

## ¿Un callejón sin salida? Una crítica a la coherencia en el Plan de Desarrollo Urbano de Huaraz 2012-2022

Miguel Córdova Ramírez\*

### RESUMEN

Los Planes de Desarrollo Urbano (PDU) para una ciudad en crecimiento demográfico merecen un análisis crítico de sus proposiciones y propuestas físicas, las que favorecen al mercado inmobiliario privado sin considerar la movilidad sostenible. Se estudió en el PDU 2012-2022 de Huaraz la relación entre los enfoques urbanos priorizados y las propuestas físicas. Este análisis crítico permitió identificar incoherencias y contradicciones tanto dentro del plan, la visión de ciudad, las áreas propuestas de expansión y el plan vial; como en sus prioridades con los paradigmas urbanos de movilidad sostenible. Igualmente, se identifica que, desde los planes de reconstrucción luego del terremoto de 1970, la historia es dejada de lado, se mantienen muy pocas calles y callejones, lo que resta posibilidades de recuperar la imagen de espacios públicos que sus ciudadanos recuerdan con nostalgia y que priorizaban al peatón.

### PALABRAS CLAVE

Mercado inmobiliario, movilidad sostenible, espacios públicos, planificación.

\* Arquitecto por la Universidad Ricardo Palma, Maestría en Desarrollo Humano: Enfoques y Políticas por la PUCP. [mcordovar@pucp.edu.pe](mailto:mcordovar@pucp.edu.pe)

## INTRODUCCIÓN

En los enfoques priorizados y las propuestas físicas de desarrollo en el Plan de Desarrollo Urbano de Huaraz (PDU Huaraz 2012-2022), al no estar relacionados con su historia, sobre todo con el devastador terremoto de 1970, no prevalecen la movilidad sostenible y, en ella, los espacios públicos. Además, la participación ciudadana ha quedado desvinculada, pues “[...] debido a la propia estructura política del Estado y sus niveles de gobierno, los planes urbanos se han visto sometidos [...] al desconocimiento, apatía, incumplimiento o informalidad por parte de la ciudadanía” (PDU 2012-2022 Huaraz) (Municipalidad Provincial de Huaraz, 2017, p. 5). Frente a este desinterés por articular las decisiones entre gobernantes y ciudadanos, es necesario encontrar espacios para participar en la mejora de las condiciones de vida y de desarrollo en Huaraz. La importancia de un PDU reside en trazar una ruta en la que sus habitantes y aspiraciones como ciudad sean representados en un documento reflexivo, pues el futuro de Huaraz involucra a quienes viven en ella.

Para este análisis crítico del PDU 2012-2022 de Huaraz, se contrastaron los enfoques priorizados con las propuestas físicas en la expansión urbana y el plan vial, y con nuevos paradigmas urbanos de movilidad sostenible, que comprende los espacios públicos y la accesibilidad.

## HUARAZ EN EL CALLEJÓN DE HUAYLAS

La ciudad de Huaraz, capital de la región Áncash, se ubica en un estrecho y alargado

valle aluvial de la cordillera de los Andes formado por el río Santa, conocido como el “Callejón de Huaylas”, flanqueado por las cordilleras Negra y Blanca, al oeste y este respectivamente. La ciudad de Huaraz, así como Huaylas, Carhuaz, Yungay y Recuay, se localizan próximas al río Santa (figura 1).

El apelativo “Callejón de Huaylas”, acuñado por Reina<sup>1</sup> al referirse a la ubicación de los pueblos del antiguo corregimiento de Huaylas en el valle del Santa (Pariasca Pérez, 2013), se traslada a la ciudad de Huaraz, que, desde sus orígenes como San Sebastián de Huarás en 1574, contaba con un entorno construido caracterizado por edificios coloniales a plomo de vereda en calles estrechas, conformando una ciudad de callejones (figuras 2 y 3).

Aquella configuración espacial se mantuvo hasta el 31 de mayo de 1970, día del terremoto de magnitud 7.9 que destruyó el 95% de Huaraz (Batalla, 2019), afectó varias ciudades del norte e hizo desaparecer la ciudad de Yungay. Esas callecitas y callejones, de entre 3 y 3,50 m de ancho (Indeci-PNUD, 2003), impidieron que muchas de las personas lograsen evacuar y buscar refugio.

En la reconstrucción de Huaraz, se favoreció la desaparición casi completa de la arquitectura y urbanística coloniales. En el plan aprobado Gunter-Seminario se enuncia la modernización de la ciudad, con amplias vías y calles para la materialización física del progreso (Ramírez Cuentas, 2010), y para convertir Huaraz en la “ciudad símbolo de la modernidad” (Barrón Pastor & Zubieta Núñez, 2020).

<sup>1</sup> Manuel Reina es un intelectual huaracino y uno de los primeros autores de textos sobre la historia de Huaraz.

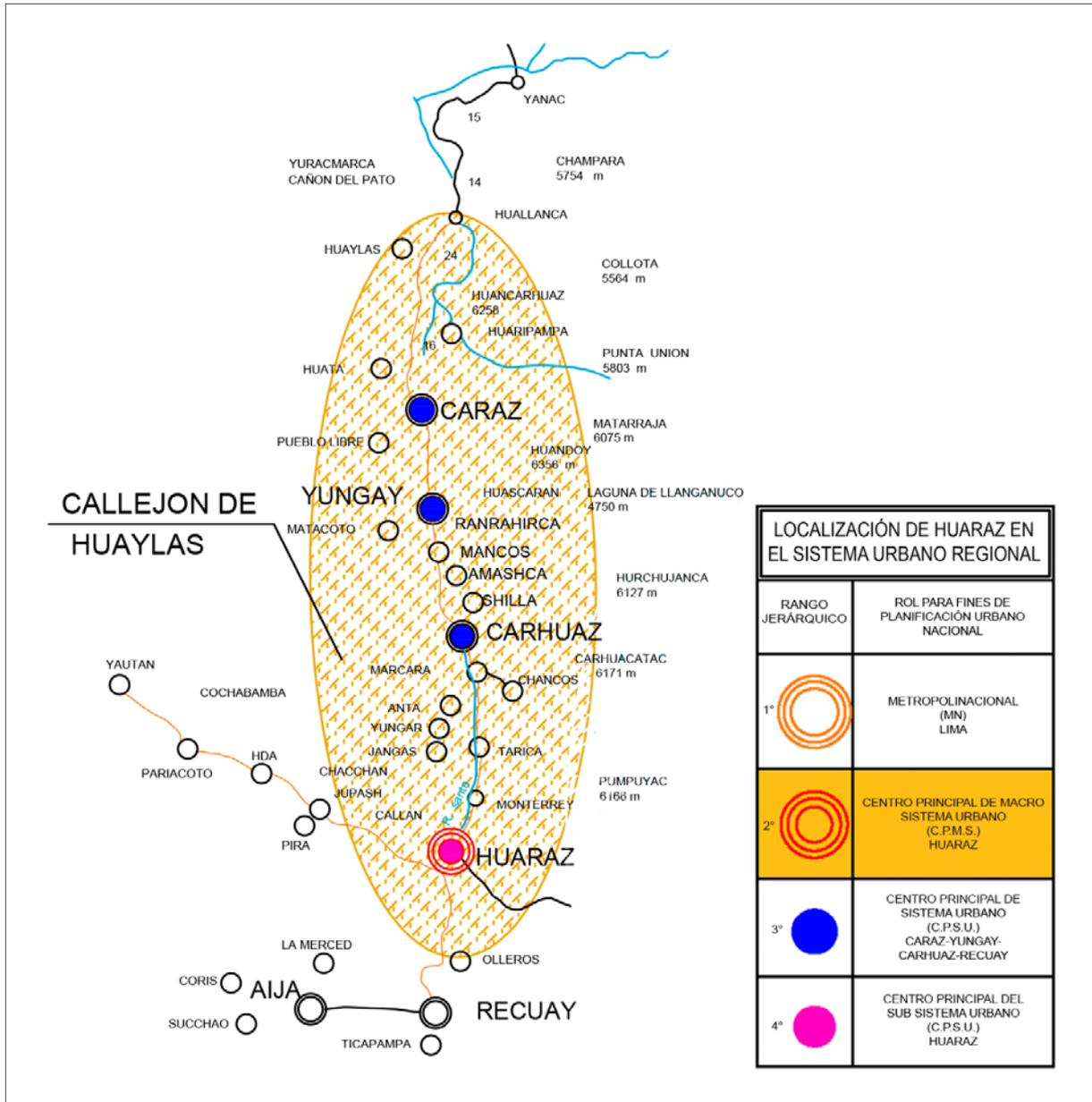


Figura 1. Contexto distrital de Huaraz. Fuente: Municipalidad Provincial de Huaraz (2017).

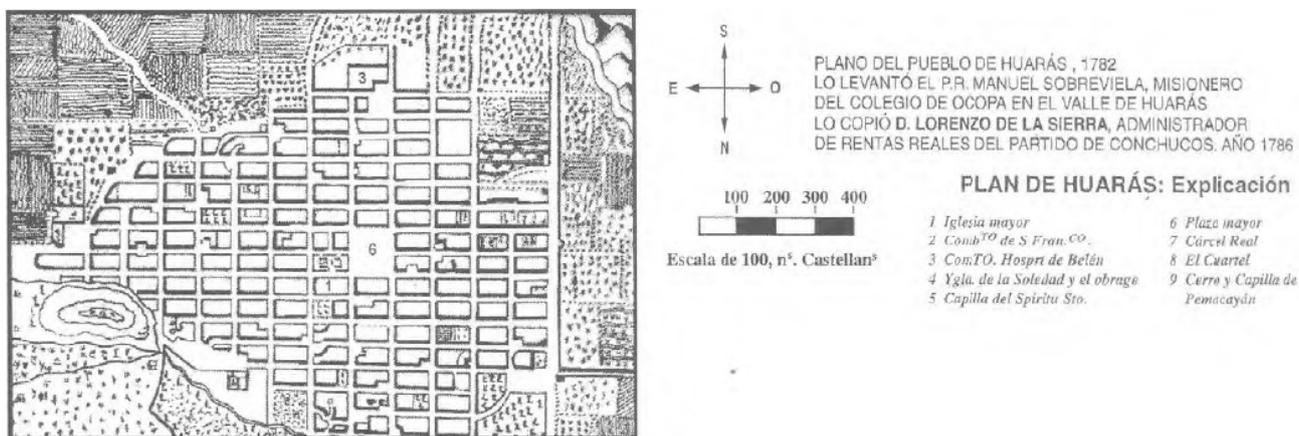


Figura 2. Plano de San Sebastián de Huarás. Fuente: Fray Manuel Sobreviela, 1782. Recuperado de: [http://mingaonline.uach.cl/fbpe/img/aus/n16/art07-imagen03\\_1.jpg](http://mingaonline.uach.cl/fbpe/img/aus/n16/art07-imagen03_1.jpg)



Figura 3. Fotografías de Huaráz, mediados del s. XX. Fuente: Meza (2017).



Figura 4. Fotografías de Huaraz después del terremoto de 1970. Fuente: Archivo Histórico El Comercio. Recuperado de: <https://elcomercio.pe/archivo-elcomercio/archivo/terremoto-callejon-huaylas-1970-noticia-523935>

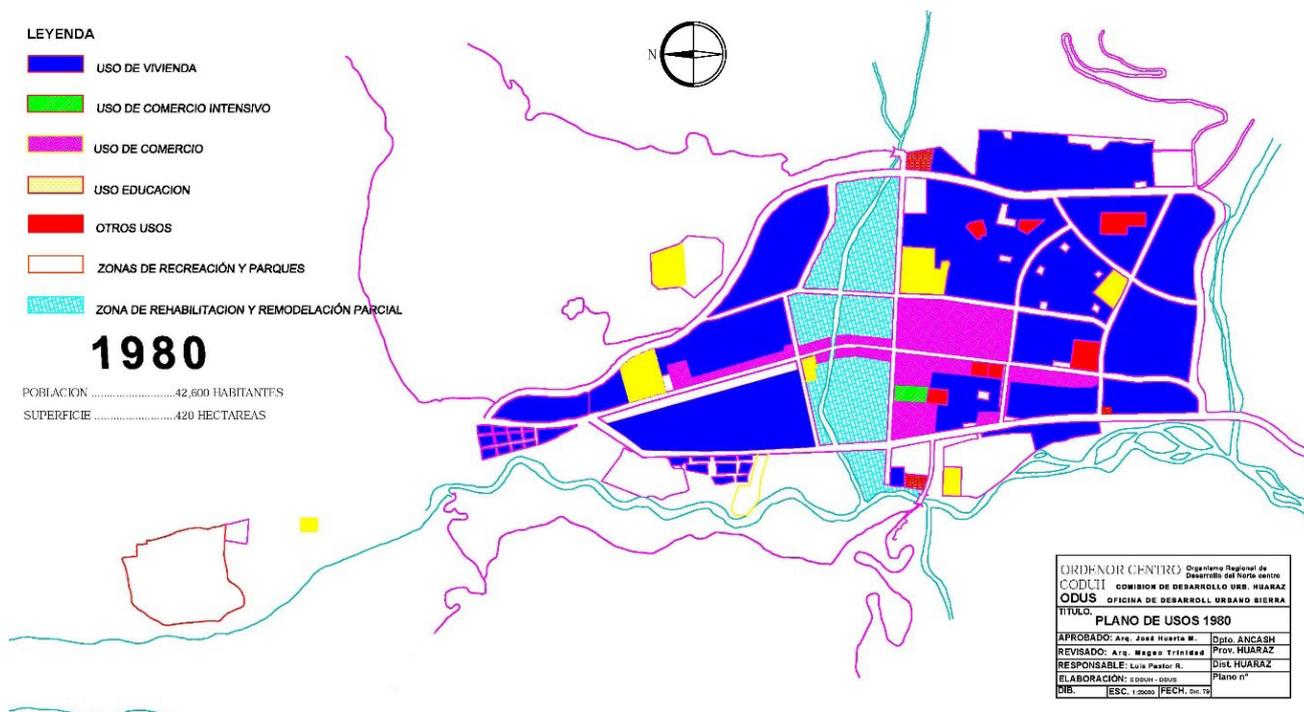


Figura 5. Plano de usos de Huaraz de 1980 después del terremoto. Fuente: Municipalidad Provincial de Huaraz (2017).

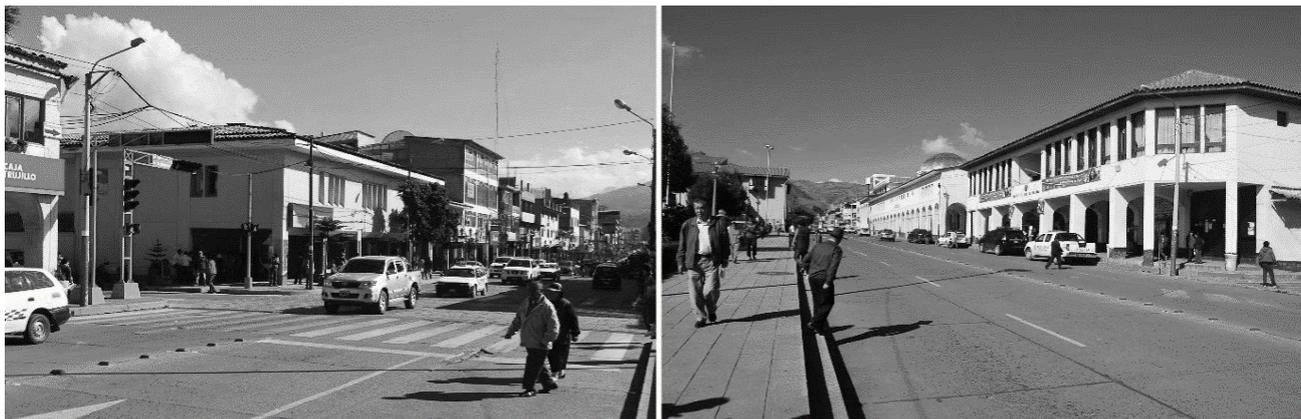


Figura 6. Calles construidas con el plan de reconstrucción Gunter-Seminario. Fuente: Leano (2017).

Cabe resaltar que el comité de aprobación del plan, que tuvo discrepancias con la población y los proornato, no contaba con ningún huara-cino entre sus miembros.

Las viviendas multifamiliares construidas fueron rechazadas, muchos prefirieron ocupar las periferias y construir sus propias casas (Ramírez Cuentas, 2010), lo que conformó la primera expansión horizontal hacia el norte de la ciudad, que para 1980 contaba ya con 42.600 habitantes.

Se construyeron grandes edificios de oficinas gubernamentales, distantes de las formas arquitectónicas y urbanas que reflejaban su historia, en especial los que bordeaban su particular plaza mayor, la cual, hasta antes del terremoto, era la única del Perú que permitía su acceso a través de 10 calles (Rodríguez Soto, 2020). Parte del descontento tras la reconstrucción se relacionaba con el carácter habitacional desolado que cobró la plaza y con la identidad que no le fue devuelta, pues se redujeron sus accesos a solo dos — el jirón José de Sucre y la avenida Mariscal Toribio de Luzuriaga — y se limitó el uso del suelo.

La experiencia de vivir en Huaraz cambió, al mismo tiempo que la configuración de poblado colonial de callecitas y callejones cambió a una ciudad “moderna” de amplias vías y edificios monumentales (Doughty, 1999). La elaboración del PDU evidencia que no se contó con la participación de la ciudadanía, ni se tomó en cuenta su historia ni el valor de su ambiente construido antes del sismo.

#### **LAS CONTRADICCIONES EN EL PLAN DE DESARROLLO URBANO DE HUARAZ 2012-2022**

En la elaboración de este PDU, el bagaje histórico ha sido muy poco comprendido, en especial la conformación de la ciudad en su proceso de crecimiento. El PDU identifica a

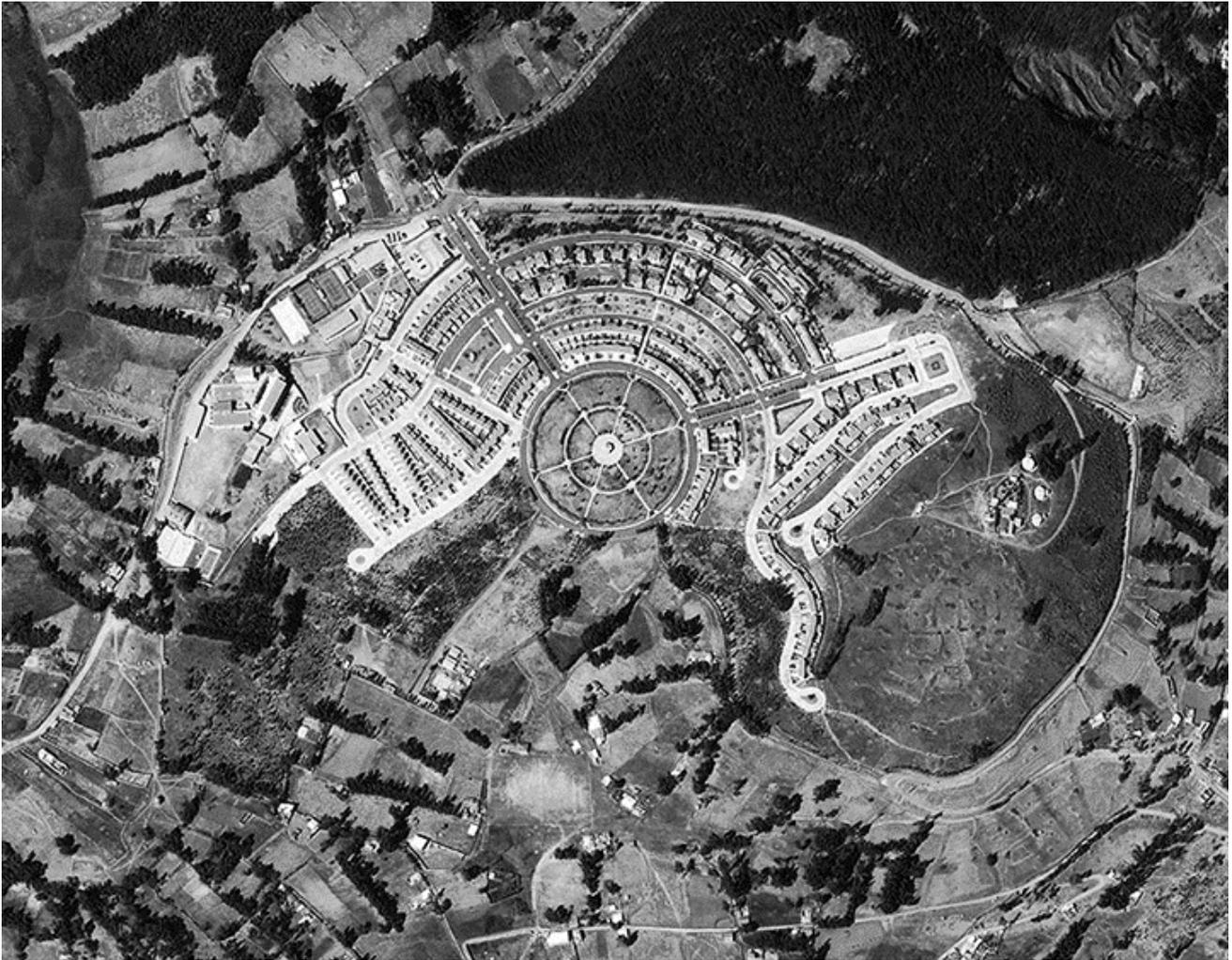
Huaraz como desorganizada, y con ello justifica diversas intervenciones en el marco de un orden y mejora. Sin embargo, sus prioridades no están establecidas y los mecanismos por utilizar recurren a una mayor “flexibilidad” gubernamental.

Existe una gran preocupación por “ordenar” la ciudad, pero los problemas urbanos son identificados rápidamente sin estudiar sus causas. Enunciado en el artículo 10.º del capítulo IV, “De los tratamientos específicos en el tratamiento de tierras”, del Título Primero, “Del planeamiento urbanístico obligatorio”:

En Huaraz, el 90% de las “urbanizaciones” o asentamientos son informales y no han cedido ni un metro cuadrado para recreación pública. (Municipalidad Provincial de Huaraz, 2017, p. 15)

También se asegura que el principal sujeto en la ciudad es el “ciudadano de a pie”, por lo que toda la infraestructura urbana debiera priorizarlo, como se menciona en el acápite 11.2, en el aspecto de facilidades, respeto y protección urbanísticos al viandante, capítulo IV, “Clasificaciones de las zonas – Usos de suelos y actividades compatibles”, Título Segundo, “De la actualización de la zonificación – Uso adecuado del suelo y área de reserva para equipamiento urbano”:

El viandante, peatón o transeúnte, es el ciudadano de a pie, a cuyo servicio se encuentra todo el esquema urbanístico, que en la actualidad no cuenta con la importancia y prioridad necesaria [...], pues se le niegan áreas de circulación peatonal adecuadas como son las veredas, paseos, remansos y otros elementos que muchas vías ni las tienen. (Municipalidad Provincial de Huaraz, 2017, p. 66)



La visión de ciudad a través de lo enunciado se contradice con las propuestas planteadas que no involucran las capacidades de acción y las posibilidades de los peatones en el desarrollo de Huaraz. Se dejó pasar la oportunidad en la elaboración del plan.

Las propuestas en el PDU se orientan más a la inversión y las oportunidades de negocio, y no a beneficiar a sus viandantes de manera práctica y específica. La propuesta vial y de áreas de expansión deja el crecimiento de la ciudad en manos del mercado, a través del desarrollo inmobiliario, con pocas regulaciones claras. Esto tiene el riesgo de generar desigualdades urbanas, al no prioriza al peatón y generar espacios públicos que más bien priorizan la circulación rápida, lo que limita la movilidad sostenible.

#### **EL MERCADO INMOBILIARIO EN LA EXPANSIÓN URBANA**

La zonificación y el área de expansión urbana del PDU tienen objetivos peligrosos en cuanto

a la movilidad y accesibilidad urbana, además de buscar flexibilizar los trámites de cambio de uso de suelo. El área de expansión es de aproximadamente el doble de la superficie actual que ocupa la ciudad (8 km<sup>2</sup>), incluyendo parte de los distritos de Independencia y Huaraz. Asimismo, plantear como límite la denominada “Vía Ecológica” resulta cuestionable.

En primer lugar, la extensión del área de expansión es para una población que difiere mucho de las proyecciones del PDU y del INEI (2020). La zonificación en el área de expansión en el PDU plantea un crecimiento urbano sin considerar ni sus tierras agrícolas ni, mucho menos, a las personas que viven de ella, una población rural dispersa. Es decir, se quiere expandir la Huaraz “moderna” al margen de sus zonas agrícolas y pecuarias, mediante cambios en el uso del suelo difíciles de revertir y que generan la desaparición de áreas agrícolas difícilmente recuperables.

En segundo lugar, toda vía estimula la urbanización, y no se aprovechan los límites

**Figura 7.** Vista satelital del condominio el Pinar. Fuente: Corporación Soyu. Recuperado de: <https://www.suyourbanistas.com/la-experiencia-de-la-ciudad-de-antamina.html>



**Figura 8.** Fotografías del condominio El Pinar. Fuente: ForosPerú. Recuperado de: <https://www.forosperu.net/temas/huaraz-urbanizacion-el-pinar.556124/>

naturales existentes en el territorio, como el río Santa, que detiene —casi naturalmente— el crecimiento de la ciudad hacia el oeste. Además, esta expansión urbana se extiende desde todos los bordes de la ciudad, sin ninguna propuesta de cómo se va a conectar con ellos. No se ha planteado un tejido urbano que los articule.

En el PDU existe una predisposición a facilitar los trámites públicos para el desarrollo de la ciudad, lo que podría traducirse en una escasa regulación. Se promueve que la municipalidad adopte un rol subsidiario en beneficio del sector inmobiliario privado, sector de mayor presión sobre Huaraz y con mayores posibilidades de aprovechar la situación (De Mattos, 2008). La minería es el principal agente en esta propuesta de expansión que ya empezó a “urbanizar” mediante otras compañías.

El condominio El Pinar, desarrollado en la década de 1990, con 278 viviendas, sirve como residencia para los trabajadores de Antamina, empresa de gran minería en la región próxima a Huaraz (Compañía Minera Antamina S. A., 2005). Este desarrollo inmobiliario

ubicado en el nordeste del área de expansión del PDU tiene una configuración de suburbio, con una escuela, clínica, canchas de tenis, entre otros servicios exclusivos que funcionan aislados de la ciudad.

Esos condominios se están convirtiendo en el modelo para urbanizar la expansión de Huaraz, lo que generará una ciudad dispersa y de grandes superficies aisladas (Caldeira, 2007) que limitan la vida en la calle y en las que el peatón no es el eje de la configuración espacial. En una ciudad con las dimensiones de Huaraz, lo sostenible y eficaz sería la densificación urbana y diversificar el uso de suelo de manera que beneficie la movilidad a proximidad de los ciudadanos y recupere la caminata (Herce Vallejo & Magrinyà, 2013).

El modelo que se estaría permitiendo desarrollar responde a intereses del mercado inmobiliario privado y de configuraciones urbanas aisladas. Huaraz ocupa aproximadamente 8 km<sup>2</sup>, es una ciudad de a pie, relativamente pequeña y hasta cierto punto compacta. No obstante, el área de expansión urbana propuesta pone en peligro la compacidad y generaría una accesibilidad



insostenible, ya que se necesitarían de más recursos para desplazarse.

### MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIOS PÚBLICOS PARA LOS PEATONES

En el PDU, gran parte de las propuestas están enfocadas en el desarrollo de vías de amplia sección para circular a mayor velocidad. Esto sectoriza la ciudad y es incoherente con la visión de una ciudad que prioriza a sus peatones. El plan de movilidad y espacio público está enfocado en el transporte vehicular privado, en proyectar nuevas y mejoras vías sin discutir sobre el transporte público desde la necesidad de los desplazamientos (Herce, 2009).

Las calles como espacios públicos de calidad existían antes del terremoto de 1970, como lo evidencia el actual jirón José Olaya (figura 9), donde se percibe el antiguo carácter urbano de Huaraz. Esta vía tiene la capacidad de posibilitar diversas interacciones sociales, protegidas de los vientos fríos de la tarde. Las edificaciones de este jirón soportaron el terremoto como pocas vías en la ciudad que priorizan la experiencia peatonal. Actualmente, se pueden encontrar, además de viviendas, pequeños comercios locales, restaurantes, panaderías y una feria gastronómica concurrida durante los fines de semana. Como dato curioso, el antiguo nombre de la calle era “Quemash”, que significa “que-darse a descansar” (Yauris, 2012).

La diversidad de usos en el jirón ofrece variadas posibilidades para la realización de actividades como curiosear, comprar, comer, deambular, permanecer, etc. Ello además de una carga simbólica para los huaracinos, pues les permite recordar cómo fue su ciudad y cómo hubieran querido que se reconstruyera, considerando su estructura formal que prioriza los desplazamientos a pie. La manera en la que uno experimenta la calle influye en

la construcción de una imagen de la ciudad en la que vive (Lynch, 2008); por ende, es posible pensar y sentir Huaraz a través de sus calles. Sin embargo, la reconstrucción luego del terremoto fue una excusa para implementar una visión de lo que debía ser una ciudad moderna, lo que modificó considerablemente el vivir en ella y la imagen que los huaracinos tenían de ella.

En el PDU, la movilidad se ha enfocado exclusivamente en el transporte y resulta perjudicial, ya que incrementa el número y distancias de desplazamientos en la ciudad. Al priorizar los desplazamientos con automóviles, propone un ensanchamiento de las vías que incrementa los recorridos entre los cruces viales y disminuye el acceso a personas con movilidad reducida, lo que fragmenta más la ciudad (Herce Vallejo & Magrinyà, 2013). Sin embargo, la movilidad sostenible y el desplazamiento peatonal es un principio factible, que prioriza que los más vulnerables accedan a los servicios y beneficios que ofrece la ciudad (Dextre & Avellaneda, 2014). Este principio es una idea rectora para construir una imagen de ciudad compartida por ciudadanos y autoridades (Puig, 2009). Este modelo de ciudad que comprende su historia y aún la mantiene en su memoria es fundamental para una ciudad que ha pasado por un evento tan devastador como el sismo de 1970.

Por otro lado, al comprender la ciudad por “zonas”, se la ordena según determinadas actividades y se espera que las personas las utilicen de una manera específica, aun cuando sus decisiones consideran diferentes factores. Por ejemplo, solo las plazas y parques son nombrados como “áreas recreativas”, mientras que las calles, que también son espacios públicos, solo se piensan como espacios de circulación vehicular. Esto contradice la realidad, pues las personas transitan a pie y pueden utilizar las calles de diversas maneras.

Figura 9. Jirón José Olaya, antes y después del terremoto en Huaraz. Fuente: Yauris (2012).

La acción natural de un peatón en la ciudad es caminar, condicionada o no por un objetivo, ya que puede hacerlo para distraerse, para deambular o para callejear. Esas experiencias están asociadas a los espacios públicos cuando el enfoque prioriza la interacción calle-peatón. El caminar debe relacionarse sistemáticamente con otras modalidades de transporte público organizado en un sistema de buses eficientes para reforzar la integración en la ciudad.

Para que esta condición exista en la expansión urbana propuesta, es necesaria una solución del sistema de transporte en una dimensión multimodal, considerando, por ejemplo, un tranvía o un autobús de tránsito rápido (BRT por sus siglas en inglés) articulado con lo existente, que priorice a todo peatón —niña, aciano, mujer, personas con movilidad reducida, entre otros—. El derecho a moverse por la ciudad de una manera digna y eficiente debe prevalecer, considerando los diferentes modos de desplazamiento complementarios a la capacidad autónoma de trasladarse de las personas.

### CONCLUSIONES

Cuando un plan de desarrollo urbano responde solo a la necesidad de crecimiento urbano, puede perjudicar el desarrollo de una ciudad. En esta lectura crítica, se ha identificado la prioridad otorgada al mercado inmobiliario privado, que ha dejado de lado la movilidad sostenible. El peatón está lejos de ser el eje central de la configuración urbana que, en principio, es lo que se indica como lo más importante en el PDU de Huaraz 2012-2022. El desarrollo del mercado inmobiliario orientado a la clase media-alta y al sector privado, además de la propuesta vial de sectorizar las áreas de expansión, influyen negativamente en la articulación del tejido urbano y la movilidad sostenible y favorecen las desigualdades. Este escenario pone a Huaraz en un callejón sin salida.

El plan de reconstrucción con la visión de una ciudad “moderna” establece una forma de hacer y pensar la ciudad impregnada de las políticas urbanas actuales, que promueve acciones incoherentes con los enfoques de movilidad sostenible. Huaraz no es una ciudad muy grande, y de cierta manera es compacta. Tiene las condiciones para que una propuesta que priorice a los viandantes funcione de manera óptima.

El PDU de Huaraz 2012-2022 no solo es incoherente con su propia visión enunciada, sino con las aspiraciones y la memoria de sus ciudadanos. En ese sentido, Huaraz puede aprender de los errores de otras ciudades del país que priorizaron el transporte vehicular privado y los efectos negativos en sus ciudadanos (Observatorio Lima Cómo Vamos, 2019). Huaraz no está obligada a inventar una solución innovadora o a buscar una salida en algún otro lugar porque la tiene ahí mismo y en la memoria de los huaracinos.

Es muy factible que Huaraz encuentre una salida precisamente en un callejón. La calle que resistió al terremoto y a los enfoques de ciudad moderna, y que mantiene los patrones arquitectónicos y urbanos que recuerdan los huaracinos. Cabe hacerse la pregunta: ¿podría bastar con estudiarla y comprenderla para re-reconstruir la ciudad a partir de ella? ¿Puede la puesta en valor del patrimonio aportar a desarrollo de la ciudad?

Es todavía interesante que, por el tamaño de la ciudad y su emplazamiento en un callejón, el peatón sea fundamental en los desplazamientos. Las posibilidades de Huaraz para encontrar soluciones a las discordancias de su PDU residen en discutir las incoherencias identificadas y valorar la historia y memoria de las personas, donde lo más importante para la ciudad son sus peatones. En otras palabras, ser coherentes con sus aspiraciones y poner en la práctica al peatón en el centro de las prioridades.

## REFERENCIAS

- Barrón Pastor, D., & Zubieta Núñez, F. (Eds.). (2020). *1970: La hecatombe de Áncash*. Lima: Asociación de Escritores Ancashinos, AEA.
- Batalla, C. (31 de mayo de 2019). La peor catástrofe sísmica del Perú en el siglo XX: la tragedia del Callejón de Huaylas. *El Comercio*. Recuperado de: <https://elcomercio.pe/archivo-elcomercio/archivo/terremoto-callejon-huaylas-1970-noticia-523935-noticia/>
- Caldeira, T. (2007). *Ciudad de muros*. Barcelona: Gedisa S. A.
- Compañía Minera Antamina S. A. (2005). *Reporte de sostenibilidad 2005*. Lima: Antamina, Gerencia de Asuntos Corporativos.
- De Mattos, C. A. (2008). Globalización, negocios inmobiliarios y mercantilización del desarrollo urbano. En M. Córdova Montúfar (Ed.), *Lo urbano en su complejidad: una lectura desde América Latina* (pp. 35-62). Quito: Flacso.
- Dextre, J., & Avellaneda, P. (2014). *Movilidad en zonas urbanas*. Lima: PUCP.
- Doughty, P. L. (1999). Plan and pattern in reaction to earthquake: Peru, 1970-1998. En A. Oliver-Smith & S. M. Hoffman (Eds.), *The angry earth: Disaster in anthropological perspective* (pp. 234-256). Nueva York: Routledge.
- Dupuy, G. (1998). *El urbanismo de las redes*. Barcelona: Oikos-Tau.
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Reverté.
- Herce Vallejo, M., & Magrinyà, F. (2013). *El espacio de la movilidad urbana*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Indeci-PNUD (Instituto Nacional de Defensa Civil – Programa de la Naciones Unidas para el Desarrollo). (2003). *Mapa de peligros de la ciudad de Huaraz y sus áreas de expansión*. Huaraz.
- INEI (Instituto Nacional de Estadística e Informática). (2020). *Perú: estimaciones y proyecciones de población por departamento, provincia y distrito, 2018-2020*. Lima: INEI. Recuperado de: [https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1715/Libro.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1715/Libro.pdf)
- Leano, A. (2017). Huaraz: montañas y más. *Erasmus*. Recuperado de: <https://erasmusu.com/es/erasmus-peru/blog-erasmus/huaraz-montanas-y-mas-531743>
- Lynch, K. (2008). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Meza, L. (9 de mayo de 2017). No puedo creer que estuve ahí. *Noticiero Libre*. Recuperado de: <http://noticierolibre.com/929960993715040/no-puedo-creer-que-estuve-ahi,-sobrevivi-a-la-catastrofe-de-huaraz-del-70/>
- Municipalidad Provincial de Huaraz. (2017). *Plan de desarrollo urbano Huaraz 2012-2022*. Huaraz: Municipalidad Provincial de Huaraz.
- Observatorio Lima Cómo Vamos. (2019). *Lima y Callao según sus ciudadanos: décimo informe urbano de percepción sobre calidad de vida en la ciudad*. Lima: Asociación Unacem.

- Pariasca Pérez, J. (2013). Manuel Reina Loli, maestro de nuestra historia regional. *Prensa Ancashina*. Recuperado de: <http://prensaancashina.com/wp/jose-pariasca-3/>
- Puig, T. (2009). *Marca ciudad. Cómo rediseñarla para asegurar un futuro espléndido para todos*. Barcelona: Paidós.
- Ramírez Cuentas, R. F. (27 de mayo de 2010). Cuarenta años después del terremoto de Huaraz. *Nosotros Opinamos*. Recuperado de: <https://hoynosotrosopinamos.blogspot.com/2010/05/cuarenta-anos-despues-del-terremoto-de.html>
- Reina, M. (1992). Historia del distrito de Huarás. En F. Gonzáles (Ed.), *Huarás: visión integral* (pp. 17-63). Huaraz: Safori.
- Rodríguez Soto, N. (31 de mayo de 2020). La plaza de armas de Huaraz. *Prensa Huaraz*. Recuperado de: <http://www.prensahuaraz.com/2017/una-belleza-la-plaza-de-armas-de-huaraz-y-sus-10-accesos-antes-del-terremoto-de-1970/>
- Yauris, M. (2012). *Experiencias de la carne. Encuentro de Arte Acción*. Huaraz.