mercados para el desarrollo de la propia agricultura creando oportunidades en términos de mercados de bienes, de mercado de trabajo, de capital etc." Como se planteó anteriormente los puertos han sido un crecimiento económico para Nauta y gracias a esto se ha generado un eje comercial, así como este factor tiene un lado positivo este también cuenta con un lado negativo y es que los habitantes de la ciudad al invadir la zona y unirlos con el puerto hizo que de alguna u otra manera se juntara con el eje comercial creando un desorden a nivel de toda la ribera del río y perdiendo la importancia del hombre en la ciudad.

Los puertos fluviales a nivel de toda la selva peruana crean una conexión entre todas las ciudades de esta ya que vía terrestre estas se ven distanciadas y algunas olvidadas ya que la única conexión vía terrestre a nivel de toda la región Loreto es de Iquitos- Nauta e Iquitos- Belén siendo esto un problema de comunicación e intercambio de mercadería. A pesar de los extensos estudios sobre como unir todas las ciudades de la Amazonia, se tiene un gran riesgo y es que al momento de crear este gran eje en el cual puedan transitar las embarcaciones las 24 horas del día, esto podría afectar al ecosistema que vive en el río los cuales podrían desaparecer por las actividades que se daría gracias al movimiento de las embarcaciones, sin embargo al momento de preguntarle a las personas de las comunidades nativas las cuales se encuentran a pocos metros de nuestra zona de estudio, ellos describieron al río como un ser vivo que no debe ser modificado o molestado ya que los animales que viven dentro de él morirían y su principal fuente de alimentos. Gloria Alvitres Aliaga (2016, P.7). Lo cual nos lleva reflexionar sobre la importancia de los ríos no solo como medio de transporte sino también como una fuente de vida la cual enriquece nuestra cultura, mediante su historia y su ecosistema que vive dentro de ellas y las leyendas que fueron contadas de generación en generación. La ciudad de Nauta no es ajena a esta realidad ya que gracias al río esta se vio beneficiada asimismo a las actividades que en ella se ejercen y claro como no mencionar a la exportación e importación de

los productos, pero cabe resaltar que como hay puntos positivos también existen puntos negativos los cuales gracias a la contaminación del río en la ciudad de Nauta los jóvenes que migran de las comunidades nativas se ven ofuscados por que ven que uno de sus principales capitales de dinero se esta viendo afecta ya que el ecosistema que se encuentra dentro de este ser liquido se extingue cada vez mas y esto crea una inseguridad en los jóvenes los cuales toman la decisión de acabar con su vida siendo el 4.5% de los jóvenes que toman esta iniciativa para no sufrir las consecuencias de la contaminación en el futuro, cabe resaltar que este solo es un factor del porque los jóvenes toman esta decisión. Sonia Condori Sánchez (2015, P.1).

En cuanto al transporte fluvial que existe en el río marañón, las embarcaciones que tienen un mayor recorrido a lo largo del río son clasificados en 3, los cuales son: embarcaciones turísticas, embarcaciones comerciales y embarcaciones personales, en cuanto a una data sobre la cantidad de movimiento que tienen los mencionados ítems no cuenta con una data exacta, pero el cual tiene un movimiento de 7.2% es en cuanto a embarcaciones comerciales y la mas baja con un 3.1% son embarcaciones turísticas. Los puertos fluviales que existe a lo largo del eje fluvial de la selva solo cuentan con un equipamiento que abastece la capacidad de personas y embarcaciones el cual se encuentra en Yurimaguas, siendo que más de 10 ciudades o comunidades nativas no cuentan con un puerto con capacidad para albergar embarcaciones comerciales. Parte del comercio de la región se basa en la exportación de madera y esta esta incluida en el eje de transporte fluvial, siendo esto un factor en el cual el eje fluvial en la zona de la selva y mas que todo en el puerto de nauta, ya que seria un atractivo comercial como de turismo, ya que el transporte de madera legal y su comercio es un gran atractivo para todos los pobladores.

El eje fluvial del cual hablamos también tiene diferentes prototipos de navegación que navegan a lo largo del río Amazonas, en los cuales se distinguen las chatas, moto nave remolcador, etc. Los cuales tienen cada uno su ruta de viaje, estos se dividen en turismo, comercio y transporte. Los transportes que tienen un mayor transporte en el río son las denominadas "peque peque" los cuales sus rutas son locales, están navegan ya sea de una comunidad nativa hacia una ciudad que este cercana, claro esta que estas embarcaciones son de uso personal y no de compañías; "La Chata" su recorrido empieza en Yurimaguas hasta la ciudad de Iquitos, estas embarcaciones tienen distintos paraderos y uno de los principales es Nauta, se sabe que esta embarcación no solo sirve para el transporte de comercio sino también de pasajeros; "La Motonave" uso turístico, este tipo de navegaciones son de uso turístico y también de viajeros locales, su ruta principal es desde Iquitos a Nauta hacia la reserva Pacaya Samiria o a las comunidades nativas como son los Kukama, Uraninas, etc. Las principales rutas de navegación son de Yurimaguas hacia Nauta y de Nauta hacia Iquitos, aunque las embarcaciones de gran calado (industriales) tiene do tipos de eje de navegaciones los cuales unos parten desde Pucallpa hacia la ciudad de nauta y de nauta hacia Iquitos, otros parten desde Yurimaguas a Iquitos, haciendo que el río Marañón y Ucayali no solo sea un eje de navegación turística sino también industrial. Pedro Felipe Cortázar (1976, p 61) . Al dar una respuesta a todo lo estudiado en cuanto a los puertos fluviales y su impacto en la economía de las personas que viven en la selva nos damos cuenta que el eje fluvial que tenemos en el Perú es de gran importancia no solo como un exportador sino tambien como un comunicador de las ciudades, aunque los puertos fluviales son de gran ayuda se han visto afectados por la informalidad ya que muchas de las embarcaciones que existe en la selva son netamente

informales han hecho que los puertos formales no puedan funcionar de una manera adecuada ya que muchos prefieren un servicio barato y a uno que quizá es costoso pero que a la vez es seguro, muchas personas que viven en la selva ya están acostumbradas a esta metodología de trabajo portuario por lo cual ahora no lo ven como una problemática mas bien lo ven como algo cotidiano lo cual a hecho que el diario vivir sea un desorden en la ciudad y mas que todo en Nauta.

### 2.3. Variable tres

#### La cultura en la amazonia del Perú

La selva ha sido uno de los principales atractivos turísticos de nuestro país ya que en este territorio cuenta con más de 78 comunidades nativas entre ellos los Bora, Matsés, Shipibos, entre otros. A lo largo de la historia peruana la cultura a sido un símbolo representativo de nuestras tradiciones y costumbres, pero al ser el estudio en la selva amazónica y mas que todo en nuestra zona de estudio, muchas de estas costumbres y tradiciones que practican en la selva se ven afectadas por los proyectos que tratan de mejorar el transporte o la calidad de vida, mas no se dan cuenta que están amenazando con las practicas culturales que tienen las personas de la selva con su medio natural, tal es el caso de la comunidad nativa de Kukama Kukamiria que se encuentra a 50 metros de la ciudad de Nauta, las cuales piensan que el río no solo es una fuente de alimento, de agua de bañarse o lavar; sino es también el espacio donde habitan sus seres queridos que se han ahogado, cuyos cuerpos nunca fueron hallados, pero que continúan vivos en grandes ciudades debajo del río. Miguel Angulo Giraldo (2016, P.8-9). Las principales actividades como son la pesca y el ecosistema que viven en el río no resistirían al impacto de los proyectos de transporte fluvial ya que este mismo incluye el dragado de lugares donde los peses y espíritus descansan (según los aldeanos).

A lo largo de la amazonia peruana existen tradiciones y costumbres que todavía se practican, pero también hay algunas practicas que se han olvidado, hay comunidades nativas que están desapareciendo y mucho de los lenguajes nativos están desapareciendo por la modernización o por necesidad de comunicarse con el idioma que mas se habla en el Perú la cual es el español que con un aproximado de un 85.92% de las personas habla este idioma, lo que resta del porcentaje se encuentra el idioma quechua y aimara que juntos suman la cantidad de 14.97% Aguirre, Diana (2015, P.11), aunque algunas de las comunidades nativas actualmente son un atractivo turístico como son el caso de las comunidades shipibas y los Bora que se encuentran en la región Loreto, estas comunidades se ven afectadas por al momento de hacer un intercambio cultural las personas pueden tomar las costumbres o tradiciones de otra cultura y practicarlas quizá no de forma cotidiana. Las comunidades nativas que existen a lo largo del río Marañón y las que se encuentran en el bosque siempre han unido sus costumbres con la naturaleza, las cuales no solo han creado diferentes tipos de leyendas o tomas a la naturaleza como seres espirituales que los alimenta y les da un trabajo para mantener a sus familias, las costumbres, tradiciones y los mitos hacen que la cultura de la selva pueda ser de gran atractivo para diferentes factores no solamente turístico sino también en cuanto a el estudio de forma de vida de estas personas.

En cuanto a la ciudad de Nauta a pesar de los años siguen manteniendo algunas tradiciones, pero también se perdió muchas costumbres que los primeros pobladores habían enseñado a hermandad, una de las principales tradiciones que tenían los habitantes de Nauta era la importancia del río, no

solo lo veían como un medio de trabajo sino también como un ser viviente que cuidaba de sus seres queridos, pero ahora todo a cambiado dado que el derrame del petróleo ha alejado a los animales del río, a esto se suma la contaminación por residuos sólidos, aunque la mayoría de personas que se ven afectados por esta pérdida de entendimiento del río son los pobladores de la etnia Kukama quienes tienen una estrecha relación con el río y que han migrado de sus pequeñas etnias a Nauta para poder tener una mejor capital económica, ahora Nauta se a convertido en una ciudad en el cual el movimiento a aumentado no solo en lo comercial sino en migraciones, las cuales aumentaron en un 15.3% desde el año 2004; la mayoría de migraciones que se da a la ciudad de Nauta no solo son de la etnia Kukama, sino también de las diferentes comunidades nativas que existen en el distrito de Nauta, existen 5 etnias nativas en el distrito de nauta, las cuales son: Tupi-Guaraní, Kukama, Cocama-Amahuaca, Omagua, de las cuales la etnia Kukama tiene un gran índice de migración a la ciudad de nauta y la etnia con menos migraciones con un 1.05% es Omagua.

Como la naturaleza es parte de la cultura en la selva no solo el río es conocido como un lugar donde habitan los espíritus o que existen ciudades bajo el agua, sino que también los bosques son considerados ciudades en las que seres vivos y seres espirituales conviven y cuidan de las personas que habitan en este medio natural, pero al igual que el río los bosques se ven afectados por la tala ilegal de madera, la cual a arrasado con miles de hectáreas, que a las ves destruyen un medio natural, no solo la tala informal a destruido este lugar, entre ellos también se encuentran la minería ilegal, la cual a hecho que las personas que viven entorno a este medio natural, se vean afectadas ya que sus cosechas pueden estar contaminadas por el agua que se esparce de las zonas afectas. A pocos metros de la ciudad de Nauta existe una tala de arboles ilegal, siendo que las personas se vean afectadas por que la gran mayoría viven de los frutos de los arboles y claro esta que las especies que existen en este medio natural migran a otros lugares buscando un lugar donde refugiarse.

Las actividades turísticas que existen en la zona de estudio están unidas con lo que es la reserva nacional Pacaya Samiria en la cual existen por lo menos mas de 500 especies de animales las cuales se han vuelto un punto atracción para los turistas, dentro de la ciudad de Nauta se cuenta con un atractivo turístico, el cual es: la laguna Sapi Sapi , pero el problema que a suscitado por el desorden la visita a estos lugares a decrecido desde el 2006, siendo las vistas de turistas extranjeros 0.5%, turistas nacionales 1.0% y turistas locales 98.5%, dado los gráficos se ha de saber que aunque existen lugares turísticos no existe un gran numero de visitas al lugar, por lo cual es importante poder recuperar la imagen de la ciudad y la calidad de vida del poblador.

La vida turística en la ciudad de Nauta se vio afectada por el imaginario desorden que existe hoy en día, ya que no solo los espacios públicos han sido tomados, sino también un lugar como es la rivera del río. La rivera es un espacio publico que recibe a los turistas extranjeros como nacionales, pero una realidad que se vive en esta ciudad es que las personas que llegan de las ciudades conectadas por el río solo llegan a Nauta vía fluvial para luego dirigirse vía terrestre a la ciudad de Iquitos, quedando esta zona solo como un lugar de paso mas no un lugar de turismo, a pesar de tener un 45% de áreas publicas y 25% de áreas turísticas Nauta a perdido su valor turístico, para tener una idea de cuan real es esta problemática al momento de llegar a la zona de estudio, se pregunto a las personas que arribaban a la ciudad si este lugar contaba con algún lugar turístico, pero el 50% de ellas nos comentaba que no conocían tal lugar, un 45% no sabe/no opina, solo un 5% sabia que la ciudad

contaba con lugares turísticos.

Uno de los principales atractivos del Distrito de Nauta es la reserva de Pacaya Samiria la cual forma parte del sistema de áreas naturales protegidas por el estado- SINANPE, ya que en esta zona existe una diversidad biológica, esta esta destinada a la conservación de tal, esta reserva es la mas grande a nivel nacional que cuenta con mas de 2 millones de hectáreas y que cuenta con una población humana que hace uso de recursos. En esta reserva habitan aproximadamente 92.125 personas en las cuales se distribuyen entre 208 centros poblados (caseríos, poblados menores y comunidades) de los cuales 92 comunidades (23.930 personas) se encuentran en la zona de la reserva y 116 comunidades (68.195 personas) en la zona de amortiguamiento de la reserva, esto refleja la existencia de presencia humana dentro de la reserva en el cual se puede presenciar las dos capitales de la provincia que son Nauta y Requena. En gran parte de la reserva se puede apreciar que varias comunidades nativas abarcan gran parte de la Reserva Pacaya Samiria de los cuales se encuentran: Los Kiwcha , Los Shipobo Conito, Los Shiwilu, Los Kacha Edze o Urarinas (shimaco).Manolo Martin Brañas (2009, P. 32) Sabiendo que la reserva es un lugar en el cual se hayan diferentes comunidades nativas, se podría tomar este como un atractivo turístico o como un punto de cultura ya que en estas comunidades aún mantienen sus tradiciones y costumbres.

Al mencionar la cultura en la selva, no solo se tiene que hablar de las creencias o mitos que tiene esta región sino que también se necesita saber que la flora y fauna son parte de este gran eje, muchas de las personas de la selva, en especial los nativos han creado costumbres y tradiciones junto a los animales y vegetales de la zona tanto así que muchos de ellos llaman protectores a los animales, un ejemplo de esto son la comunidad nativa de los Kukama los cuales creen que los bufeos colorados son espíritus del río que cuidan de las personas que mueren ahí, demostrando así su amor por el río una vez más. Los Kukama también consideran que su origen es el río y que este es su dios principal y que el mundo tiene varias fases, de los cuales existen 5 mundos en el que rigen 5 dioses, los cuales reinan en diferentes ámbitos, cuando los cazadores quieren y atrapar algo ellos oran al dios de los animales para que este le pueda ayudar para que uno de sus hijos caiga en sus trampas, el dios principal que rigen en este mundo es el dios sol ya que gracias a el tiene comida y no pasan frio. Los Kukama en su mitología piensan que su origen viene de una unión del hijo del sol y una boa de los cuales al unirse ellos tuvieron un hijo y es por eso que los Kukama adoran a al río. A diferencia de muchas de las comunidades nativas los Kukama han tenido desde hace siglos una identidad con el río y este ha hecho que a pesar que pasen mucho tiempo han mantenido su pensamiento y amor a río marañon.Eduardo Huárag Álvarez (2011, P\_217). Todas estas características y relaciones no lo tiene solo las Kukama, si no que todas las etnias nativas le tienen un gran aprecio al agua ya que es un medio de alimentos y parte de su creencia es pedir mediante diálogo a su madre que el provea de comida, no es solo pedir si no que ellos entienden que los animales de los ríos son seres vivos igual que nosotros que viven con un fin a este mundo pero tambien es son seres que necesitan alimentarse y esto es parte de su relación entre lo mágico y lo sagrado

Además parte de su creencia radia en que te conviertes en parte de ellos una vez muertos. Entonces lo que debemos rescatar de esto es la importancia que se le da a la naturaleza como sus eje creador y tambien se tiene que entender su perspectiva y sus creencias las cuales radican en una importancia todos sus mundos y a la naturaleza, ya que ellos son creyentes de que la naturaleza.

### 3. Metodología

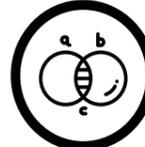
#### 3.1. Metodología

La metodología que se a propuesto para la siguiente investigación consta de mapeos, encuestas, fotografías , entrevistas encuestas, etc., esto se hará para poder entender mejor el territorio y sus potencialidades y a la ves sus problemáticas; la primera metodología la cual es mapeos nos ayudara a identificar y acercarnos a la problemática y se vera los antecedentes de esta, es por ello que el mapeo e identificación de problemas así como potencialidades es de vital importancia en la investigación, las encuestas nos ayudaran a verificar a entender y resumir de cómo la población vive cada día los problemas que tienen en la ciudad de nauta, pero este tipo de encuesta no solo estará dándose a la comunidad adulta sino que los adolescentes y los niños serán participes de la encuesta, ya que esta nos acercara más a la opinión publica da cada persona, por lo cual es de suma importancia poder llevar acabo este estudio. Las fotografías nos ayudara gráficamente haran que las personas que lean esta investigación puedan entender mediante estas el diario vivir de los seres humanos en el noroeste del Perú, cabe resaltar que con este tipo de gráficos se estará enseñando los problemas que se dan en la ciudad de Nauta; las entrevistas son parte de nuestra metodología ya que con esta nos podremos acercar mas a la gente y podremos saber de una manera mas especifica de como se sienten ellos o de como ellos han vivido todo estos años.

Las metodologías nos ayudaran a entender de manera mas profunda y ordenada los acontecimientos pasados que afectan al presente y de como las consecuencias del presente podrían afectar al futuro, estas metodologías estarán presentes en la investigación para así resolver de una manera adecuada los problemas que existen hoy en día, la importancia de estas herramientas nos ayudara también a nosotras como estudiantes , ya que gracias a las metodologías podremos indagar mas en la historia y en los problemas que quizá nosotras no hemos encontrado o no se han descubierto. Si nos ponemos a indagar de una manera mas especifica cada una de las metodologías, unos nos darán resultados diferentes a las otras pero esto hará que la investigación pueda tener un mayor grado de complejidad , al igual que todos los ya mencionado se hará una investigación con diferentes autores que hayan hablado de algún tema relacionado con nuestro análisis, por lo se hará una indagación sobre los problemas que pasan la ciudades de las selva y si estas se conectan de alguna u otra manera.

Gracias a la metodología (pag, 27) se podrá entender de una manera mas simple los resultados de la aplicación, el sistema y la lógica de nuestro proyecto dado de los conceptos y fundamentos presentados en el marco teórico y que este sea un ejemplo para futuros investigadores que quieran saber mas de esta ciudad y sus costumbres; al tener todas esta metodologías en la investigación, esto nos ayudara a entender a la población de una manera mas personalizada en la cual se podrá tener los resultados de manera eficiente y creible.

**DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

<p>Objeto de estudio</p> 	<p>Delimitación espacial</p> 	<p>Delimitación temporal</p> 	<p>Delimitación teórico</p> 
<p>Puerto Mercado para la restauración y el mejoramiento de la cultura y espacio publico en Nauta.</p>	<p>Nauta - Iquitos - Loreto</p>	<p>Actualidad</p>	<p>El comercio informal y su relación con el espacio público, Puertos informales y su relación con el crecimiento en las ciudades de la selva. La cultura en la amazonia peruana.</p>

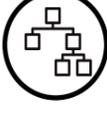
**POBLACIÓN**

<p>Cantidad</p> 	<p>Ecorregión</p> 	<p>Nivel Socioeconómico</p> 	<p>Actividad Económica</p> 
<p>30 086 habitantes</p>	<p>Selva Baja 111 m s. n. m.</p>	<p>Sueldo mínimo promedio S/. 825.00</p>	<p>Otros servicios 31.0 % Maderas</p>

**CATEGORÍAS**

<p>Espacio Público y Comercio informal</p> 	<p>Puertos Fluviales</p> 	<p>Paisaje Amazónicos</p> 
<p>Relación entre el comercio informal y el espacio público y como afecta a la ciudad.</p>	<p>Descripción del sistema fluvial y como afecta a la rivera de los rios.</p>	<p>Tomar en consideración el paisaje y cultura amazonica para la promoción de la cultura.</p>

**TÁCTICAS**

<p> Mapeo -Espacios públicos más frecuentados. -Espacios ocupados por el comercio informal.</p>	<p> Diagrama - Recorrido de los productos desde el puerto hasta el puesto informal.</p>
<p> Entrevista -Dirigentes de los comerciantes para poder entender su posición y que soluciones busca su problema.</p>	<p> Observar -Que tipo de productos se venden en el área.</p>
<p> Taxonimia -Tipos de puestos publicos de comercio informal. La materialidad y su estructura.</p>	<p> Fotografía -Fotografía a los puntos en el que se encuentra el comercio informal.</p>
<p> Fotografía Fotos de los puestos informales.</p>	<p> Taxonimia -Taxonomia de embarcaciones segun escala, modelo y si es formal o informal. Además de plantas elevaciones y cortes.</p>
<p> Encuesta -Degradación del espacio público. -Actividades economicas. Nivel socio economico.</p>	<p> Observar -Observar y anotar la cantidad de gente que trabaja en los puertos y su lugar de origen.</p>
<p> Diagrama -Nivel socio economico , sueldo minimo y la principal actividad economica. -Diagrama de clima, productividad y la corriente del rio.</p>	<p> Mapeo -Ubicación de las actividades economicas.</p>
<p> Entrevista -Entrevista a las personas para entener su perspectiva sobre los paisajes.</p>	<p> Mapeo -Recorrido que hacen los botes, productos y puestos informales. -Comunidades nativas más cercanas.</p>
<p> Taxonimia - De iconografias del lugar. -Tipo de viviendas flotantes.</p>	<p> Observación -Estado de los botes. -Cantidad de gente que llega. -Tipo de productos.</p>
<p> Diagrama - Perspectiva cultural de las personas. -Sistemas de flotación de viviendas y embarcaciones.</p>	<p> Fotografía -Puertos informales -Identidad cultura y paisaje</p>



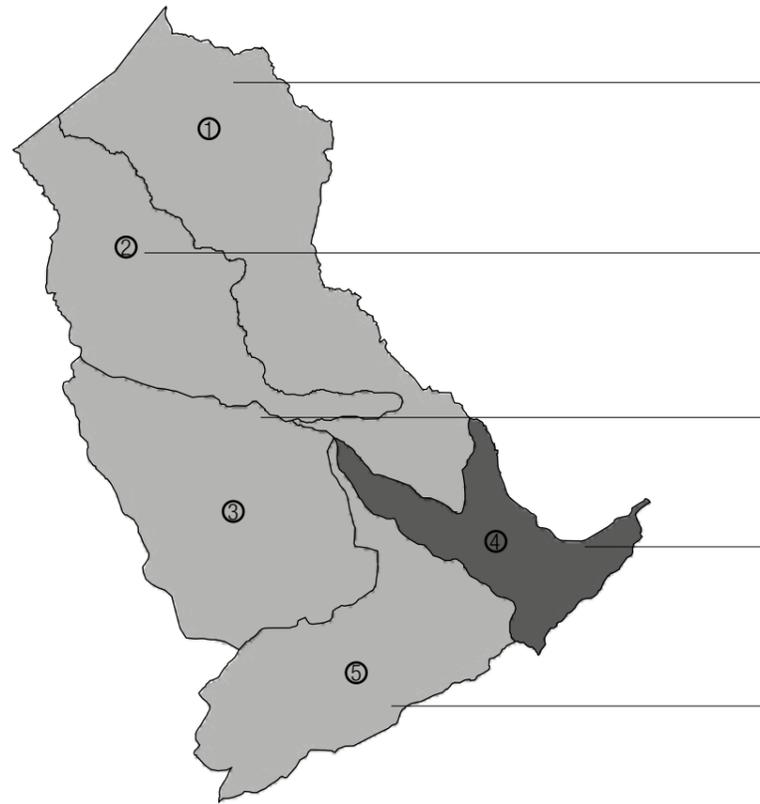
## 4. Resultados

### 4.1. El Paisaje Amazonico de Nauta

El país de Perú cuenta con diversas regiones (figura 1), la zona estudiada queda en el norte del Perú, en la región Loreto a 2 horas la capital Iquitos, esta ciudad fue descubierta por un grupo de personas que provenían del pueblo de lagunas, molestos y cansados de los maltratos de sus jefes ellos huyeron, siendo el líder el curaca Manuel Pacaya, juntos construyeron una balsa y abandonaron el pueblo de lagunas y se dirigieron al río Ucayali, después de muchos días de navegación, adocenaron y acamparon a orillas del río, donde encontraron una vasija que en su idioma es llamada "Mauta". Como les gusto el lugar acudieron con el subprefecto de Maynas para solicitar una autorización para fundar un pueblo en aquel lugar, el subprefecto contesto a la solicitud con un documento que data del 17 de diciembre de 1829, dirigiéndose al gobernador de misiones en virtud de la comunicación oficial del prefecto del departamento. En esa misma fecha Don Damián, mando un oficio al padre Mariano cura de San Regis, dándole cuenta de la autorización dada a Don Manuel Pacaya para que funde el pueblo de Nauta. La fundación de Nauta inicio oficialmente el 30 de abril de 1830, el mismo día, el nuevo subprefecto de la provincia de Maynas, Don Carlos del Castillo nombra al ciudadano Juan Gosendi como primer gobernador interino del pueblo de nauta. Luego de casi 12 años la ciudad de nauta se vuelve la ciudad capital del distrito de Nauta.

Luego de largos años la ciudad de nauta ya no cuenta con las mismas costumbres (figura 2) y formas de vestir ya que muchos de los primeros habitantes han muerto y esto a hecho que las nuevas generaciones no se sientan identificadas con sus raíces(mapa 1), en la ciudad de nauta tienen 3 costumbres que aún mantienen, como la fiesta de San Juan y el corpus Christi y el mas importante de la ciudad de nauta los cuales son las celebraciones por el aniversario, en esta festividad ellos representan la llegada de los primeros pobladores y en los días restantes se lleva a cabo diferentes tipos de fiestas por el aniversario. Aunque las personas de nauta ya no se identifiquen con las costumbres y forma de vivir de los cocamas, los pobladores aun siguen creyendo en las leyendas de la zona; cuando se fue hizo las entrevistas a los pobladores de los principales leyendas en que ellos creían muchos dijeron que a la leyenda que le tienen miedo es la de "el Chuyachaqui" ya que espíritu del bosque, que trata de tomar la forma de una persona y si te lo encuentras en medio de la selva este espíritu te llevara a lo mas profundo del bosque y te aleja de las ciudades, entre ellos también están la leyenda del "Yakuruna" el espíritu de las profundidades del río, el Yakuruna rapta a las personas y los lleva al fondo del río para que sean sus esclavos y si eres una mujer muy hermosa, el espíritu te rapta para que se case contigo; "El Ayaymama" mito de una madre indígena amazónica, que queriendo salvar a sus hijos se fue a buscar comida en el bosque, pero la madre nunca volvió entonces los niños fueron a buscarla al bosque, cuando intentaron entrar mas se perdieron, así que ellos lloraban y gritaban "mamay", cuando el ayaymama (el ave) los vio llorando el ave les dio de comer y los cobijo, se dice que si entras a la selva y escuchas a dos voces gritando "ayaymama" son los dos pequeños niños convertidos en aves, tratando de encontrar a su madre. La vestimenta que usaban las personas de nauta eran típica de la selva peruana, esta se caracterizaba por no ser muy cubierta para las mujeres y en los hombres se caracteriza por cubrir con un taparrabo a los hombres; la mujeres usan pequeñas mantas que van desde el ombligo hasta la mita del muslo, otra manta para cubrir la parte de los pechos, en las pantorrillas se atan las chaquiras y otros accesorios también como las plumas de algunas aves que habitan en la zona de la selva. Los hombres se visten con prendas de algodón y utilizan mantas llenas de colores, utilizan coronas hechas a base de llanchana, también fajas y otros accesorios como chaquiras y las plumas de algunas aves

Provincia de Loreto



- ① **Distrito del Tigre**  
En este distrito de la Amazonia peruana habitan las siguientes etnias: Grupo sin clasificar conocido como Urarina . Quechua, grupo Quechua del Pastaza y del Tigre, autodenominado Alama / Inga.
- ② **Distrito de Trompeteros**  
En este distrito de la Amazonia peruana habitan las siguientes etnias: Urarinas y Alama. Su lengua materna es el Achuar
- ③ **Distrito Urarinas**  
En este distrito de la Amazonia peruana habita la etnia del grupo sin clasificar conocido como Urarina.
- ④ **Capital del Distrito de Loreto: Nauta**  
En la ciudad de Nauta actualmente cuenta con una población de 29,963 personas, entre adultos y niños.
- ⑤ **Distrito Parinari:**  
En este distrito de la Amazonia peruana habita la etnia Tupi-Guarani grupo Cocama-Amahuaca.

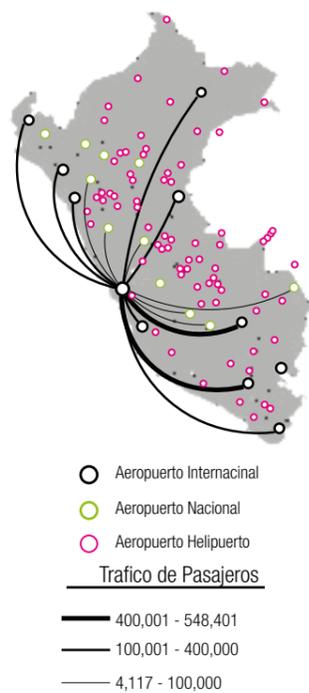
DEPARTAMENTOS



RED VIAL NACIONAL



RED AEREO NACIONAL



Costumbres



Fiesta de San Juan



Celebraciones de Aniversario



Pasa cayo de Aniversario

Leyendas



Leyenda del Yacurana



Leyenda de la Curupira



Leyenda del Ayaymama

Danzas



La danza de la amazonia



La danza Apu Cashi



La danza de la Boa

Vestimenta









### Nauta

C. Nativa:  
**Kukama**  
Sin existencia de más representantes o identidad.

Centro Poblado  
Comunidad Nativa:  
**Kukama**  
Sin existencia de más representantes o identidad.

Puerto Prado  
Comunidad Nativa:  
**Bora Bora**  
Sin existencia de más representantes o identidad.

Nauta Caño  
Comunidad Nativa:  
**Bora**  
Sin existencia de más representantes o identidad.

Yurarinas  
Comunidad Nativa:  
**Yurarinas**  
Si hay existencia de más representantes e identidad.

Centro Poblado n°23  
Comunidad Nativa:  
**Ashaninka**  
No hay existencia de más representantes o identidad.

Centro Poblado n°25  
Comunidad Nativa:  
**Ashaninka**  
No hay existencia de más representantes o identidad.

Centro Poblado n°27  
Comunidad Nativa:  
**Ashaninka**  
No hay existencia de más representantes o identidad.

Gran Punta Puerto Perú  
Comunidad Nativa:  
**Awajún**  
Sin existencia de más representantes o identidad.

San Pedro de Tipishca  
Comunidad Nativa:  
**Kukama**  
Sin existencia de más representantes o identidad.

20 de Enero  
Comunidad Nativa:  
**Asheninka**  
Sin existencia de más representantes o identidad.

20 de Enero  
Comunidad Nativa:  
**Asheninka**  
Sin existencia de más representantes o identidad.

### Legenda

- Cuerpos de Agua en Reposo
- Rio
- Vias Regionales
- Via de Iquitos Nauta
- Comunidades Nativas



## MAPA DE IDENTIDAD CULTURAL DISTRITO DE NAUTA



Comunidad Nativa	Lengua	Iconografía	Poblacion Inicial	Poblacion Actual
Awajún	Jibaro		1257	200
Asheninka	Arawak		8774	200
Kukama	Arawak		8078	Peligro de des.
Yurarinas	Arawak		7000	300
Bora	Bora		3785	456

Las cifras son del área de estudio, no abarca toda la zona del Perú

## Entrevista

### Vanesa Greysy M.N

Maestra de la Institucion Educativa Jorge Bardales Ruiz  
Años que reside en Nauta: 10 años



¿Siente usted la necesidad de una construccion que este dirigido a la actividad portuaria?

La necesidad de un puerto en la ciudad es importante ya que esto no solo un orden a la rivera del rio , y esto no solo **traeria el orden en los puertos sino que tambien traeria el orden al recibimiento de los producto**, ya que al momento de desembarcar los productos la Municipalidad de Iquitos lleva la mayoría de mercancia y luego las vuelven a traer aqui y lo que antes costaba S/1.00 luego cuesta S/3.00 lo cual afecta tanto a los comerciantes como a los pobladores.

¿Usted cree que las embarcaciones que se encuentran a lo largo de la rivera afectan a la imagen de la ciudad?

Si, la mayoría de **las embarcaciones que se encuentra en la rivera del rio no solo han malogrado la imagen de la ciudad sino que tambien han contaminado la rivera del rio** ya que al momento de transportar los productos a tierra firme hay residuos que caen y esto a hecho que el espacio que existia en toda la rivera desapareciera, no solo por la invacion de los puestos estacionarios informales sino que tambien la contaminación a hecho que el espacio publico se degradara en la rivera del rio, lamentablemente.

¿Cree usted que el eje fluvial afecta al comercio de la ciudad?

Las dos actividades mas importantes que se dan en la Ciudad de Nauta ( Loreto) son **los puertos y el comercio , los cuales estan conectados ya que al mismo eje en donde se encuentran los puertos informales se encuentran los comerciantes informales**, pero antes los productos se quedan en Nauta, pero ahora la mayoría de los productos que vienen de diferentes ciudades de la selva, la municipalidad de Iquitos se los lleva a su ciudad y eso hace que los productos suban el precio aqui en Nauta (Loreto) ya que los comerciantes van a comprar los productos a Iquitos ( Loreto) y luego lo vienen a vender y eso nos afecta mucho a nosotros.

¿Cuales son los productos que que son caracteristicos de la ciudad y cuales son los productos que suben de precio ?

Los productos que son más característicos de la ciudad son: la yuca, el arroz, el platano, maiz, aji dulce, zapallo, pepino.

La mayoría de productos son los que suben el precio, menos lo que es el aji dulce, lo que mas sube su costo es el platano , el arroz y la yuca.

¿Porqué cree usted que es malo que el eje fluvial y el comercial esten en un mismo eje o unidos ?

Lo unico malo que a traido que estas dos actividades se posicionen en una misma dirección es que al estar conectadas a creado un desorden entodo este eje, ya que las personas sienten que si estan mas cerca de donde desembarcan las embarcaciones, van a tener los mejores productos.

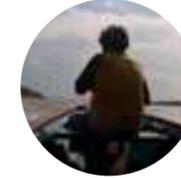
## Conclusión

La importancia de un edificio portuario en la ciudad de Nauta ( Loreto) va mas a aya de un monumento estetico, la mayoría de los pobladores se ve afectado por el gran desorden que existe en la rivera del rio y hasta me atreveria a decir que estan cansados y aburridos de que el Gobierno Regional no haga nada por el restablecimiento de esta zona ya que Nauta (Loreto) se a vuelto un lugar importante para zona de la selva; el puerto no solo ayudaria al orden de la rivera sino tambien podria crear un orden en la distribucion de los productos, ya que muchos de ellos actualmente tienen un costo muy elevado a como era en años anteriores, y esto no solo ayudaria al ordenamiento del eje fluvial sino que el eje comercial se veria beneficiado no solo para los vendedores sino tambien para los compradores .

## Entrevista

### Domingo Gonzales

Motorista de la Empresa Aron-Tammy  
Años que reside en Nauta: Toda su vida



¿Siente usted la necesidad de una construccion que este dirigido a la actividad portuaria?

Creo que es muy importante que haya un edificio que tenga que ver con los puertos, con esto se **podria crear un orden en cuanto a las embarcaciones que existe a lo largo de la rivera del rio** asi mismo podriamos mejorar la economia que tenemos ahora, ya que al no tener un puerto oficial las embarcaciones estan esparcidas por toda la rivera y eso hace que perdamos cli

¿Usted cree que las embarcaciones que se encuentran a lo largo de la rivera afectan a la imagen de la ciudad?

No, lo que si creo es que estamos muy desordenados, como ya dije como nunca hubo propuestas en las cuales se tuviera un puerto oficial y como es una de las actividades que más genera dinero **las empresas que se establecieron a lo largo del rio no tuvieron otro remedio ya que son empresas personales**, en cuento a malograr la imagen no lo creo, lo que creo que malogra la imagen de la ciudad es el comercio, ya que desde el 2006 no ha dejado de crecer y de una forma muy desordenada.

¿Cree usted que el eje fluvial afecta al comercio de la ciudad?

Creo que mas que afectar la fructifica, ya que si no fueramos una ciudad fluvial Nauta(Loreto) no seria importante, el eje fluvial o los puertos hacen que **la mayoría de los productos de todas las zonas de la selva lleguen aqui lo cual tambien lo facilita para el transporte a la ciudad de Iquitos (Loreto)**. Las dos actividades mas importantes en la ciudad de Nauta ( Loreto) es el comercio y los puertos, estos se encuentran unidos ya que estos se encuentran en la misma linea y eso facilita el desembarque de productos.

¿Cuales son los productos que que son caracteristicos de la ciudad y cuales son los productos que suben de precio ?

Los más característicos de Nauta(Loreto) son el platano y el arroz. Los productos que más suben de precio son el platano, antes cuando los productos se quedaban en Nauta (Loreto) el manojito de de platanos valia 1 sol, pero ahora por lo que se llevan los productos el platano a llegado a costar dos veces mas de lo normal y eso no solo se adhiere al platano sino que a muchos productos.

¿Porqué cree usted que es malo que el eje fluvial y el comercial esten en un mismo eje o unidos ?

No creo que sea un problema, ya que los productos podran tener un acceso directo al vendedor, pero ya que eso no pasa por lo que hace la municipalidad de Iquitos entonces, bueno lo unico seria que crea un desorden y que se incrementan mas comerciantes.

## Conclusión

Los más característicos de Nauta(Loreto) son el platano y el arroz. Los productos que más suben de precio son el platano, antes cuando los productos se quedaban en Nauta (Loreto) el manojito de de platanos valia 1 sol, pero ahora por lo que se llevan los productos el platano a llegado a costar dos veces mas de lo normal y eso no solo se adhiere al platano sino que a muchos productos. En cuanto al comercio y los puertos informales para algunas persona no esta mal visto sino que ellos piensan que el desorden que existe en nauta se debe a que los gobernadores no hacen nada y que nunca podran poner un proyecto para que se restablezca el orden en la ciudad de nauta.



Figura 2. Centros Poblados

Fuente: Archivo Propio

La imagen muestra los centros poblados que se encuentran en el eje de la rivera del río.

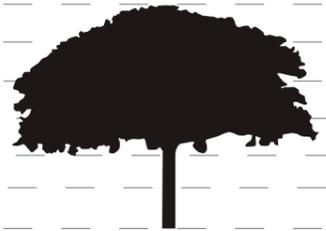
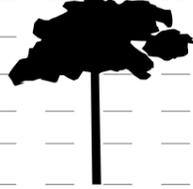


Figura 3. Navegaciones

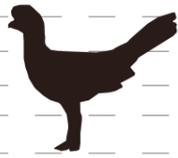
Fuente: Archivo Propio

Imagen sobre las embarcaciones que navegan en el río Marañón

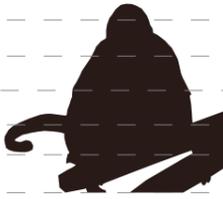
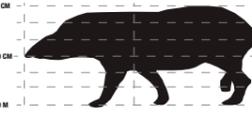
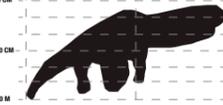
## FLORA

 <p><b>Familia:</b> Mauritia flexuosa L. f. <b>Nombre Común:</b> Aguaje <b>Sistema Natural:</b> Aguajales</p>	 <p><b>Familia:</b> Ceiba petandra <b>Nombre Común:</b> Lupuna <b>Sistema Natural:</b> Bosques inundables o Llanuras de inundación</p>	 <p><b>Familia:</b> Caricaceae <b>Nombre Común:</b> Cedro <b>Sistema Natural:</b> -</p>
 <p><b>Familia:</b> Phytelephas macrocarpa <b>Nombre Común:</b> Yarina <b>Sistema Natural:</b> Restingas o Bosques de Terrazas</p>	 <p><b>Familia:</b> Cedrelina cateniformis <b>Nombre Común:</b> Tornillo <b>Sistema Natural:</b> Bosques inundables o</p>	 <p><b>Familia:</b> Ceiba petandra <b>Nombre Común:</b> Yuca <b>Sistema Natural:</b> Bosques inundables o Llanuras de inundación</p>
 <p><b>Familia:</b> Calycophyllum spruceanum <b>Nombre Común:</b> Capirona <b>Sistema Natural:</b> Bosques de colina</p>	 <p><b>Familia:</b> Phytelephas macrocarpa <b>Nombre Común:</b> Yarina <b>Sistema Natural:</b> Restingas o Bosques de Terrazas</p>	 <p><b>Familia:</b> Caricaceae <b>Nombre Común:</b> Papaya <b>Sistema Natural:</b> -</p>

## AVES

 <p><b>Familia:</b> Crax globulosa <b>Nombre Común:</b> Paujil carunculado <b>Estado:</b> Vulnerables</p>	 <p><b>Familia:</b> Ara macao <b>Nombre Común:</b> Guacamayo rojo <b>Estado:</b> -</p>	 <p><b>Familia:</b> Amazona festiva <b>Nombre Común:</b> Loro hablador <b>Estado:</b> -</p>	 <p><b>Familia:</b> Jabiru mycteria <b>Nombre Común:</b> Tuyuyo <b>Estado:</b> -</p>
--	---	--	---

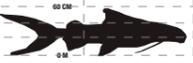
## MAMÍFEROS

 <p><b>Familia:</b> Ateles belzebuth <b>Nombre Común:</b> Maquisapa vientre amarillo <b>Estado:</b> Vulnerables</p>	 <p><b>Familia:</b> Lagotrix lagotricha <b>Nombre Común:</b> Mono Choro <b>Estado:</b> Vulnerables</p>
 <p><b>Familia:</b> Priodontes Maximus <b>Nombre Común:</b> Armadillo gigante <b>Estado:</b> Peligro</p>	 <p><b>Familia:</b> Tapirus terrestris <b>Nombre Común:</b> Tapir <b>Estado:</b> Casi Amenazados</p>
 <p><b>Familia:</b> Mazama americana <b>Nombre Común:</b> Venado colorado <b>Estado:</b> -</p>	 <p><b>Familia:</b> Myrmecophaga tridactyla <b>Nombre Común:</b> Oso Hormiguero <b>Estado:</b> -</p>

## REPTILES

 <p><b>Familia:</b> Melanosuchus niger <b>Nombre Común:</b> Lagarto negro <b>Estado:</b> Vulnerables</p>	 <p><b>Familia:</b> Podocnemis unifilis <b>Nombre Común:</b> Taticaya <b>Estado:</b> Vulnerables</p>
---	---

## PECES

 <p><b>Familia:</b> Arapaima gigas <b>Nombre Común:</b> Paiche</p>	 <p><b>Familia:</b> Hemanthias peruanus <b>Nombre Común:</b> Doncella</p>
 <p><b>Familia:</b> Brachyplatystoma rousseauxii <b>Nombre Común:</b> Dorado</p>	 <p><b>Familia:</b> Mylossoma duriventris <b>Nombre Común:</b> Palometa</p>
 <p><b>Familia:</b> Colossoma macropomum <b>Nombre Común:</b> Gamitana</p>	

#### 4.2. Tipología Vivienda

En la selva peruana se encuentra una gran variedad de viviendas las cuales están adaptadas al entorno y a los constantes cambios de niveles de río. Uno de las viviendas más representantes de esta región son los palafitos que tiene 3 tipos de uso, las cuales son: las viviendas, las edificaciones para las reuniones y las viviendas de guarda; a todos estos tipos de vivienda se les denomina palafito, caracterizadas por usar la planta libre y reposar en aguas de vertiente tranquila o a orillas del río. Este tipo de viviendas son muy útiles para la zona de la selva ya que no solo la adaptación al entorno y el material que se usa hacen que el vivir dentro de esta edificación sea de una manera agradable; los materiales que se usa mayormente en estas construcciones son: la madera, la hoja de plátano seca. En la zona de estudio todavía existe este tipo de viviendas con las mismas características a las ya mencionadas, cabe resaltar que muchas de estas han sido heredadas por familiares o compradas por personas que han migrado de la ciudad a otro lugar.

Muchas de estas construcciones han perdido su identidad rustica ya que ahora que existen nuevos tipos construcción han hecho que la gente prefiera usar los denominados “materiales resistentes” lo que ha hecho que los palafitos tomen nuevas formas o existan nuevas viviendas pero que ya no sigan las tradiciones de la selva; este problema ha pasado en la zona de estudio Nauta (Loreto) el cual la mayoría de la gente ha empezado a olvidar las primeras construcciones y ha creado nuevas tipologías de viviendas manchando así la antigua visual que tenía la ciudad se ha perdido y ahora la visual que se presenta es uno de nuevos edificios y ya no de una ciudad de la selva con sus edificaciones tradicionales, aunque todavía existen muchas construcciones que mantienen la tipología de los Palafitos, muchos de estos se encuentran en mal estado o son usados para fines recreativos ( discotecas, bares y pub).

Aunque muchos de los pobladores ya no sienten la necesidad de unas viviendas con ese tipo de diseño, el entorno en el cual viven se ha visto distorsionado por las malas adaptaciones de los nuevos edificios que fueron construidos por materiales resistentes y los malos manejos ante el diseño y el respeto a la naturaleza siendo así que antes las personas de las comunidades nativas mantenían un respeto de la naturaleza al momento de edificar pero las nuevas generaciones han ido destruyendo la naturaleza y el medio en que estos se reproducen, acoplándose a esta el uso de los materiales de construcción que pueden crear un impacto en el medio en el que se construye creando así una contaminación por residuos tóxicos para la naturaleza que rodea a esta zona, aunque la mayoría de las viviendas que se encuentran en Nauta han cambiado las típicas casas palafito de la selva han quedado pequeños legados de las construcciones tradicionales, uno de estos son el techo de dos aguas que puede resistir a altas temperaturas y también resistir a las fuertes lluvias de la zona, y aunque no usen el típico palafito para la construcción de vivienda, suelen usar tipologías parecidas para los puertos flotantes que se encuentran en la rivera del río haciendo así, aunque pasen los años nuestras raíces siempre tendrán un legado para las generaciones futuras.



Figura 4. Rivera del Río

Fuente: Archivo Propio

Las imágenes muestran los puestos informales ubicados en la localidad de Nauta.



Figura 5. Invacion del Rio  
Fuente: Archivo Propio  
Tipos de las Viviendas en la rivera del rio

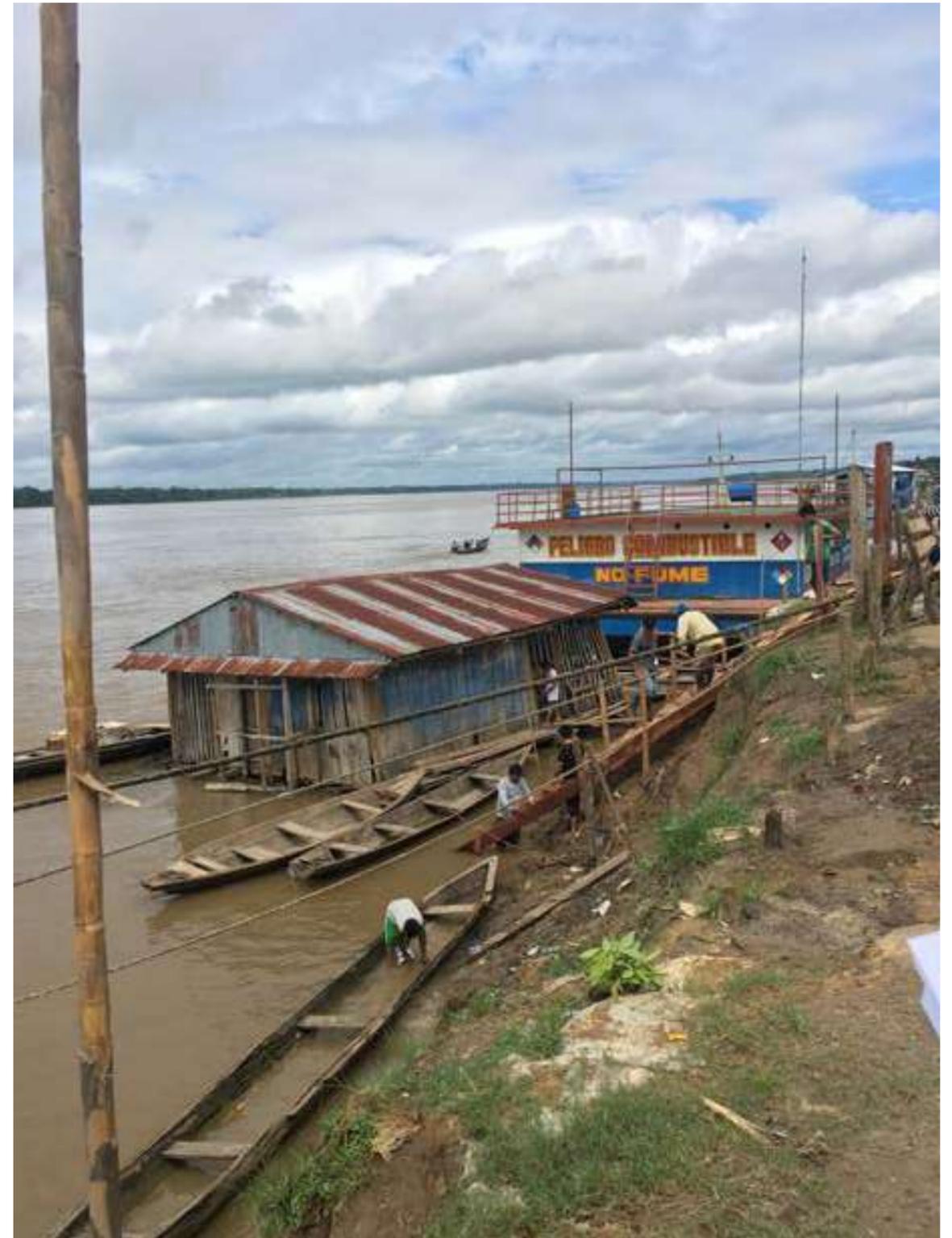
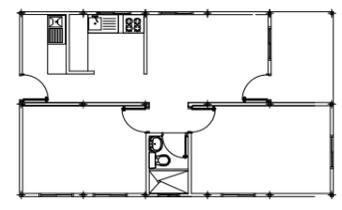
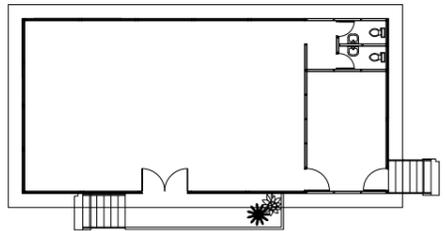
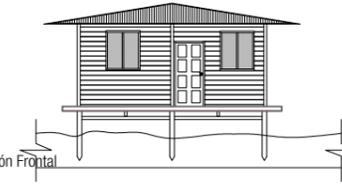
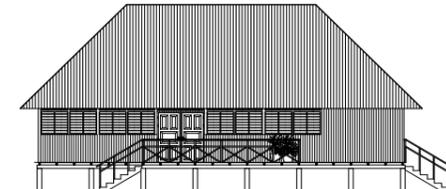
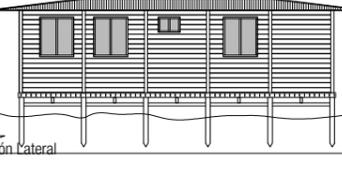
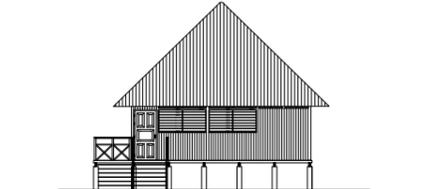
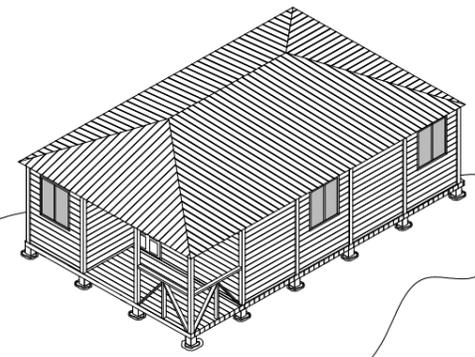
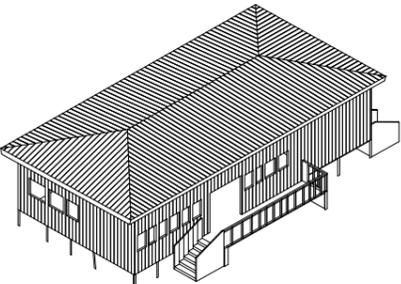
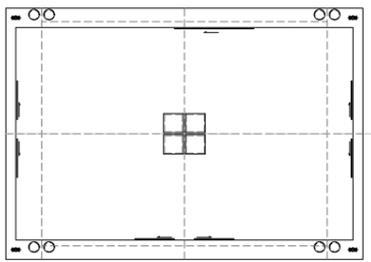
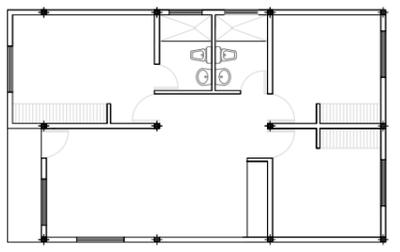
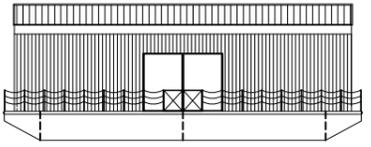
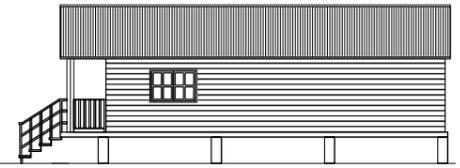
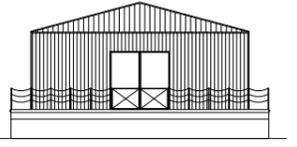
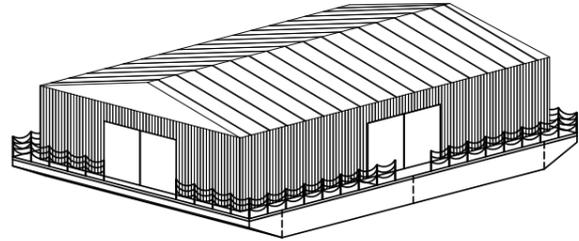
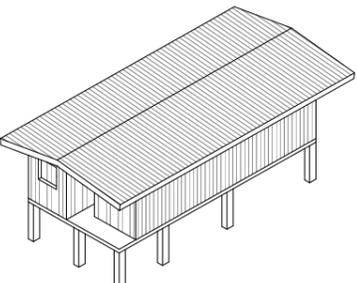
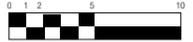


Figura 6. Apropiacion del Rio Marañon  
Fuente: Archivo Propio  
La imagen puede mostrar las diferentes tipos de viviendas y embarcaciones que se sitúan en la rivera del río.

T1 Casa Palafito	T2 Casa de Reuniones - Palafito 2
 <p>Primera Planta</p>	 <p>Primera Planta</p>
 <p>Elevación Frontal</p>	 <p>Elevación Lateral</p>
 <p>Elevación Lateral</p>	 <p>Elevación Frontal Principal</p>
 <p>Axonometría</p>	 <p>Axonometría</p>
<p>Este tipo de casas se encuentran en todos los centros poblados y mas que todo en las comunidades nativas, sus materiales son la madera, hojas de platano secas.</p>	<p>Este tipo de edificaciones tiene dos tipos de los cuales pueden ser de reuniones o uso residencial.</p>

T3 Casa Flotante de Agua	T4 Casa Palafito 2
 <p>Primera Planta</p>	 <p>Primera Planta</p>
 <p>Planta de Techos</p>	 <p>Elevación Lateral</p>
 <p>Elevación Lateral</p>	 <p>Elevación Frontal Principal</p>
 <p>Axonometría</p>	 <p>Axonometría</p>
<p>Las edificaciones flotantes se encuentran en la rivera del río y su uso es mayormente de cuidado de botes.</p>	<p>Este tipo de casas se encuentran en todos los centros poblados, sus materiales son la madera, hojas de platano secas.</p> 

### 4.3. Comercio Informal y Espacio Público

Nauta es un lugar muy interesante para analizar, el cual no tiene gran cantidad de población en comparación con otras ciudades, pero si puede generar un gran dinamismo en la ciudad. Al ser esta una ciudad no tan grande los puntos de espacios públicos y áreas verdes son muy pocas al igual que los puntos de encuentros, además muchas de estas áreas de la ciudad coinciden cuando se analiza la concentración de la gente y otros factores. En este caso se buscó cuáles son los puntos con más concentración de un área determinado de la ciudad, luego los puntos más atractivos dentro de la ciudad. Además de analizar la distribución de los comercios informales y cuáles son los espacios públicos más frecuentados; teniendo como resultado la coincidencia en varios puntos de la ciudad, los cuales se pueden relacionar. Una vez terminado el análisis nos damos cuenta que los puntos más frecuentados del lugar son la laguna Sapi, Sapi y la plaza principal de Nauta y alrededores. Esto debido a que cerca de estos lugares se encuentran entidades importantes y colegios, consiguiendo que se dé una interacción en la población en determinadas horas, pero eso genera que solo el centro de la ciudad tenga una interacción importante entre ellos. Cerca al puerto encontramos un punto importante que es una losa deportiva la cual es utilizada en determinadas horas, además en estos lugares se puede encontrar siempre a gente realizando actividades. (Fig. 1)

Al no tener grandes puntos de interacción se puede ver que en determinadas horas las calles son ocupadas por la población de todas las edades, siempre vamos a ver un puesto de comida en una de las esquinas donde la población se junta para degustar la comida, o vemos a vecinos hablando, o gente caminando en la tarde cuando baja el sol. Otro punto importante es que los niños toman diversos puntos de la calle para realizar actividades como el deporte, siempre se ponen a jugar en las calles menos transitadas de la zona y en las tardes, se abastece una calle donde la gente interactúa. Por ello se han analizado el desplazamiento de la población según actividad. Se han analizado seis diferentes actividades como son: Turismo, deporte, actividad laboral, comercio, académicas, portuarias. Todas estas actividades se han analizado en un día y coincidiendo que el turismo tiene un mayor desplazamiento entre las 8 am y las 12 pm. Luego tenemos lo que son actividades laborales, los cuales generan un mayor movimiento de gente entre las 6:00 am y 9:00 am. A diferencia de las actividades laborales, las actividades académicas tiene dos horas con gran movimiento de alumnado y eso es a las siete de la mañana y a las doce del mediodía que son las horas de ingreso y salida de los alumnos. En el caso de las actividades deportivas se da mayormente en la tarde / noche aproximadamente hasta las nueve de la noche. El comercio se da en dos puntos diferentes de la ciudad en los cuales uno cuenta con mayor movimiento en las horas de la mañana, el otro punto de la ciudad tiene mayor acogida en las horas de la tarde, un aproximado entre las 5 y 7 de la noche. El puerto maneja sus actividades en relación con el comercio y el turismo por eso se puede ver que en mucho de los casos hay horas que coinciden con el puerto por la relación que guardan. (Fig. 2)

Algo importante a recalcar son los actores que le dan un gran dinamismo a la ciudad y los cuales guardan una gran relación con las actividades desarrolladas en la ciudad. El primer usuario es el turista el cual se considera que tiene una relación importante con su entorno y el espacio y al se le analiza y tiene una relación intermedia con el espacio. Luego tenemos al cargador, el cual podemos encontrarlo en lugares como mercados y/o puertos el cual tiene una muy baja relación con el espacio público, también tenemos a los comerciantes los cuales tiene una mayor relación con el espacio y la cual es alta, pero además tiene una buena interacción con la misma población. Los deportistas al igual que los comerciantes tienen una relación alta con el espacio, ya que al no contar con las suficientes áreas deportivas, los niños se apropian de las calles y convierten estos lugares en su espacio de juego, o la población se sienta en las veredas de la calle a conversar, dándole a este lugar una interacción interesante.

Los estudiante tiene una relación media con la zona y los lugares en los que se puede encontrar es la plaza principal y la laguna Sapi, Sapi ya que cerca esta zona se encuentra uno de los colegios del lugar. En cambio en trabajador administrativo tiene una relación muy baja con el espacio público de la zona sus mayores puntos de concentración son alrededor de la plaza principal y la laguna ya que en ese sector se encuentran los puntos administrativos de la ciudad como son la municipalidad, SUNARP, RENIEC, Osinerming etc. (Fig. 3)

También se realizó unos mapeos en los cuales ubica los puertos informales en la ciudad, los cuales son diversos y están ubicados al borde del río se dividen entre formales e informales, además se han ubicado los diversos equipamientos que se encuentran en el borde del río en la ciudad los cuales van desde Municipalidades, Policías, y los cuales están más cerca al río son los mercados, además se a mapeado el área de ocupación de los tipos de embarcaciones de la zona las cuales se distribuyen en gasolineras flotantes, fohoteles, pongueros, Deslizadores y Peque peque, los cuales están distribuidos en el borde del río y además son los medios de transporte de la población de la región ya que no existen vías que conecten con otras regiones. También manejamos el recorrido de los productos de la región los cuales están divididos entre el recorrido que hace el pescado, el arroz, plátano, yuca, y naranja. Todos estos estudios nos muestras la relación que mantiene la ciudad con el puerto y también demuestra su importancia. (Fig. 4)

El comercio informal en cambio está muy conectado con el puerto, en la ciudad de Nauta solo se cuenta con un mercado principal y cerca de este encontramos un terminal pesquero. Lo curioso de la zona es que en el terminal pesquero y en mercado son de los lugares más vacíos del lugar ya que la mayor cantidad de comerciantes se encuentra en la vía pública ocupando aproximadamente 4 cuadras y siendo un aproximado de 200 vendedores informales. Cada vendedor tiene un tipo diferente de productos que vender. Se puede encontrar que vende, ropas, zapatillas, productos de la región hay puestos de comida puestos de abarrotes etc. Lo interesantes de este lugar es que cada tipo de puesto es un diseño diferente de puesto, cada puesto es adaptado al tipo de producto que se vende, se han encontrado aproximadamente 7 tipos de puestos, una característica importante es que todos estos puestos están hechos del mismo material el cual es madera y además tiene como pequeños almacenes para guardar sus productos. Este mercado se convierte en un espacio público en las mañanas ya que la gente no solo va a comprar en el lugar si no que también hay una interacción entre la población ya que al ser una ciudad no tan grande la gente se conoce entre ellos. (fig. 5)

En las tardes la interacción se mueve al mercadillo en el cual encontramos puestos hechos de madera pero más simples del que encontramos en el mercado principal. Pero este punto se encarga más de la venta de pescados, algunos tipos de comidas bebidas de la región como son la aguajina, además muestra importantes ventas en el día y a precios muy accesibles para la población. Otro punto a rescatar es que la población de este mercadillo ha adaptado sus veredas para convertirla en puestos para sus ventas del día.

Todo esto nos demuestra que Nauta un gran movimiento de gente y de interacción entre ellas, algo a rescatar y además importante es la interacción entre la gente de la ciudad, vecinos y conocidos, además de que al no ser una ciudad con gran movimiento de personas como Lima, la gente todavía puede ocupar la calle para realizar actividades como la recreación o venta de comidas ya que estos también ocupan la calle de la zona. Pero también debemos decir que faltan puntos de recreación como parques pequeños en la zona, ya que los únicos parques en buen estado están lejos de ciertas zonas de la ciudad.

## ANÁLISIS DE ESPACIO PÚBLICO

CONCENTRACIÓN DE LA GENTE



PUNTOS DE ATRACCIÓN



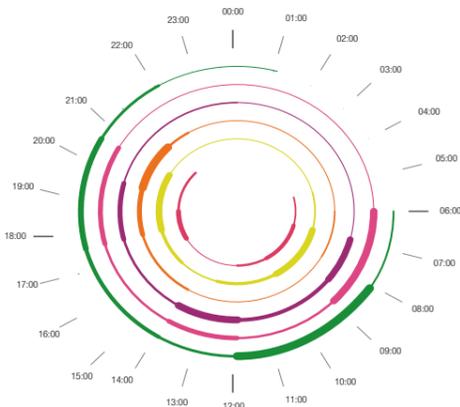
COMERCIO INFORMAL



COMERCIO INFORMAL



## DESPALZAMIENTO DE PERSONAS SEGÚN ACTIVIDADES



### TURISMO

El turismo que se desarrolla en Nauta es mínimo, pero hay ciertas horas en las que se pueden ver turistas, ya que Nauta es un punto de conexión con otras ciudades.

### ACTIVIDAD LABORAL

Las principales horas en las que la población se desplaza a su puesto de trabajo es entre las 6 a 9 am y otra hora que muestra el desplazamiento de gente por actividad laboral es de 12 a 14 pm.

### ESTUDIOS

Al tener colegios estatales en la zona los horas principales de desplazamiento son de 7 a 8 am, también al medio día y entre las 5 y 6 de la tarde.

### DEPORTE

El deporte es una de las actividades que se practica en la zona y pese a no contar con equipamientos adecuados para dicha actividad, su mayor práctica se da en las tardes.

### COMERCIO

El comercio se desarrolla en horas de la mañana en el mercado principal y también en otro de los puntos de la ciudad en la tarde y que se convierte en un pequeño mercadillo.

### PUERTO

El mayor movimiento generado en el puerto de Nauta es en los horarios de la mañana y en las tardes entre las 7 y 10 am ya que en ese horario llegan los productos.

## ACTORES EN NAUTA



**Usuario:** TURISMO

Edad: 20 - 40 años

Presencia: 12h / 6h

Relación con el espacio: ●●●●○

Uso del espacio:

El turismo no es uno de los principales ingresos económicos del lugar, pero la ciudad de Nauta es utilizada como un punto de conexión con puntos de turismo importante de la región como son la reserva Pacayá Samirá.



**Usuario:** DEPORTISTA

Edad: 10 - 40 años

Presencia: 12h / 6h

Relación con el espacio: ●●●●○

Uso del espacio:

El deporte es uno de las actividades que se desarrollan en los espacios públicos de la ciudad, al no contar la ciudad con muchos puntos deportivos, este se desarrolla en la calle consiguiendo que la gente ocupe las calles.



**Usuario:** CARGADOR

Edad: 25 - 50 años

Presencia: 12h / 6h

Relación con el espacio: ●●●●○

Uso del espacio:

Es de los que pasan mayor tiempo en el puerto esperando a que llegue algún producto, como muchos no se sienten satisfechos con el espacio que tiene para trabajar, pasan gran parte del tiempo en estos lugares pero tienen muy poca relación con el ya que solo lo ven como área para laborar.



**Usuario:** ESTUDIANTE

Edad: 7 - 17 años

Presencia: 12h / 6h

Relación con el espacio: ●●●●○

Uso del espacio:

Los estudiantes ocupan los lugares principales de la ciudad ya que en el centro de la ciudad hay un colegio primario y otro secundario, entonces utilizan la plaza principal como punto de encuentro, también utilizan la laguna Sapi Sapi, que no se encuentra lejos de estos colegios.



**Usuario:** COMERCIANTE

Edad: 30 - 50 años

Presencia: 12h / 6h

Relación con el espacio: ●●●●○

Uso del espacio:

El comerciante tiene una mayor relación con el espacio público ya que lo utiliza para la venta de productos y esto de la a estas áreas un mayor dinamismo produciendo mayor interacción en la población.



**Usuario:** TRABAJADOR

Edad: 30 - 50 años

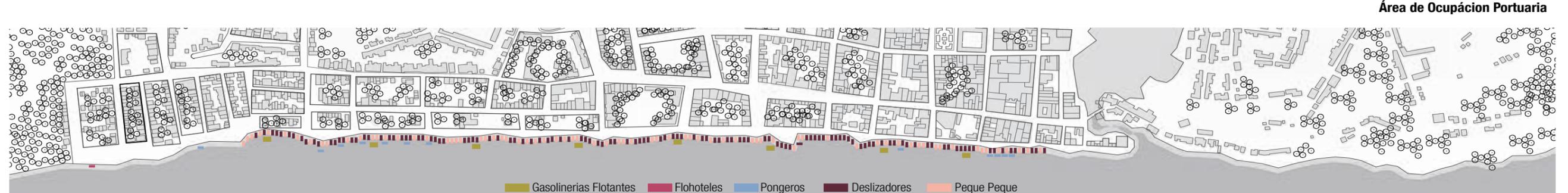
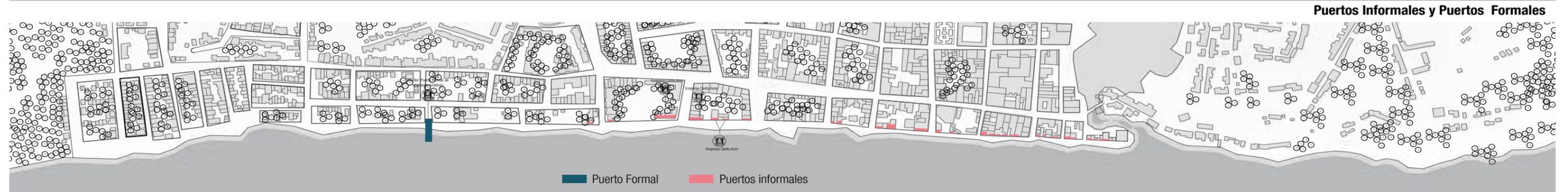
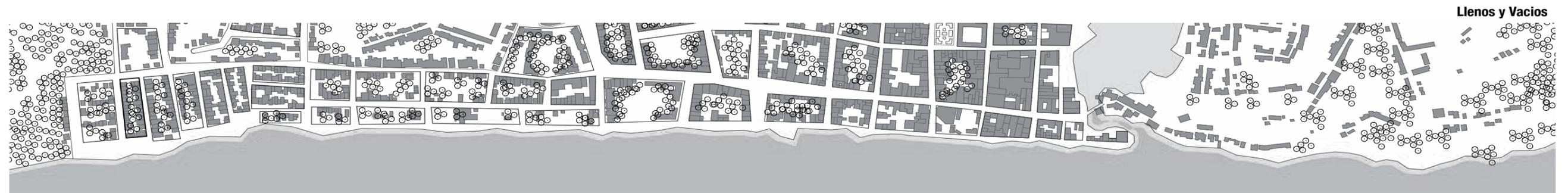
Presencia: 12h / 6h

Relación con el espacio: ●●●●○

Uso del espacio:

El trabajador es de los pocos actores que interactúa con el espacio público pese a tener puntos importantes ubicados cerca a su zona de trabajo, es decir su comunicación con el espacio es poca.





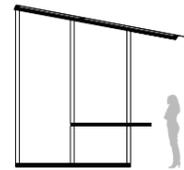
### PUESTOS DE VENTA

PUESTO DE COMIDAS

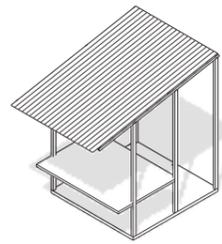
T1



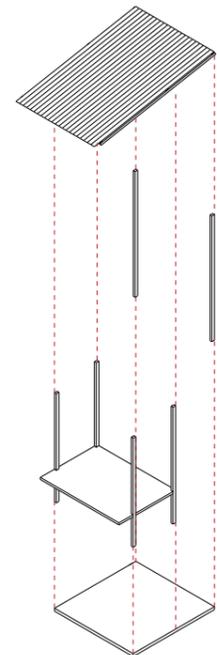
Planta



Cortes



Perspectiva

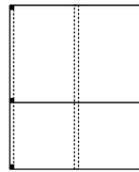


**DATOS**

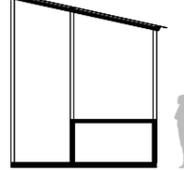
Área: 4.6 m2  
Altura: 3.00m  
Material: Madera  
Tipo de productos: Platano  
Medidas: 2.3 m x 2.00 m

PUESTO DE ZAPATILLAS

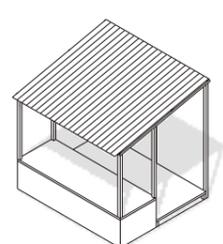
T2



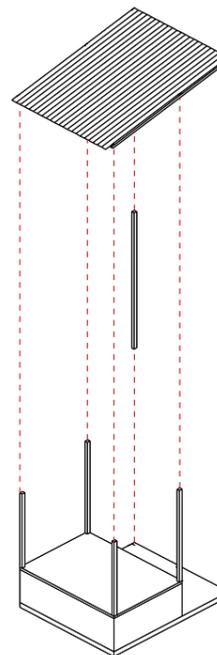
Planta



Cortes



Perspectiva

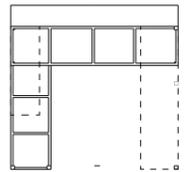


**DATOS**

Área: 4.6 m2  
Altura: 3.00m  
Material: Madera  
Tipo de productos: Zapatillas  
Medidas: 2.3 m x 2.00 m

PUESTO DE VERDURAS

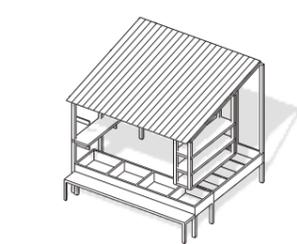
T3



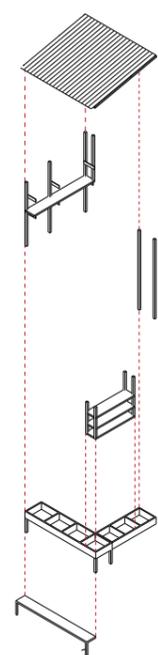
Planta



Cortes



Perspectiva

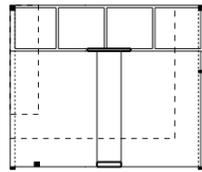


**DATOS**

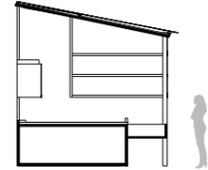
Área: 4.6 m2  
Altura: 3.00m  
Material: Madera  
Tipo de productos: Zapatillas  
Medidas: 3.00 m x 3.00 m

PUESTO DE VERDURAS

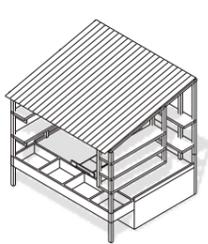
T4



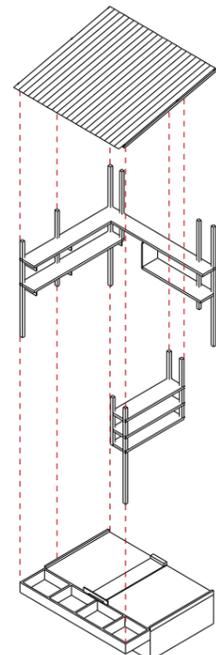
Planta



Cortes



Perspectiva

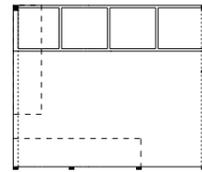


**DATOS**

Área: 7.5 m2  
Altura: 3.00m  
Material: Madera  
Tipo de productos: Abarrotes  
Medidas: 2.5 m x 3.00 m

PUESTO DE ABARROTES

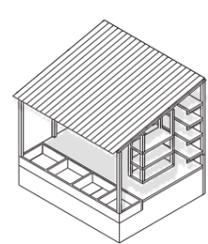
T5



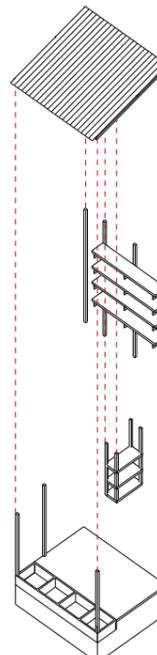
Planta



Cortes



Perspectiva

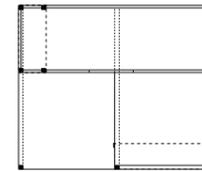


**DATOS**

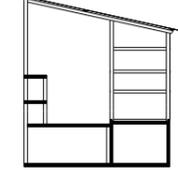
Área: 7.5 m2  
Altura: 3.00m  
Material: Madera  
Tipo de productos: Abarrotes  
Medidas: 2.5 m x 3.00 m

PUESTO DE ZAPATILLAS

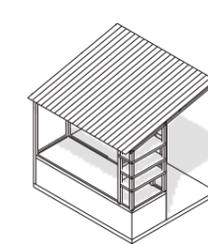
T6



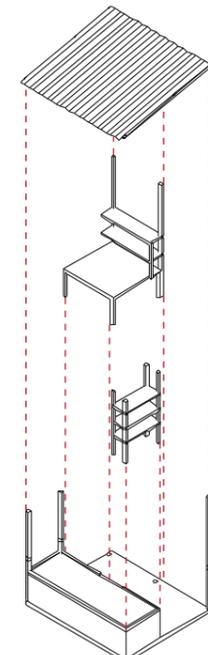
Planta



Cortes



Perspectiva

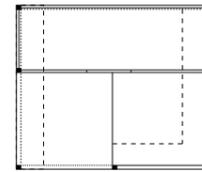


**DATOS**

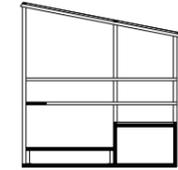
Área: 4.6 m2  
Altura: 3.00m  
Material: Madera  
Tipo de productos: Zapatillas  
Medidas: 3.00 m x 3.00 m

PUESTO DE ZAPATILLAS

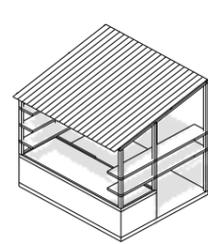
T7



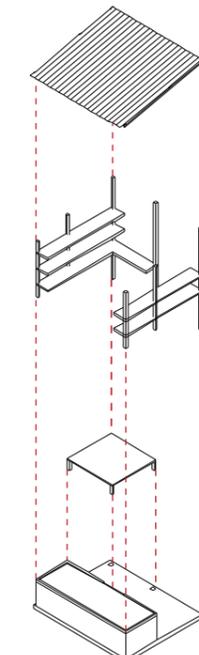
Planta



Cortes



Perspectiva



**DATOS**

Área: 4.6 m2  
Altura: 3.00m  
Material: Madera  
Tipo de productos: Zapatillas  
Medidas: 3.00 m x 3.00 m



## Entrevista

Luis K. Rodriguez Gupio  
Estudiante  
Años que reside en Nauta: 19 años



Figura 1. Greysy  
Vanesa V.M

¿Cree usted que el comercio informal afecta a la imagen de la ciudad?

Si, porque de tal modo, esto **afecta al crecimiento economico** de la ciudad ya que esto **causa desorden** y tambien a su desarrollo por los pocos tipos de productos que se comercializan en la ciudad.

¿Usted cree que un proyecto podria recuperar los espacios públicos de Nauta?

Si, porque esto puede dar un impacto positivo en la ciudad lo cual **permitiria un cambio en estas áreas** de la ciudad mejorando las calles.

¿El comercio informal afecta al diario vivir de las personas de la ciudad?

Si, ya que esto no **permite el pase de la gente en determinadas zonas**, y esto se debe en mayor parte a los comerciantes, ya que **dejan poca área de transito**.

¿Cree usted que le comercio que se da en Nauta es el principal factor por el cual existe contaminación en las calles aledañas al lugar?

No, principalmente considero que esto es **parte de la disciplina y educación de las personas** pero, definitivamente esto podria mejorar, **no es lo más adecuado pero podria mejorar**.

¿Que actividad cree que genera el mayor ingreso economico de la ciudad?

Se considera que el **comercio es una de las principales ingresos economicos de la ciudad**, pero de igual forma el **comercio informal perjudica al comercio porque muestra una ciudad desordenada**.

Se siente usted satisfecho por los parque públicos que existen en la ciudad

1 2 3 4 5

Se siente usted satisfecho con el comercio que existe en la ciudad

1 2 3 4 5

Cree que se deberian intervenir los actuales parques de Nauta

1 2 3 4 5

## Conclusión

Esta entrevista muestra la insatisfacción de una de las personas del lugar, también muestran la incomodidad debido al comercio informal, esto muestra que las personas son conscientes de la problemática que existe en lugar, y la poca educación de sus habitantes con respecto a temas simples, pero también muestra la poca preocupación por estos problemas de parte del estado, ya que no hacen nada para solucionar problemas tan simples como el espacio público.

## Entrevista

Arelis Vásquez  
Docente  
Años que reside en Nauta: 32 años



Figura 2. Domingo  
Gonzales

¿Cree usted que el comercio informal afecta a la imagen de la ciudad?

Si, la informalidad hace que la ciudad crezca de una manera desordenada perjudicando el orden y la limpieza de la ciudad .

¿Usted cree que un proyecto podria recuperar los espacios públicos de Nauta?

Si, cualquier proyecto de una u otra manera a largo o corto plazo ayudan al mejoramiento y a la recuperación de estos espacios públicos.

¿El comercio informal afecta al diario vivir de las personas de la ciudad?

No, ya que Nauta es considerada con extrema pobreza y existe la libre elección del libre mercado (oferta y mercado) y las personas son libres de elegir.

¿Cree usted que le comercio que se da en Nauta es el principal factor por el cual existe contaminación en las calles aledañas al lugar?

No, creo que es cuestión de cultura y educación se tiene que seguir con cientizando a las personas al cuidado del medio ambiente.

¿Que actividad cree que genera el mayor ingreso economico de la ciudad?

Anteriormente Nauta fue el primer productor de arroz y yute, en la actualidad esto esta desapareciendo , se deberia tecnificar este producto la cual genera el crecimiento agrícola.

Se siente usted satisfecho por los parque públicos que existen en la ciudad

1 2 3 4 5

Se siente usted satisfecho con el comercio que existe en la ciudad

1 2 3 4 5

Cree que se deberian intervenir los actuales parques de Nauta

1 2 3 4 5

## Conclusión

Esta entrevista muestra el conocimiento de las personas lo cual hace que esté de acuerdo que el desorden perjudica en la ciudad, además muestra que la población está de acuerdo en que se recupere la ciudad de diversas maneras, además se ve la preocupación de las personas por su economía, en realidad toda la población y las autoridades regionales deben tomar más interés en estos problemas del lugar.

#### 4.4. Puertos Informales

La ciudad de Nauta cuenta con más de 25 puertos fluviales los cuales solo 1 de ellos es de uso formal, en cuanto a como a degradado el espacio público de la rivera del río, los puertos informales han creado una degradación de tal manera que el tránsito de personas como vehículos sea vea afectada de manera muy notoria, esto ha hecho que muchos de los habitantes de Nauta ya no utilicen la ladera como antes, a esto se adhiere que gran parte de la ladera se a perdido gracias a las subidas del río, a fabilidad a este fenómeno el río ha ido arrastrando parte de la rivera, mas que todo en la zona central de Nauta, siendo así que casi 6 metros de tierra fueron llevados por el río, con ello la pérdida de viviendas y parte del espacio público. Los puertos informales no solamente afectaron a lo que era el espacio público o a la degradación de esta, sino que también ha afectado en la reserva del río, el constante transporte de productos ha hecho que los embarcaderos al momento de exportar o vender los productos han contaminado con todo tipo de residuos en su mayoría residuos sólidos siendo el plástico uno de los principales contaminantes del río.

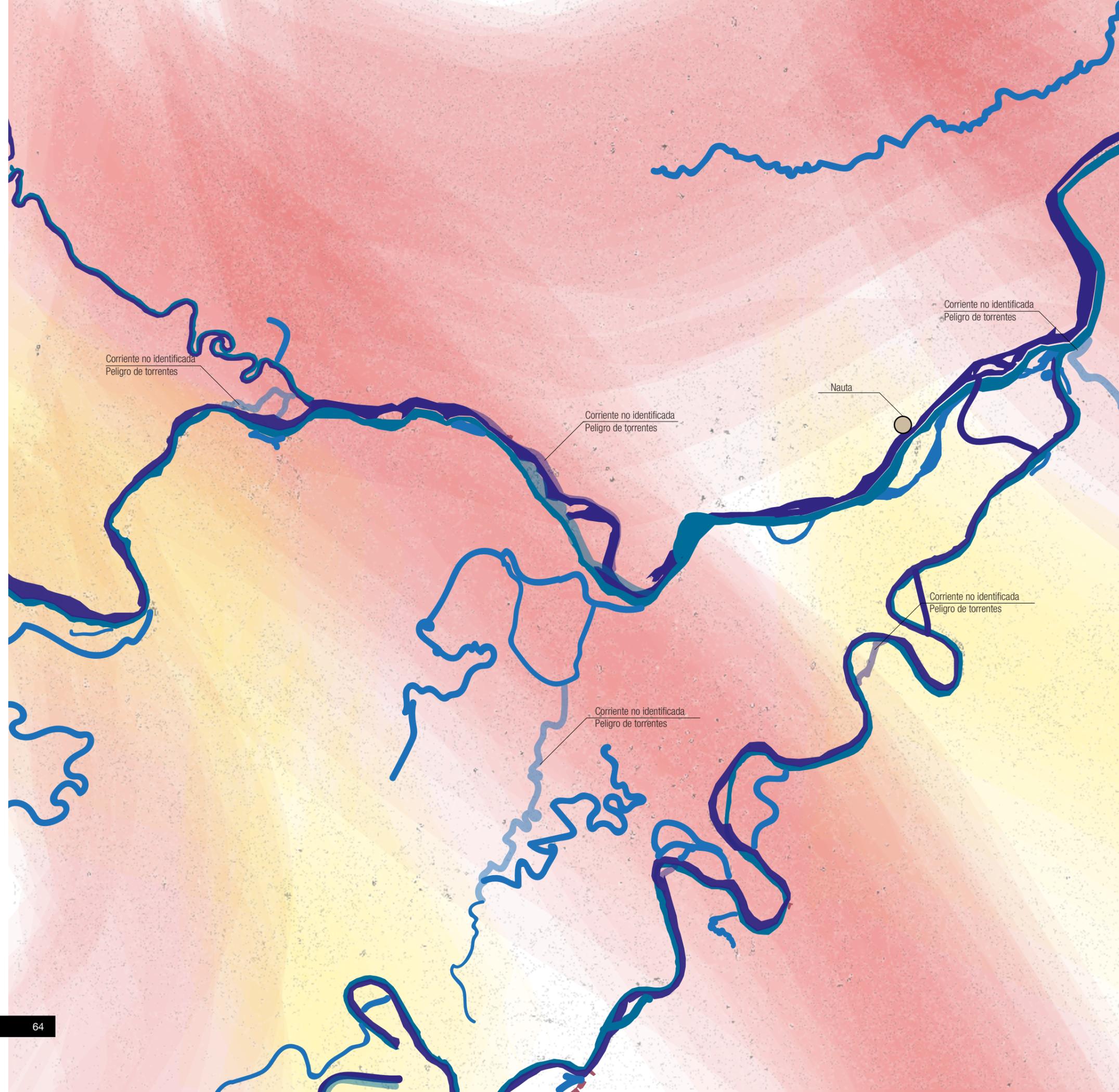
En cuanto a los tipos de transporte que existen en la ciudad, hay 8 tipos de vehículos flotantes los cuales tienen como destino lugares turísticos o ciudades de la selva peruana, entre estas ciudades se encuentra: Requena, Lagunillas, Yurimaguas, Trompetero, 9 de octubre, San Jorge, San Pedro, San Pedro 2 e Iquitos, los costos para los viajes oscilan desde S/.20 a el más caro que es de S/.70 soles el cual el destino es Lagunillas siendo esta la ciudad más alejada de Nauta, en cuanto a los vehículos flotantes que existe en los nombres que se le da a estos son: Lanchas, Deslizadores, Peque Peque, Flotel, Transportadores de Gasolina, Chatas, Moto Deslizadores, Pongeros, etc. Los puertos fluviales que existen en todo el eje fluvial de la selva son netamente informales a eso se añade que los centros poblados al igual que las ciudades no cuentan con un equipamiento en el cual pueda efectuarse las actividades portuarias, siendo así que la mayoría de la población se siente ofuscada ya que el gobierno no apuesta por proyectos en la zona es por eso que en la encuesta que e hizo un 95% de la población marco la necesidad de una construcción que este dirigida a la actividad portuaria, ya que a falta de esto a hecho que el espacio público se degrade y se haya perdido una gran parte de espacios gracias a la ilegalidad del comercio y las embarcaciones que existen hoy en día.

Se podría reinterpretar que la informalidad de las embarcaciones no ha afectado a la imagen de la ciudad o al espacio público ya que a la mayoría de personas no le importa la imagen de la ciudad piensan que esto es muy normal, ya que se debe a que muchas de las ciudades que existen a lo largo de la selva peruana tienen la misma imagen y esto hace que los pobladores de la ciudad no lo vean como una problemática de como las embarcaciones invadan lo que es la rivera del río y no solo son las embarcaciones que se apoderan de este espacio los llamado peque peque y deslizadores han hecho que con su continuo movimiento la rivera del río se vea más poblada de estos dos vehículos en particular y porque y es que estos dos vehículos son de uso personal y de trabajo , pero lo que más genera economía entre estos son los deslizadores ya que estos vehículos pueden hacer dos tipos de viaje, viajes comerciales y viajes turísticos, otro punto que ha hecho que la imagen de la ciudad se vea perjudicada ha sido la conservación de las embarcaciones y es que casi el 2% de las embarcaciones que se encuentran en la rivera del río se encuentran en pésimas condiciones y algunas de estas han sido abandonadas en el río asiendo que el desorden y la contaminación sea una problemática muy fuerte en la ciudad de Nauta; en total de las embarcaciones que se encuentran de en malas condiciones son : deslizadores (8), botes (1), peque peque (11); estado regular: lanchas (4), deslizadores (38), peque peque (23), botes (8); buenas condiciones : Pongeros (4), deslizadores (11), gasolineras flotantes (11); viviendas flotantes en mal estado (3).

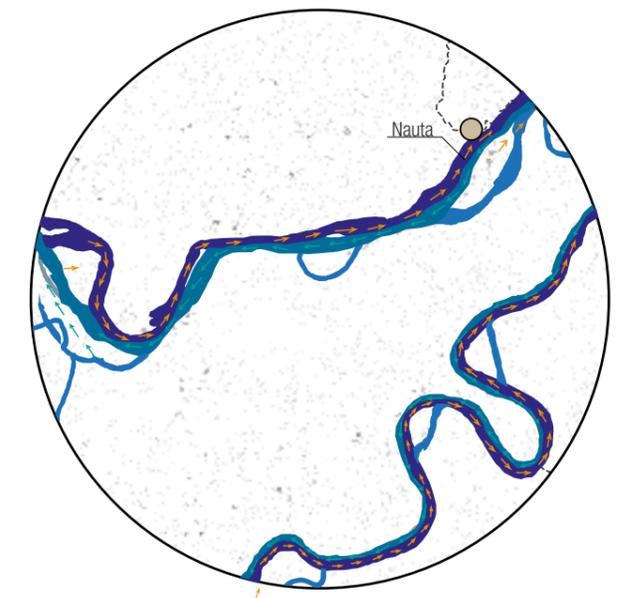
En cuanto a los puertos fluviales dentro de la Reserva Pacaya Samiria la entrada de cualquier tipo de bote es de manera restringida ya sean de productos, etc. Solo con la autorización de los funcionarios del ministerio del Ambiente del Perú dando así un permiso de entrada para los productos de abastecimiento para los centros poblados; en cuanto al número de puertos que existe a lo largo de la reserva son 16 siendo estos también los únicos centros poblados que existen a lo largo de los 2 millones de hectáreas que existen en la Reserva Pacaya Samiria. Los únicos centros poblados que existen dentro de la reserva son 11 los cuales son: 20 de Enero, Yarina, Nueva esperanza, San José de Saramuro, San Martín de Tipishca, Manco Cápac, Huarmi Isla, Victoria , Samán, Monte Bello y Santa Rosa de Tibiló, en estas centros poblados los habitantes no sobrepasan 300 pobladores, en estos centros poblados solo se puede recepcionar los productos de importación solo si estas han sido autorizadas la entrada a la misma zona, lo que se puede recalcar de los centros poblados es que ellos mismo consumen sus productos o entre los centros poblados que existen dentro de la reserva transportan los productos que cada Centro Poblado produce y hace que los productos que existen en la zona sean más valorizados y que sean un impulsor de ventas a nivel nación, aunque no se permite la extracción de materiales naturales en cantidades industriales gracias al constante apoyo que ha dado el Ministerio del Ambiente, con sus constantes charlas a la población sobre cómo utilizar los medios naturales como un medio de ingreso económico.

Una dificultad que esta arraigado a los puertos fluviales en la ciudad de nauta, es que siendo Nauta el intermedio entre el Marañón y el Ucayali este maneja una gran cantidad de entrada de productos a nivel de toda la selva, pero el único problema que se da en el importe de productos es que la mayoría de los mismos no se quedan en la ciudad sino que estos son enviados a la capital de la selva Iquitos (Loreto) siendo así que la mayoría de los productos naturales se tengan que exportar a dicha ciudad y que los comerciantes tengan que ir a comprar el producto para luego venderlo en Nauta ( Loreto) siendo este una subida en los precios de los productos que venden los mercaderes, los mismos mercaderes según las entrevista que se a hecho a creado una gran discusión ya que muchos de ellos pierden dinero al estar entre este ir y venir de productos, por lo cual ellos al momento de querer una construcción que se dedique a las actividades portuarias quiere que estas tengan un espacio en donde se pueda separar los productos que se quedan en Nauta y los que son llevados a Iquitos (Loreto).

En conclusión a los puertos informales que existe en la rivera del río estos han tomado el espacio público lo han convertido en suyo, a lo que los diferentes tipos de embarcaciones a tomado lugar en toda la rivera del río y esto a hecho que exista diferentes tipologías de puertos entre ellas la vivienda puerta, los puertos flotantes a falta de terrenos o áreas para para la construcciones de nuevos puertos, y aunque Nauta (Loreto) sea la ciudad que más recibe cargamentos a nivel de toda la selva peruana, no a tenido la atención de las autoridades en cuanto a un proyecto para que los productos ya sea provinciales e interprovinciales puedan tener un lugar en el cual se pueda dividir igualmente para las ciudades; Nauta esta estratégicamente ubicada en el río Marañón el cual esta unido al río Ucayali por lo cual la mayoría de productos ya sean perecibles o no perecibles desembarcan en esta ciudad para luego alimentar a otras ciudades que estan cerca a esta ciudad. Por lo cual se muestra que en la ciudad de Nauta existe un gran movimiento portuario y hay diferentes interacciones con distintos distritos y centros poblados hace que Nauta sea la ciudad más activa en cuanto a actividades portuaria a nivel del distrito de Loreto.



**Corriente del Rio**



**¿Como afecta el clima a el entorno natural de Nauta?**

Los altos grados de calor que se presentan la zona de la selva a empezado a afectar al medio natural, y esto tambien a afectado al rio y as us seres vivientes ya que el alto calor a empezado cambiar los grados del rio, tambien a afectado a los bosques ya que los altos grados de calor a empezado a quemar de forma natural los bosques.

**¿El cambio de clima afecta a la direccion del rio?**

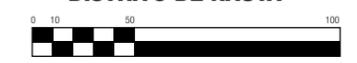
El cambio climatico puede afectar a la subida a bajada del rio, los meses en la que baja el rio es de septiembre hasta enero, pero si el clima cambia pude ser que los meses de la altura del rio se alarguen creando que el rio puede subir u no bajar, esto trae problema a los motoristas ya que si esto pasa la corriente trera los torrenes a la coriente.

**Leyenda**

- Cuerpos de Agua en Reposo
- Rio
- Vias Regionales
- Clima**
- 35° F
- 22° F
- Corriente del Rio**
- De Este a Oeste
- De Oeste a Este
- Aguas no Turbias
- Direcciones del rio



**MAPA DE CLIMA Y CORRIENTE DEL RIO DISTRITO DE NAUTA**



## CONECTIVIDAD FLUVIAL

### Tipos de Embarcaciones y Rutas



#### Embarcacion tipo Chata

Rutas: Este tipo de Embarcaciones tiene como ruta todo el marañon y parte del amazonas, la ruta que ellos hacen es la ruta comercial, ya que este tipo de embarcaciones transporta productos, etc.

Tiempo: 10 dias



#### Embarcacion tipo Chata 2

Rutas: La embarcacion chata tipo 2 tiene una ruta comercial , pero es mas distrital ya que este tipo de embarcaciones recoge los productos para llevarlos a Nauta.

Tiempo: 10 dias a 15 dias



#### Embarcacion Pongero

Rutas:  
Nauta - Yurimaguas  
Nauta - Lagunillas  
Nauta - Castilla  
Nauta - Miraflores

Tiempo: 1 semana



#### Embarcacion Yate - Expreso - Rapido

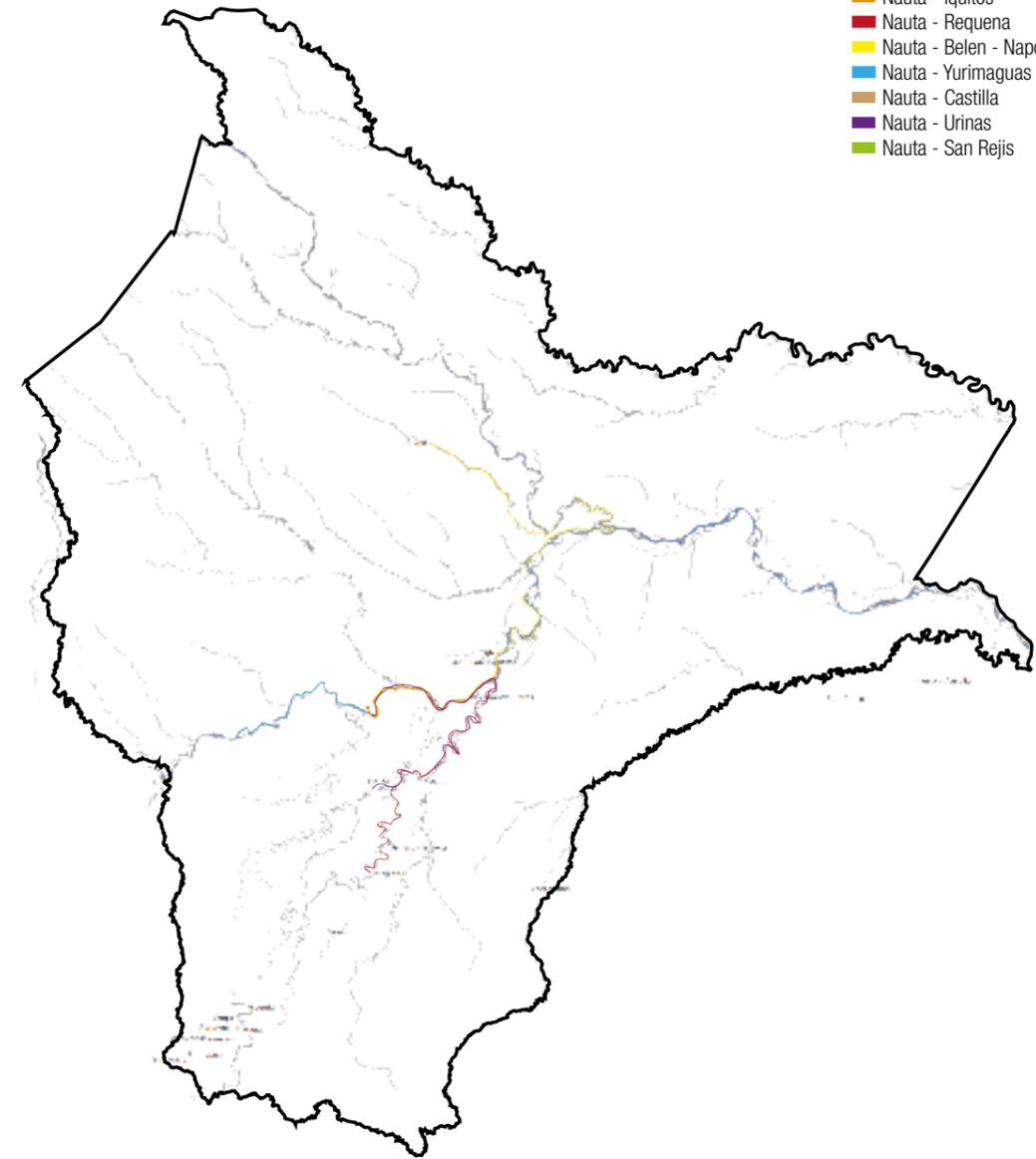
Rutas:  
Nauta - Yurimaguas  
Nauta - Lagunillas  
Nauta - Castilla  
Nauta - Miraflores  
Nauta - Áreas Turisticas

Tiempo: 12 horas



### Rutas

- Nauta - Iquitos
- Nauta - Requena
- Nauta - Belen - Napo
- Nauta - Yurimaguas
- Nauta - Castilla
- Nauta - Urinas
- Nauta - San Rejis



### Costos

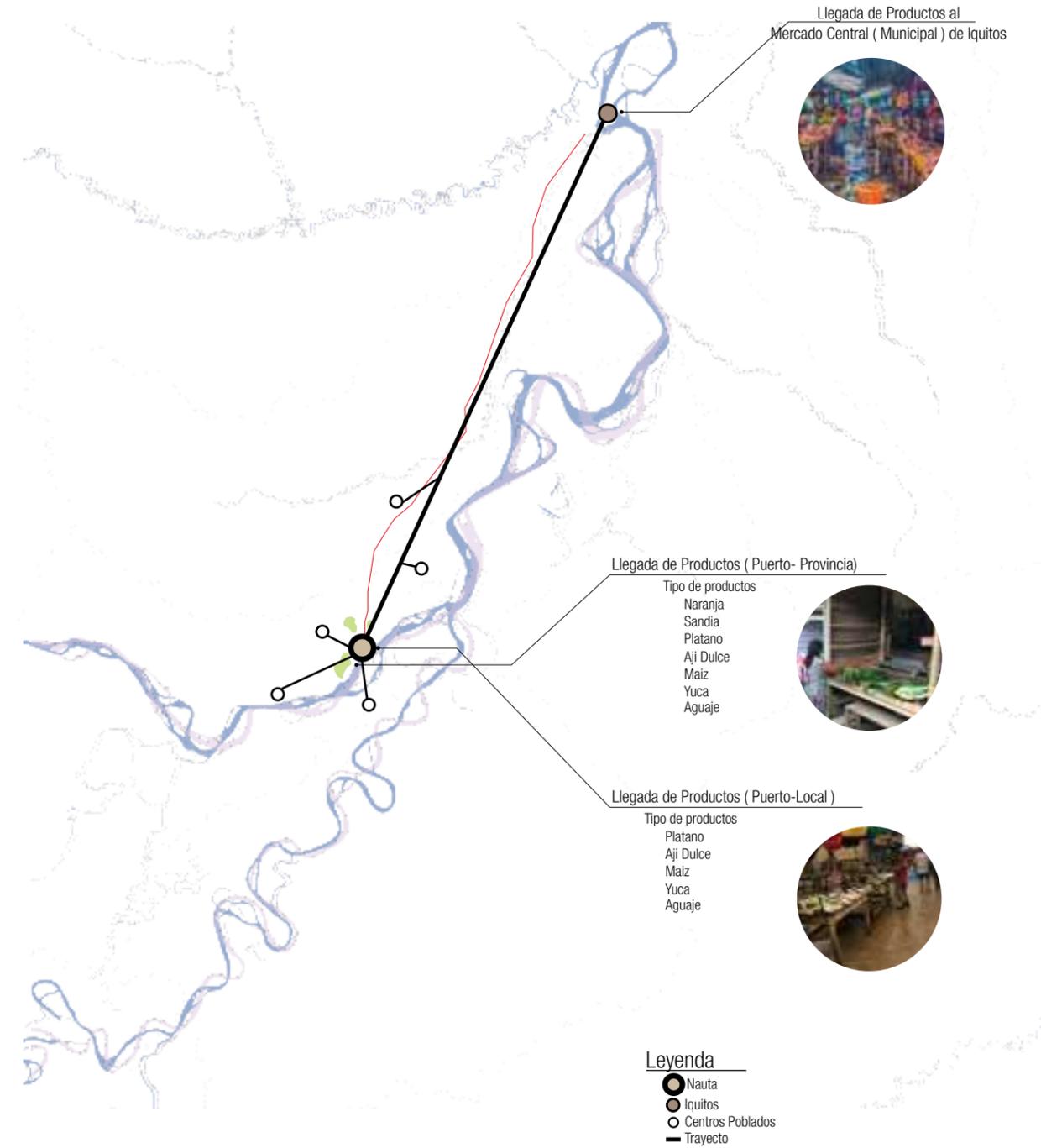
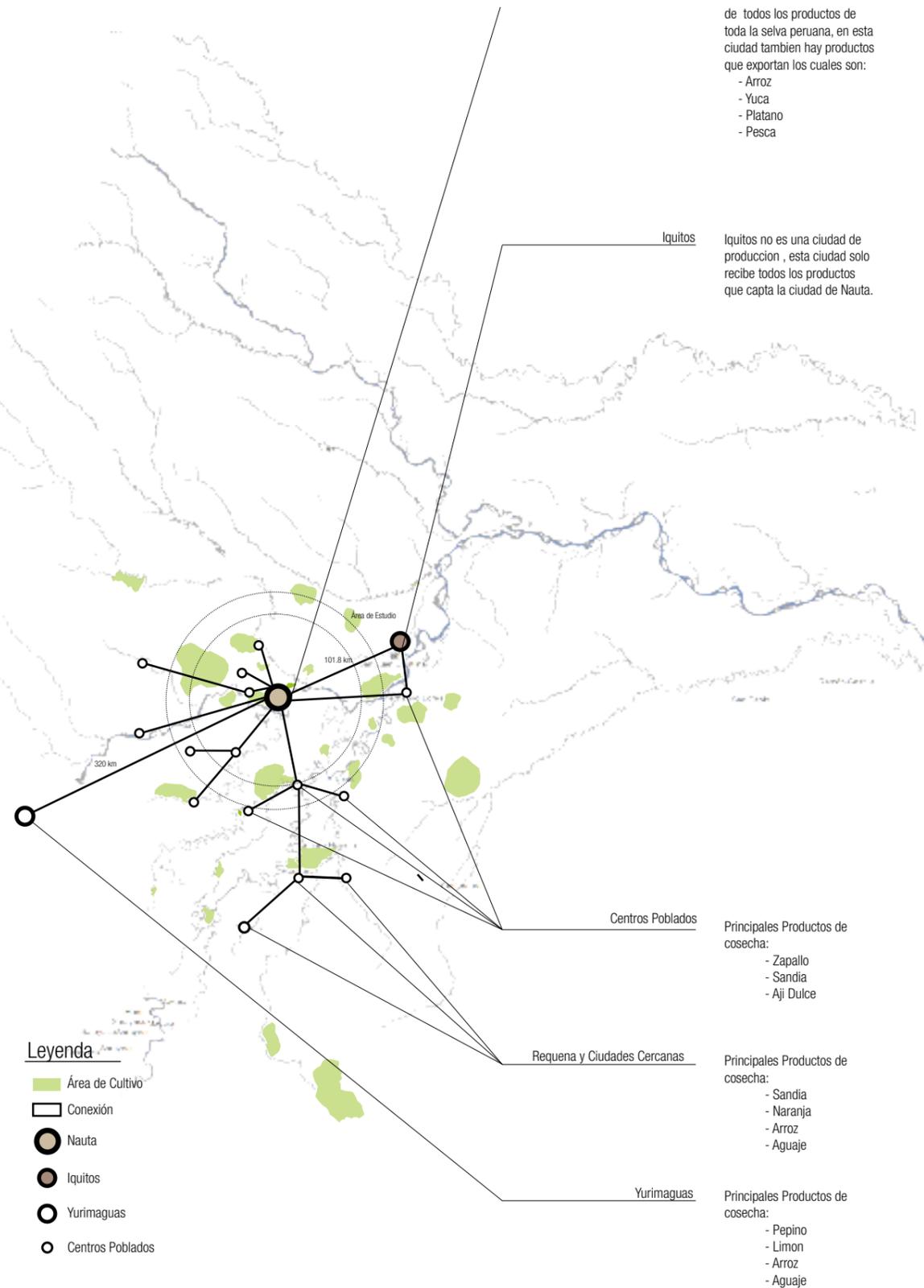
Costos por menor Distancia  
1. S/ 20  
2. S/ 30  
Costos por mayor Distancia  
1. S/ 50  
2. S/ 60  
3. S/ 70  
4. S/ 200

### Distancia

Nauta - Iquitos : 101.8 km  
Nauta - Yurimaguas: 320 km  
Nauta - Requena: 68,9 km  
Nauta - Trompeteros: 181 km  
Nauta - Lagunilla: 75.3 km  
Nauta - Urinas: 216 km  
Nauta - Castilla: 76.9 km  
Nauta - San Rejis: 32.0 km

### Dias y Horas

Los dias en que este tipo de servicio estan en activos son de lunes a sabado, los cuales las horas de atencion desde las 8 de la mañana hasta las 5 de la tarde ya que despues de esta hora no se ve a muchos botes circulando en las horas de la noche, ya que es donde los motoristas no tienen una buena vision de la ruta por a noche.



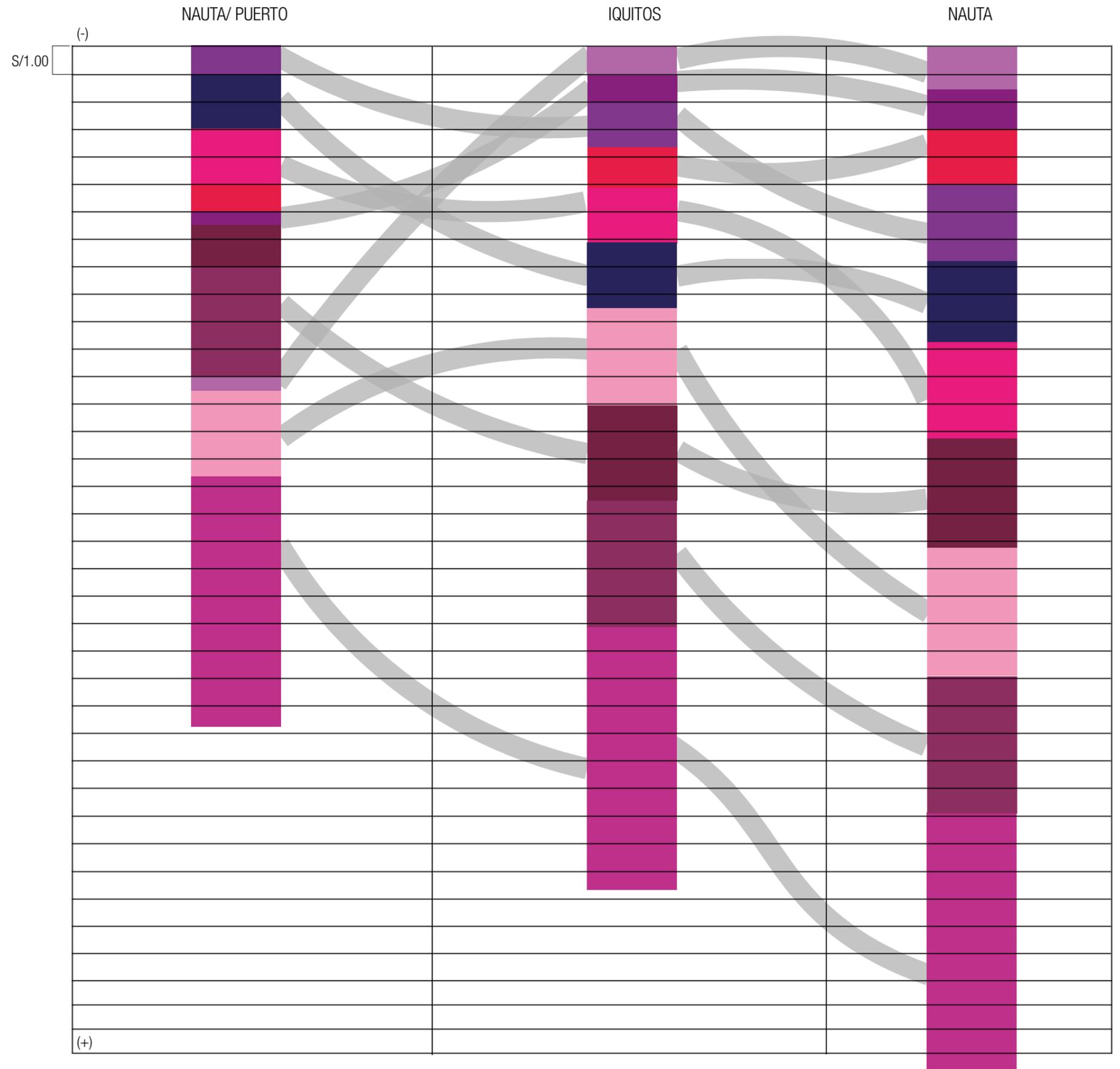
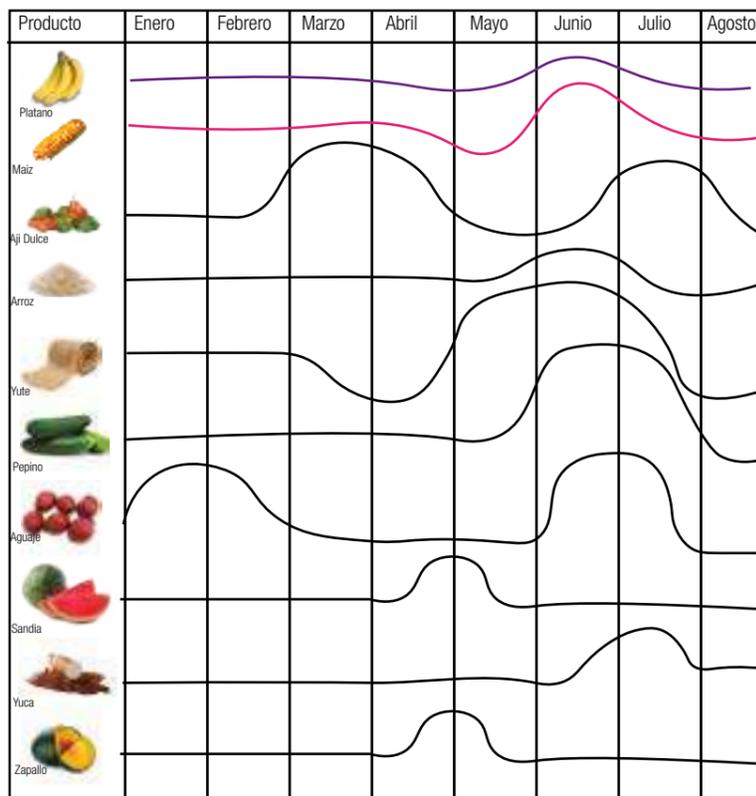
LEYENDA

- Plátano
- Arroz
- Yute
- Maíz
- Aji Dulce
- Pepino
- Zapallo
- Sandía
- Aguaje
- Yuca
- Precio

MAYOR PRODUCCIÓN /NAUTA

- Plátano 45%
- Yuca 18%
- Arroz 15%
- Maíz 15%
- Yute 1%
- Aji Dulce 1%
- Pepino 1%
- Zapallo 1%
- Sandía 1%
- Aguaje 1%

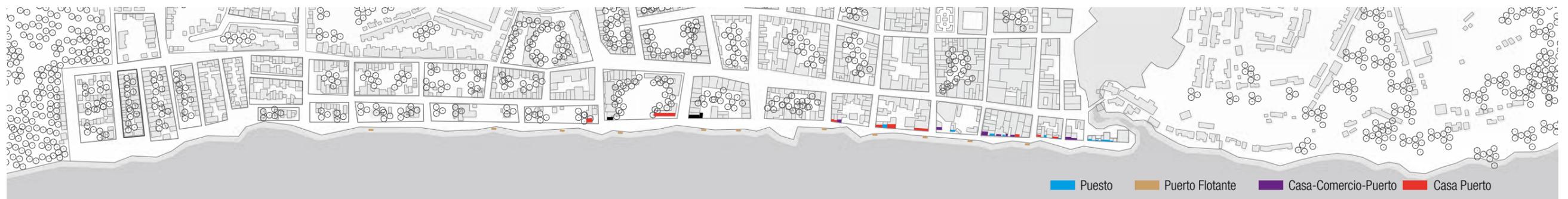
Los productos que más representan o son mas producidos en Nauta ( Loreto ) son:  
 1) Plátano con 45% de producción.  
 2) Yuca con 18% de producción.  
 3) Arroz con 15% de producción.  
 4) Maíz con 15% de producción.



**Puertos Informales y Puertos Formales**



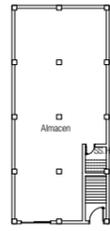
**Tipos de Puertos**



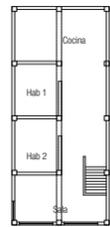
**Ubicación del los puertos**



Tipología de Puertos



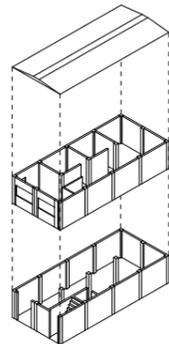
Primera Planta



Segunda Planta



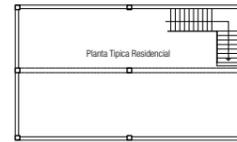
Elevación



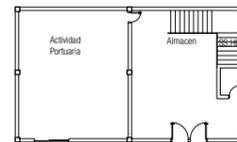
Axonometría

**Casa Puerto**

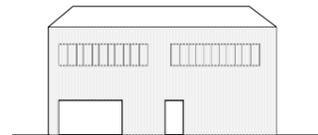
Este tipo de edificaciones tiene dos tipos de usos diferentes en los cuales el primer nivel es de uso para los respuestos de las embarcaciones y venta de boletos y en el segundo piso es de uso residencial.



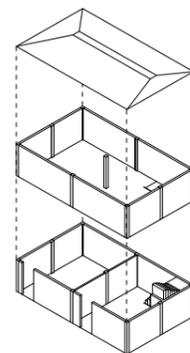
Primera Planta



Segunda Planta



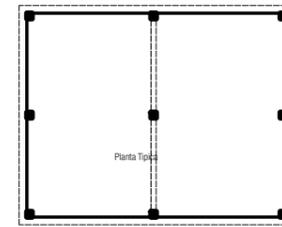
Elevación



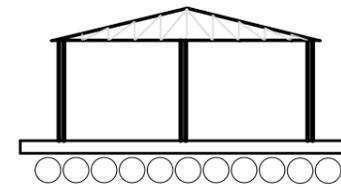
Axonometría

**Casa-Comercio- Puerto**

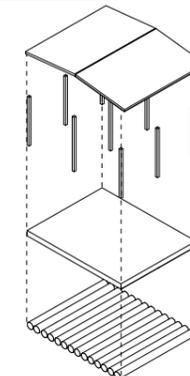
Al Igual que al primer tipo de puertos , este tipo de edificios es residencial y portuaria, pero a estas dos actividades se a lo comercial; en la primera planta se realizan las actividades comerciales como portuarias y en el segundo piso el uso es completamente residencial.



Primera Planta



Elevación Frontal



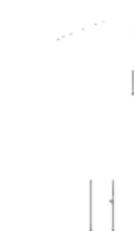
Axonometría

**Puerto Flotante**

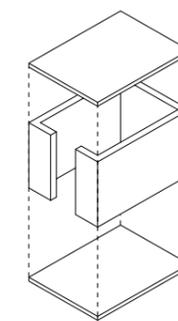
Este tipo de edificaciones flotantes se encuentran en la rivera del río , estos puestos estacionarios son de uso de ventas, información y reparación de embarcaciones, los puertos flotantes tambien sirven como espacios de vigilancia para las embarcaciones.



Primera Planta



Elevación



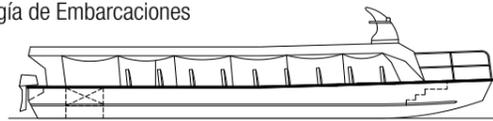
Axonometría

**Puestos**

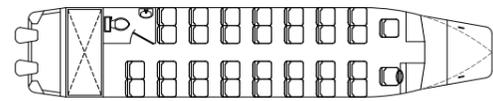
Este tipo de puestos se encuentran a lo largo de la rivera del río , el uso que se da a los puestos son de información y venta de boletos.



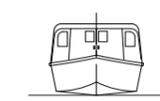
Tipología de Embarcaciones



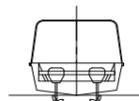
Elevación 1



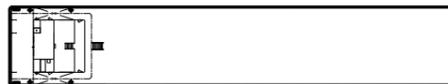
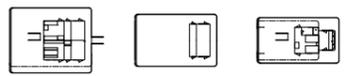
Planta



Elevación 2



Elevación 3



Plantas



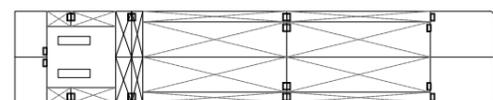
Elevación 1



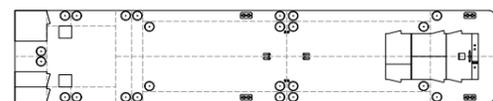
Elevación 2



Elevación 3



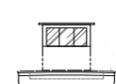
Planta 1



Planta 2



Elevación 1



Elevación 2

**Deslizador tipo 2**

Capacidad: 32 incluyendo Motorista  
 Ruta: Nauta- Zonas turísticas-- Centros Poblados  
 Material: Acero- Metal  
 Uso: Transporte de personas a diferentes centros poblados o a centros turísticos  
 Costo: El costo varía según al lugar hacia donde se dirige



Imagen de referencia

**Chata Motorizado tipo 1**

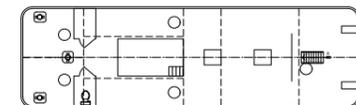
Capacidad: 25 incluyendo Motorista (No incluye Carga)  
 Ruta: Nauta-Centros Poblados  
 Materiales: Madera - Acero  
 Uso: Transporte de productos, vehículos y ganado  
 Costo: Varía depende de lo que transportes



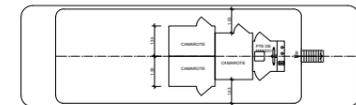
Imagen de referencia

**Motonave (Carga Ligera- Minichata)**

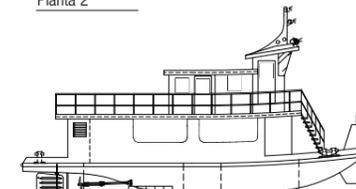
Capacidad: 7 incluyendo Motorista (No incluye Carga)  
 Ruta: Nauta-Centros Poblados  
 Material: Madera - Acero  
 Uso: Transporte de Productos ligeros, no lleva ganado ni vehículos.  
 Costo: Este tipo de vehículos transporta productos de compañías o personales



Planta 1



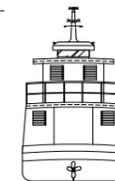
Planta 2



Elevación 1



Elevación 2



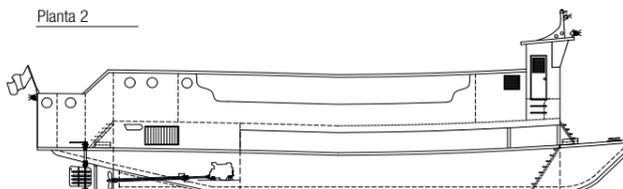
Elevación 3



Planta 1



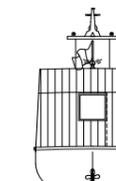
Planta 2



Elevación 1



Elevación 2



Elevación 3

**Motonave de Empuje**

Capacidad: 9 incluyendo Motorista  
 Ruta: Son naves de ayuda a las embarcaciones varadas, se encuentran en los centros poblados  
 Material: Madera - Acero  
 Uso: Son Vehículos de apoyo para las navegaciones que se quedan varadas en el río, estas son también llamadas jaladoras.  
 Costo: Su variación depende del vehículo que empuja, se estima que el costo es de s/50 a s/150.



Imagen de referencia

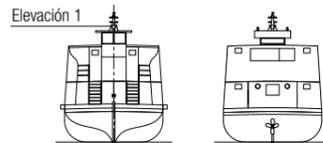
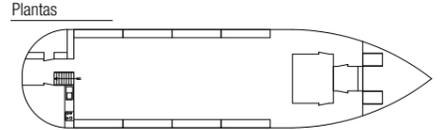
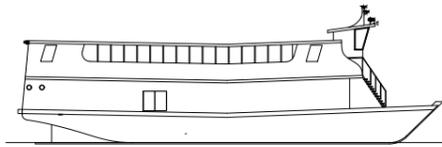
**Pongero Tipo 1**

Capacidad: 50 incluyendo Motorista  
 Ruta: Nauta-Centros Poblados  
 Material: Madera  
 Uso: Transporte de personas a diferentes ciudades de la selva como del distrito.  
 Costo: 100 a 200 soles



Imagen de referencia

Tipología de Embarcaciones

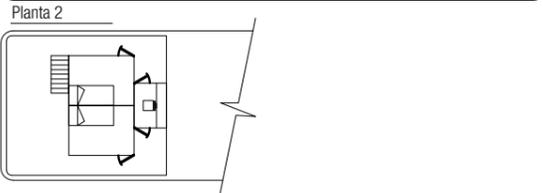
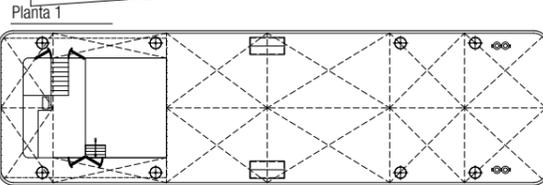
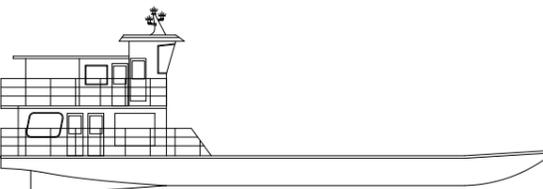


**Pongero tipo 2**

Capacidad: 60 incluyendo Motorista  
 Ruta: Nauta- Zonas turísticas - Centros Poblados  
 Material: Madera  
 Uso: Viajes a diferentes puntos de la selva  
 Costo: s/50 a s/150



Imagen de referencia

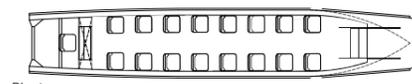


**Chata Motorizado tipo 1**

Capacidad: 25 incluyendo Motorista (No incluye Carga)  
 Ruta: Nauta-Centros Poblados  
 Material: Madera - Acero  
 Uso: Transporte de vehículos y ganado  
 Costo: Varía al tipo de Productos o vehículos que serán transportados



Imagen de referencia

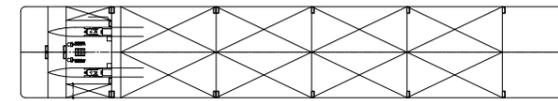


**Deslizador Tipo 1**

Capacidad: 17 incluyendo Motorista  
 Ruta: Nauta-Centros Turísticos  
 Material: Madera  
 Uso: Transporte de personas, viajes a centros poblados cercanos y áreas turísticas  
 Costo: Varía al lugar que será transportado



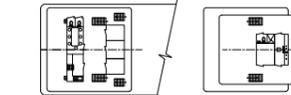
Imagen de referencia



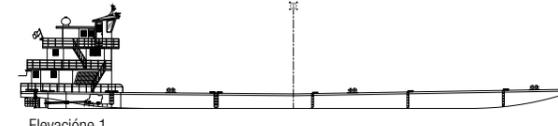
Plantas 1



Plantas 2



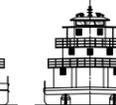
Plantas 3



Elevación 1



Elevación 2



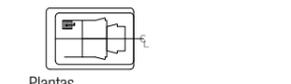
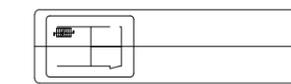
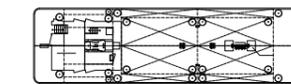
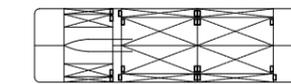
Elevación 3

**Chata Motorizado tipo 3**

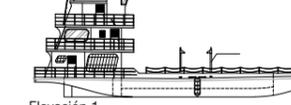
Capacidad: 10 incluyendo Motorista  
 Ruta: Nauta- Zonas turísticas-- Centros Poblados  
 Material: Madera - Acero  
 Uso: Transporte de productos y vehículos pesados, también se transportan a personas.  
 Costo: Varía la distancia y el peso.



Imagen de referencia



Plantas



Elevación 1



Elevación 2



Elevación 3

**Chata Motorizado tipo 2**

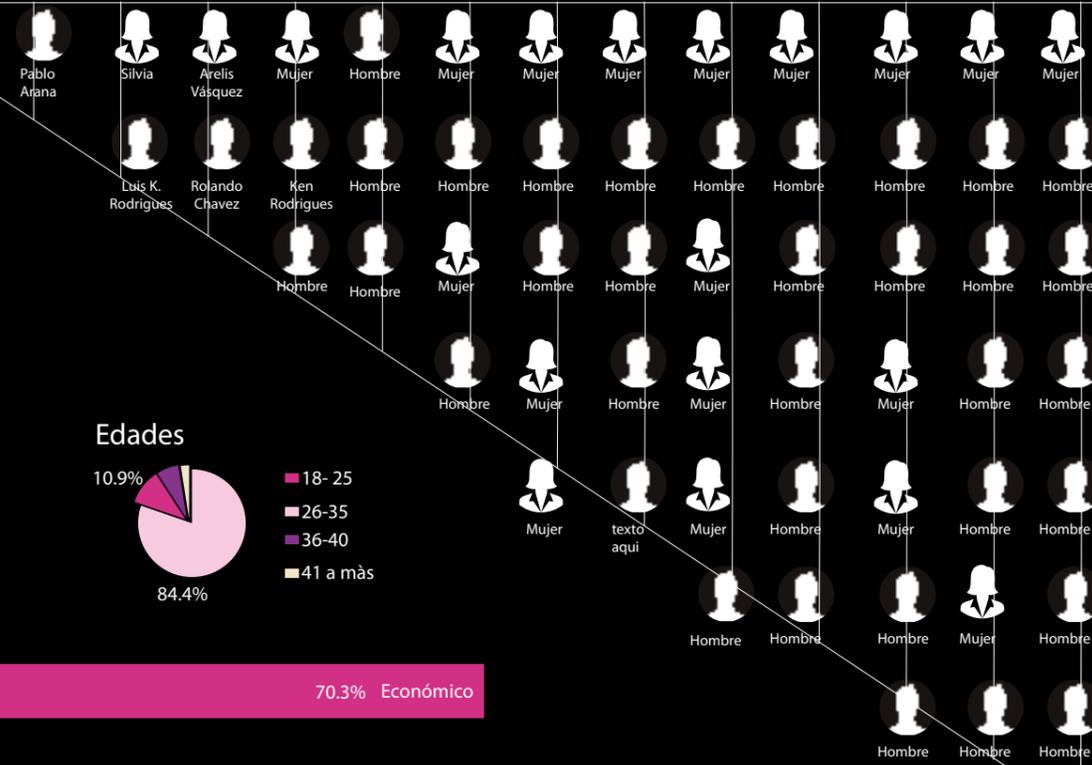
Capacidad: 7 incluyendo Motorista (No incluye Carga)  
 Ruta: Nauta-Centros Poblados  
 Material: Madera - Acero  
 Uso: Transporte de Ganado y Productos  
 Costo: Depende a la cantidad de animales o al peso del producto.



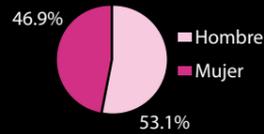
Imagen de referencia

## ECONOMÍA

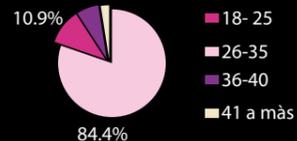
La palabra **Economía** tubo una mayor mención en cuanto a encuestas ya que el 80% de las personas cree que el equipamiento portuario ayudara a la economía de la ciudad de Nauta( Loreto)



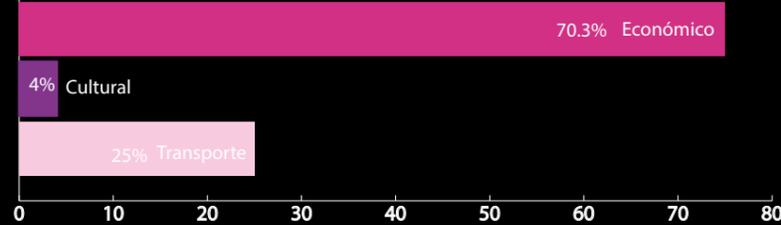
### Genèro



### Edades

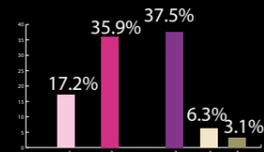


### Estadísticas

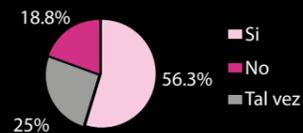


## Preguntas hechas a los Pobladores

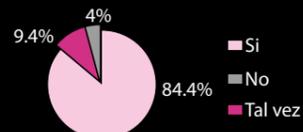
1) Se siente usted satisfecho por los parques públicos que existe en la ciudad



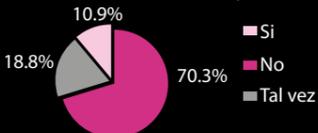
2) ¿Cree usted que las embarcaciones que se encuentran en la ribera del río afecta al espacio público o a la imagen de la ciudad?



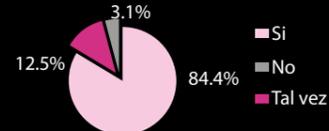
3) ¿Siente usted la necesidad de una construcción que este dirigido a la actividad portuaria?



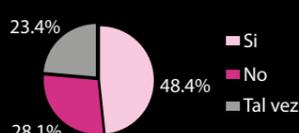
4) ¿Cree usted que el actual equipamiento del mercado cerca al rio abastece a la cantidad de comerciantes que existe ?



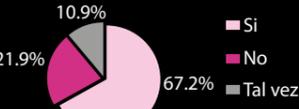
5) ¿Cree usted que el actual equipamiento del mercado cerca al rio abastece a la cantidad de comerciantes que existe ?



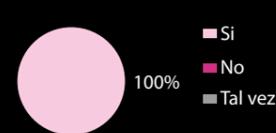
6) ¿Usted cree que el eje fluvial afecta al comercio de la ciudad generando comercio informal? ¿Por qué?



7) ¿Cree usted que el comercio que se da en los puertos es el principal factor por el cual existe la contaminación en las calles aledañas al lugar? ¿Por qué?

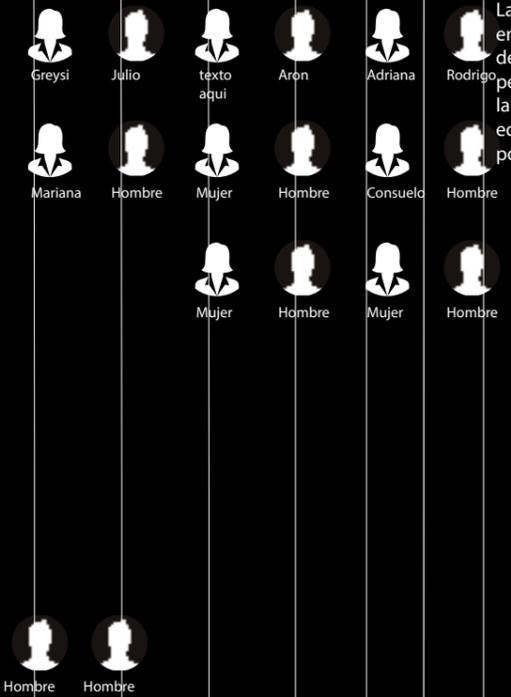


8) ¿Le gustaría que se propusiera un proyecto de recuperación de la ribera del río?



## TRANSPORTE

La palabra **transporte** se encontro en la mayoría de las respuestas de las personas que señalaron la construcción de un edificio a la actividad portuaria.



## CONCLUSIÓN

La mayoría de las personas que respondieron la encuesta apuntaron que las actividades portuarias como las comerciales estan ligadas pero estas actividades han degradado el espacio publico de la ciudad , más que todo en los lugares en donde se practica estas actividades. Por lo cual la mayoría de las personas opto por responder que la necesidad de de un equipamiento portuario es de vital importancia para el orden y el crecimiento economico de la ciudad.

## TURISMO

En cuanto a la palabra **Turismo** hubo una poca cantidad de personas que el edificio portuario aportaria a una mayor presencia de turismo en la ciudad.

## 5. Proyecto Arquitectónico

### 5.1. Estrategias Proyectuales

Las estrategias planteadas dentro del proyecto permiten que el edificio sea uno con el entorno, ya que lo que se buscaba es proponer un edificio que nos permita apreciar el entorno y mantener los límites de altura dentro de la zona. Se busca con los edificios una adaptación con la altura del lugar, ya que esto nos va a ayudar a que el edificio sea parte de la trama urbana y no y nos imponga en altura en la ciudad permitiendo al edificio mimetizarse en el entorno de la ciudad. Además una característica importante de la región Selva es la importancia de los techos a dos aguas los cuales están adaptados al tipo de clima de la zona, los cuales varían entre lluvias intensas y temperaturas muy altas. La ventaja de los techos a dos aguas es que permiten la elevación del calor haciendo que el edificio se mantenga un poco más fresco, también ayuda con la circulación del aire dentro del edificio que además de ayudarnos con el manejo de la luz de la zona. Se pueden utilizar 3 tipos de techos con el mínimo de porcentaje de 13° de inclinación los más usados son los de 18°, el de 45° cada uno con una característica diferente ya que es de 18° nos permite tener espacios techados muchos más amplios y áreas mucho más extensas, pero en el caso de 4° se nos permite darle una mayor función a los techos. Por ende, se a propuesto trabajar con techos de inclinación en 45° y en varios pliegos para generar un ritmo en los techos del proyecto. Otra característica importante es la relación visual con el entorno para no perder la visual que nos proporciona el lugar, por ende, se a propuesto espacios virtuales en la parte del edificio que esta en la tierra para mantener una relación visual con el entorno mediante tipos de cerramientos que permiten la visual, a diferencia de la parte flotante en la cual no se a propuesto ningún tipo de cerramiento para una mayor conexión con el entorno de la zona. Creemos que las conexiones en el edificio son importantes porque esto nos va a ayudar a generar una mayor calidad espacial, por ende se maneja dentro del proyecto conexiones visuales las cuales trabajan en base a las dobles alturas generadas en el edificio los cuales nos permite mantener una relación con ciertos espacios del edificio, pero también se busca la unión de los proyectos mediante puentes para que pese a estar separados en dos o tres partes el edificio mantengan una conexión de edificio a edificio. Otro punto importante es el espacio público ya que se va a generar entorno al edificio ciertas actividades para mejorar el espacio público de Nauta y tener mayores espacios en la zona. En el caso de la zonificación el edificio este distribuido entre niveles desde la zona más pública en los primeros pisos, semi pública en el segundo y privadas en el tercer piso para un mayor control del ingreso de la gente a las zonas más privadas. También como una estrategia se plantea usar materiales que sean procedentes de la zona ya que este le dará un carácter de la cultura y de la forma de vivir de las personas, los principales materiales que se usaran en el proyecto son: la madera, el acero y el cemento; siendo estos algunos de los materiales que más abundan en el ámbito de la construcción en nuestra zona de estudio, el acero será uno de los principales materiales a que este no solo se usará para la estructura del puerto -mercado sino será de vital importancia para el sistema flotante del puerto ubicado en el río, en conclusión se a dado que los materiales son una estrategia importante para el carácter de proyecto.

# PROGRAMA ARQUITECTONICO - PUERTO MERCADO

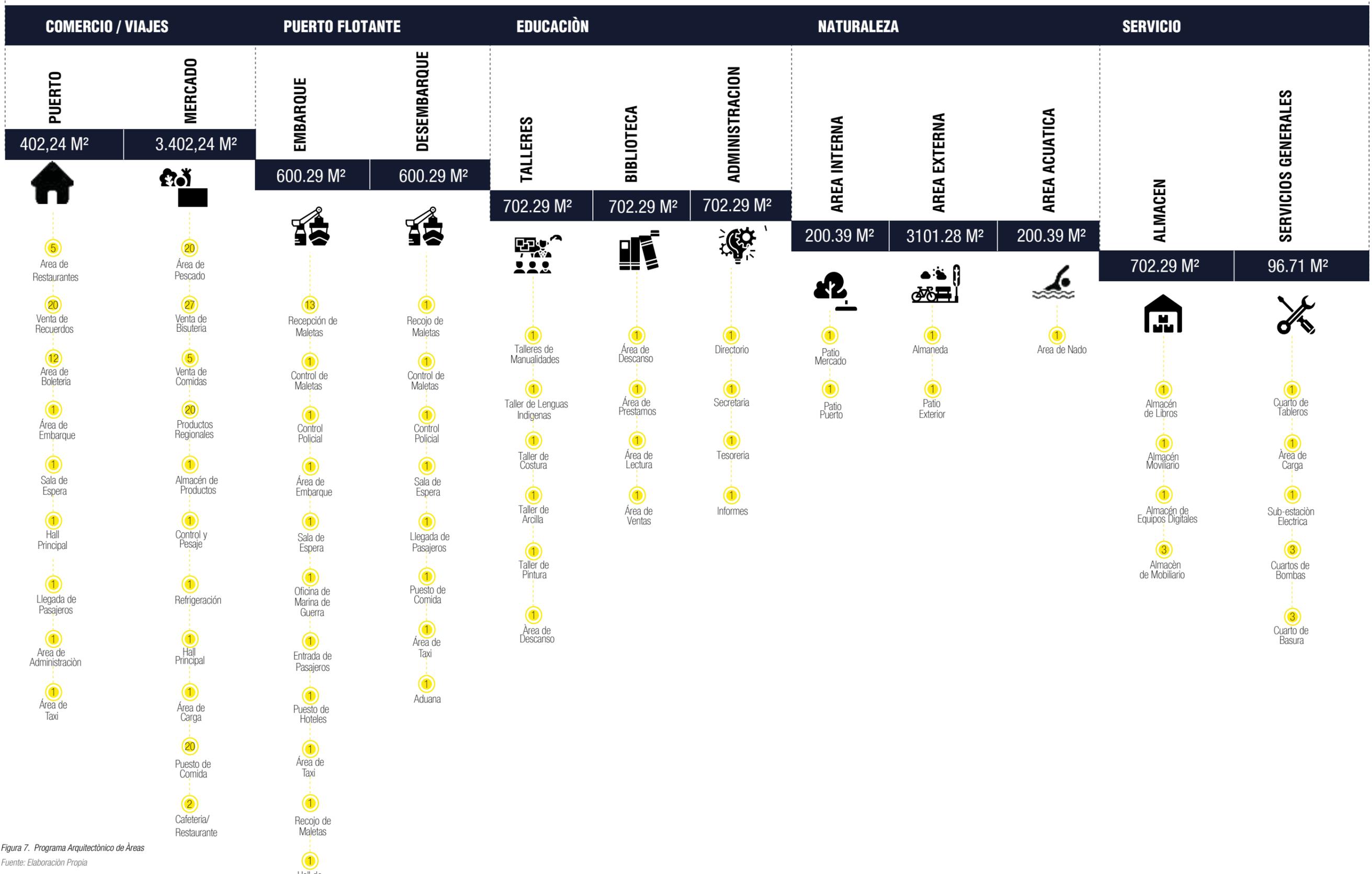


Figura 7. Programa Arquitectónico de Áreas  
Fuente: Elaboración Propia

## 5.2. Proyecto Arquitectónico

La proyección que se dio a este diseño fue para enfatizar a el entorno turístico en el cual se encuentra, ya que este esta ubicado en las principales calles en las cuales fueron fundada la ciudad de Nauta-Loreto, por lo cual el proyecto arquitectónico se desarrollo para el funcionamiento de dos de los principales ejes de funcionamiento de la ciudad los cuales son : el comercio y el eje fluvial (Puertos), este diseño se dividen en tres volúmenes, el primer volumen es el mercado, el segundo volumen es el puerto y el tercer volumen es el puerto flotante; en el mercado se encuentran tres pisos en el cual el primer piso se encuentran el mercado, un área de servicio y un área de restaurantes, en el segundo piso cuenta con una biblioteca y con un puente que une a este volumen con el puerto, por ultimo en el tercer piso se encuentra el área de talleres, con una cafetería y un área de servicio; el puerto cuenta con tres pisos, en el primer piso se pueden encontrar un are de venta de recuerdos y una área de venta de boletos y área de restaurantes, en el segundo piso se encuentra un área de venta de boletos y por ultimo en el tercer piso se encuentra el área de administración; el puerto flotante consta de dos pisos en los cuales se encuentran establecimientos de compra y venta de recuerdos y souvenir, así mismo se encuentra un área de descanso ya que en el primer piso se encuentran el área de embarque y desembarque.

En el diseño del proyecto en general hubo varios referentes que se tuvieron en cuenta uno de los principales son la inclinación de los techos, ya que este edificio esta diseñado en una de las zonas con mayor precipitación del Perú se tubo que inclinar los techos con 30 ° de pendiente para que el agua de lluvia no quedara estancada durante las lluvias, esto también ayudara a la recolección de agua de lluvia, en cuanto en la fachada hubo influencias de los materiales que mas se usa en el lugar como la madera y el bambú las cuales son usadas para las estructuras del los conocidos palafitos. El diseño de ambos volúmenes están vinculados a la cultura Kukama los cuales usaban techos inclinados y madera en su fachadas y estructuras, también en cuanto a las áreas comunes tratamos que la población pudiera recuperar su conexión con el rio ya que esta a sido olvidada y contaminado en este tiempo , por lo cual se creo una alameda en las dos principales rivera del rio, la alameda principal es la cual se encuentra enfrente del rio marañón con un área pasaje de comidas, juegos y una área de pesca, la segunda alameda se encuentra en el lado derecho de la ciudad en el cual hay áreas comunes para los bañistas, área de juegos y bailes, con esto queremos que el peatón sea el principal actor de la escena arquitectónica, donde el pueda desenvolverse sin ninguna restricción.

## 5.3. Detalles Arquitectónicos

Para que el proyecto estuviera en relación con el entorno en el que se encuentra, se tuvo que considerar los materiales que se encuentran en la región de Nauta- Loreto, uno de los mas usados en la construcción en la zona de la selva son la madera y el bambú, estos dos materiales se encuentran presenten en los detalles de la fachada del mercado como del puerto. Asimismo, para los detalles en cuanto al sistema de flotación para el área del puerto se tubo en cuenta a dos materiales en específico, los cuales son el acero y el hormigón, a esta estructura usado por estos dos materiales se le conoce como sistema de pontones, los cuales son conocidos por aplicar distintas tecnologías, una de ellas es el casco o capa de comprensión se necesita la ejecución tanto de hormigón como acero.

Gracias a los bajos espesores que se logran en la construcción de esta responde a dos condiciones básicas: el trabajo como cascara (independientemente al diseño u forma de esta) y la distribución de las importantes cuantías de acero para que esta tenga un equilibrio perfecto. Para que este sistema pueda tener una estabilidad ante la corriente del rio es de vital importancia los espesores de muro que tiene el edificio por lo cual estas oscilan entre 0.15 a 0.25 m.; para que el puerto flotante no sea arrastrado por la corriente del rio se desarrolla un anclaje que estará establecido en la tierra, este asegurara al sistema de pontones para que pueda estar en su lugar y no sea arrastrado por el rio.

El proyecto cuenta con la recolección de agua pluvial, este se dará a través de la captación de la lluvia a través de los techos que cuentan con una inclinación de 30°(mínimo), las cubiertas del proyecto tienen como principal material para la recolección las laminas galvanizadas y las canaletas de acero inoxidable, usamos estos tipos de materiales para prevenir bacterias o hongos en los materiales. La recolección de lluvia se usará para el funcionamiento del mercado y el puerto, ya que al momento de captar la lluvia esta será guiada hasta un sistema de tratamiento de agua el cual separara las hojas de la lluvia y se filtrara para que esta este purificada, esto hace que el proyecto pueda contar con su propio abastecimiento de agua. Los sistemas y materiales que se esta planteando para el proyecto trata de no interponerse al medio en que se esta desarrollando, sino que trata de adaptarse al entorno y a las deficiencias que esta ciudad tiene, por lo cual trata de adaptarse y no imponerse a su entorno, al igual que los sistemas los materiales que se usa son naturales de la zona o de la región, esto hace que se detalle sea mas conocido por los pobladores.

## 5.4. Perspectivas del Proyecto Arquitectónico

El proyecto desarrollado fue diseñado para la impulsión del turismo y la reactivación de la rivera del rio en la ciudad de nauta, por lo cual este seria un primer paso para que la ciudad pueda desarrollarse no solo en cuanto a turismo sino también en el eje económico, dejando así uno de sus mayores problemas los cuales son el comercio informal y los puertos informales, este proyecto le daría otra cara a la ciudad, de ser conocida por un ambiente desordenado y descuidado , a uno de una ciudad ordenada, si se lograra esto Nauta seria la primera ciudad en la selva peruana en contar con un proyecto de esta magnitud, con esto no solo estaríamos dando a conocer la ciudad sino que también estaríamos potencializando los negocios que se hacen en la ciudad, las cuales son desde pesca hasta artesanías hechas por los pobladores a esto se suma el gran interés que tendrán las personas por saber la historia de nauta y sus antecesores, esto reforzara a la identidad Kukama y que esta tenga un impulso no solo para los ciudadanos de nauta sino también por el país. Por lo cual queremos que este trabajo pueda ayudar a los ciudadanos de la ciudad de nauta y crear nuevas expectativas para el futuro de la ciudad, con el tiempo quizá esto pueda hacer de la selva peruana una nueva potencia en cuanto a turismo, comunicaciones y transporte siendo que estas ciudades se comunican a través del rio, esto haría que las comunicaciones provinciales y nacionales puedan expandirse y quizá llegar hasta un transporte turístico internacional. Nauta y como la selva en general tienen un potencial turístico sino también económico que ayudaría a los pobladores de la selva sino también como en el Perú.



### CONEXIÓN POR TIERRA

#### IQUITOS

Nauta es la única ciudad que se comunica con Iquitos por una carretera.

Distancias entre las ciudades:

\* Nauta - Iquitos (Tierra):  
98.4 km - 1h 37 m

#### NAUTA

### CONEXIÓN FLUVIAL

#### IQUITOS

El proyecto tiene una ubicación estratégica, ya que la ciudad de Nauta se encuentra entre 2 grandes ciudades de la selva, esta ciudades son Iquitos la capital del Departamento de Loreto y Yurimaguas capital de la Provincia Alto Amazonas, a esto se une que diferentes centros poblados están conectados gracias al eje fluvial.

#### NAUTA

Distancias entre las ciudades:

\* Iquitos-Nauta (Rio):  
101.7 km - 4h 53 m  
\* Nauta - Yurimaguas (Rio):  
302.6 km - 14 h 25 m

#### YURIMAGUAS

### ÁREA DE ESTUDIO



Carretera Iquitos-Nauta

Area de Estudio

RIO MARAÑÓN

Ubicado en el centro Histórico de la ciudad, el Puerto Mercado se encuentra a 3 cuadras de la Plaza Principal.

### LEYENDA:

- Calles Principales
- Cuerpos de Agua
- Principales Edificaciones
- Principales Conexiones
- Proyecto Arquitectónico
- Conexiones Fluviales

Figura 8. Ubicación del Terreno del Proyecto  
Fuente: Elaboración Propia



**PROYECTOS SEGUN PDU**

- PDU 01 NUCLEO CULTURAL, PLAZA CENTENARIO
- PDU 02 MEJORAMIENTO DE PLAZAS Y PARQUES
- PDU 03 CONSTRUCCION DE PUENTES QUEBRADA ZARAGOZA
- PDU 04 MALECON ZARAGOZA POR AMBOS LADOS
- PDU 05 REUBICACION DEL COMERCIO AMBULATORIO
- PDU 06 MALECON BUENOS AIRES
- PDU 07 IMPLEMENTACION DE CASA DE LA CULTURA
- PDU 08 CONSTRUCCION DE NUEVO LOCAL MUNICIPAL

**LEYENDA**

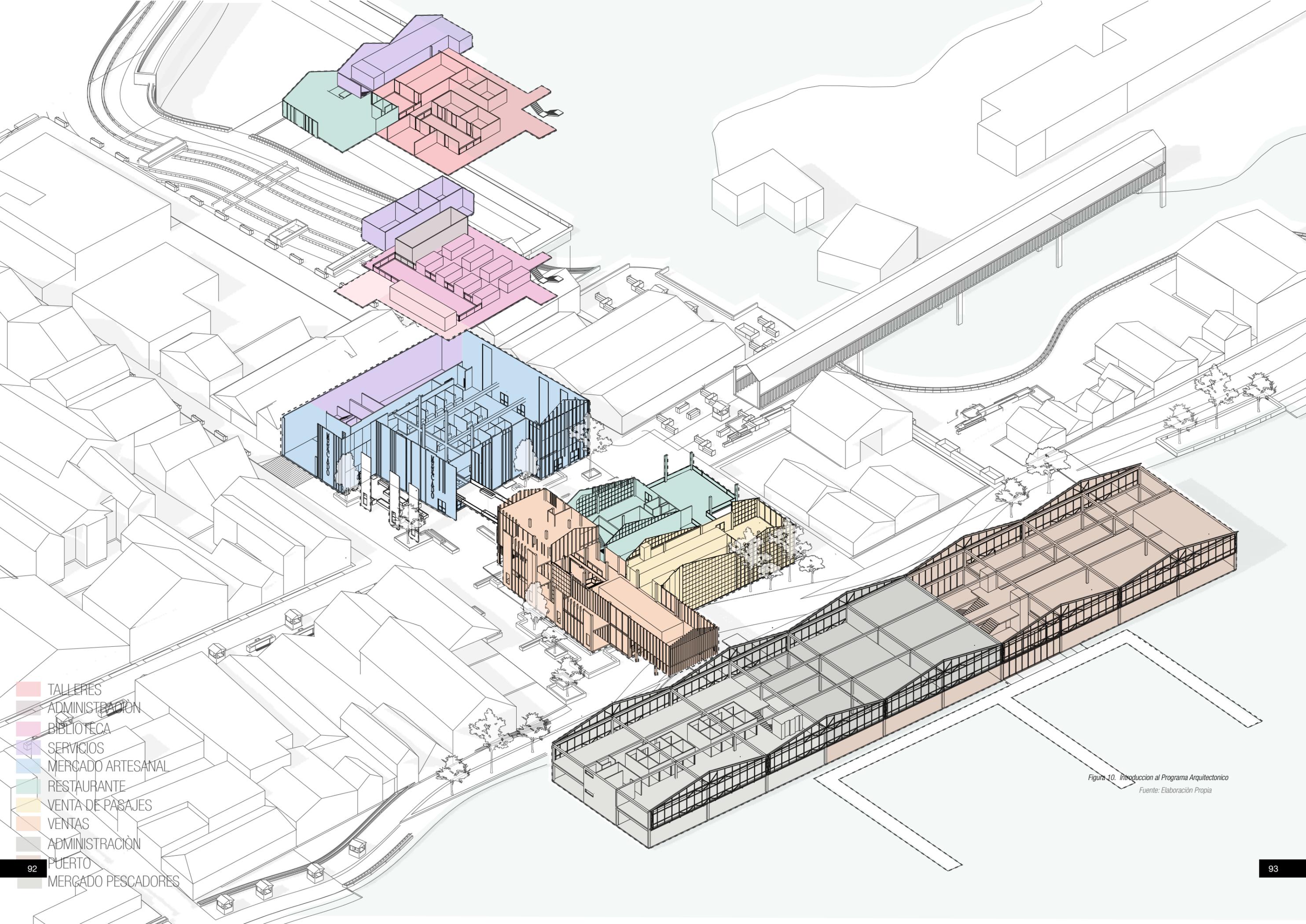
- PROYECTO PUERTO MERCADO 01
- AREA DE NADO 02
- MALECON BUENOS AIRES 03
- ZONA DE PESCA Y MIRADOR 04
- PLAZA DEL PUERTO MERCADO 05
- RECONSTRUCCION PLAZA ZARAGOZA 06
- CASA DE LA CULTURA KUKAMA 07
- MALECON ZARAGOZA 08

**AREA**

ÁREA	01	02	03	04	05	06	07	08
	7864.37 M <sup>2</sup>	3086.47 M <sup>2</sup>	7507.21 M <sup>2</sup>	263.52 M <sup>2</sup>	729.52 M <sup>2</sup>	162.14 M <sup>2</sup>	148.74 M <sup>2</sup>	5531.70 M <sup>2</sup>

Figura 9. Master Plan  
Fuente: Elaboración Propia





- TALLERES
- ADMINISTRACIÓN
- BIBLIOTECA
- SERVICIOS
- MERCADO ARTESANAL
- RESTAURANTE
- VENTA DE PASAJES
- VENTAS
- ADMINISTRACIÓN
- PUERTO
- MERCADO PESCADORES

Figura 10. Introducción al Programa Arquitectónico  
Fuente: Elaboración Propia

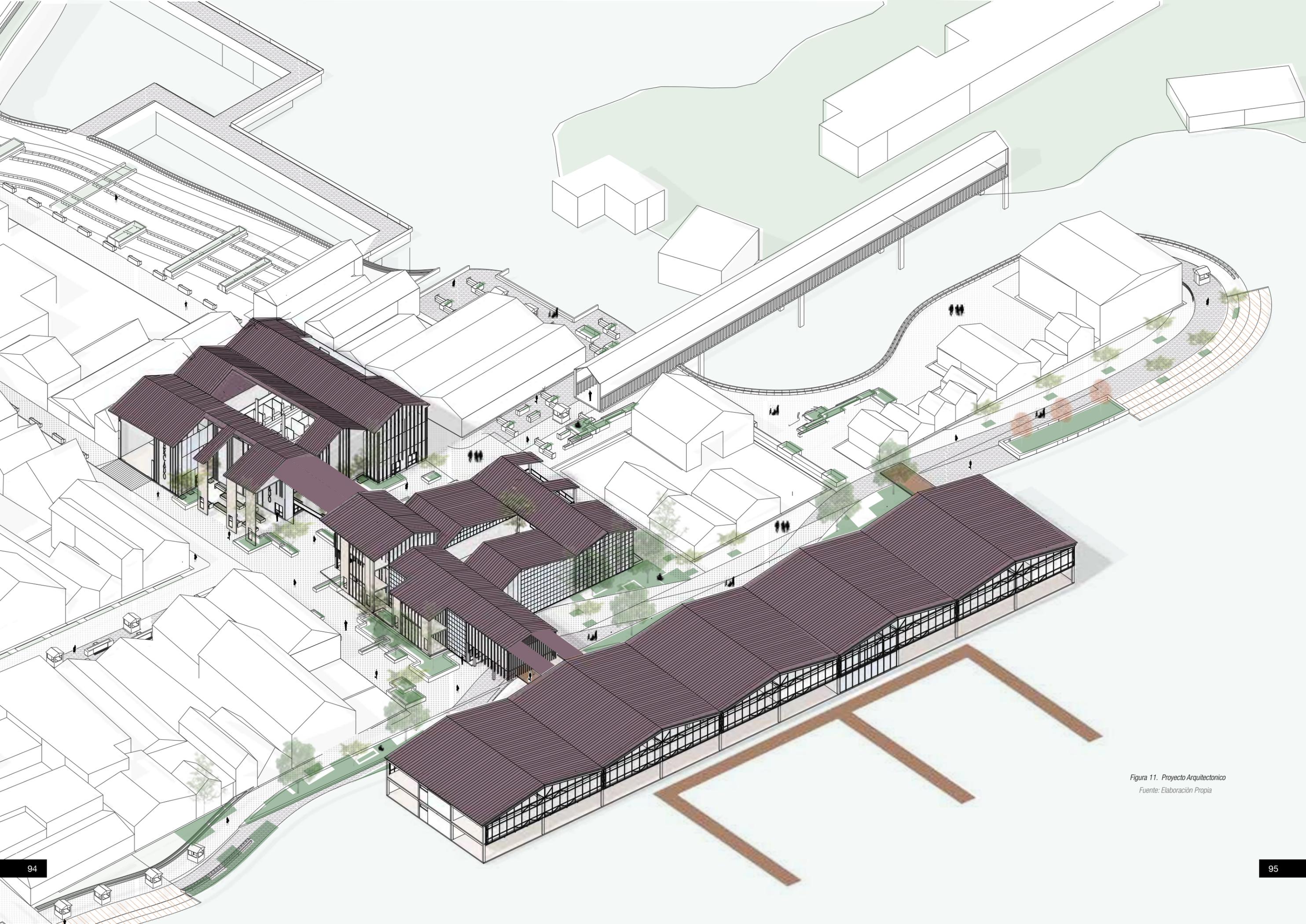
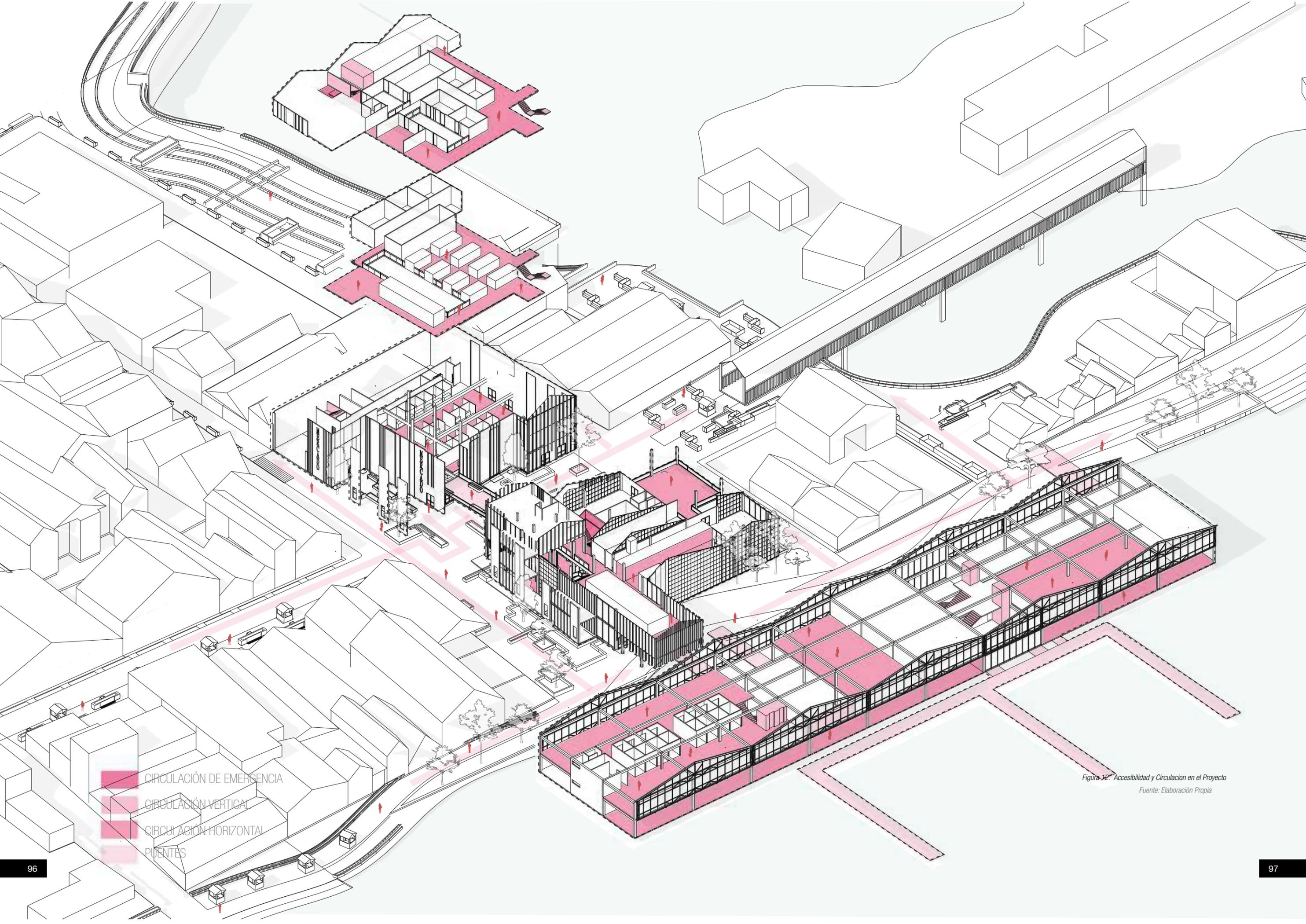


Figura 11. Proyecto Arquitectónico  
Fuente: Elaboración Propia



- CIRCULACIÓN DE EMERGENCIA
- CIRCULACIÓN VERTICAL
- CIRCULACIÓN HORIZONTAL
- PUENTES

Figura 12. Accesibilidad y Circulación en el Proyecto  
Fuente: Elaboración Propia



Figura 13. Áreas Verdes y vegetación en el proyecto  
Fuente: Elaboración Propia

ÁREA DE INTERACCIÓN

ÁREA DE ARTES

ÁREA DE DEPORTES



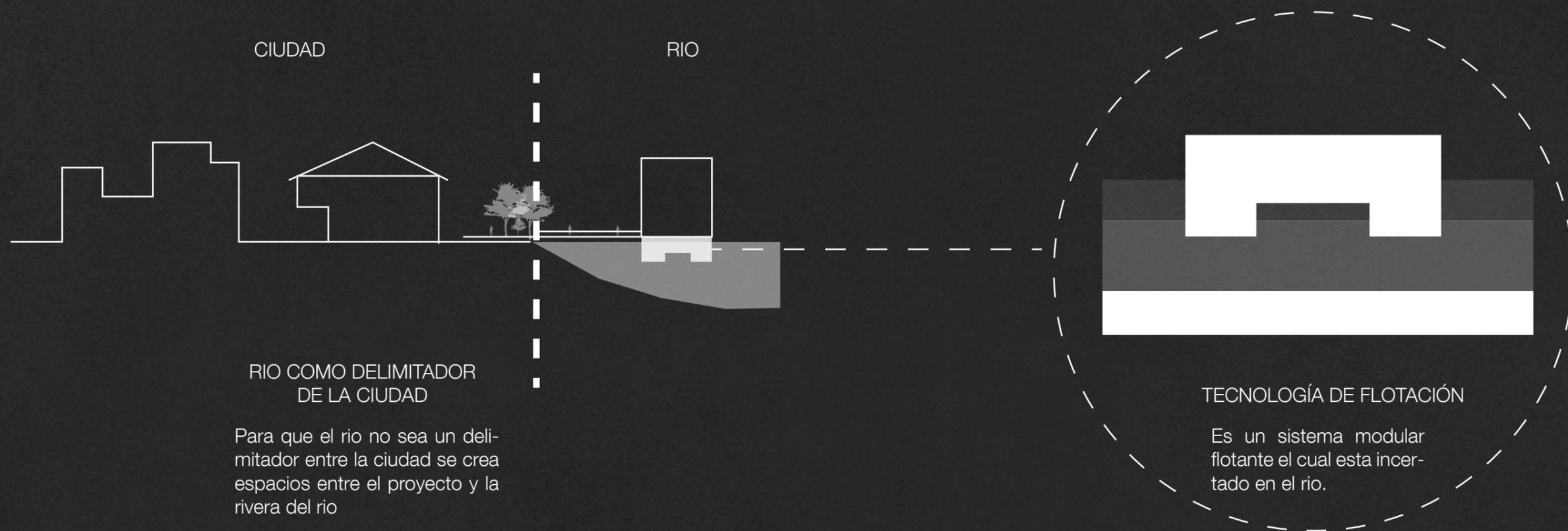


Figura 14. Estrategias Proyectuales  
Fuente: Elaboración Propia



- 01 **ÁREA DE NADO**
- 02 **ALAMEDA ZARAGOZA**
- 03 **PUENTE ZARAGOZA**
- 04 **ALAMEDA BUENOS AIRES**

Figura 15. Planta de Techos del conjunto  
Fuente: Elaboración Propia



- 01 MERCADO TURISTICO
- 02 PRIMER PUERTO
- 03 SEGUNDO PUERTO
- 04 PLAZA PRINCIPAL

Figura 16. Planta General del Conjunto  
Fuente: Elaboración Propia

SECCION DE FACHADA

VISTA FRONTAL

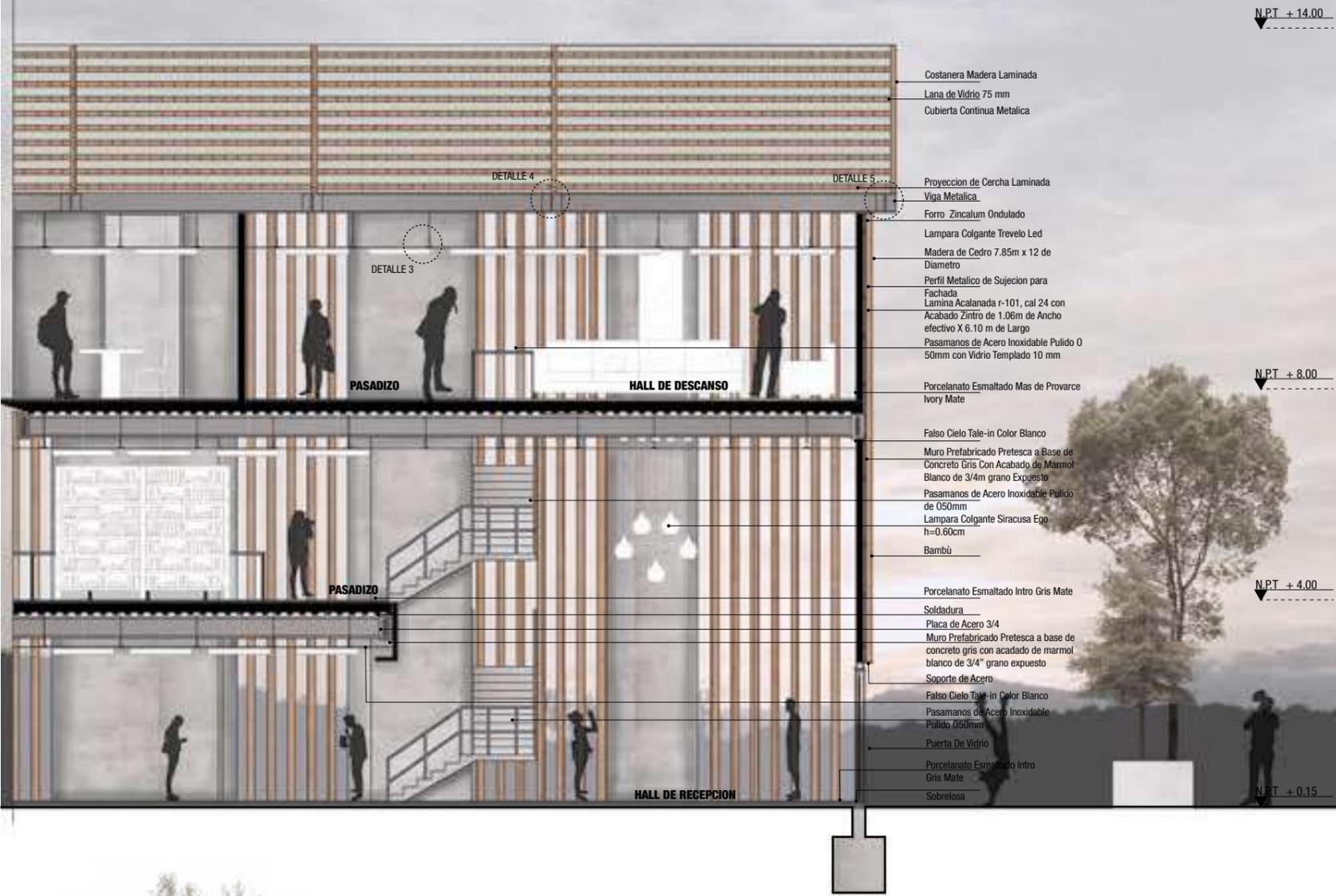
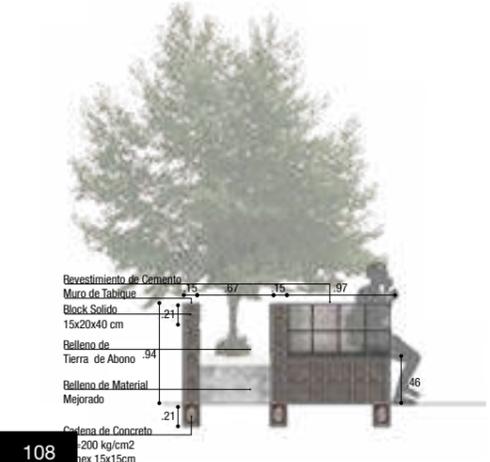
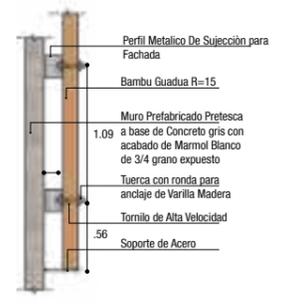


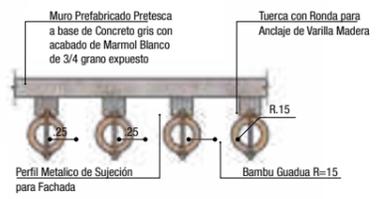
Figura 17. Detalle de Fachada Mercado  
Fuente: Elaboración Propia



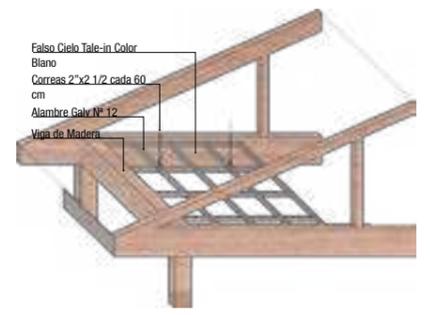
DETALLE 2  
ESC 1/50



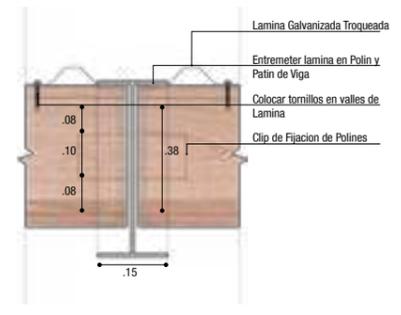
DETALLE 1  
ESC 1/50



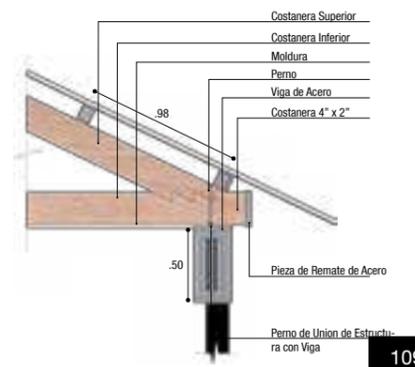
DETALLE 1.1  
ESC 1/50



DETALLE 3  
ESC 1/50



DETALLE 4  
ESC 1/50



DETALLE 5  
ESC 1/50

N.P.T + 14.00

N.P.T + 8.00

N.P.T + 4.00

N.P.T + 0.15

Porta Soporte de Acero  
Electropintado Color Metalico

Lampara Tipo Colgante  
Marca Phillips

Perfil Metalico ed Sujecion  
para Fachada

Loseta Asentada con Mortero  
Cem-ar prop 1:5

Lamina Acanalada r-101 cal  
24 con Acabado Zintro de  
1.06 m de Ancho Efectivo x  
6.10 m

Placa de Acero 3/4"

Viga Tipo IPR de 457 x 112.9  
mm

Muro Prefabricado Pretesca  
Acabado de Material Blanco  
de 3/4" grano expuesto

Soldadura  
Plafon Modular de 61 x61  
cm Marea USG de  
Suspension visible Color Gris  
Soporte de Acero

DETALLE 4

DETALLE 2

DETALLE 1

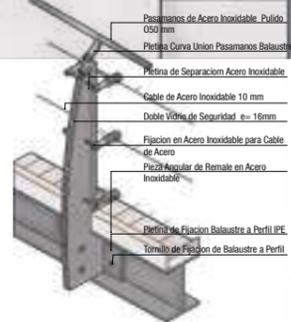
DETALLE 3

OFICINA

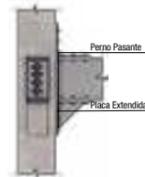
SS.HH

SECRETARIA

PASADIZO TEMATICO



DETALLE 1  
ESC 1/50



DETALLE 2  
ESC 1/50



DETALLE 2.2  
ESC 1/50



DETALLE 4  
ESC 1/50

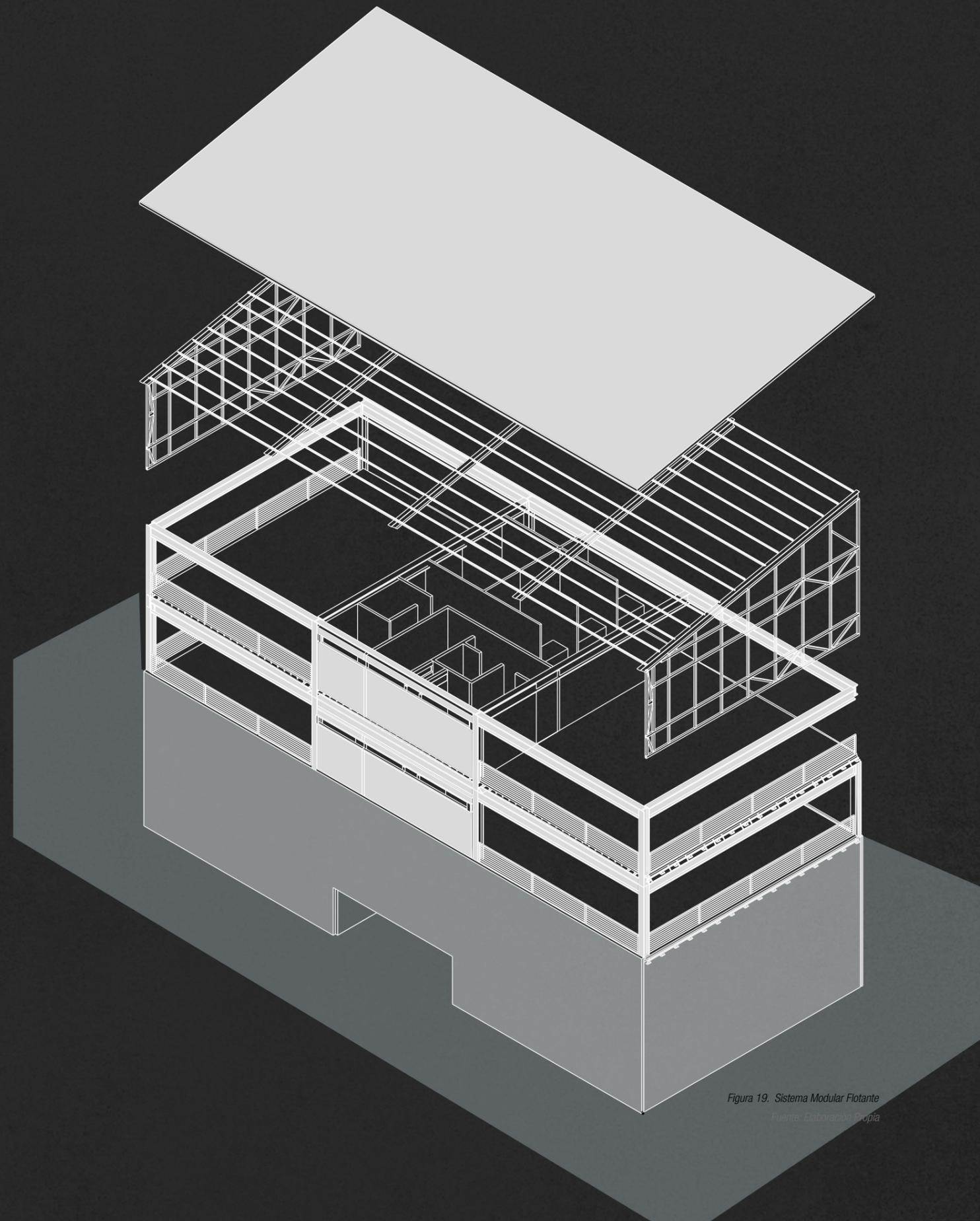
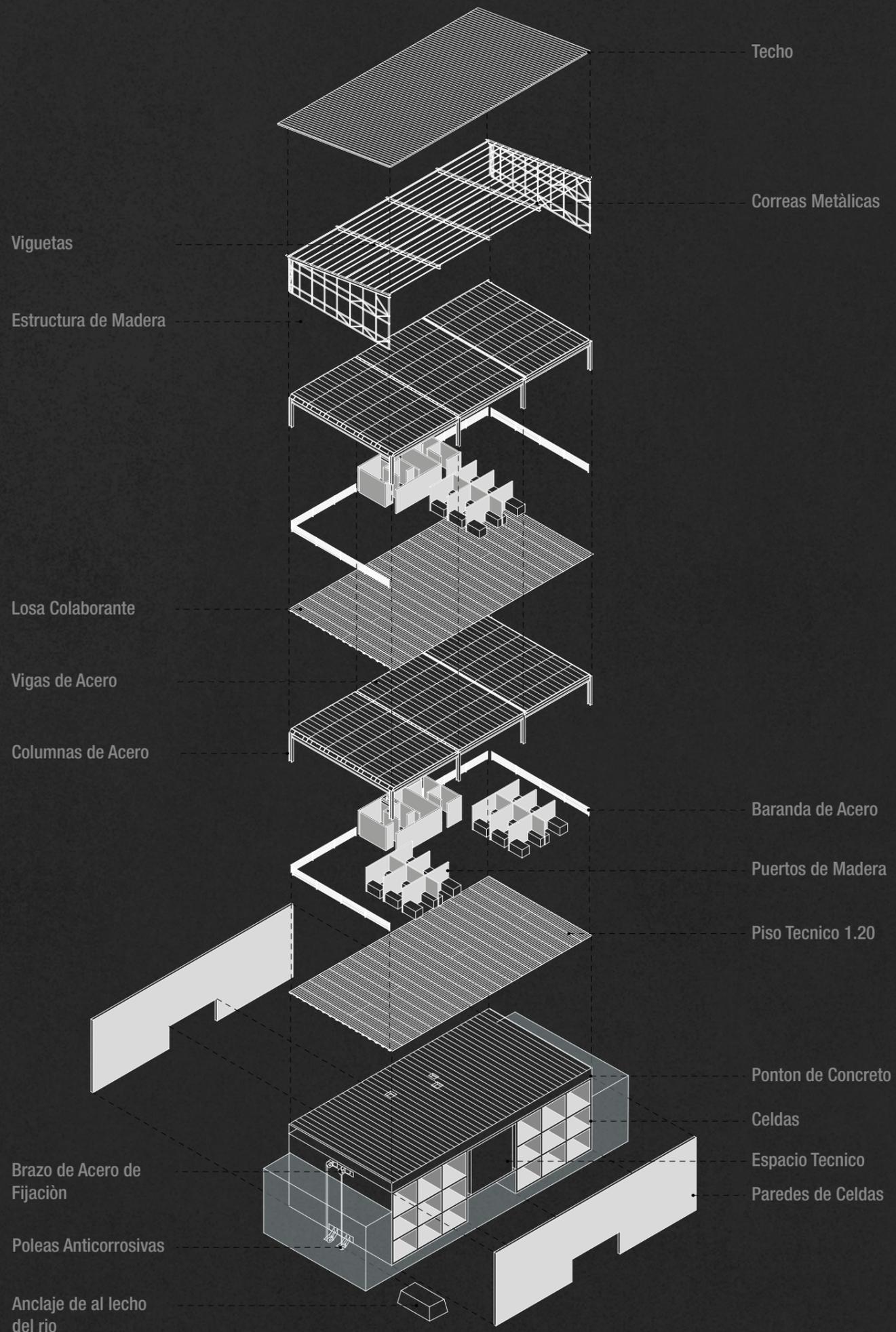
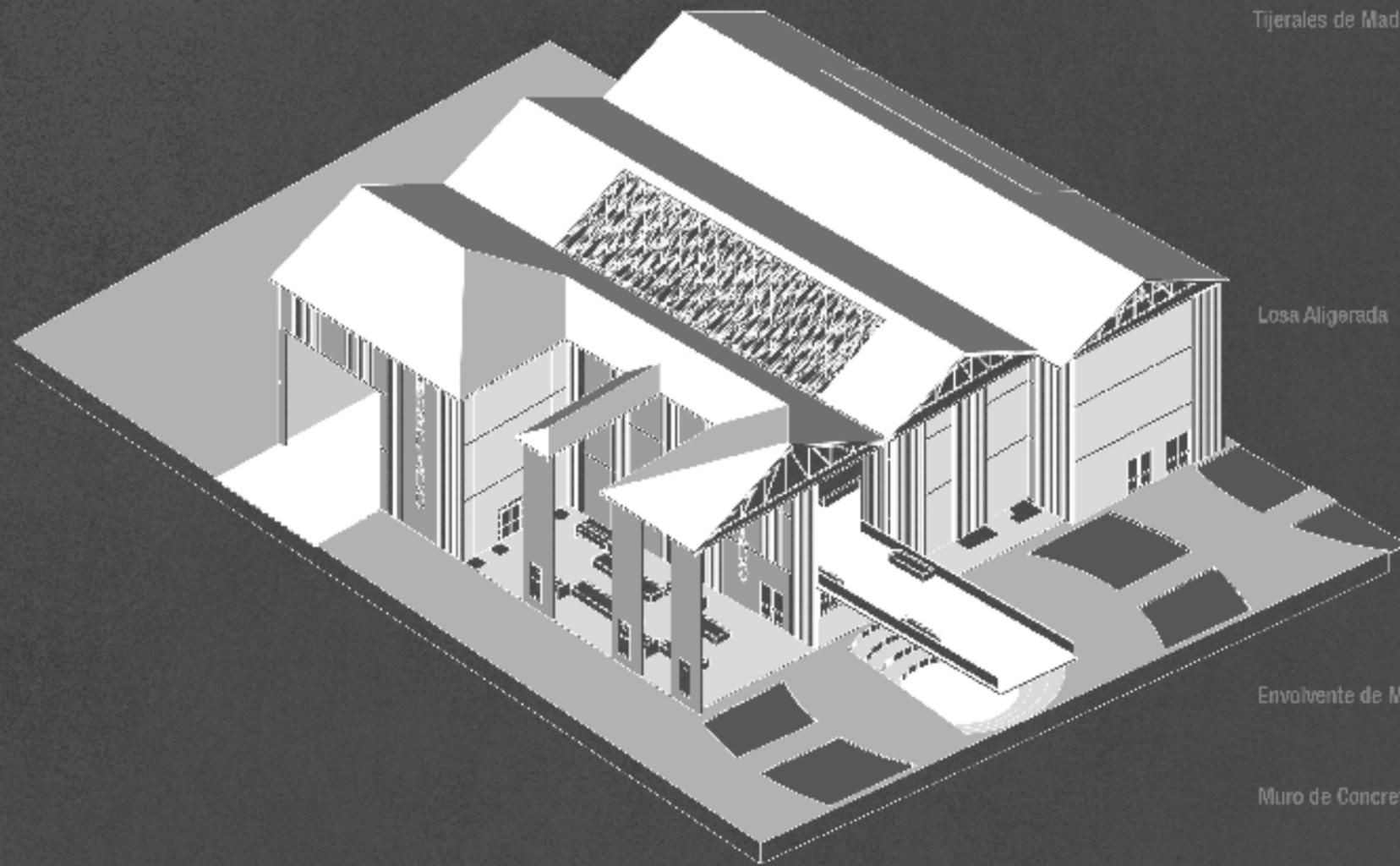


Figura 19. Sistema Modular Flotante  
Fuente: Elaboraciòn Propia



Calamina TCM

Tijerales de Madera

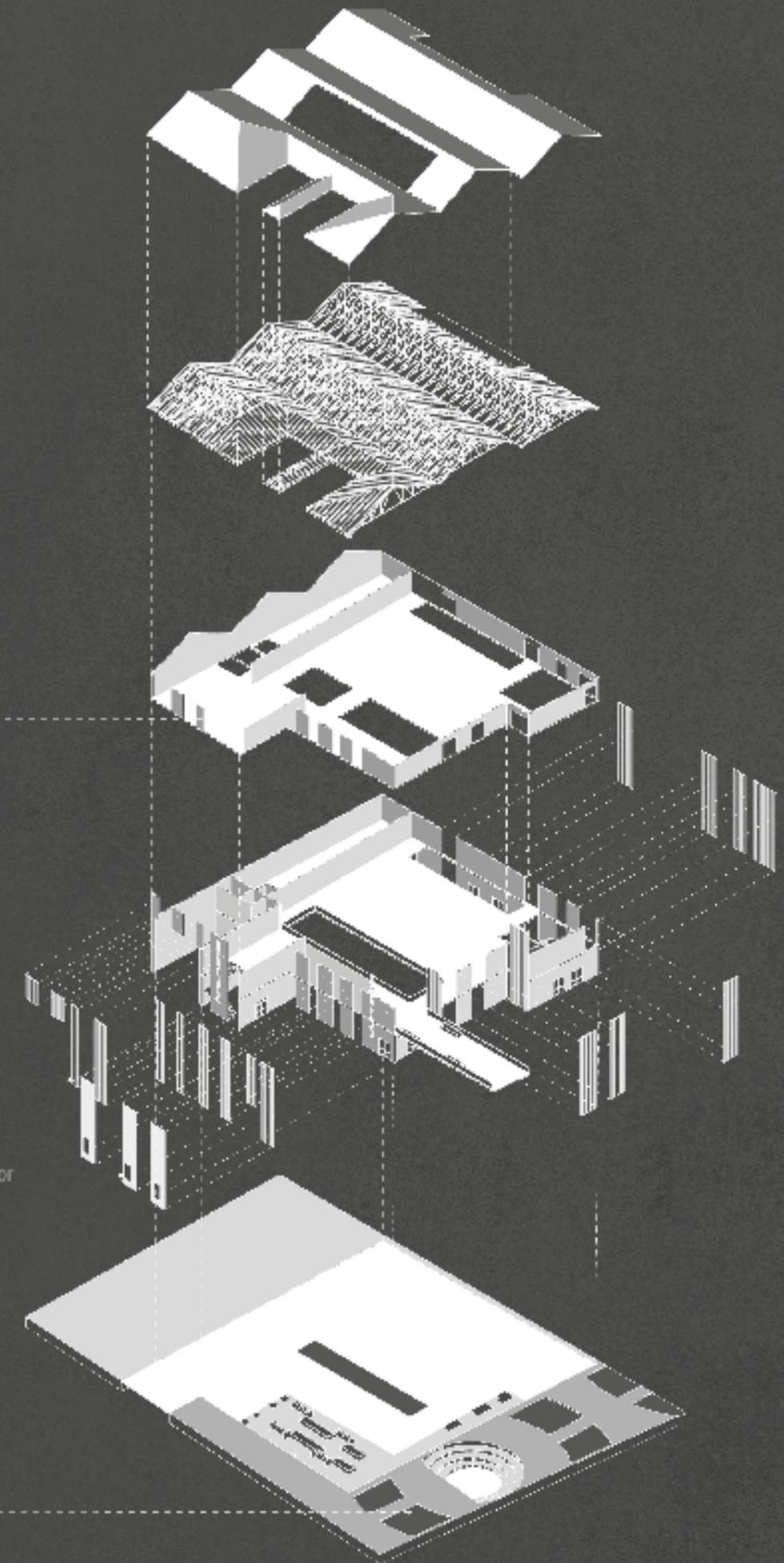
Losa Aligerada

Envolvente de Madera

Muro de Concreto exterior

Hall de Ingreso

Alameda Principal



SECTOR DE EDIFICIO - MERCADO

## 5.6. Perspectivas del Proyecto Arquitectónico



Figura 21. Corte A-A Mercado  
Fuente: Elaboración Propia

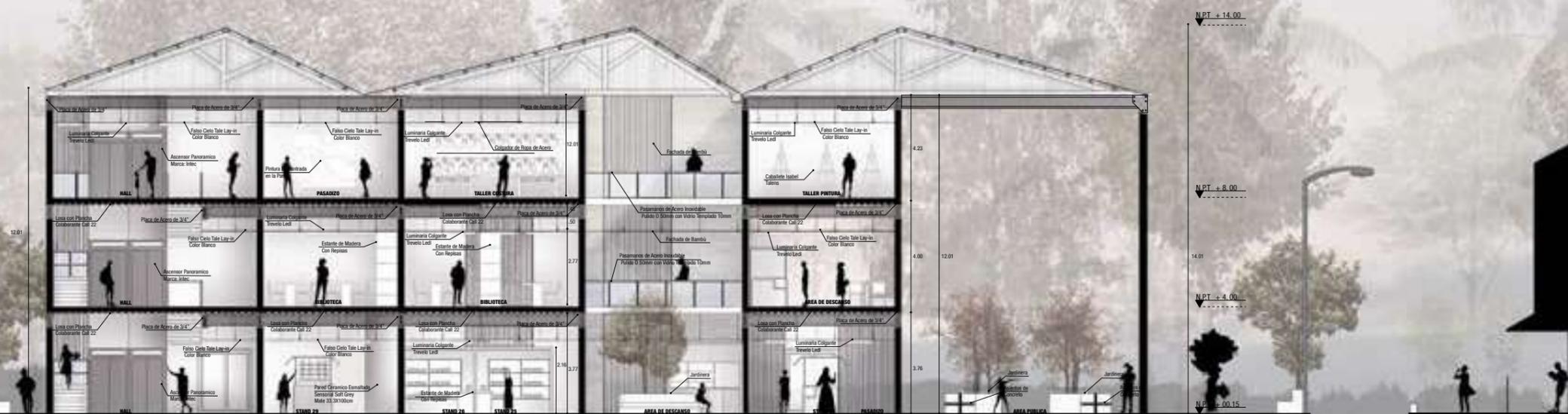


Figura 22. Corte B-B Mercado  
Fuente: Elaboración Propia



Figura 23. Corte C-C Puerto  
Fuente: Elaboración Propia



Figura 24. Corte D-D Puerto  
 Fuente: Elaboración Propia



Figura 25. Relacion del espacio Publico con el Proyecto

Fuente: Elaboración Propia

El Proyecto trata de integrar a la ciudad con el río, creando espacios públicos que permitan el acceso a diferentes puntos del proyecto.



Figura 26. Relacion del Objeto Arquitectonico con la Alameda Principal

Fuente: Elaboración Propia

Así mismo como el proyecto está dividido en 3 objetos estos se unen por puentes, estas uniones han creado nuevos espacios públicos los cuales están diseñados como alamedas.

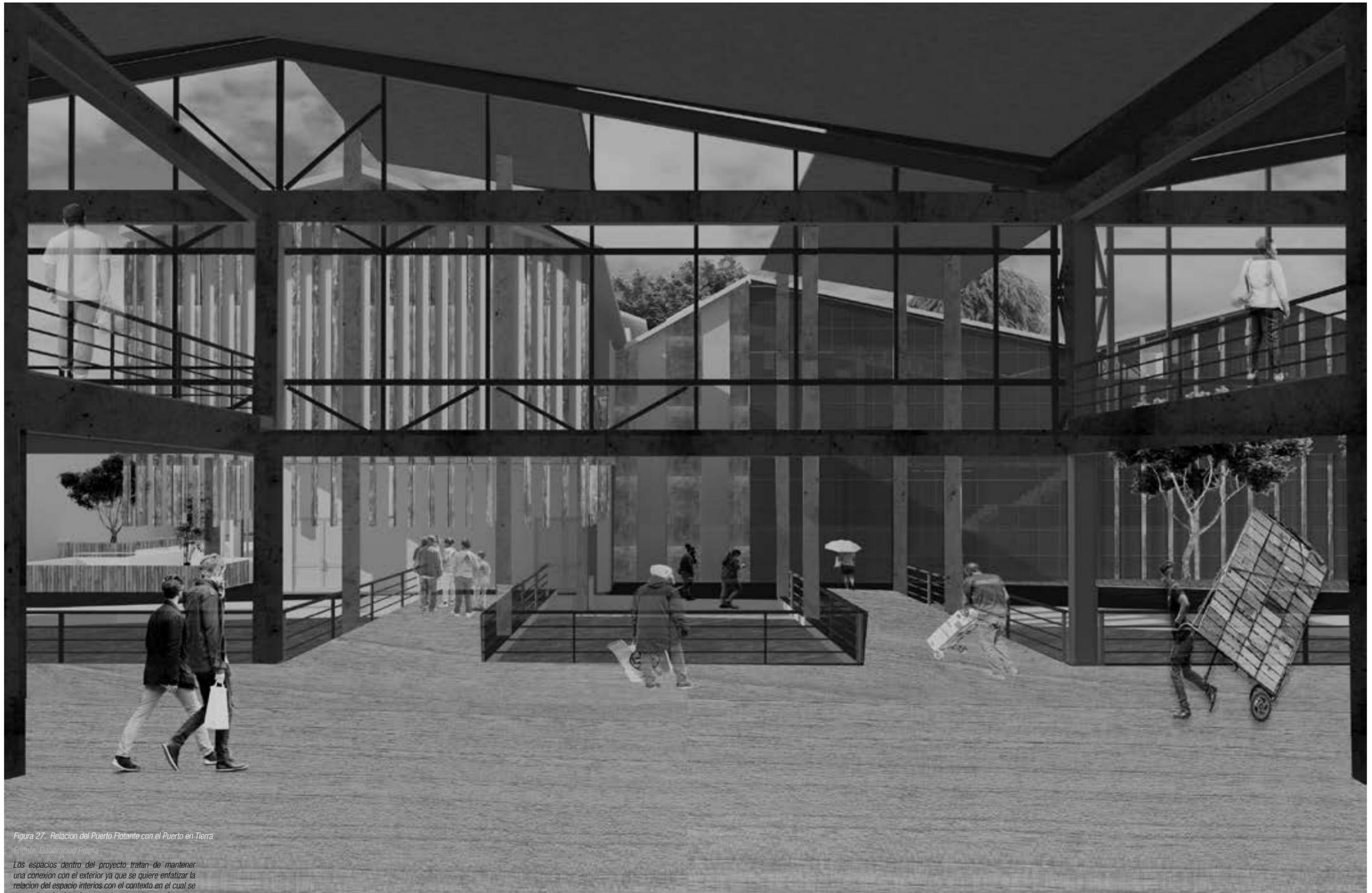


Figura 27. Relacion del Puerto Flotante con el Puerto en Tierra

Fuente: Elaboración Propia

Los espacios dentro del proyecto tratan de mantener una conexión con el exterior ya que se quiere enfatizar la relación del espacio interior con el contexto en el cual se encuentra, dando así, que estos espacios puedan estar unidos visualmente.

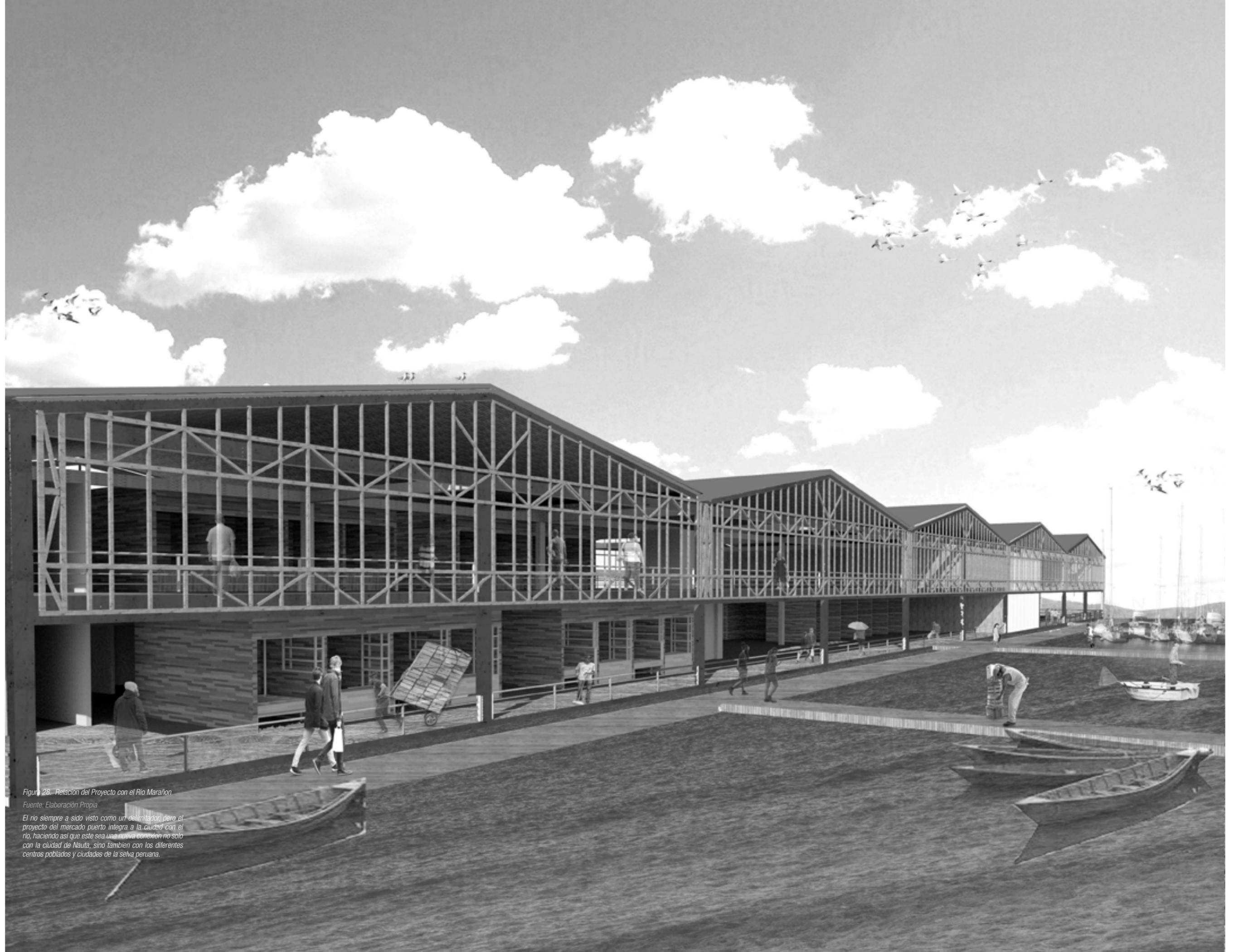


Figura 28. Relación del Proyecto con el Río Marañón

Fuente: Elaboración Propia

El río siempre a sido visto como un delimitador, pero el proyecto del mercado puerto integra a la ciudad con el río, haciendo así que este sea una nueva conexión no solo con la ciudad de Nauta, sino también con los diferentes centros poblados y ciudades de la selva peruana.

## 6. Conclusiones

### 6.1. Conclusiones

La proyección que se dio a este diseño fue para enfatizar a el entorno turístico en el cual se encuentra, ya que este está ubicado en las principales calles en las cuales fueron fundada la ciudad de Nauta-Loreto, por lo cual el proyecto arquitectónico se desarrolló para el funcionamiento de dos de los principales ejes de funcionamiento de la ciudad los cuales son : el comercio y el eje fluvial (Puertos), este diseño se dividen en tres volúmenes, el primer volumen es el mercado, el segundo volumen es el puerto y el tercer volumen es el puerto flotante; en el mercado se encuentran tres pisos en el cual el primer piso se encuentran el mercado, un área de servicio y un área de restaurantes, en el segundo piso cuenta con una biblioteca y con un puente que une a este volumen con el puerto, por último en el tercer piso se encuentra el área de talleres, con una cafetería y un área de servicio; el puerto cuenta con tres pisos, en el primer piso se pueden encontrar un are de venta de recuerdos y una área de venta de boletos y área de restaurantes, en el segundo piso se encuentra un área de venta de boletos y por último en el tercer piso se encuentra el área de administración; el puerto flotante consta de dos pisos en los cuales se encuentran establecimientos de compra y venta de recuerdos y souvenir, así mismo se encuentra un área de descanso ya que en el primer piso se encuentran el área de embarque y desembarque.

En el diseño del proyecto en general tubo varios referentes que se tuvieron en cuenta uno de los principales son la inclinación de los techos, ya que este edificio está diseñado en una de las zonas con mayor precipitación del Perú se tuvo que inclinar los techos con 30 ° de pendiente para que el agua de lluvia no quedara estancada durante las lluvias, esto también ayudara a la recolección de agua de lluvia, en cuanto en la fachada hubo influencias de los materiales que más se usa en el lugar como la madera y el bambú las cuales son usadas para las estructuras de los conocidos palafitos. El diseño de ambos volúmenes están vinculados a la cultura Kukama los cuales usaban techos inclinados y madera en su fachadas y estructuras, también en cuanto a las áreas comunes tratamos que la población pudiera recuperar su conexión con el rio ya que está a sido olvidada y contaminado en este tiempo , por lo cual se creó una alameda en las dos principales rivera del rio, la alameda principal es la cual se encuentra enfrente del rio marañón con un área pasaje de comidas, juegos y una área de pesca, la segunda alameda se encuentra en el lado derecho de la ciudad en el cual hay áreas comunes para los bañistas, área de juegos y bailes, con esto queremos que el peatón sea el principal actor de la escena arquitectónica, donde él pueda desenvolverse sin ninguna restricción.

Por ultimo este proyecto fue diseñado para que la ciudad de Nauta pueda gozar de un mayor numero de visitas turísticas, ya que tiene zonas en las cuales se puede reflejar la cultura kukama, ya sea dentro del edificio a por fuera ya que los materiales que se usan son muy comunes en la zona, por lo cual esto hace que le de una identidad al proyecto que no solo refleja la cultura sino tambien la identidad de los pobladores, asimismo como teniamos al rio como un delimitador de la ciudad con el rio, ya que el rio siempre es visto como un obstaculo para el crecimiento de la ciudad,el proyecto crea un vinculo con el rio haciendo que el rio no sea mas un delimitador sino crea nuevos espacio en el cual la persona y parte de la ciudad de Nauta puedan estar vinculado con el rio.

## Índice de figuras

Figura 1. Apropiación de la rivera del Río.....	5
Figura 2. Centros Poblados .....	42
Figura 3. Navegaciones .....	43
Figura 4. Rivera del Río.....	47
Figura 5. Invación del Río.....	48
Figura 6. Apropiación del Río Marañón.....	49
Figura 7. Programa Arquitectónico de Áreas.....	84
Figura 8. Ubicación del Terreno del Proyecto.....	89
Figura 9. Master Plan.....	91
Figura 10. Introducción al Programa Arquitectónico.....	93
Figura 11. Proyecto Arquitectónico.....	95
Figura 12. Accesibilidad y Circulación en el Proyecto.....	97
Figura 13. Áreas Verdes y vegetación en el proyecto.....	99
Figura 14. Estrategias Proyectuales.....	103
Figura 15. Planta de Techos del conjunto.....	105
Figura 16. Planta General del Conjunto.....	107
Figura 17. Detalle de Fachada Mercado.....	109
Figura 18. Detalle de Fachada Puerto.....	110
Figura 19. Sistema Modular Flotante.....	113
Figura 20. Sistema Estructural.....	114
Figura 21. Corte A-A Mercado.....	116
Figura 22. Corte B-B Mercado.....	118
Figura 23. Corte C-C Puerto.....	120
Figura 24. Corte D-D Puerto.....	122
Figura 25. Relación del espacio Público con el Proyecto.....	124
Figura 26. Relación del Objeto Arquitectónico con la Alameda Principal.....	125
Figura 27. Relación del Puerto Flotante con el Puerto en Tierra.....	126
Figura 28. Relación del Proyecto con el Río Marañón.....	128

## Bibliografía

**Augé, Marc (1993).**

**Los “no lugares” espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad. Barcelona: Gedisa. 245**

**GALARZA LUCICH, Luisa. “El Enfoque”, Capítulo II. En: GALARZA LUCICH, Luisa. Descentralización, organización económica del territorio y potencial de recursos, Cuadernos PNUD, Serie: Desarrollo Humano N° 3. PNUD, Lima, 2002, p. 3-9.**

**Jorge Burga Batra. (2010). Arquitectura Vernácula Peruana un análisis tipológico. Colegio de Arquitectos del Perú: Biblioteca Nacional del Perú.**

**Yolanda Guzmán. (2009). DIAGNÓSTICO Y MARCO ESTRATÉGICO PARA LA GESTIÓN INTEGRADA DE LA CUENCA DEL RÍO NANAY, LORETO. 2009, de Iquitos, PERU Sitio web: [https://www.gwp.org/globalassets/global/gwp-sam\\_files/publicaciones/varios/estrategia-nanay-loreto.pdf?fbclid=IwAR27TdsVGccvVXh1yQU3eiKIOjhiKymxK\\_kVSJgZ2P8MvsMhYUWHL9Quc7k](https://www.gwp.org/globalassets/global/gwp-sam_files/publicaciones/varios/estrategia-nanay-loreto.pdf?fbclid=IwAR27TdsVGccvVXh1yQU3eiKIOjhiKymxK_kVSJgZ2P8MvsMhYUWHL9Quc7k)**

**Pedro Felipe Cortazar. (1976). Documental del Perú. Lima: La prensa- Universidad Mayor de San Marcos.**

**MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUÁTICO. (2014). TRANSPORTE FLUVIAL Y VIAS NAVEGABLES EN EL PERÚ. 2015, de Ministerio de Transporte Sitio web: [http://www4.congreso.gob.pe/historico/cip/materiales/rembarcaciones/doc1.pdf?fbclid=IwAR1uXEaCbR-fAFGcFuty8JSYe4a9CUScXbv-5r9a7\\_XuKxUKBGBVnS2jY1k](http://www4.congreso.gob.pe/historico/cip/materiales/rembarcaciones/doc1.pdf?fbclid=IwAR1uXEaCbR-fAFGcFuty8JSYe4a9CUScXbv-5r9a7_XuKxUKBGBVnS2jY1k)**

**Richard Webb. (2015). La informalidad, 2015, de El Comercio Sitio web: <https://elcomercio.pe/opinion/rincon-del-autor/informalidad-richard-webb-250104>**

**Manolo Martín Brañas . (2009). Plan Maestro Reserva Nacional Pacaya Samiria. 2009, de Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas - Jefatura de la Reserva Nacional Pacaya Samiria Sitio web: [http://old.sernanp.gob.pe/sernanp/archivos/biblioteca/publicaciones/RN\\_Pacaya/Plan%20Maestro%202009-2014%20RN%20Pacaya%20Samiria%20ver%20pub.pdf](http://old.sernanp.gob.pe/sernanp/archivos/biblioteca/publicaciones/RN_Pacaya/Plan%20Maestro%202009-2014%20RN%20Pacaya%20Samiria%20ver%20pub.pdf)**

**Jose Maria Guallart S.J. (Febrero de 1997). La tierra de los 5 Ríos. Pontificia Universidad Católica del Perú: Banco Central de Reserva del Perú-Fondo Editorial.**

**Eduardo Huarag Alvarez. (2011). Mitos de Origen y el Transfondo en las Culturas Prhehispanicas y Amazonicas. Limas-Peu: Editorial Universitaria.**

**Eduardo Huarag Alvarez. (2011). Mitos de Origen y el Transfondo en las Culturas Prhehispanicas y Amazonicas. Limas-Peu: Editorial Universitaria.**

**Andrades Sosa, José Ignacio. (2014). Medición del impacto socio económico de la reconversión del puerto de Yurimaguas. 2015, de Universidad Nacional Mayor de San Marcos Sitio web: <http://cybertesis.unmsm.edu.pe/handle/cybertesis/3753>**

**Diana Aguirre. (13 de Diciembre del 2015 ). ¿Qué lenguas se hablan en el Perú?. 2015, de tagsEl Ministerio de Educación Ministerio de Cultura Sitio web: <https://diariocorreo.pe/cultura/lenguas-origenarias-del-peru-en-riesgo-de-desaparecer-639596/>**

**Gloria Alvitres Aliaga. (2015). ¿Puede un río convertirse en una carretera?. 2015, de Municipalidad de Nauta Sitio web: [http://www.noticiasaliadas.org/objetos/informe/32PE\\_informe-especial-nauta.pdf?fbclid=IwAR0NUBYXoDVFAMDRK3hFhtVroHDir\\_jGJPt20MJ-6\\_aSHqVAGAWnBBbl\\_AM](http://www.noticiasaliadas.org/objetos/informe/32PE_informe-especial-nauta.pdf?fbclid=IwAR0NUBYXoDVFAMDRK3hFhtVroHDir_jGJPt20MJ-6_aSHqVAGAWnBBbl_AM)**

**Miguel Angulo Giraldo. (2015). Hidrovía Amazónica amenaza prácticas culturales de los kukama kukamiria. 205, de Municipalidad de Nauta Sitio web: [http://www.noticiasaliadas.org/objetos/informe/32PE\\_informe-especial-nauta.pdf?fbclid=IwAR0NUBYXoDVFAMDRK3hFhtVroHDir\\_jGJPt20MJ-6\\_aSHqVAGAWnBBbl\\_AM](http://www.noticiasaliadas.org/objetos/informe/32PE_informe-especial-nauta.pdf?fbclid=IwAR0NUBYXoDVFAMDRK3hFhtVroHDir_jGJPt20MJ-6_aSHqVAGAWnBBbl_AM)**

**Sonia Condori Sánchez. (2015). Problema social silencioso: suicidios de jóvenes indígenas en Loreto. 2015, de Municipalidad de Nauta Sitio web: [http://www.noticiasaliadas.org/objetos/informe/32PE\\_informe-especial-nauta.pdf?fbclid=IwAR0NUBYXoDVFAMDRK3hFhtVroHDir\\_jGJPt20MJ-6\\_aSHqVAGAWnBBbl\\_AM](http://www.noticiasaliadas.org/objetos/informe/32PE_informe-especial-nauta.pdf?fbclid=IwAR0NUBYXoDVFAMDRK3hFhtVroHDir_jGJPt20MJ-6_aSHqVAGAWnBBbl_AM)**

**Chávez (1987 p.81). De Marginales a Informales**

**Susana Maria Veleza da Silva. (2004). Trabajo informal, género y cultura : el comercio callejero e informal en el sur de Brasil. Universitat Autònoma de Barcelona: Bellaterra : Universitat Autònoma de Barcelona.**

**Aníbal Quijano (1990 pp. 83-84) De Marginales a Informales**

**Portes (1995) De Marginales a Informales**

**Mejía & Posada (2007) De Marginales a Informales**

**Becerra (1997) De Marginales a Informales**

**Rebeca Teja Gutiérrez, Nidia López Lira. ( 28 Jan 2013). Comercio Informal: Un Estudio En El Municipio De Texcoco, Edo. De México. 15 Mar 2016, de Universidad Autónoma del Estado de México (UAEM) Sitio web: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2157161](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2157161)**

**De la Cruz, Gabriela Argos Juca, María Rosario. (2017). El comercio informal y su incidencia en las ventas de los comerciantes formales del centro comercial popular "La Condamine" sección prendas de vestir durante el período 2014. 2016, de Universidad Nacional de Chimborazo, 2017 Sitio web: <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/3887>**

**Myrsia Sánchez G., Ana Gálvez P., August Valverde H., Víctor Alvitres C. (2014). Informalidad en la venta de "cachangas" en la periferia del Mercado Modelo de Chiclayo, octubre-diciembre 2014. Manglar, Revista de Invetigacion Cientifica, Vol 11, 30.**

**Clara Inés Carreño Tarazona. (ene./abr. 2015). Puertos locales y bienes de consumo: importación de mercancías finas en Santander, Colombia, 1870-1900. América Latina en la historia económica, vol.22, 30 pag.**

**Layza Bogarin, Nancy Acenat. (2020-03-01). Financiamiento y su influencia en la rentabilidad de las micro empresas del sector terciario rubro transporte fluvial de los puertos de la ciudad de Pucallpa, 2019. 2020, de Repositorio UpeU Sitio web: <http://repositorio.upeu.edu.pe/handle/UPEU/3061>**

**Vasquez Ruiz, Segundo Zoilo Guillen Cama, Jhoana Rua Valenzuela, Gyneth. (jun-2017). Estudio comparativo en puertos pesqueros y el desarrollo económico de los pescadores artesanales caso Pucusana (Lima) – Malabrigo (Trujillo), 2015.. 2016, de Universidad Autónoma del Perú Sitio web: <http://repositorio.autonoma.edu.pe/handle/AUTONOMA/546>**

**Merchán Sosa, Diego Alexander. (2018). Alcance de la implementación de la Norma Técnica de Calidad en la Gestión Pública -NTCGP- en la Superintendencia de Puertos y Transporte (2013-2016). 2018, de Universidad La Gran Colombia Sitio web: <http://repository.ugc.edu.co/handle/11396/4041>**

**Guzmán, Dalina. (2015-10). Externalidades de la apropiación del espacio público por el comercio formal e informal: barrio comercial de La Vega, Santiago. 2015, de UPC Sitio web: <http://hdl.handle.net/2117/80062>**