

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS  
ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO  
MAESTRÍA EN FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS



ANÁLISIS A LA GESTIÓN MUNICIPAL PARA LA ORGANIZACIÓN DEL MERCADO MUNICIPAL Y SU IMPACTO EN LA MOVILIDAD URBANA DE LOS POBLADORES, DURANTE EL PERIODO 2016 – 2020 EN EL MUNICIPIO DE TECPÁN DEL DEPARTAMENTO DE CHIMALTENANGO.



Ingeniera Marlyn Pamela Morales Noriega

Guatemala, abril de 2024

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS  
ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO  
MAESTRÍA EN FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS



ANÁLISIS A LA GESTIÓN MUNICIPAL PARA LA ORGANIZACIÓN DEL MERCADO MUNICIPAL Y SU IMPACTO EN LA MOVILIDAD URBANA DE LOS POBLADORES, DURANTE EL PERIODO 2016 – 2020 EN EL MUNICIPIO DE TECPÁN DEL DEPARTAMENTO DE CHIMALTENANGO.

Informe final de tesis para la obtención del Grado de Maestro en Ciencias, con base al "Instructivo de tesis para optar al grado académico de maestro en ciencias", aprobado por Junta Directiva de la Facultad de Ciencias Económicas, el 02 de febrero de 2023, según Numeral 7.1 Punto SÉPTIMO del Acta No. 02-2023 y ratificado por el Consejo Directivo del Sistema de Estudios de Postgrado de la Universidad de San Carlos de Guatemala, en el PUNTO SEXTO del Acta 04-2023 de fecha 23 de febrero de 2023.

ASESOR: MSc. Lilian Lucrecia Estrada Ortiz

AUTOR: Ingeniera Marlyn Pamela Morales Noriega

Guatemala, abril de 2024

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS**

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA**

Decano: Doctor Byron Giovanni Mejía  
Secretario: Lic. Carlos Roberto Cabrera Morales  
Vocal I: Doctor Byron Giovanni Mejía Victorio  
Vocal II: MSc. Haydee Grajeda Medrano  
Vocal III: Vacante  
Vocal IV: P. A. E. Olga Daniela Letona Escobar  
Vocal V: P. C. Henry Omar López Ramírez

**TRIBUNAL EXAMINADOR QUE REALIZÓ EL EXAMEN PRIVADO DE TESIS**

Presidente: Dr. Carlos Humberto Valladares Gálvez  
Secretario: MSc. Ricardo Alfredo Girón Solórzano  
Vocal: Dr. Caryl Alonzo Jiménez



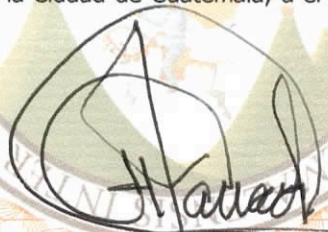
ACTA/EP No. 5385

## ACTA No.FP-JN-10-2023

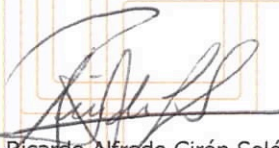
De acuerdo al estado de emergencia nacional decretado por el Gobierno de la República de Guatemala y a las resoluciones del Consejo Superior Universitario, que obligaron a la suspensión de actividades académicas y administrativas presenciales en el campus central de la Universidad, ante tal situación la Escuela de Estudios de Postgrado de la Facultad de Ciencias Económicas, debió incorporar tecnología virtual para atender la demanda de necesidades del sector estudiantil, en esta oportunidad nos reunimos de forma virtual los infrascritos miembros del Jurado Examinador, el **1 de septiembre** de 2023, a las **19:00** horas para practicar el **EXAMEN GENERAL DE TESIS** de la Ingeniera Industrial **Marlyn Pamela Morales Noriega**, carné No. **201020898**, estudiante de la Maestría en Formulación Evaluación de Proyectos de la Escuela de Estudios de Postgrado, como requisito para optar al grado de Maestro en Formulación Evaluación de Proyectos. El examen se realizó de acuerdo con el Instructivo de Tesis, aprobado por la Junta Directiva de la Facultad de Ciencias Económicas, el 02 de febrero de 2023, según Numeral 7.1 Punto SÉPTIMO del Acta No. 02-2023 y ratificado por el Consejo Directivo del Sistema de Estudios de Postgrado de la Universidad de San Carlos de Guatemala, en el PUNTO SEXTO del Acta 04-2023 de fecha 23 de febrero de 2023.

Cada examinador evaluó de manera oral los elementos técnico-formales y de contenido científico profesional del informe final presentado por el sustentante, denominado **"ANÁLISIS A LA GESTIÓN MUNICIPAL PARA LA ORGANIZACIÓN DEL MERCADO MUNICIPAL Y SU IMPACTO EN LA MOVILIDAD URBANA DE LOS POBLADORES, DURANTE EL PERIODO 2016 – 2020 EN EL MUNICIPIO DE TECPÁN DEL DEPARTAMENTO DE CHIMALTENANGO"**, dejando constancia de lo actuado en las hojas de factores de evaluación proporcionadas por la Escuela. El examen fue **APROBADO** con una nota promedio de **82** puntos, obtenida de las calificaciones asignadas por cada integrante del jurado examinador. El Tribunal hace las siguientes recomendaciones: Que la estudiante incorpore al trabajo de tesis las recomendaciones del Tribunal Examinador, las cuales que están incorporadas en los tres informes que se trasladan, se otorga un plazo de 30 días calendarios a partir del 03 de septiembre al 03 de octubre 2023.

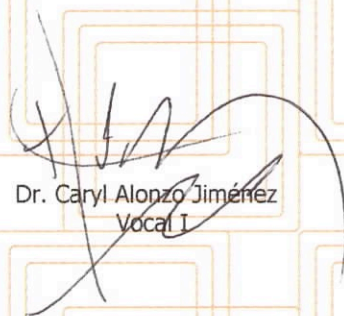
En fe de lo cual firmamos la presente acta en la Ciudad de Guatemala, a el día uno de mes de septiembre del año dos mil veintitrés.



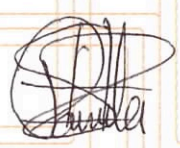
Dr. Carlos Humberto Valladares Gálvez  
Presidente



MSc. Ricardo Alfredo Girón Solórzano  
Secretario



Dr. Caryl Alonzo Jiménez  
Vocal I



Ing. Marlyn Pamela Morales Noriega  
Postulante



**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS**  
**ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO**

**ADENDUM**

El infrascrito Presidente del Jurado Examinador CERTIFICA que la estudiante **Marlyn Pamela Morales Noriega**, incorporó los cambios y enmiendas sugeridas por cada miembro examinador del Jurado.

Guatemala, 3 de octubre de 2023.

(f)

Dr. Carlos Humberto Valladares Gálvez  
Presidente





J.D-TG. No. 70-2024  
Guatemala, 1 de marzo de 2024

Estudiante  
Marlyn Pamela Morales Noriega  
Facultad de Ciencias Económicas  
Universidad de San Carlos de Guatemala

Estudiante:  
Para su conocimiento y efectos le transcribo el Punto Quinto, inciso 5.1, subinciso 5.1.1 del Acta 04-2024, de la sesión celebrada por Junta Directiva el 22 de febrero de 2024, que en su parte conducente dice:

**QUINTO:" ASUNTOS ESTUDIANTILES**

**5.1 Graduaciones**

**5.1.1 Elaboración y Examen de Tesis**

Se tienen a la vista las providencias de las Escuelas de Contaduría Pública y Auditoría, Economía y Estudios de Postgrado; en las que se informa que los estudiantes que se indican a continuación aprobaron el Examen de Tesis, por lo que se trasladan las Actas del Jurado Examinador y los expedientes académicos.

**Junta Directiva acuerda:** 1º. Aprobar las Actas del Jurado Examinador de Tesis. 2º. Autorizar la impresión de tesis y la graduación a los siguientes estudiantes:

ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO  
Solicitudes de Impresión 2024, Maestrías en Ciencias, Jornada Normal  
Maestría en Formulación y Evaluación de Proyectos

	Nombre	Registro Académico	Trabajo de Tesis
Ref. EEP Of. FP-02-2024	<u>Marlyn Pamela Morales Noriega</u>	<u>201020898</u>	ANÁLISIS A LA GESTIÓN MUNICIPAL PARA LA ORGANIZACIÓN DEL MERCADO MUNICIPAL Y SU IMPACTO EN LA MOVILIDAD URBANA DE LOS POBLADORES, DURANTE EL PERIODO 2016 – 2020 EN EL MUNICIPIO DE TECPÁN DEL DEPARTAMENTO DE CHIMALTENANGO

3º. Manifiestar a los estudiantes que se les fija un plazo de seis meses para su graduación"

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

LIC. CARLOS ROBERTO CABRERA MORAL  
SECRETARIO

M.CH

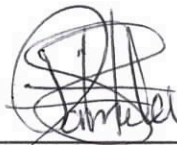


## DECLARACIÓN JURADA DE ORIGINALIDAD

YO: **Marlyn Pamela Morales Noriega**, con número de CARNÉ: **201020898**

Declaro que como autora, del informe de tesis denominado **ANÁLISIS A LA GESTIÓN MUNICIPAL PARA LA ORGANIZACIÓN DEL MERCADO MUNICIPAL Y SU IMPACTO EN LA MOVILIDAD URBANA DE LOS POBLADORES, DURANTE EL PERIODO 2016-2020 EN EL MUNICIPIO DE TECPÁN DEL DEPARTAMENTO DE CHIMALTENANGO**, soy la única responsable de la originalidad, validez científica de las doctrinas y opiniones expresadas en la presente Tesis de Maestría, de acuerdo al artículo 20 del Instructivo de Tesis para optar al Grado de Maestra en Ciencias.

Autora: \_\_\_\_\_



## **Agradecimientos**

- A Dios** Por ser todo en mi vida, por poner sueños en mi corazón, pero sobre todo por ayudarme a cumplirlos, todo se lo debo a Él.
- A la Virgen María** Por acompañarme siempre y por ser el modelo de mujer a seguir.
- A mis padres** Luis Aroldo Morales y Marlyn Noriega por su apoyo incondicional, por animarme a seguir adelante, por estar siempre conmigo, los amo.
- A mis hermanos** Luis Morales y Shirley Morales por su apoyo y amor, los amo.
- A mis abuelos** Nery Noriega (q.e.p.d) por apoyarme y animarme a seguir adelante, por todo lo que hizo por mí, Enma de Noriega por su apoyo y amor. Teresa Velásquez (q.e.p.d) y Arturo Morales (q.e.p.d).
- A mi cuñada** Nereida Cáceres de Morales por su cariño, apoyo y ánimo.
- A mis tíos** Nery Noriega, Antonio Noriega, Erik Noriega por su apoyo y cariño, por impulsarme a crecer profesionalmente.
- A mis primos** Javier Noriega, Marcelo Noriega, Pilar Noriega por el cariño y momentos compartidos.
- A mi asesora y amiga** Lilian Estrada por su amistad es una bendición en mi vida y por la dedicación, tiempo y apoyo para asesorarme.
- A mis amigas** Mónica Cruz y Suriam Rivera por su amistad es una bendición en mi vida, apoyo y cariño sincero.



<b>Contenido</b>	<b>Página</b>
RESUMEN .....	I
INTRODUCCIÓN .....	1
1. ANTECEDENTES .....	3
1.1 Antecedentes investigativos .....	3
1.2 Municipio de Tecpán .....	5
2. MARCO TEÓRICO .....	13
2.1 Gestión municipal .....	13
2.2 Ordenamiento territorial .....	20
2.3 Movilidad urbana.....	33
2.4 Mercado informal .....	39
2.5 Qué son proyectos sociales .....	46
2.5.1 Metodología del marco lógico .....	51
2.5.2 Ciclo de vida de los proyectos.....	53
2.5.3 Estudios de factibilidad .....	54
3. METODOLOGÍA .....	56
3.1 Definición y delimitación del problema .....	56
3.1.1 Unidad de análisis.....	57
3.1.2 Periodo histórico .....	57
3.1.3 Ámbito geográfico .....	57
3.2 Objetivo general.....	57
3.3 Objetivos específicos .....	57
3.4 Hipótesis y especificación de variables .....	58
3.5 Diseño de investigación .....	59
3.6 Universo y muestra .....	59

3.7	Instrumentos .....	60
3.8	Procedimiento .....	60
3.9	Variables de exclusión .....	61
3.10	Alcances y límites .....	61
4.	DISCUSIÓN DE RESULTADOS .....	62
4.1	Gestión municipal respecto a la organización del mercado como parte del ordenamiento territorial .....	62
4.2	Consecuencias del mercado informal en la movilidad urbana .....	70
4.3	Incidencia generada por la ocupación del mercado informal .....	79
4.4	Características socioeconómicas de vendedores del mercado informal.....	84
4.5	Propuesta de proyecto para fortalecer la gestión municipal dirigida a la organización del mercado de Tecpán departamento de Chimaltenango .....	91
4.5.1	Árbol de problemas de la gestión municipal para la organización del mercado de Tecpán Guatemala,.....	92
4.5.2	Árbol de objetivos de la gestión municipal para la organización del mercado de Tecpán Guatemala,.....	93
4.5.3	Análisis de alternativas.....	94
4.5.3	Matriz de Marco Lógico .....	95
	CONCLUSIONES .....	98
	RECOMENDACIONES .....	100
	BIBLIOGRAFÍA.....	101
	E-grafía .....	106
	ANEXOS .....	107
	Anexo A. Relación causal .....	107
	Anexo B. Instrumentos de recolección de datos.....	108
	Anexo C. Figuras .....	118

Anexo D. Encuesta a los pobladores de Tecpán, Chimaltenango. ....	119
Anexo. E Descripción del proyecto.....	120
Alternativa seleccionada .....	120
Fin del proyecto.....	120
Análisis de la demanda .....	120
Especificaciones técnicas .....	122
Costo del proyecto .....	136
Estimación económica .....	141
ÍNDICE DE TABLAS Y FIGURAS .....	142
Índice de tablas .....	142
Índice de figuras.....	143

## RESUMEN

El municipio de Tecpán Guatemala, Chimaltenango cuenta con un mercado que es reconocido por ser uno de los principales mercados el país, debido a la calidad de productos agrícolas que se venden, este mercado tiene una historia desde hace más de cincuenta años, actualmente el mercado formal no es suficiente, por lo que tiene un desbordamiento además del mercado informal que desarrolla las actividades en las calles y avenidas municipales, lo que genera fuertes consecuencias en la movilidad urbana; luego de la pandemia esta problemática se intensificó porque las actividades se desarrollan diariamente y antes únicamente eran ciertos días específicos.

La investigación realizada fue de diseño no experimental, enmarcada en la clasificación transeccional. El alcance de la investigación es explicativo. Se utilizó el método científico como pilar fundamental de la investigación y como métodos de apoyo el método hipotético – deductivo, el método inductivo – deductivo y el método analítico sintético.

Los principales resultados demuestran que la municipalidad desconoce incluso la cantidad de personas que asisten diariamente al mercado informal, esto representa que tampoco conocen la necesidad de la capacidad instalada que debe cubrir un nuevo proyecto. El 92% de los encuestados como vendedores del mercado informal señalaron que no han sido abordados por la municipalidad para dar una solución a la problemática. El 97% de la población del municipio señaló que la ocupación del mercado informal genera problemas en la movilidad urbana y toda la población en aproximado sufre las consecuencias que genera el mercado informal como parte de la gestión municipal para el ordenamiento territorial.

Las principales conclusiones evidencian que la gestión de las autoridades municipales es ineficiente respecto al ordenamiento territorial ya que permiten que el mercado informal como el desbordamiento del mercado aumente y se siga expandiendo por más calles, las cuales son calles principales para transitar del municipio, además que no ha mostrado ninguna iniciativa para solucionar la problemática, aunque cuenta con un plan para desarrollar una Central de Abastecimiento, también se puede evidenciar que es desde años atrás y realmente desconoce la capacidad que debería tener dicho centro, porque no cuenta con datos exactos sobre los vendedores del mercado informal.

## INTRODUCCIÓN

La investigación realizada se denominó “Análisis a la gestión municipal para la organización del mercado municipal y su incidencia en la movilidad urbana de los pobladores, durante el periodo 2016 – 2020 en el municipio de Tecpán del departamento de Chimaltenango” es un estudio que presenta la problemática actual que viven los pobladores del municipio para movilizarse dentro del casco urbano, esto como consecuencia de la ocupación sobre las calles y avenidas del mercado informal que ha crecido constantemente en los últimos años, generando inconvenientes incluso dentro de las personas que se conducen a pie.

La movilidad urbana de los pobladores y los mercados son parte del ordenamiento territorial que las municipalidades deben gestionar para brindar condiciones con calidad de vida de los habitantes. Sin embargo, dentro del municipio de Tecpán Guatemala, Chimaltenango se pudo evidenciar que la municipalidad está plenamente consciente del problema que genera el mercado informal en la movilidad urbana de los pobladores y conoce la necesidad de accionar para mejorar la situación. Pero, desconoce la cantidad de personas que conforman el mercado informal y también el desbordamiento, tampoco se ha acercado a los vendedores para conocer las perspectivas y conocer si es factible algún proyecto que se pueda desarrollar como parte de la gestión.

Por tal motivo es de importancia analizar la forma que la gestión municipal para la organización del mercado incide en la movilidad de las personas, porque todo lleva una relación de causa efecto, de esta forma todas las acciones que se realicen para mejorar la problemática del mercado informal sobre las calles y avenidas del municipio generará consecuencias directas en la movilidad urbana, debido que es precisamente esta ocupación del mercado informal lo que genera problemas para los pobladores.

La presente investigación se encuentra construida por cuatro capítulos, el primer capítulo se denomina Antecedentes y detalla los estudios previos que se han realizado como parte del estado del arte, luego contiene los antecedentes históricos del municipio de Tecpán Guatemala, por ser la delimitación geográfica donde se realiza el estudio.

El segundo capítulo incluye el marco teórico de la investigación donde se detalla la teoría de la gestión municipal, el ordenamiento territorial, la movilidad urbana, mercado informal y proyectos sociales, donde se incluyen además teoría sobre metodología del marco lógico, ciclo de vida de los proyectos y estudios de factibilidad.

El tercer capítulo detalla la metodología que fue la forma como se realizó la investigación, dentro de este apartado se incluye la definición y delimitación del problema, los objetivos, la hipótesis, el diseño de investigación, el universo y muestra, los instrumentos, el procedimiento, las variables de exclusión y finalmente el alcance y límites de la investigación.

El cuarto capítulo detalla los resultados de la investigación y para esto se divide en subíndices que responden a cada uno de los objetivos específicos planteados y con esto se responde el objetivo general. Al finalizar se detallan las conclusiones y en la parte de anexo se incluye una propuesta de proyecto para dar solución a la problemática, que fue realizada tras un análisis con la metodología del marco lógico.

## 1. ANTECEDENTES

Los antecedentes de la investigación se describen dentro del presente capítulo, se divide en dos apartados, inicialmente los antecedentes investigativos, luego se detallan aspectos históricos del municipio de Tecpán para ubicar en especificaciones de la delimitación geográfica donde se realizó el estudio.

### 1.1 Antecedentes investigativos

Alonso (2012) en la investigación denominada *Referencias a la movilidad urbana, problemas y estrategias en la Ciudad de Santiago*, desarrolló un estudio para aportar la forma de mejorar la calidad de vida de los habitantes que enfrentan diariamente problemas en la movilidad y esto genera problemas en el desarrollo de las actividades cotidianas. El objetivo del estudio fue identificar conflictos y estrategias para abordar el problema de la movilidad urbana. Para esto desarrolló una investigación con la técnica de la encuesta como fuente primaria de información, para indagar la relación causa – efecto entre la movilidad y la calidad de vida de los habitantes de Santiago y una investigación documental como fuente secundaria, para identificar estrategias diseñadas en países extranjeros para solucionar la problemática. El estudio logró concluir que el desarrollo de la infraestructura ha sido fundamental para el desarrollo económico de las ciudades, esto porque la mayoría de los principales conflictos en la movilidad se deriva del uso excesivo de automóvil.

Altamiro (2016) en la investigación denominada *Mercado municipal de San Sebastián Nicananduta*, analiza la importancia de construir un mercado para la comunidad de San Sebastián debido que la ausencia de este genera grandes inconvenientes a las personas que deben recorrer grandes distancias diariamente para satisfacer las necesidades. El objetivo principal del estudio fue contribuir a la mejora en la calidad de vida de los habitantes de la comunidad mediante la construcción de un mercado propio, para lo que utiliza la técnica de la entrevista y así logra recabar información de las consecuencias que genera en la población, para concluir que la construcción del mercado beneficiará a la población porque brindará un mayor flujo económico además de una mejora en la calidad de vida de los habitantes.

Auyón (2016) en la investigación denominada *Propuesta de diseño para la construcción de un mercado cantonal en la Aldea San José La Comunidad, zona 10 de Mixco, Guatemala*, señala que los mercados son importantes porque contribuyen a revitalizar la economía del sector, fomentan el emprendimiento y son un centro social y económico para la comunidad. El objetivo de la investigación fue realizar una propuesta de diseño para la construcción de un mercado cantonal en la Aldea San José La Comunidad, zona 10 del municipio de Mixco, se utilizó una muestra aleatoria de 30 compradores y 30 vendedores, que respondieron los cuestionarios dirigidos hacia ambas muestras, finalmente la investigación brindó como resultado la propuesta para la creación del mercado que logrará satisfacer a la población.

Carrillo (2016) en la investigación denominada *Mercados municipales de Barcelona. Red integradora de Tradición, Comercio y Valor*, señala que los mercados municipales son elementos generadores de sinergias relevantes para los entornos urbanos inmediatos, se consideran agentes de revitalización urbana y social. El objetivo de la investigación fue establecer el rol de los mercados municipales dentro de la estructura de la ciudad de Barcelona a partir de la caracterización y el análisis de sinergias. Se utilizó la técnica de la entrevista semiestructurada, mediante el método deductivo; la investigación concluyó que el carácter revitalizador que aportan las mercancías a los barrios, tanto urbanos como rurales porque el comercio depende de las sinergias que se desarrolla con otros elementos, lo que permite describir a los mercados municipales como elementos vivos que articulan el pasado y el presente de las ciudades.

Narvárez (2015) en la investigación denominada *Sistemas de circulación para las necesidades poblacionales para una Central de Transferencia en la zona 4*, cuyo principal objetivo fue analizar la problemática de los sistemas de circulación vial y transporte en el Área Metropolitana de Guatemala para plantear una propuesta de solución, para esto realiza una encuesta para la recolección de datos primarios y utiliza la investigación documental para los datos secundarios, con esto logra concluir que existe una deficiente gestión municipal y que los sistemas de transporte urbano no brindan un servicio eficiente, por lo que señala diez acciones que se deben realizar para mejorar esta movilización dentro del municipio.



También, cabe señalar lo destacado por Castro (2014) en la investigación denominada *Hacia un sistema de movilidad urbana integral y sustentable en la zona metropolitana del Valle de México*, el objetivo de la investigación fue proponer un marco técnico normativo que permita establecer políticas públicas para la instrumentación de un Sistema de Movilidad Urbana Integral y Sustentable SIMUIS, para lo que utilizó diversos instrumentos de diagnóstico, para concluir que existe una gran desigualdad social para la movilidad, por tal motivo el sistema de transporte es de vital importancia para la expansión y densificación de la ciudad.

García (2014) en la investigación denominada *Diseño mercado municipal de Morales, Departamento de Izabal* tuvo como objetivo generar un proyecto arquitectónico para un mercado que permita satisfacer las necesidades futuras de los habitantes del municipio, para la promoción del desarrollo productivo y comercial de las comunidades. Para lograr el objetivo, realiza un análisis de diagnóstico del área que incluyó entrevistas a las autoridades y una investigación de campo, para luego brindar una propuesta arquitectónica para la construcción del mercado.

## **1.2 Municipio de Tecpán**

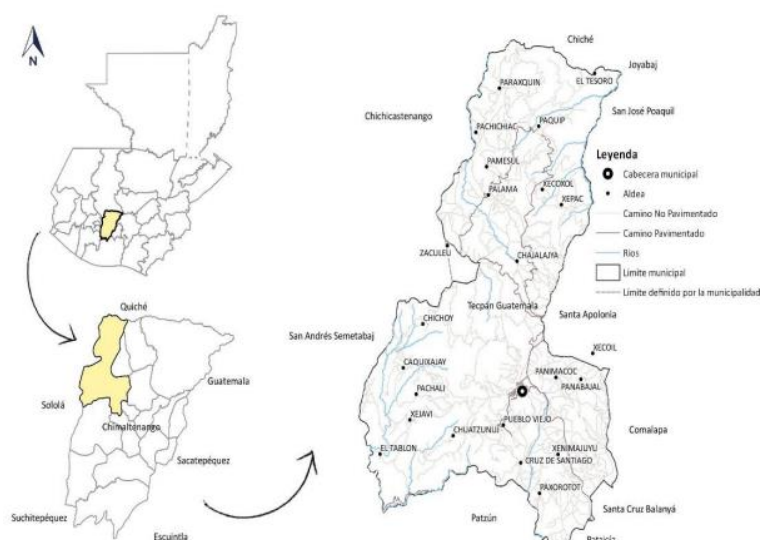
Montúfar (2011) señala que el nombre del municipio nace de los vocablos “*Tee*” que significa *soberano* y “*pan*” que significa *residencia o palacio*, por lo que se puede traducir como *Palacio de soberano* o *Residencia de soberano*. Detalla la Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia (SEGEPLAN, 2019) dentro del *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, 2019 – 2032. Municipio de Tecpán Guatemala, Chimaltenango*, que el nombre tlascalteco fue impuesto al fundar Iximché, que fue la primera capitanía general de Santiago de los Caballeros el 25 de julio de 1524, donde se le reconoce como la primera capital del reino de Guatemala, sin embargo, no duró mucho porque fueron expulsados los invasores por la denominada Guerra de Guerrillas que implementaron los últimos gobernantes: Kaji’ Imox y B’eleje’ K’at. La residencia o capital maya kaqchikel por la cercanía fue Iximché, luego que fue quemada por Bernal Díaz del Castillo.

Por su parte, Montúfar (2011) hace referencia que Pedro de Alvarado como colaborador de Hernan Cortes ordenó edificar la municipalidad del lugar y nombró a Diego Roxón como alcalde, Tecpán tuvo un papel importante en la historia del país porque fue escenario de la conquista y colonización española en la que los señores feudales tenían tierras y propiedad privada y eran conocidas con el nombre de mayeques, que repartían a los hijos o herederos y la base económica se sustentaba en la explotación de los vasallos.

Tecpán se encuentra a 2,286 metros sobre el nivel del mar, la ubicación geográfica y latitud es de  $14^{\circ}45'37''$ , además una longitud de  $90^{\circ}59'30''$ . La localización geográfica es de  $14^{\circ}$ , 45 minutos, 37 segundos latitud norte y  $90^{\circ}$ , 59 minutos, 30 segundos longitud oeste y se encuentra a 2,286.14 metros sobre el nivel del mar, tiene una extensión aproximada de 201 kilómetros cuadrados. La distancia a la cabecera departamental es de 34 kilómetros, por la carretera interamericana y a 88 kilómetros de distancia de la ciudad de Guatemala (SEGEPLAN, 2019; Montúfar, 2019).

## Figura 1

### *Municipio de Tecpán Guatemala, Chimaltenango*



Fuente: SEGEPLAN (2019).

El municipio de Tecpán, Guatemala cuenta con un territorio de 247.8 km el crecimiento poblacional es de aproximadamente del 3.5% alrededor del tiempo el comportamiento demográfico ha sido como se denota en la tabla siguiente.

**Tabla 1**

*Crecimiento demográfico de Tecpán*

<b>Descripción</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
<b>Hombres</b>	50,114	51,192	52,265	53,312	54,328	55,344	56,340	57,324
<b>Mujeres</b>	48,357	49,404	50,463	51,519	52,543	53,549	54,551	55,540
<b>Población total</b>	98,471	100,596	102,728	104,831	106,871	108,893	110,891	112,864
<b>Densidad poblacional</b>	397	406	415	423	431	439	448	455

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE, 2020).

Según señala Rodríguez (2016) la principal actividad económica del municipio de Tecpán Guatemala es la agricultura con un 75%, luego se ubica el sector que se dedica al comercio y servicios como actividad productiva con un 20% y finalmente el 5% que se dedica a la industria. Según información del Sistema de Información Cultural (2023) el Mercado Municipal de Tecpán, Guatemala tiene una historia que se remonta antes de la conquista, cuando ya existía movimiento comercial por parte de los grupos nativos como Kaqchikeles, Kichés y los Tzutujiles, asimismo con grupos que se encontraban en lo que hoy es México y los que se encontraban en Copán que hoy es Honduras. También se señala que antes se daba la actividad comercial en Tecpán frente del ayuntamiento, porque este municipio se ha caracterizado por tener movimiento agrícola y artesanal, anteriormente el mercado se abría por las tardes de los días miércoles y aprovechaban los comerciantes que venían de otros lugares a exponer los productos para seguir el día siguiente que era jueves, que era el día más fuerte en el movimiento del mercado.

En el año de 1976 se construye o se habilitaron espacios para el mercado, a un costado de la Iglesia Catedral San Francisco de Asís, en el municipio de Tecpán Guatemala. Dicho mercado actualmente carece de infraestructura adecuada para albergar a los comerciantes las condiciones para la atención a la población no son

las óptimas. Sin embargo, por crecimiento de la población y las exigencias de las condiciones de vida, mucha gente se ha dedicado a un negocio para agenciarse de los recursos económicos para solventar los gastos que se presenta en sus hogares. Por tal situación el mercado ya no se da abasto para albergar tanta gente en los días de mercado. En el año 2010 aproximadamente aparecen los vendedores informales ya que cada día son más las familias que buscan otras fuentes de trabajos (Sistema de Información Cultural, SIC, 2023, párr. 2).

Detalla SEGEPLAN (2019) que en Tecpán existe un solo mercado que se ubica frente al parque central, los días de mercado históricamente han sido los jueves y domingo, dicho mercado es abastecido por comerciantes que llevan los productos desde los municipios de San José Poaquil, Pazicia, Patzún, Santa Apolonia, San Juan Comalapa, Chimaltenango y además desde los departamentos del Quiché, Sololá y Guatemala. Se reconoce como uno de los mercados más extensos y todos los habitantes del municipio acuden para satisfacer las necesidades. Según la pirámide poblacional del municipio los habitantes con edades entre 0 a 14 años tendrá un mayor crecimiento, por lo que el Modelo de Desarrollo Territorial Futuro MDTF de Tecpán debe brindar una mayor cobertura para la demanda futura de educación, vivienda, servicios básicos y equipamiento necesario para mejorar las condiciones de vida, entra las que se debe contemplar las áreas verdes, oportunidades laborales, recreación, bancos y mercados entre otros.

El municipio de Tecpán al igual que los otros 339 municipios de la República de Guatemala es calificado dentro del Ranking de la Gestión Municipal RGM, que realiza la Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia SEGEPLAN en conjunto con otras organizaciones y que históricamente ha avanzado con el objetivo de proveer información sobre el estado de la gestión municipal para que cada municipalidad mejore el nivel de desempeño en la prestación de servicios a los vecinos, esta medición se realiza periódicamente y mantiene entre una medición y otra tres principales propósitos: como mecanismo de autoevaluación, como mecanismo de asesoría técnica institucional y como mecanismo de generación de confianza para la población.

La obtención de esta calificación se realiza mediante la medición de indicadores que se ubican en una escala de 0 a 1, agrupando variables correspondientes con pesos específicos que son asignados por medio de revisiones técnicas con equipos especializados en diversas materias y con las instituciones que participan para realizar la medición del RGM. En el año 2018 se midieron 31 indicadores, mientras que en el año 2020 y 2019 se midieron 55 indicadores. (SEGEPLAN, 2022) Estos indicadores se agrupan dentro de 6 índices cuya calificación forma el RGM, estos índices son: Índice de Participación Ciudadana IPC, Índice de Información a la Ciudadanía IIC, Índice de Servicios Públicos ISP, Índice de Gestión Administrativa IGA, Índice de Gestión Financiera IGF, Índice de Gestión Estratégica IGE. Los resultados se dividen en categorías para calificar a las municipalidades y estas se pueden ubicar por colores según el resultado obtenido, dicha calificación se puede apreciar dentro de la siguiente figura.

## Figura 2

### *Categorías para clasificar a las municipalidades*

Categorías	Rango
Alta	De 0.8001 a 1.0000
Media alta	De 0.6001 a 0.8000
Media	De 0.4001 a 0.6000
Media Baja	De 0.2001 a 0.4000
Baja	De 0.0000 a 0.2000

Fuente: SEGEPLAN (2022).

Según el Informe General de Resultados del RGM para los años 2018 y 2020 – 2021 se puede distinguir que, de los indicadores evaluados, tanto los 31 del año 2018 como los 55 del siguiente informe únicamente brindan los resultados para Tecpán de los seis principales índices debido el desglose que conforman estos, únicamente los presentan para las veinte municipalidades con la mejor gestión y Tecpán no es parte de esta categoría, debido que no se ubica entre las mejores. Dentro de la calificación por índice, el municipio de Tecpán obtuvo los siguientes resultados para ambos periodos.

### Figura 3

*Resultados del RGM por índice para el municipio de Tecpán, años 2018 y 2019 – 2020*

Índice	2018			2019 - 2020		
	Punteo	Categoría	Posición	Punteo	Categoría	Posición
IPC	0.4421	Medio	254	0.6287	Medio alto	129
IIC	0.6875	Medio alto	130	0.7895	Medio alto	32
ISP	0.1422	Bajo	207	0.1416	Bajo	205
IGA	0.3797	Medio bajo	223	0.4681	Medio	98
IGF	0.2740	Medio bajo	233	0.2578	Medio bajo	298
IGE	0.1294	Bajo	258	0.2357	Medio bajo	66

Fuente: SEGEPLAN (2019); SEGEPLAN (2022).

Se puede verificar según los datos obtenidos que a manera general el municipio de Tecpán ha mejorado en casi todos los índices, respecto al IPC pasó de nivel medio a medio alto, mientras que IIC se mantuvo en nivel medio alto, pero si se logró una leve alza en el punteo, el ISP se mantiene en nivel bajo y el punteo no ha tenido mayor avance además que la posición tampoco demuestra algún cambio significativo, lo que demuestra que se debe dar énfasis dentro del Índice de Servicios Públicos, porque es el que demuestra mayor deficiencia en la gestión. El IGA mejoró del nivel medio bajo a nivel medio, mientras que el IGF se mantuvo en nivel medio bajo y es el único indicador que para Tecpán bajó respecto al comparativo de los años 2018 al de los años 2019 – 2020, finalmente el IGE pasó de nivel bajo a nivel medio bajo, lo que representa una mejora que al igual que el IIC se ubica en las mejores posiciones a nivel nacional que tiene Tecpán dentro de la calificación del RGM, para los años 2019 – 2020.

## Figura 4

### Comparativo del índice de Tecpán año 2018

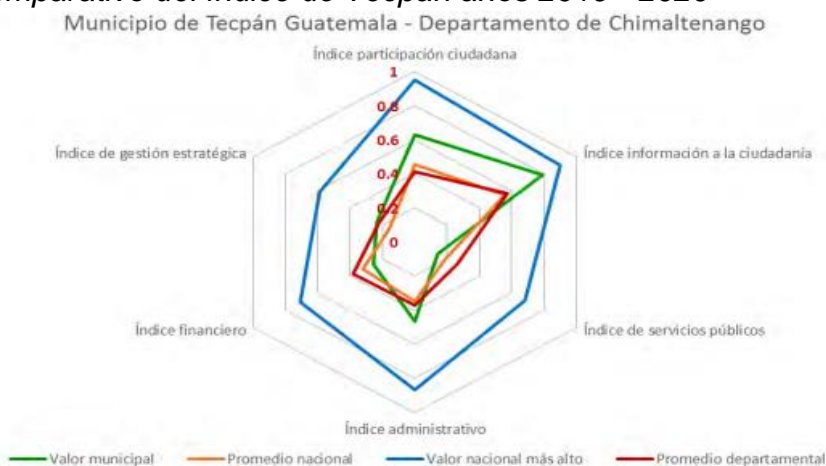


Fuente: SEGEPLAN (2019).

Para el año 2018 el RGM de Tecpán fue de 0.3108 y se ubicaba en el puesto 239 con una calificación media baja, la mayoría de los índices se ubican dentro del promedio nacional y departamental, o que significa que se encontraba por debajo de este promedio, únicamente el Índice de Información Ciudadana IIC se encontraba fuera de este rango y fue el único que obtuvo una calificación medio alta para el 2018, y logró mantenerla para el año 2019 – 2020, siendo el índice con mejor posición para el municipio de Tecpán.

## Figura 5

### Comparativo del índice de Tecpán años 2019 - 2020



Fuente: SEGEPLAN (2022).

Para los años 2019 – 2020 la gestión municipal denota avance porque tres de los índices se encuentran fuera del promedio nacional y departamental, lo que significa que se encuentra por encima del promedio, estos indicadores son: Índice de Participación Ciudadana IPC, Índice de Información a la Ciudadanía IIC, Índice de Gestión Administrativa IGA. Mientras que tres de los índices aun no muestran avance y se ubican por debajo de este promedio, estos índices son: Índice de Servicios Públicos ISP, Índice de Gestión Financiera IGF, Índice de Gestión Estratégica IGE.

Respecto a los resultados de la calificación para Tecpán de la Gestión del mercado, denota un puntaje de 1 para el indicador 03.15 que es parte del Índice de Servicios Públicos ISP, y la Gestión de la movilidad como aplicación del plan de uso de suelo y reglamento de ordenamiento territorial denota un puntaje de 0 para el indicador 0.07 que es parte del Índice de Gestión Estratégica IGE, cabe resaltar que ambos índices son parte de los tres que para los años 2019 – 2020 se encuentran por debajo del promedio nacional y departamental.

Dentro del Modelo de Desarrollo Territorial Futuro MDTF que señala SEGEPLAN (2019) dentro del *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, 2019 – 2032. Municipio de Tecpán Guatemala, Chimaltenango*, se espera que el casco urbano tenga un crecimiento hacia el sur y el este de viviendas, hacia el norte y el oeste mixto entre comercio y vivienda; se protegerá el área de conservación del astillero municipal, se pretende mejorar el ingreso de vehículos principalmente los días de mercado y la colocación de cámaras de seguridad y se gestionará el ingreso de accesibilidad hacia el municipio de Patzún de una carretera asfaltada y otra carretera de estas mismas características para conectarse con el municipio de Chiché en el departamento de Quiché.



## 2. MARCO TEÓRICO

Dentro del presente capítulo se detalla la teoría correspondiente a la problemática de investigación, la que se presenta dividida en cinco subtemas y se presentan a continuación, el primer tema es la gestión municipal, luego se detalla el ordenamiento territorial porque tanto la movilidad urbana y el mercado informal son parte de este ordenamiento, para luego señalar aspectos teóricos de los proyectos sociales, donde se incluyen temas de interés como la metodología del marco lógico, el ciclo de vida de los proyectos y los estudios de factibilidad.

### 2.1 Gestión municipal

La palabra gestión proviene directamente del *gestio-onis*, que es la acción de llevar a cabo y además está relacionada con *gesta* en tanto historia de lo realizado (Huergo, 2005; Real Academia Española, 2023). La gestión implica una concepción y una práctica respecto del poder, de la administración y la circulación del mismo, y de las formas de construir consensos y hegemonías dentro de una determinada organización o institución. Gestionar es más que conducir, porque gestionar es una acción que atraviesa a toda la institución en las relaciones inmediatas, en la coordinación interna, en las maneras de establecer o frustrar lazos y comunidades de trabajo, en la selección de determinados medios. No es sólo conducción o dirección, aunque las implique; es coordinación de procesos de trabajo en el marco de una organización, donde se dan roles y tareas diferenciadas, que inicialmente deben ser articuladas generando niveles de gestión.

La gestión es la interacción en todas las áreas de una empresa, organización y unidades, instituciones informativas, entre otras. Se entiende como toda actividad dirigida a obtener y asignar los recursos necesarios para el cumplimiento de los objetivos de la organización (Faga, 2000). La gestión implica también observar y evaluar sobre las metas alcanzadas con los recursos aplicados, se entiende que la gestión es una herramienta que engloba fases de la administración, es un elemento con desarrollo propio de la administración. (Murray, 2002) Saledispa-Rodríguez, Pionce-Choez y Sierra-González (2022) señala que una adecuada gestión se forma en una sinergia constante de acciones que buscan mejorar la utilización de recursos, por lo que las decisiones acertadas provocan un impacto positivo y por el contrario, las que no son suficientemente adecuadas tendrán

impacto negativo. Desde la perspectiva de Marco y Aníbal (2016) la gestión engloba parte de la administración y tiene funciones implícitas, entre estas: la planeación, la organización, la dirección y el control, las que se definen a continuación.

**Tabla 2**

*Funciones del ciclo administrativo de la gestión*

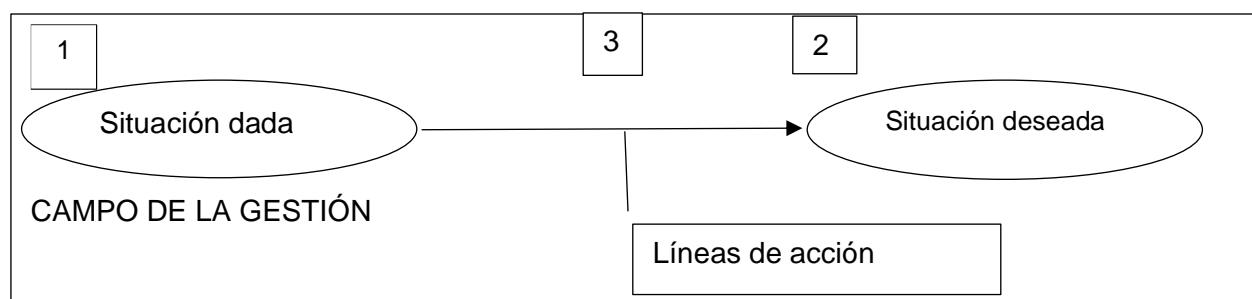
<b>Función</b>	<b>Descripción</b>
Planeación	Es la función que comienza el ciclo, ya que establece los elementos y criterios generales sobre los que se asientan las demás. La planeación consiste en determinar las bases que guíen la acción futura. El proceso de planeación consiste en la determinación de los objetivos, el estado de cosas futuro que se desea alcanzar y los lineamientos generales de las acciones que deben realizarse para conseguirlo. En este sentido, planear consiste en determinar los objetivos que se espera alcanzar y los cursos de acción adecuados para alcanzarlos.
Organización	Es la acción de organizar una organización, es decir, una entidad social, deliberadamente constituida para la persecución de fines específicos. Esta función consiste esencialmente en la estructuración de la organización para la persecución de los objetivos establecidos. Hace referencia a cuál es la mejor manera de dividir el trabajo y cómo agrupar y coordinar las tareas de la forma más efectiva, así como también al establecimiento de líneas de autoridad y responsabilidad, y a la asociación de personas y recursos a puestos específicos.
Dirección	La función de dirección hace referencia a la conducción de esta entidad social hacia la persecución de los objetivos establecidos, es decir, cómo se motoriza la capacidad de acción potencial que representa una organización. En este sentido, la dirección implica decidir cómo orientar los esfuerzos humanos hacia la persecución de los objetivos establecidos. A medida que se asciende en la estructura organizacional, el peso relativo de la función de dirección es mayor, ya que quien dirige es responsable de los resultados alcanzados por las personas que están a su cargo.
Control	El control posee la finalidad de verificar los resultados obtenidos por medio de la acción organizacional y de contrastarlos con los planes establecidos. El objetivo de los procesos de control consiste en identificar los desvíos existentes entre lo que se planeó y los resultados obtenidos, a fin de identificar las causas del desvío y rectificar el curso de acción organizacional por medio de acciones correctivas orientándolo hacia los objetivos establecidos.

Fuente: Marco y Aníbal (2016)

Se debe tomar en cuenta lo enfatizado por Escalante (2015) quien resalta que la administración es un acto de coordinación humana que puede ser individual o grupal y se realiza para alcanzar objetivos. La gestión se da dentro de las organizaciones, y estas atraviesan gran parte de la actividad de la vida social contemporánea, las organizaciones son de variados tipos, tamaños y características. Álvarez (2008) detalla que en términos generales se puede definir la gestión como el conjunto de decisiones y acciones que llevan al logro de objetivos preestablecidos, se puede reconocer entonces, que la gestión es de carácter teleológica, lo que significa que se orienta al cumplimiento de fines y esto desde la perspectiva del autor implica tres momentos.

### Figura 6

*Momentos que implica el carácter teleológico de la gestión*



Fuente: Álvarez (2008).

La delimitación de la situación dada es la realización de diagnósticos que permiten identificar las condiciones iniciales, con el propósito de evidenciar problemas. Un diagnóstico de gestión debe ser simétrico, por lo que debe contener aspectos positivos y negativos de la problemática, la situación dada plantea un problema. Mientras que la situación deseada es el estado ideal y deber ser el que se pretende alcanzar, se orienta hacia la acción y enmarca las visiones organizacionales y proyectos futuros, además se considera de carácter prospectivo por lo que implica tiempo. (Álvarez, 2008)

Las líneas de acción es una elección racional que se orienta a los fines, a la que se le atribuyen los siguientes aspectos:

- a. La delimitación y objetivos
- b. Opciones o posibles cursos de acción para tratar la situación dada

- c. Consecuencias en la aprobación de cada alternativa, el cual es un proceso evaluativo respecto a los costos y beneficios respecto a las metas y objetivos
- d. Elección. El proceso de decisión es de carácter valorativo y pretende maximizar las elecciones de alternativas que favorecen las metas y objetivos.

Dentro de la clasificación de organizaciones según la propiedad Marco y Aníbal (2016) distinguen las entidades públicas y privadas. Dentro de las organizaciones privadas, la propiedad del capital es de origen privado son autónomas e independientes del poder público; mientras que las organizaciones públicas tienen un concepto sumamente amplio, dentro del que se debe distinguir los organismos públicos que realizan funciones inherentes a la administración pública y a la gestión del Estado.

Álvarez (2008) detalla que fue en la década de los años setenta, en los Estados Unidos, que se inició a utilizar con frecuencia el término *publicmanagement* para referirse al manejo de los problemas gubernamentales y al buen gobierno, fue acá donde se estableció el supuesto que el buen gobierno es aquel donde las dependencias funcionan bien, esto significa que se manejan con eficiencia en el ejercicio de los fondos públicos y con eficacia en la interacción con agentes y agencias externos y con legitimidad en la prestación del bien o servicio que se produce, esto se refiere a la satisfacción del cliente y rendición de cuentas.

Álvarez (2008) señala que “la gestión pública en sus inicios se entiende como gestión estatal, como el desenvolvimiento de las organizaciones del Estado, es el Estado en acción y en tal sentido está ligada al estudio de las políticas públicas” (p. 323). Se puede reconocer entonces que la gestión pública como parte de las políticas públicas implica lo siguiente: definición de problemas, obtención de información, construcción de alternativas, selección de criterios y proyección de los resultados. Bitar (2016) señala que las políticas públicas en América Latina adolecen de profundidad estratégica y posee una insuficiente perspectiva de largo plazo, lo que limita la posibilidad de aprovechar oportunidades o contener riesgos a tiempo.

La Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID, 2015) señala que la buena gestión municipal se refiere a la capacidad de analizar opciones de políticas,

acordar prioridades y orientar programas de desarrollo municipales para lograr los resultados, esto requiere procesos e instrumentos de información, planificación y presupuesto de ingresos, gastos e inversión. La buena gestión municipal se refiere al cumplimiento de normas y estándares nacionales respecto a controles internos, documentación, registros y operaciones financieras, entre otras, aplicadas a las áreas de tributación, recaudación y tesorería, operaciones de contratación de bienes, servicios y administración del recurso humano.

Para mejorar la gestión municipal, la transparencia y la gobernabilidad es necesario consensuar políticas públicas, para lo USAID (2015) brinda el siguiente procedimiento:

**Tabla 2**

*Procedimiento para mejorar la gestión municipal*

<b>Proceso</b>	<b>Descripción</b>
Evaluar la gestión, transparencia y gobernabilidad mediante la aplicación del IGTGM	La evaluación de la gestión, transparencia y gobernabilidad municipal consiste en determinar una situación problemática, que se desea examinar a profundidad, para poder abordarla, actuar sobre ella y transformarla en políticas públicas que mejoren la gestión municipal.
Organizar una Comisión Conjunta	La Comisión Conjunta se crea con el propósito de analizar en mayor detalle los resultados de la evaluación en su respectiva municipalidad, identificar las debilidades en materia de gestión, transparencia y gobernabilidad democrática, y recomendar a la Corporación las medidas de mejoramiento.
Analizar los resultados de la evaluación	Para analizar los resultados de la evaluación con la Comisión Conjunta se recomienda realizar una primera sesión de trabajo. El objetivo de esta sesión es ponerse de acuerdo sobre la naturaleza del problema de la transparencia en la gestión de la municipalidad.
Priorizar áreas clave para mejorar la gestión	El objetivo de estas sesiones es comprender el origen de los problemas encontrados en las áreas priorizadas, de forma tal que permita estructurar un documento de solicitud a la Corporación Municipal, para que diseñe e implemente políticas municipales de mejoramiento de las

	prácticas de gestión, transparencia y gobernabilidad democrática.
Formular y poner en marcha políticas públicas para mejorar la gestión	El objetivo general de este proceso es verificar políticas y medidas implementadas por las unidades municipales en áreas y procedimientos priorizados por la Comisión Conjunta.
Dar seguimiento a las políticas públicas	Una vez que la corporación municipal ha aprobado todas o algunas de las políticas y / o medidas recomendadas por la Comisión Conjunta, se deberá determinar las asistencias técnicas y capacitaciones necesarias para la implementación de dichas políticas.

Fuente: USAID (2015).

Arriaza (2016) señala que las competencias municipales han evolucionado a lo largo del tiempo y en cierta medida se encuentra reflejado en la legislación fundamental, se debe tomar en cuenta que el Gobierno es definido como una acción de gobernar y dentro de estas acepciones se comprende que gobernar es dirigir un país o una colectividad política, también como guiar o dirigir. De esta forma se comprende como gobierno municipal está conformado por aquellas instituciones o poderes que están en condiciones de cumplir con lo que debe realizar el gobierno, lo que significa que debe guiar, mandar o guiar a una comunidad colectiva hacia el logro de los objetivos, que son los de los pobladores municipales.

La administración municipal se comprende como el conjunto de los organismos de gobierno de una nación o una entidad política inferior. Por tal motivo, la administración municipal se debe orientar a la ejecución o implantación de las decisiones del gobierno, mediante la utilización y dosificación de recursos disponibles (Arriaza, 2016). La gestión municipal es básicamente la administración y organización de los recursos municipales planificando, analizando, verificando y analizando la utilización más eficaz y eficiente que tenga como resultado el mayor beneficio para la población con el fin de ordenar el territorio y promover la calidad de vida incluyendo aspectos económicos, sociales, culturales, etc. Teniendo como objetivo el desarrollo. La gestión municipal se refiere a la capacidad de identificar problemas, analizar opciones, acordar prioridades y orientar los

programas de desarrollo municipal a la consecución de resultados positivos para la población.

Incluye la correcta y eficiente administración de los recursos financieros, materiales, tecnológicos y humanos de la municipalidad a fin de satisfacer las necesidades de la población e impulsar el desarrollo del territorio. Así como el cumplimiento de la legislación y normativa correspondiente y el uso de los instrumentos y sistemas vigentes. Es un proceso dinámico, integral y participativo.

La gestión municipal incluye:

1. Diagnóstico y planificación
2. Ejecución
3. Seguimiento y control
4. Evaluación
5. Rendición de cuentas

Dentro de la gestión municipal se encuentra la planificación municipal, donde se analiza la planeación estratégica, es un proceso que debe ser informado, incluyente, participativo y concertado para la toma de decisiones que beneficien a la población que el consejo municipal tiene a cargo, tomando en cuenta la situación actual del municipio y los factores del entorno que pueden influir en el logro de resultados. La planificación estratégica está conformada por el Plan de Desarrollo Municipal (PDM), el Plan de Ordenamiento territorial (POT) y el Plan Estratégico Institucional (PEI).

En este sentido la planificación es un proceso técnico – político y participativo que se basa en el conocimiento, análisis e interpretación cuantitativa y cualitativa de los procesos y dinámicas sociales, económicas, ambientales, de riesgo y político institucionales. Se define como la ruta estratégica que dirige las acciones e intervenciones con el propósito de alcanzar los objetivos y estos deben estar dirigidos a mejorar la calidad de vida de los habitantes del municipio, la gestión municipal debe dirigirse hacia la atención de necesidades de dicha población.

## 2.2 Ordenamiento territorial

Orellana (2017) detalla que la ordenación y desarrollo se deben planificar de forma conjunta y coordinada, aunque se diferencian los objetivos de cada una de estas políticas, por lo que se debe prevalecer una visión estratégica, integral y global como meta final debe mejorar la calidad de vida de la población, mediante la acción sobre las múltiples variables que repercuten en esta. Guatemala ha tenido una riqueza arquitectónica como cuna de la cultura maya, aunque según detalla Rodríguez y Aldrey (2000) no se cuenta con evidencia que en esa época haya existido alguna forma de ordenamiento territorial, según lo que se puede evidenciar en la ciudad de Tikal se puede deducir que los mayas no construían solo por construir, sino que calculaban exactamente la distribución de los templos, con un resultado simétrico entre uno y otro.

Tampoco se tiene información exacta sobre el ordenamiento territorial en la época de la conquista, más bien se cuenta con desinformación pues con la presencia de los conquistadores, los guatemaltecos no tenían tiempo ni disposición para ordenar el territorio, tampoco los conquistadores tuvieron interés en este tema. Fue en el año 1776 con el traslado a la nueva ciudad y se inició a tener algunos rasgos de ordenamiento,

Detallan Rodríguez y Aldrey (2000) que el ordenamiento que se dio en esta época contaba con un patrón que de manera directa o indirecta, fue transmitido por los españoles donde todos los pueblos contaban con una plaza mayor como eje principal, rodeada por una catedral, por la municipalidad y demás inmuebles donde se encontraban autoridades del Estado, claro que esta estructura ha sufrido cambios en la actualidad para adaptarse a la funcionalidad de las ciudades, por ejemplo el cambio de caballos a vehículos. Entre 1820 a 1830, la ciudad continuó ordenándose con base en la plaza mayor pero el concepto de ordenamiento territorial no era cumplido a cabalidad, pues si bien tenían una referencia con base a la construcción de inmuebles, los servicios básicos no llegaban satisfactoriamente.

Al inicio del siglo XX la ciudad de Guatemala ya tenía un poco más de forma en cuanto a la construcción, pues ya había iglesias con picos relativamente altos y algunos hospitales modernos para ese entonces, construcciones que cambiaron



su rumbo pues con el terremoto de 1917 el avance que se había tenido literalmente se vino abajo. Sumando a esto la caída del dictador Manuel Estrada Cabrera quien había impulsado mucho la construcción en el país, sin embargo, este efecto en lugar de atrasar a la ciudad la ayudó a modernizarse pues las nuevas edificaciones fueron modernas y atractivas a la vista. (Rodríguez y Aldrey, 2000, p. 21)

Con la toma de posesión del presidente Juan José Arévalo Bermejo se iniciaron a construir algunas instalaciones que en la actualidad se mantienen como la Ciudad Olímpica, la Biblioteca Nacional y el Archivo General de Centroamérica, entre otros. Fue en este gobierno que se dio vida al decreto 226 del Congreso de la República de Guatemala, donde se dio un hecho histórico porque se dotó por primera vez a las municipalidades de autonomía para actuar dentro del municipio y es así donde inició el ordenamiento territorial y es así como posteriormente nacen nuevos instrumentos al respecto.

Rodríguez y Aldrey (2000) señalan que el ordenamiento territorial en Guatemala parece ser en cierto punto desconocido, pocas personas conocen que el fundamento de este tema se encuentra en la Constitución Política de la República de Guatemala, específicamente en el artículo 253 que se define de la siguiente manera:

Artículo 253.- Autonomía Municipal. Los municipios de la República de Guatemala son instituciones autónomas.

Entre otras funciones les corresponde:

- a. Elegir a sus propias autoridades;
- b. Obtener y disponer de sus recursos; y
- c. Atender los servicios públicos locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción y el cumplimiento de sus fines propios.

Para los efectos correspondientes emitirán las ordenanzas y reglamentos respectivos.

Este artículo expresa de manera explícita la autonomía municipal, además aborda el ordenamiento territorial, Guatemala no es el único país que le brinda un carácter constitucional al ordenamiento territorial, tal como citan Rodríguez y Aldrey (2000) Ecuador también posee dicha característica. Además de la Constitución en Guatemala para el ordenamiento territorial, también existen otros instrumentos como el Código Municipal, Decreto 12-2002 del Congreso de la República de Guatemala específicamente en el Artículo 142. Además, se detallan los autores el ordenamiento territorial también encuentra regulado en las siguientes leyes:

1. Ley de Parcelamientos Urbanos. Decreto número 1427.
2. Ley Preliminar de Urbanismo. Decreto número 583.
3. Ley de Vivienda y Asentamientos Urbanos. Decreto número 120-96.
4. Código de Salud. Decreto número 90-97.
5. Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente. Decreto No. 68- 86.
6. Normas para la Reducción de Desastres (NRD-1, NRD-2 y NRD-3).
7. Ley de Alcoholes, Bebidas Alcohólicas y Fermentadas. Decreto número 536.
8. Ley de Aviación Civil. Decreto número 93-2000.
9. Ley Nacional para el Desarrollo de la Cultura Física y Deporte. Decreto número 76-97.

Históricamente todo lo relacionado al ordenamiento territorial han sido instrumentos jurídicos para brindar autoridad a las instituciones gubernamentales, para que logren así desarrollar los municipios y así mejorar la calidad de vida de los habitantes, cada país cuenta con diversos planes de ordenamiento territorial que se adaptan a la necesidad de los habitantes, que se debe adaptar al crecimiento poblacional, además este crecimiento en países como Guatemala puede ser algo desorganizado, por lo que los planes de ordenamiento son esenciales.

El Ordenamiento Territorial OT ha existido a lo largo de la historia como una política de Estado e instrumento de planificación nace vinculada a la consolidación del Estado de Bienestar según lo detalla Do (2020), esto fue en la década de los años treinta y se generalizó como disciplina científica y política de Estado de naturaleza técnica, económica, social, ambiental y administrativa a partir de 1960. Detalla Sanabria (2014)

que en la década de los años treinta se produjo una recesión económica a nivel mundial denominada *La Gran Depresión*, fue en este periodo donde surgió en Estados Unidos de Norteamérica la dimensión territorial de la política de desarrollo económica – social y regional, que se define como Ordenamiento Territorial con la puesta en marcha del Plan integrado de gestión del Valle de Tennessee. Este plan fue puesto en marcha por una empresa paraestatal que se encargó de coordinar esfuerzos sostenidos con las entidades federales, regionales y locales, aún existe en la actualidad y es una de las más influyentes en Estados Unidos.

En Europa el Ordenamiento Territorial OT surge asociado a la planificación urbanística por ejemplo en Gran Bretaña donde se ejecutaron grandes complejos urbanos y planes masivos de viviendas para los trabajadores, la Unión de República Socialista Soviética URSS donde se desarrollaron planes reguladores de crecimiento de la ciudad de Moscú, Francia donde se diseñaron planes como respuesta a la necesidad de construir adecuada y organizadamente las ciudades afectadas por los bombardeos durante la II Guerra Mundial, Suiza y los países alpinos donde se centró en corregir los problemas de accesibilidad y conectividad que los elementos geográficos imponían a estas regiones. (Sanabria, 2014)

El Ordenamiento Territorial OT está unida a la planificación y al surgimiento de normas, también al ámbito o escalas preestablecidas. Para Méndez y Delgado (2003) el ordenamiento territorial surge para dar respuesta a dos actuaciones públicas que son el urbanismo y la planificación socioeconómica de vocación regional, los autores reconocen que la estrategia dentro del Ordenamiento territorial persigue colocar cada cosa en su lugar y cada espacio geográfico para múltiples cosas, acorde a los principios del desarrollo integral y sostenido. Iglesias (2022) sostiene que el Ordenamiento Territorial nació con la finalidad de superar la falta de planificación física de los planes socioeconómicos y es una consecuencia de la incoherencia económica que mostraban los planes urbanísticos y el componente espacial.

Para Fabo (1983) la ordenación del territorio es el instrumento al que recurren el territorio y los pobladores ante la anarquía del crecimiento económico, fijando un conjunto amplio de variables espaciales, sociales y económicas, tratando de perfilar un modelo de

optimización para la localización de las actividades sobre el territorio disponible. Mientras que para Sáez (1980) la ordenación del territorio puede ser un concepto complejo, polifacético, relativo, pluridimensional, ambivalente y antropocéntrico, que está llamado a ser un reflejo palpable de la eficiencia y equidad adquirida por una sociedad. Sin embargo, Zoido (1998) tiene una visión distinta y para el autor la ordenación del territorio es una función pública, compleja y de reciente y escasa implementación que se apoya en instrumentos jurídicos, prácticas administrativas y principios consolidados de planificación, información, conocimiento científico y participación.

Sin embargo, se considera que uno de los conceptos que más se acerca a los fines de la presente investigación es el que brinda la Red Latinoamericana de Información en Ordenamiento Territorial (2011) señala que es un proceso de organización del territorio en los aspectos sociales y económicos, que permita la incorporación del mayor número de componentes endógenos en forma consensuada y que compatibilice los componentes ambientales del territorio, las aspiraciones sociales y la manutención de niveles de productividad crecientes en las actividades económicas. Se trata del proceso a través del cual se distribuye la actividad humana de forma óptima sustentable en el territorio. Se puede asumir que el ordenamiento territorial es un instrumento que forma parte de la política de estado sobre el desarrollo sostenible, un proceso que se considera político e involucra acciones de actores sociales, económicos, políticos, técnicos para hacer usos sostenibles del territorio y ocuparlo de manera adecuada.

Montes (2001) destaca la diferencia entre ordenamiento y desarrollo territoriales. Para el autor el ordenamiento territorial es la función pública que tiene por objeto establecer el marco de referencia espacial necesario para las distintas actividades humanas, que pueden ser asentamientos humanos, actividades productivas o de protección de los recursos naturales. Mientras que el desarrollo territorial hace alusión al proceso de cambio progresivo que propicia la armonía entre el bienestar de la población, el uso del territorio, la conservación y protección de los recursos naturales y de las actividades productivas a efecto de lograr el mejoramiento en la calidad de vida de la población bajo el enfoque de sustentación.

Según detalla la Red Latinoamericana de Información en Ordenamiento Territorial (2011) los procesos de ordenamiento territorial buscan:

- a.) Generar acuerdos y consensos para la gestión del territorio
- b.) Facilitar a los gobiernos los procesos de descentralización y la participación de los actores en la forma de decisiones sobre los cambios necesarios en cuanto al uso del territorio.

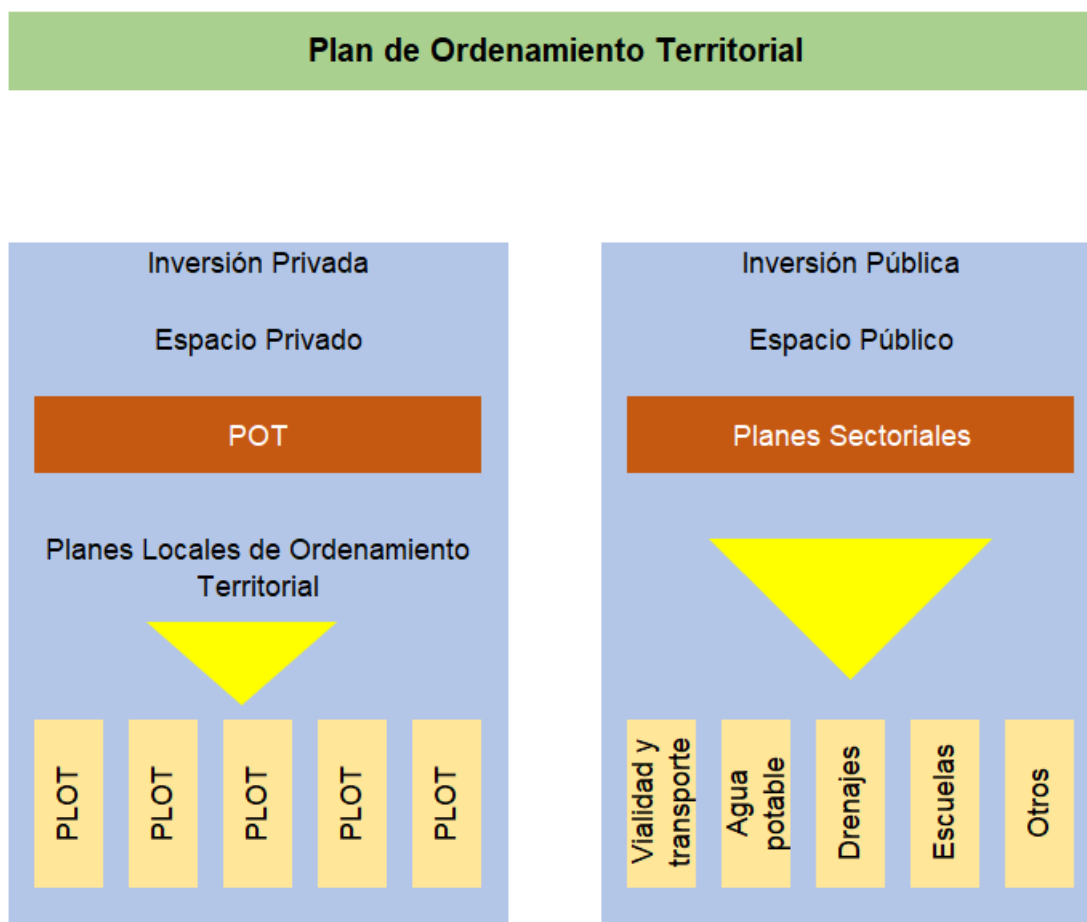
Se considera que el Ordenamiento Territorial OT es un instrumento fundamental para el desarrollo y tiene por objeto clarificar las relaciones entre el territorio y los recursos naturales, por un lado, y las actividades humanas por el otro, con el fin de elaborar estrategias para lograr una utilización óptima. El Plan de Ordenamiento Territorial POT constituye el instrumento donde se plasman los acuerdos estratégicos logrados entre los diferentes actores para lograr los objetivos de disminución de los impactos negativos y promover el desarrollo sostenible (Red Latinoamericana de Información en Ordenamiento Territorial. 2011). Al respecto de los Planes de Ordenamiento Territorial POT Ruiz (2016) señala que los Planes de Ordenamiento Territorial POT son instrumentos de planificación a mediano y largo plazo; la formulación de estos es responsabilidad de los gobiernos, que deben tener un enfoque global e integrador, estos deben ser elaborados por grupos multidisciplinarios que permitan una distribución del uso del suelo acorde a los potenciales. Lozano (2011) detalla que existen cinco fases para la elaboración de un plan de ordenamiento territorial esto para garantizar la secuencia lógica entre el estudio y el desarrollo; porque estos deben ser acordes a los objetivos, políticas y acciones de desarrollo como parte del gobierno. Estas fases son las siguientes: Preparatoria, información y diagnóstico, formulación propuesta, aprobación e implementación y seguimiento y monitoreo.

Un Plan de Ordenamiento Territorial POT es una herramienta o instrumento de gestión para administrar y orientar estrategias que determinan las potencialidades de un territorio en una perspectiva de visión de transformación; compuesto por un conjunto de objetivos, acuerdos, políticas, metas, programas, acciones y normas adoptadas colectivamente que actúa en la localización de la población, la vivienda, las actividades socioeconómicas, las vías, los servicios, las áreas protegidas y amenazas naturales con temporalidad a corto,

mediano y largo plazo (Lebeau, 2006). Se considera que el Plan de Ordenamiento Territorial POT tiene un ámbito de acción, para lo que se desarrolla la siguiente figura.

### Figura 7

*Ámbito de Aplicación del Plan de Ordenamiento Territorial*



Fuente: Lebeau (2006)

El Plan de Ordenamiento Territorial se considera un Plan de Gestión por lo que autores como Lebeau (2006) considera que debería contener o siguiente:

- Procesos de aplicación de los planes en el territorio, expedición de normas específicas, establecimiento de rutinas de control, otorgamiento y respuesta a consultas.

- Programas y proyectos a nivel de perfil que sean calificados como prioritarios dentro de un plazo no mayor a cinco años, y los planes complementarios que se han identificado.
- Cronograma de ejecución debe incluir actividades, plazos y responsables preferiblemente organizados de manera plurianual y POAs.
- El presupuesto de inversión que demanda la ejecución de los Proyectos contenidos en el Cronograma y las fuentes de financiación que se deberán gestionar.

La Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia (SEGEPLAN, 2018) señala que la planificación y el ordenamiento territorial son procesos técnico – políticos y participativos que se complementan entre sí y son un medio para autodeterminar las decisiones de desarrollo en el municipio, estas parten del conocimiento del territorio y del comportamiento de las dinámicas sociales, económicas, ambientales y político institucionales para identificar la problemática y potencialidades del municipio y con base en estas plantear alternativas mediante la planificación estratégica y operativa y del reglamento de ordenamiento territorial, así como la asignación de recursos para incidir en el desarrollo del territorio.

Cifuentes (2015) detalla que lo más importante para el desarrollo de un Plan de Ordenamiento Territorial POT es tener presente la visión que se tenga para el municipio porque de esta forma se generan las condiciones para propiciar la inversión nacional y extranjera para generar empleo, por lo que es importante que la población cumpla con la carga tributaria y con esto prestar servicios públicos, implementar espacios para divertirse sanamente que permitan la integración y armonía familiar.

La importancia de un plan de ordenamiento territorial realizado y aplicado eficientemente es que todos los factores implícitos se desarrollan para que el municipio logre crecer y brindar una mejor calidad de vida y oportunidades a los habitantes, un espacio donde puedan crecer en todos los aspectos de la vida humana y eso significa

**Tabla 3***Principios del plan de ordenamiento territorial*

<b>Principio</b>	<b>Definición</b>
Voluntad	Es la disponibilidad de todos los actores territoriales (políticos, población e instituciones) para ejercer incidencia o participación en la implementación del Plan de Ordenamiento Territorial para lograr la sostenibilidad del territorio, mediante la gestión de una política pública que integre aspectos sociales, económicos, culturales y ambientales.
Responsabilidad	Cada actor territorial debe asumir el compromiso acorde a las necesidades específicas que están contempladas dentro del Plan de Ordenamiento Territorial, el éxito de la aplicación del Plan depende del involucramiento de los actores.
Honestidad	Cumplimiento de los procedimientos tal y como fueron establecidos desde el origen del Plan de Ordenamiento Territorial.
Concertación	Establecer los mecanismos que permitan articular las decisiones de los distintos sectores acorde a las prioridades, mediante la concertación se compromete a cada sector responsable, hacia el logro de objetivos definidos para evitar la dispersión de rumbos, proceder con mayor eficacia y rapidez hacia ellos, evaluar resultados y adaptar acciones a las circunstancias cambiantes.

Fuente: Cifuentes (2015).

SEGEPLAN (2018) señala que en Guatemala, las municipalidades están obligadas a formular, aprobar, implementar y dar seguimiento a los planes de ordenamiento territorial y desarrollo integral de los municipios, por lo que cuentan con el acompañamiento



técnico-metodológico de la Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia SEGEPLAN. Por lo que se debe abordar como un proceso de diálogo y concertación ciudadana y en coordinación con las instituciones del gobierno central con presencia y competencias en el fortalecimiento territorial – municipal y otros actores importantes para el desarrollo del territorio. SEGEPLAN como institución rectora de planificación del Estado institucionalizada y consolida el Sistema Nacional de Planificación SNP establece las directrices para que las instituciones públicas y privadas elaboren planes que orientan acciones acordes con las prioridades de desarrollo a nivel nacional establecidas en el PND – K’atun.

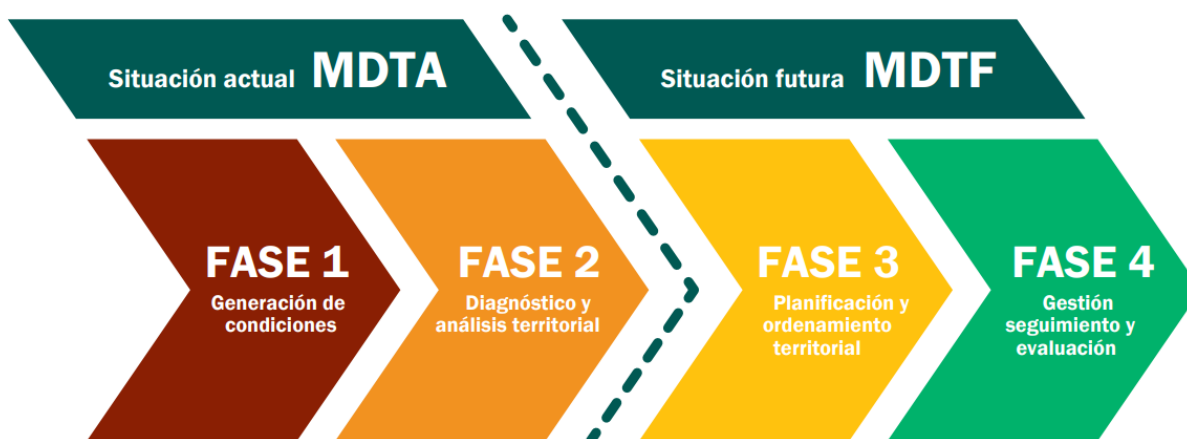
Es por lo detallado anteriormente que SEGEPLAN busca que la planificación e inversión trabajen en conjunto y que el apoyo de la cooperación internacional y la inversión privada nacional e internacional, respondan a la misma visión alcanzada en los ejercicios participativos de planificación. El ordenamiento territorial según SEGEPLAN (2018) “se concibe como un proceso de diálogo y concertación ciudadana entre diferentes actores que con intereses particulares conviven en el territorio, el cual requiere de una relación de corresponsabilidad entre sociedad y gobierno municipal” (p. 10). El plan de ordenamiento territorial parte del conocimiento del territorio y del comportamiento que tiene a nivel social, económico, ambiental y político, para poder identificar los problemas y encontrar las mejores estrategias.

El plan de desarrollo municipal y ordenamiento territorial (PDM-OT) se fundamenta de manera legal en la constitución Política de la Republica de Guatemala, el Código Municipal y Ley de Consejos de Desarrollo. El proceso se relaciona con las políticas públicas que deben estar alineadas a las prioridades nacionales establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo y la Agenda 2030. La municipalidad es la responsable de implementar y dar seguimiento al plan de ordenamiento territorial ya que se acompaña de la secretaria de Planificación y Programación de la Presidencia. El plan se divide en: situación actual Modelo de Desarrollo Territorial Actual (MDTA) que se conforma de la fase 1: Generación de condiciones y la fase 2: Diagnóstico y análisis territorial y la situación futura Modelo de Desarrollo Territorial Futuro (MDTF) que se conforma de la

fase 3: planificación y ordenamiento territorial y la fase 4: gestión seguimiento y evaluación.

### Figura 8

*Fases del proceso del Plan de Desarrollo Municipal y Ordenamiento Territorial (PDM-OT)*



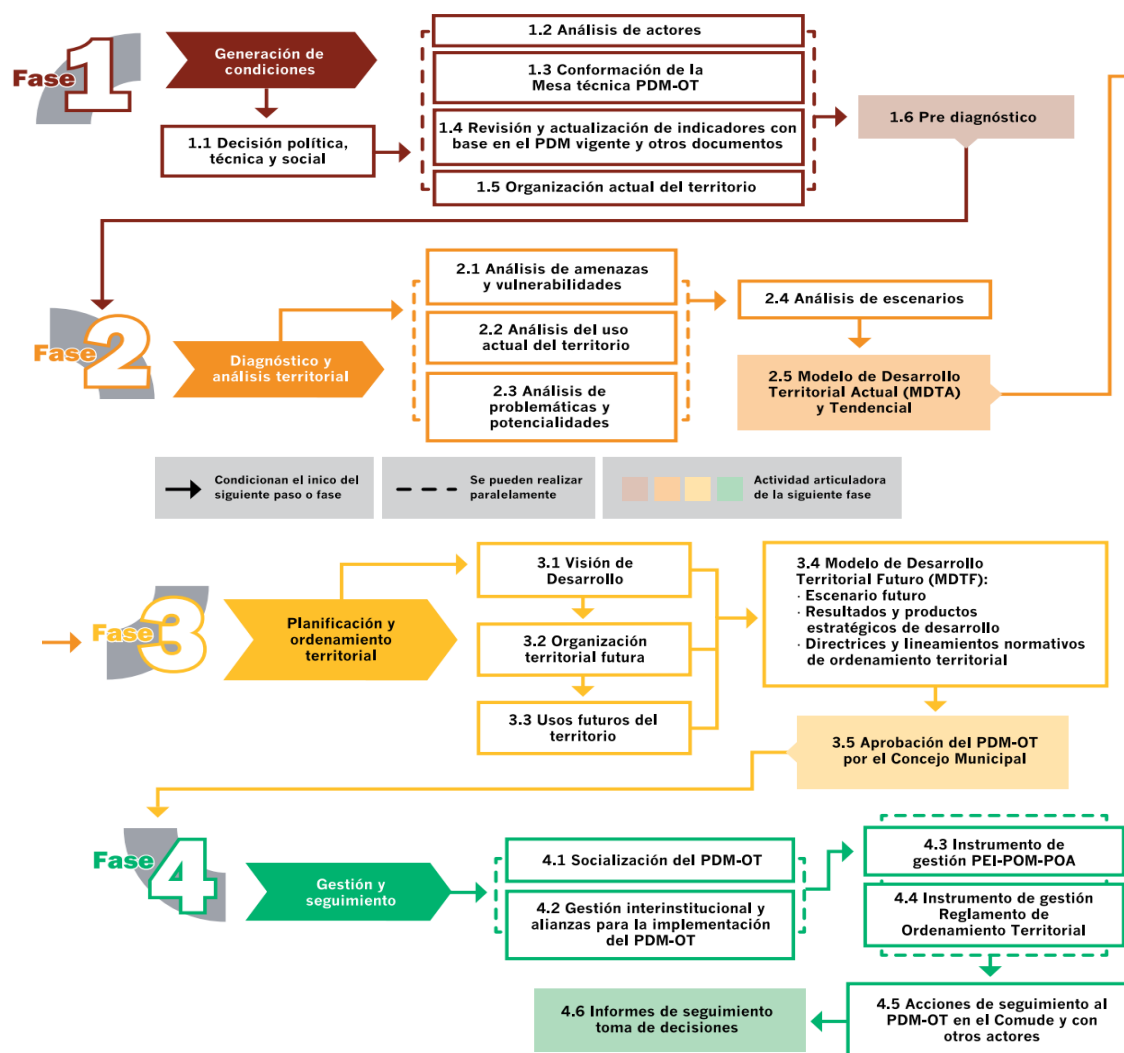
**MDTA** = Modelo de Desarrollo Territorial Actual  
**MDTF** = Modelo de Desarrollo Territorial Futuro

Fuente: SEGEPLAN (2018).

La ruta metodológica propuesta por SEGEPLAN propone cuatro fases dentro de las cuales se implementan diversas herramientas técnicas y actividades que requieren distintos análisis con la participación de equipos técnicos municipales, así como la aplicación de métodos participativos involucrando a diferentes actores que son clave para una gestión integral del territorio, cada una de estas cuatro fases concluye con un paso que permite la conexión entre una fase y otra, manteniendo la continuidad del proceso. El implementar estas fases permite conocer la situación actual del municipio identificando potencialidades y problemáticas para planificar el crecimiento del municipio de forma ordenada y contemplando diferentes enfoques que promueven el desarrollo. (SEGEPLAN, 2018)

Figura 9

## Ruta metodológica de las fases



Fuente: SEGEPLAN (2018).

SEGEPLAN (2018) aborda el siguiente contenido para cada fase. La fase 1 denominada *Generación de condiciones*, es un fase primordial o necesaria en la que se toman decisiones para asumir el proceso PDM-OT, se establecen los compromisos, plazos, formas o mecanismos de participación técnica y social, también la estimación de los recursos, humanos, financieros y tecnológicos a utilizar durante la realización del proceso. Esta fase contiene seis pasos que son los siguientes: Decisión política, técnica y social; Análisis de actores; Conformación de la Mesa técnica PDM-OT; Revisión y

actualización de indicadores con base en el PDM vigente y otros documentos; Organización actual del territorio y Prediagnóstico.

La fase 2 denominada *Diagnóstico y análisis territoriales* el momento en el ciclo de la planificación donde se realiza el análisis de la situación actual del municipio en datos geográficos y estadísticos oficiales. Es dentro de esta fase donde se analizan las causas y la relación que guardan con los indicadores para establecer la línea base de seguimiento a las problemáticas y las causas para plantear el modelo de desarrollo territorial actual. Además, de la generación de información, esta fase busca apoyar en la comprensión del territorio por parte de los actores locales y llegar a consensos básicos sobre la situación actual del territorio. Esta fase contiene cinco pasos que son los siguientes: Análisis de amenazas y vulnerabilidades; Análisis del uso actual del territorio; Análisis de problemáticas y potencialidades; Análisis de escenarios y Modelo de Desarrollo Territorial Actual (MDTA) y Tendencial.

La fase 3 denominada *Planificación y ordenamiento territoriales* donde se realiza la toma de decisiones del municipio, referente a la planificación y al desarrollo territorial, es donde se definen los resultados y productos estratégicos de desarrollo y las directrices y lineamientos normativos de ordenamiento territorial con base en la visión y desarrollo, la organización, usos y escenarios futuros del territorio. Esta fase tiene como producto el planteamiento del Modelo de Desarrollo Territorial Futuro, el cual determina la proyección de nuevas dinámicas territoriales del municipio alineadas a las prioridades nacionales del país. Esta fase contiene cinco pasos que son los siguientes: Visión de Desarrollo; Organización territorial futura; Usos futuros del territorio; Modelo de Desarrollo Territorial Futuro (MDTF) y Aprobación del PDM-OT por el Concejo Municipal.

La fase 4 denominada *Gestión y seguimiento* es donde se establecen los roles y responsabilidades de la Mesa PDM-OT para la gestión y seguimiento del plan, esto con base en las competencias, asimismo se consideran otros actores que según la naturaleza tienen incidencia en la toma de decisiones para el desarrollo del municipio. Esta fase contiene cuatro pasos que son los siguientes: Socialización del PDM-OT, Gestión interinstitucional y alianzas para la implementación del PDM-OT, Instrumento de gestión: PEI-POM-POA y los Instrumento de gestión: Reglamento de Ordenamiento Territorial.

### **2.3 Movilidad urbana**

Las ciudades han enfrentado cambios socioeconómicos y territoriales, a lo largo del siglo y esto ha determinado la evolución conceptual y metodológica de la movilidad (Cabrera, 2019). Es así como se ha determinado que la movilidad es un sistema dinámico que es dirigido por ideologías y que desde la perspectiva de Miralles – Guasch y Cebollada (2009) también se dirige por principios que la humanidad ha adoptado según la evolución del propio pensamiento. La movilidad se considera un fenómeno cultural, complejo y multidimensional por lo que históricamente se ha analizado desde la perspectiva de diferentes disciplinas.

Para Cabrera (2019) se pueden encontrar diferentes enfoques para definir la evolución de la movilidad, desde la perspectiva de transporte se plantea que son tres etapas de la evolución, en la primera se persigue el desarrollo económico basado en redes de infraestructura para automóviles; en la segunda se plantea la necesidad de los viajes y la creación de los modelos de la demanda; y en la tercera se busca gestionar la demanda. Mientras que para Miralles – Guasch y Cebollada (2009) la clasificación de la movilidad proviene de la geografía e indica que las etapas se produjeron por un cambio en el modelo económico territorial, la introducción del paradigma de la sostenibilidad y la inclusión de la estructura social. Pero, para los países en vías de desarrollo se plantea que la evolución de la movilidad inicia con la circulación y finaliza con la movilidad sostenible y segura.

Rosero y Romero (2012) consciente de la importancia del tema de movilidad, aborda que el principal objetivo de los planes de movilidad debe satisfacer la demanda de las poblaciones y en consecuencia de esto, debe solucionar el congestionamiento vehicular que causa molestias a los habitantes debido a las inconformidades generadas. Es por este motivo que actualmente, no se habla únicamente de movilidad, sino de una movilidad sostenible que incluso contemple temas ambientales debido a la importancia que tiene para la calidad de vida de las personas.

La movilidad se considera un fenómeno socioespacial, la primera modalidad es la observación de que ser móvil remite a una doble facultad: la primera es la de moverse,

de cambiar de lugar y la segunda la de transformarse, de adaptarse a una situación, de cambiar de estado, de posición, habilidades, entre otras. Estas son dos dimensiones que se encuentran fuertemente entrelazadas. (Ibañez, 2022)

La movilidad se entiende como la forma en que los individuos recorren distancias para desplegar en el tiempo y en el espacio las actividades que conforman sus estilos de vida. Estas prácticas de viaje están integradas en los sistemas sociotécnicos, producidos por las industriales, las técnicas de transporte y comunicación y los discursos normativos. Esto implica impactos sociales, ambientales y espaciales considerables, así como experiencias de viaje muy diversas. (Ibañez, 2022, p. 6)

Se debe considerar que movilidad no es lo mismo que transporte, por lo que no se pueden considerar como sinónimos, ya que la movilidad implica dispendio de energía y por lo tanto creación de infraestructura especializada para intentar abaratar el coste del viaje y atención a las formas más autónomas de desplazamiento, oferta de alternativas posibles, gestión del gasto energético y del espacio desde una perspectiva más amplia que la recuperación del coste invertido o la adaptación de la capacidad de la infraestructura a la demanda de viajes en un determinado medio de transporte. (Ibañez, 2022)

Se puede deducir que el transporte es el componente material de la movilidad que se encuentra ligado a los medios técnicos del desplazamiento, las personas deben movilizarse para desarrollar actividades cotidianas, como el trabajo, asistir a centros educativos, realizar las compras, ir al gimnasio, entre otras. Para el desarrollo de estas actividades necesita transportarse de un lugar a otro, por diferentes medios como puede ser a pie o por algún medio de transporte que puede ser público o privado. Las dificultades que se puedan enfrentar para desarrollar esta movilidad tienen consecuencias, tanto para las personas como para la sociedad, porque afecta la productividad de los trabajadores que deben sacrificar horas de descanso para sobrellevar los inconvenientes generados.

Para autores como Méndez (2021) la movilidad urbana es el conjunto de desplazamientos que tienen que realizar las personas dentro de un determinado territorio por motivos laborales, formativos, culturales, de ocio o por cualquier causa. Por tal motivo,

al referirse a movilidad urbana se indica que el ámbito territorial se enmarca en un contexto de ciudad. Mientras que la accesibilidad se refiere a la facilidad y conveniencia con la que las personas pueden disfrutar de servicios y desarrollar actividades diarias, relacionadas con los clientes, suministradores y compañeros de trabajo, entre otros. Miralles – Guasch (2002) señala que el acceso o accesibilidad se puede comprender como la capacidad de las personas para superar las distancias geográficas entre los puntos del territorio donde se encuentran los recursos que necesitan o desean.

Velásquez (2015) detalla que al hablar de movilidad se hace referencia a las personas que se desplazan para movilizarse de un lado a otro, y no directamente a los medios de transporte que son instrumentos que facilitan la realización de estos desplazamientos. La movilidad tiene una relación directa con la libertad de moverse y la posibilidad de acceso a los medios necesarios para este fin, se comprende entonces que la movilidad relacionada con el deseo del individuo debe alcanzar determinado destino y la capacidad del individuo. El verdadero reto es resolver las necesidades de movilidad de una manera compatible y eficiente con la preservación del medio ambiente; se puede entender que la movilidad es la suma de desplazamientos que hacen los ciudadanos para acceder a los servicios necesarios para el quehacer diario.

Por lo que se considera que la movilidad no solo debería asegurar el acceso a oportunidades y servicios para las personas, sino también tiene el potencial de encarar las preocupaciones de largo plazo, tanto nacionales como mundiales, relativas a la problemática medioambiental, la desigualdad social y la prosperidad económica (Proyecto Movés, 2019). La movilidad afecta el éxito económico de la ciudad y la calidad de vida de los ciudadanos, además que genera un impacto a escala global. Por lo que la planificación de la movilidad urbana se presenta como un gran desafío y una gran oportunidad para mejorar la calidad de vida de las personas y enfrentar los retos que limitan la accesibilidad.

Hernández (2017) es un reto dentro de las urbes contemporáneas satisfacer las necesidades de todas las formas de movilidad que exigen los grupos sociales. Las ciudades contemporáneas se enfrentan a esquemas de inmovilidad que han aislado las principales herramientas del desarrollo urbano y los elementos que constituyen la

vitalidad de las grandes urbes. Por tal motivo, para Nolasco (2013) pensar en un esquema de movilidad las principales categorías de análisis deben considerar tanto el caminar como el espacio público, sin dejar de lado la movilidad por medio de algún transporte. La contraposición con el aspecto de movilidad supone que se debe ampliar el espectro de posibilidades de satisfacer una necesidad, debido que el desplazamiento físico es una de estas operaciones. Hernández y Hans (2017) señalan que la movilidad se considera un valor impredecible para asegurar el bienestar de las personas, es uno de los factores que habilita el acceso a las oportunidades y en consecuencia a la satisfacción de necesidades y deseos, pensar en movilidad implica más que considerar la capacidad de las personas de llegar a un lugar en tiempo y forma, sino también la calidad del viaje y el disfrute de la experiencia al moverse.

Parte de la planificación para la movilidad urbana es el desarrollo de una red peatonal, cuya finalidad es conectar el territorio urbano de manera que nodos de comunicación, equipamiento y espacios públicos se encuentren al alcance del ciudadano que se desplaza a pie; de esta forma se garantiza una buena accesibilidad a los servicios y actividades cotidianas, como asistir a centros educativos, deportivos, administrativos, institucionales, culturales, cívicos y mercados municipales. Se debe considerar que las ciudades no son el espacio de lo doméstico o privado, sino el ámbito donde la población se encuentra identifica y manifiesta. Una ciudad es un sistema de redes o de conjunto de elementos, como calles, plazas o infraestructuras de comunicación, áreas comerciales, equipamientos culturales, estos son espacios de uso colectivo.

Para Méndez (2021) la apropiación progresiva que hace la gente sobre los espacios colectivos permite el paseo y el encuentro que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural. “El espacio público es el espacio principal del urbanismo de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un ámbito físico, simbólico y político” (Velásquez, 2011, p. 15). Existe una relación directa entre el espacio público y la movilidad urbana, tal como lo señala Méndez (2021) dentro de un modelo urbano actual, fragmentado, creciente y desigual, el espacio público es transformado en un espacio conectivo, lo que significa que tiende a concentrarse con una sola función la de facilitar el desplazamiento de personas y



mercancías a una velocidad adecuada, disminuyendo la posibilidad de prácticas sociales en esos espacios.

Proyecto Movés (2019) distingue la movilidad observada de la movilidad potencial, la primera hace referencia a la movilidad que no consiste únicamente en el conjunto de desplazamientos que efectivamente se realizan en el territorio y la segunda se refiere a aquella movilidad que, por algún motivo, ya sea social, cultural o económico no se realizan. Los motivos concretos por los que no se realizan los viajes pueden ser variados, como la percepción de riesgo o ideas preconcebidas sobre el desplazamiento o por las características propias y capacidades de las personas y el entorno físico. Entre este punto la congestión que puede impedir la movilidad de alguna manera.

Mataix (2010) define la congestión es el entorpecimiento de la circulación por la afluencia excesiva de vehículos, falta de capacidad del viario o algún problema de accesibilidad, y esto se convierte en un problema cotidiano de las sociedades modernas, que conlleva costos sociales, económicos y ambientales, así como la merma en la calidad de vida de los habitantes. Diariamente muchas personas se quedan atrapadas dentro del congestionamiento, especialmente al momento de trasladarse del trabajo al hogar o viceversa. En ocasiones, la movilización dentro de los espacios urbanos es casi imposible.

El congestionamiento provoca demoras en los tiempos de viaje y esto provoca un mayor consumo de carburantes que son dañinos para el medio ambiente, esto como consecuencia que los vehículos pasan mucho más tiempo circulando a bajas velocidades, esto a la vez produce un impacto económico real individual y colectivo. Los atascos de tráfico causan una inmensa pérdida de tiempo productivo, Individualmente la congestión supone un importante costo económico, además colectivamente las demoras que provocan la congestión repercuten de manera negativa en la actividad económica de las ciudades. Adicionalmente, se reduce la productividad laboral por cansancio y estrés de los trabajadores, un mayor tiempo y costo de distribución urbana de mercancías también es una consecuencia; todas estas dificultades reducen la competitividad de las industrias que se ubican en las ciudades. El transporte público también se ve afectado

por la congestión, estas demoras generan una pérdida de eficacia y un desincentivo para el uso de estos.

Para Sanz(2008) la movilidad es una actividad que se genera por las necesidades y deseos de las personas, es una consecuencia de la localización de los diferentes recursos o actividades en el territorio y de la configuración de la ciudad. La movilidad integral tiene como foco de estudio a las personas y tiene en cuenta las distintas características y capacidades, dentro de la movilidad integral el fono no son los vehículos motorizados, sino todos los modos de viaje, incluyendo los modos activos como las personas a pie y en bicicleta. Gutiérrez (2010) señala que esta línea de pensamiento se ha extendido en Europa y de forma incipiente en América Latina.

Cruz-Muñoz (2018) detalla que las complicaciones que se generan dentro de la movilidad urbana afectan directamente la productividad laboral, el desgaste físico y mental, además de los costos que tiene para los habitantes; por lo que la gestión de la movilidad urbana debe contemplar las políticas y programas que se orienten a modificar los hábitos de movilidad y comportamiento de viajes a fin de incrementar la eficiencia del sistema de transporte y en conjunto coadyuvar a la equidad social, a la accesibilidad y a las sustentabilidad. Por tal motivo, los planes de movilidad son importantes para la gestión de cualquier municipalidad. Vega (2017) considera que los planes de movilidad son instrumentos para impulsar los cambios necesarios en la movilidad urbana con criterios de sostenibilidad.

Por tal motivo, las municipalidades deben de gestionar planes como parte del ordenamiento territorial que incluyan como eje transversal la movilidad urbana porque la liberación de las vías de acceso son de beneficio para la población que aporta a la competitividad de las industrias en distintas ciudades, con pobladores estresados, intranquilos y molestos a causa del congestionamiento se logra que disminuyan la productividad dentro de las organizaciones, por tal motivo para el bienestar de la calidad de vida y del sector industrial, las municipalidades deben gestionar planes eficientes.

## 2.4 Mercado informal

Los mercados no existían en los primeros años de la historia de la humanidad, por tal motivo las civilizaciones primitivas debían elaborar los propios productos según las necesidades y aptitudes. Antiguamente el mercado era señalado como un lujo, que inició como un intercambio mediante un trueque y además con el inicio de las negociaciones en un lugar y fecha determinados por los interesados; por este motivo fue que se establecieron grupos en lugares cercanos a los templos ya que estos atraían un mayor número de personas.

Méndez (2009) señala que esta primera fase del mercado, es decir, el nacimiento de este carecía de un valor arquitectónico, se encontraba al aire libre y no tenía delimitación de espacio. Esto porque desde años atrás el ser humano se ha dedicado al comercio, aunque gran parte de la producción se realizará dentro del propio hogar. Sin embargo, cuando el comercio se intensificó las ciudades crecieron y se multiplicaron, lo que brindó como resultado el seguimiento de locales que funcionaban como mercados en que se vendía el excedente familiar, dando fuentes de trabajo para la comunidad y proporcionando recaudación de impuestos para la municipalidad.

Etimológicamente la palabra mercados se deriva del latín *Mercatus*, es un sitio destinado usualmente a la venta y compra de mercancías, se conoce que un mercado es un lugar público donde concurren comerciantes y compradores para realizar alguna transacción comercial. Se reconoce al mercado como un ambiente público libre para transacciones comerciales bajo normas de control e higiene, que se constituye en un punto de concentración de productores agrícolas y de consumo diario, para surtir y abastecer a la población. (Aguirre, 2006)

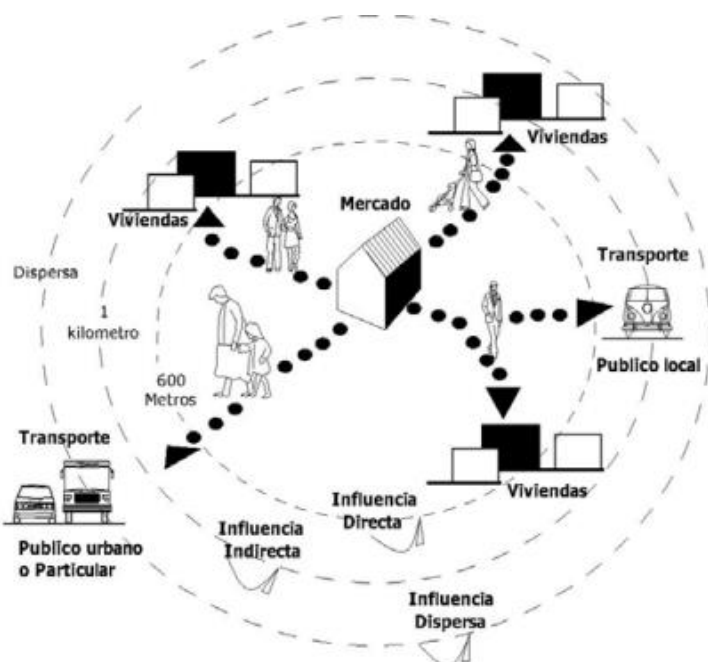
Se puede distinguir que los mercados son fundamentales para la economía de cualquier país, dentro del que convergen elementos de oferta y demanda, y además puede ser minorista o mayorista, también puede ser permanente o móvil. La función principal de un mercado es albergar transacciones comerciales entre el comprador y el vendedor. Usualmente los mercados son parte de la economía informal de Guatemala, el Centro de Investigaciones Económicas Nacionales (CIEN, 2001) señala que las actividades informales no son totalmente observables, incluso suele tenerse discrepancia para

calificar a una empresa como formal o informal, esto más bien se refiere a las actividades y una misma persona puede realizar tanto actividades formales como informales. Por ejemplo, una persona que vende dentro de un mercado informal puede ser parte de la economía formal dentro de alguna otra actividad que realice, o incluso dentro del mercado mismo donde venda.

La transición hacia la formalidad requiere el diseño de una estrategia integrada para llevar a los trabajadores y empresarios informales hacia canales de protección y apoyo, al tiempo que mantiene las potencialidades dinámicas existentes (Organización Internacional del Trabajo, OIT, 2013). Antiguamente y en la actualidad, el mercado tiene un radio de influencia dentro de la sociedad y para países como Guatemala, las actividades que se desarrollan dentro de este son parte de la satisfacción de necesidades básicas para la población. El mercado tiene influencia dentro de la población en distintos focos, incluyendo la vivienda y el transporte entre otros, como se muestra gráficamente a continuación.

### Figura 10

*Radio de influencia del mercado*



Fuente: Méndez (2009).

Los mercados están bajo la gestión de las municipalidades y permiten la recaudación de impuestos que ofrece la posibilidad de proporcionar financiamiento para obras de infraestructura de beneficio comunitario. Es acá donde nace la estructura para el mercado como parte de la función municipal, por tal motivo Aguirre (2006) señala que “el edificio debe diseñarse para que tales movimientos se desarrollen en un espacio cómodo, funcional y estético, cuya constitución se puede llevar a cabo adaptadas a los sistemas constructivos” (p. 11). Toda construcción de mercados debe tener en cuenta las necesidades y el radio de acción que tiene dentro de la población.

Para la realización de este tipo de proyectos es indispensable conocer la función que desempeña la edificación, así como los beneficios que otorga a la comunidad. Es por este motivo que autores como Méndez (2009) consideran que siempre se debe tomar en cuenta que en este lugar se realizan actividades de compra y venta de artículos de primera necesidad, por lo que es necesario considerar áreas de servicio para los usuarios como sanitarios, un área de carga y descarga y un orden de puestos de venta distribuido por actividades. Existen mercados formales e informales, debido que con el paso del tiempo y por la demanda de la población, los mercados han buscado satisfacer las necesidades por lo que se han habilitado mercados formales que ofrecen a la sociedad un elemento vital socioeconómico, porque es acá donde se realizan las principales compras diarias y de primera necesidad de la mayoría de familias en las distintas poblaciones.

Un mercado bien organizado cuenta con la estructura para satisfacer las necesidades de los demandantes, por lo que debe contener un espacio para desechar la basura, servicios sanitarios, área de depósito, además que se considera debe ser accesible tanto por vía peatonal o vehicular. También se considera que un mercado debe contar con suficiente ventilación e iluminación. Dentro de los principales usuarios de un mercado Méndez (2009) señala que se puede encontrar compradores, estos son usuarios que adquieren el producto, también se distinguen compradores minoristas que realizan compras por menor, estas pueden ser para el propio consumo o ventas al por menor, que son diferentes a los compradores mayoristas, que realizan compras al por mayor para comerciar, para abastecer grandes empresas. Finalmente distingue a los proveedores

como usuarios, que son personas o empresas que abastece de todo lo necesario para un fin a grandes grupos, asociaciones y comunidades, entre otros.

Los mercados se pueden clasificar de distintas formas según especificaciones de cada uno, cada tipo de mercado se ubica dentro de alguna clasificación. Para autores como Méndez (2009) los mercados se pueden clasificar según el área de influencia, según el espacio físico y además agrega clasificaciones para Guatemala como país y según el Instituto de Fomento Municipal INFOM, dentro de cada categoría clasifica los tipos de mercado y brinda el concepto de cada uno, tal como se detalla dentro de la siguiente figura.

Figura 11

## Clasificación de los mercados

Tipo de mercado		Definición
Mercados en Guatemala	Mercados rurales de abastecimiento local	Estos predominaban en comunidades indígenas controlados por campesinos.
	Mercados ubicados en los centros urbanos de los pueblos	Estos eran controlados por intermediarios y por el comercio de importación y exportación
	Los grandes mercados rurales de mayoreo	Los mercados de la época que según datos históricos eran en plazas al aire libre, en el centro o cerca de los poblados, protegidos por carpas provisionales hechos de manta o tela sostenidos por armazones de madera, los días de mercado
Mercados según área de influencia	Mercado Cantonal	Este tiene un radio de influencia directa máximo de un kilómetro y será visitado por los usuarios a pie, pudiendo existir más de uno en un sector
	Mercado Sectorial	Este tiene un radio de influencia indirecta de más de un kilómetro, y los usuarios que lo frecuentan podrán hacerlo a pie, en vehículo particular o transporte público. Las instalaciones podrán ser con el mismo equipamiento que el mercado metropolitano pero adaptado al número de usuarios bajo el radio de influencia.
	Mercado Metropolitano	Tiene un radio de influencia dispersa, es el que posee a consumidores de varios puntos de una ciudad, debido a la ubicación estratégica. Es acá donde se genera, gran actividad económica de importancia para el desarrollo nacional, ya que es donde se encuentran ubicadas las mayores cantidades de industria, servicios, mano de obra calificada, entre otros.
Mercados según el espacio físico	Mercado Móvil	Es el tipo de mercado que se realiza dentro de un furgón. Se da por lo regular en el interior del país y sirve de abastecimiento de alimentos a los asentamientos humanos de escasos recursos y alejados en donde no existe ningún tipo de infraestructura de servicios
	Mercados formales	Estos pueden ser minoristas o mayoristas, además de funcionar en un edificio bajo condiciones higiénicas y sanitarias adecuadas, delimitados geográficamente
	Mercados Informales	La característica principal es que son un conjunto de comerciantes ubicados en las calles, estos no tienen ninguna comunicación con los mercados formales, ofrecen los mismos productos y por la localización no cuentan con los servicios básicos, constituyendo un foco de contaminación para el sector.
	Desbordamientos	Son el conjunto de comercios que se encuentran ubicados en las calles, al igual que los informales, con la diferencia que estos están en calles aledañas a los mercados formales y ocasionan malestar a la población del lugar, los desbordamientos se dan de forma desordenada ocasionan contaminación ambiental, visual, sonora.

	Tipo de mercado	Definición
Mercados según INFOM	Mercado Municipal	Es aquel que es propiedad del gobierno municipal, este vende o renta los locales, este no implica solo los que se alojan físicamente dentro de un edificio, sino también sus desbordamientos. Para que la construcción resuelva las necesidades de los vendedores y compradores mediante las instalaciones más adecuadas se debe estudiar cada una de las actividades comerciales. En estos mercados generalmente se dedican a la venta de verduras, frutas, granos, flores, artículos de primera necesidad; venta de ropa, zapatos; comida preparada, carnes.
	Mercado Mayorista	Es el que provee de productos por mayor a mercados minoristas. A este sitio acuden los intermediarios y distribuidores a comprar gran cantidad los productos que después han de revender a otros comerciantes, entre ellos podemos incluir la central de mayoreo y el mercado sectorial
	Mercado Minorista	De venta y compra de productos en pequeñas cantidades al consumidor o usuario. Entre estos se pueden clasificar a mercado tipo metropolitano y cantonal
	Mercado Público	Es un mercado administrado por la municipalidad y/o cooperativas de vendedores que para uso de la comunidad en donde se provee los suministros principales para el consumo local
	Mercado Privado	Son aquellos en donde se efectúan compras y ventas en tiendas, locales comerciales, abarroterías, supermercados, entre otros.
	Mercado de piso plaza cubierto:	Este tipo de mercado funciona todos los días y en él se venden productos de la canasta familiar, tales como: granos, verduras, legumbres, carnes, chicharrones, frutas, especias para la preparación de alimentos
	Mercado de piso plaza descubierto	Este tipo de mercado funciona como mayor intensidad el día de mercado. Esta área podrá ser cubierta o descubierta y tendrá un área mínima de 2.25 m <sup>2</sup> /plaza.

Fuente: Méndez (2009).



Los mercados pueden tener distintos usuarios según la ubicación geográfica. Los usuarios locales son los que realizan compras con mayor frecuencia de productos básicos, tanto al mayoreo como al menudeo dentro del mercado de la localidad; el usuario eventual, es el que asiste solo en alguna ocasión a las instalaciones del mercado para abastecerse de productos, o puede venir de una población cercana una o dos veces por semana. Mientras que los usuarios regionales son los compradores o vendedores que vienen de otros departamentos de la región a ofrecer o adquirir los productos al por menor.

Por este motivo es importante que los mercados sean accesibles no solamente para la población cercana, sino también, para los usuarios que no se encuentran cerca geográficamente, pero son usuarios eventuales, por lo que es importante que se ubiquen en cercanía de estaciones de transporte público, también que sean accesibles para peatones y cuenten con acceso vehicular, debido que los usuarios se transportan en diversos medios. Además, en países como Guatemala los mercados forman parte vital para la economía tanto para los oferentes como los demandantes, porque ambos logran satisfacer la necesidad, genera un fuerte número de empleos. Señala CIEN (2001) que los mercados son base fundamental para las economías en Latinoamérica, tomando en cuenta que la mayoría de los países tienen una base agrícola.

Las ventajas del mercado se encuentran que favorece la adquisición de productos directos en un solo lugar, la existencia de varios establecimientos permite seleccionar los productos a los precios más accesibles, la concentración de comerciantes provoca una competencia comercial que favorece al equilibrio de los precios, concentra el comercio de la localidad al menudeo, además permite organizar dentro de un local a pequeños comerciantes (García, 2015). Los mercados son una base fundamental para satisfacer las necesidades de la población, por tal motivo deben ser una prioridad en los planes de desarrollo de las municipalidades porque la gestión adecuada ayuda a la mejora en la calidad de vida de los habitantes que pueden acceder a los bienes que ofertan dentro de este mercado del que son demandantes y cuyos bienes son de utilidad para la subsistencia humana.

## 2.5 Qué son proyectos sociales

Para iniciar se detallará que es un proyecto antes de adentrarse dentro de los proyectos sociales. Serrano (1999) señala que “Un proyecto es un avance anticipado de las acciones a realizar para conseguir unos determinados objetivos” (p. 5). Se debe presentar una unidad de medida que presenta determinados objetivos para lo que requiere una estructura interna que le permite alcanzar el fin propuesto. Se considera que un proyecto es un plan de trabajo con carácter de propuesta que concreta elementos necesarios para conseguir los objetivos deseables. Tiene como misión prever, orientar y preparar el camino de lo que se va a hacer, para el desarrollo de este. Por lo que se considera que en todo proyecto subyace siempre:

- Una descripción de lo que se quiere conseguir indicando siempre la finalidad de este;
- Una adaptación del proyecto a las características del entorno y a las personas que lo llevarán a cabo;
- Unos datos e información técnicas para el mejor desarrollo del proyecto, así como instrumentos de recogida de datos
- Unos recursos mínimos impredecibles para su aplicación
- Una temporalización precisa para el desarrollo del proyecto

Universidad de Almería (UAL, 2013) señala que la elaboración de los proyectos sociales nace como una consecuencia del deseo de mejorar la realidad en la que se vive. Se considera que un proyecto es un avance anticipado de las acciones a realizar para conseguir determinados objetivos. El proyecto es un plan de trabajo cuya misión es prever, orientar y preparar el camino de lo que se hará, por lo que es importante considerar una descripción de lo que se quiere conseguir, indicando con precisión la finalidad de este. Se entiende por social todo lo que afecta al ser humano y a las propias condiciones de vida, por lo que un proyecto social debe contemplar fundamentalmente lo que hace referencia a necesidades básicas del individuo, como salud, educación, empleo y vivienda, así como otro tipo de necesidades como dignidad, autoestima, aprecio, seguridad, consideración y la capacidad de encontrar sentido a la vida y al mundo que le rodea.

Los proyectos sociales se orientan a la resolución de problemas, con el fin de intentar satisfacer las necesidades básicas del individuo. Existe una cierta relación entre la fragilidad y la carencia, por un lado, y la responsabilidad por el otro (...) Los proyectos sociales intentan siempre resolver una carencia, una necesidad y miran siempre al futuro que intentan mejorar. (UAL, 2013, p. 25)

Martínez (1998) detalla que los proyectos sociales se pueden concebir como un proceso de conversión, como ciclos de acción o como conjuntos de productos, resultados e impactos. Los proyectos son procesos de conversión de intencionalidades políticas en consecuencias sobre la sociedad, estos resultan y requieren la movilización de recursos cuya naturaleza, cuantía, atributos básicos, relaciones recíprocas, compatibilidad y convergencia determinan el contenido particular y los resultados. Detalla UAL (2013) que los proyectos se pueden clasificar según la necesidad que intentan satisfacer

- Los que apuntan a la satisfacción directa de una determinada carencia con base en los estándares sociales.
- Los que facilitan indirectamente la satisfacción de una necesidad especial
- Los que introducen nuevos sistemas productivos para mejorar situaciones sociales
- Los que afectan a situaciones que se apartan de una normalidad socialmente definida
- Los que apuntan a introducir tecnologías organizativas para producir cambios en las situaciones sociales.

La elaboración de proyectos implica construir un sistema para lograr una ordenación, esto implica jerarquizar y articular una serie de hechos, objetos o ideas, aparentemente dispersos para comprender e interpretarlos mejor. Esto implica también la reflexión autocrítica que ayuda a planificar acciones con el fin de lograr una mayor calidad en el trabajo, el proyecto social tiene la intención de alcanzar lo que se presente con la mayor eficacia y calidad. (UAL, 2013)

Para Serrano (1999) la elaboración de proyectos sociales nace como consecuencia del deseo de mejorar la realidad en la que se vive en la actualidad, los proyectos pueden ser diversos y variados tanto en objetivos como en la metodología; todos tienen una

característica común que los identifica como proyectos. Se puede argumentar que un proyecto social hace referencia a las necesidades básicas del individuo que según los organismos internacionales son: salud, educación, empleo y vivienda. Sin embargo, Maslow agrega a estas necesidades la dignidad, autoestima, aprecio, seguridad, consideración, capacidad de encontrar sentido a la vida y al mundo, estas necesidades son imperiosas para el ser humano.

La formulación del proyecto consiste en una identificación precisa del mismo, especificando los objetivos, metas, actividades, calendario de ejecución y recursos. (Espinoza, 1980) La formulación de un proyecto exige combinar factores humanos, técnicos y financieros para obtener los objetivos y metas que se establecen como hipótesis para resolver la situación diagnosticada dentro del plazo determinado. Por lo que los criterios básicos de evaluación se definen por anticipado en función de las condiciones que se deben dar para que el proyecto se cumpla. Ander-Egg y Aguilar (1997) detalla que la formulación de un proyecto consiste en responder una serie de preguntas, entre las que se pueden definir las siguientes:

- ¿Qué? Se quiere hacer.
  - Naturaleza del proyecto: Esta es la idea central del proyecto e implica caracterizar de manera breve la idea que representa el proyecto, identificando el programa del que forma parte, la institución y la unidad de la que depende. Además, consiste en especificar si la idea se origina en la inexistencia de un servicio necesario en la localidad, en la insuficiencia, en la mejora de la calidad de la prestación, la aplicación política de planes o la conveniencia de promover o acelerar algún aspecto de desarrollo.
- ¿Por qué? Se quiere hacer.
  - Origen y fundamento: Significa que se deben especificar los antecedentes que se detectaron dentro del diagnóstico y la justificación doctrinaria y técnica que llevó al elegir el proceso que define el proyecto. Para completar una fundamentación se pueden señalar: datos estadísticos que se vinculan a la necesidad que se pretende atacar, elementos que justifican la estrategia y previsiones sobre el comportamiento futuro.

- ¿Para qué? Se quiere hacer.
  - Objetivos: Son los logros que se pretenden alcanzar con la ejecución de una acción, estos deben ser claros, realistas y pertinentes; además se puede clasificar en generales y específicos.
- ¿Cuánto? Se quiere hacer.
  - Metas: Es un objetivo cuantificado y calificado, formular una meta es señalar cuánto se desea alcanzar de cada objetivo y la calidad es lo que se desea alcanzar. Al igual que los objetivos, las metas deben ser realistas y alcanzables con los medios disponibles.
- ¿Dónde? Se quiere hacer.
  - Localización física: Consiste en la determinación restringida del área geográfica donde se ubicará el lugar específico del funcionamiento. La presentación se debe realizar atendiendo la macro y la micro localización.
- ¿Cómo? Se quiere hacer.
  - Metodología: Expresa el conjunto de actividades que se deben desarrollar, es decir, las acciones y procedimientos que se necesitan realizar para alcanzar las metas y objetivos propuestos, se debe tomar en cuenta siempre que el método es el camino que se elige para llegar al fin. La presentación de la metodología implica la definición de tareas, de normas y procedimientos para la ejecución.
- ¿Quiénes? Lo van a hacer.
  - Recursos humanos: consiste en describir la cantidad y calidad de personas que son necesarias para la ejecución de las actividades que contempla el proyecto y sus responsabilidades.
- ¿Con qué? Se va a hacer.
  - Recursos materiales: Es donde se definen las instalaciones necesarias, los materiales, los instrumentos y los equipos.
  - Recursos financieros: Se encuentran constituidos por dos aspectos básicos, que es el presupuesto y el financiamiento. La claridad presupuestaria y financiera del proyecto es un elemento importante para evaluar la eficiencia.

La formulación de un proyecto combina factores históricos, técnicos y financieros con el fin de obtener los objetivos que permitirán resolver la situación problemática, operativamente consiste en describir de forma clara, precisa y ordenada el camino que se debe seguir para resolver el problema del que se intenta buscar la mejor solución entre todas. Ander-Egg y Aguilar (1997) señalan que la elaboración de un proyecto social lleva consigo la elaboración de las fases que se detallan dentro de la siguiente figura.

**Figura 12.** *Fases para el diseño de un proyecto social*

<b>Diagnóstico</b>		
Detectar necesidades		
Input		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Detectar necesidades</li> <li>• Establecer prioridades</li> <li>• Fundamentar el proyecto</li> <li>• Delimitar el problema</li> <li>• Ubicar el proyecto</li> <li>• Revisar la bibliografía</li> <li>• Prever la población</li> <li>• Prever los recursos</li> </ul>
Proceso	<b>Planificación</b> ¿Qué hacer?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Objetivos               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Generales</li> <li>- Específicos</li> </ul> </li> <li>• Metodología               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Actividades</li> <li>- Técnicas e instrumentos</li> <li>- Definir la población</li> <li>- Identificar la muestra</li> <li>- Recoger datos</li> <li>- Analizar datos</li> </ul> </li> <li>• Temporalización</li> <li>• Recursos               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Humanos</li> <li>- Materiales</li> <li>- Financieros</li> </ul> </li> </ul>
	<b>Aplicación</b> Ejecución	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo del proyecto</li> <li>• Seguimiento del proyecto</li> <li>• Control del proyecto</li> </ul>
<b>Evaluación</b>		
Qué se ha logrado		
Output		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluación diagnóstica      Informe final</li> <li>• Evaluación proceso</li> <li>• Evaluación final</li> </ul>

Fuente: Ander-Egg y Aguilar (1997)

Estas fases se deben llevar a cabo dentro de los proyectos sociales para lograr los objetivos esperados, además se debe recordar en todo el proceso las preguntas diseñadas y a los que deben dar respuesta. Es importante que todos los aspectos

planteados sean evaluados posteriormente de manera periódica para determinar si efectivamente se solucionó el problema identificado y se logró satisfacer la necesidad de la población. Cohen y Franco (1992) señala que todo proyecto social debe ser evaluado y esta evaluación se debe fundamentar en la necesidad que se debe satisfacer, esto se debe realizar mediante un método que permite el análisis, la sistematización de conocimiento y la adjudicación de valores sobre el cumplimiento de objetivos.

Baca –Tavira y Herrera – Tapia (2016) detallan que los proyectos son herramientas estratégicas para la toma de decisiones de organismos gubernamentales y sociales, se consideran la expresión técnica de soluciones a problemas de interés general y también se considera un medio para cambiar situaciones desventajosas o problemáticas hacia determinados puntos convenientes en beneficio de la sociedad. Es por este motivo que el diseño de proyectos sociales se exploran las mejores opciones para llegar a los objetivos y metas que se desean alcanzar.

### **2.5.1 Metodología del marco lógico**

Ortegón et al. (2015) señalan que la metodología del marco lógico es una herramienta que facilita el proceso de conceptualización, diseño, ejecución y evaluación de proyectos, hace énfasis en la orientación por objetivos, la orientación hacia grupos beneficiarios y facilita la participación y comunicación de las partes interesadas. Es una herramienta que se puede utilizar en todas las etapas del proyecto.

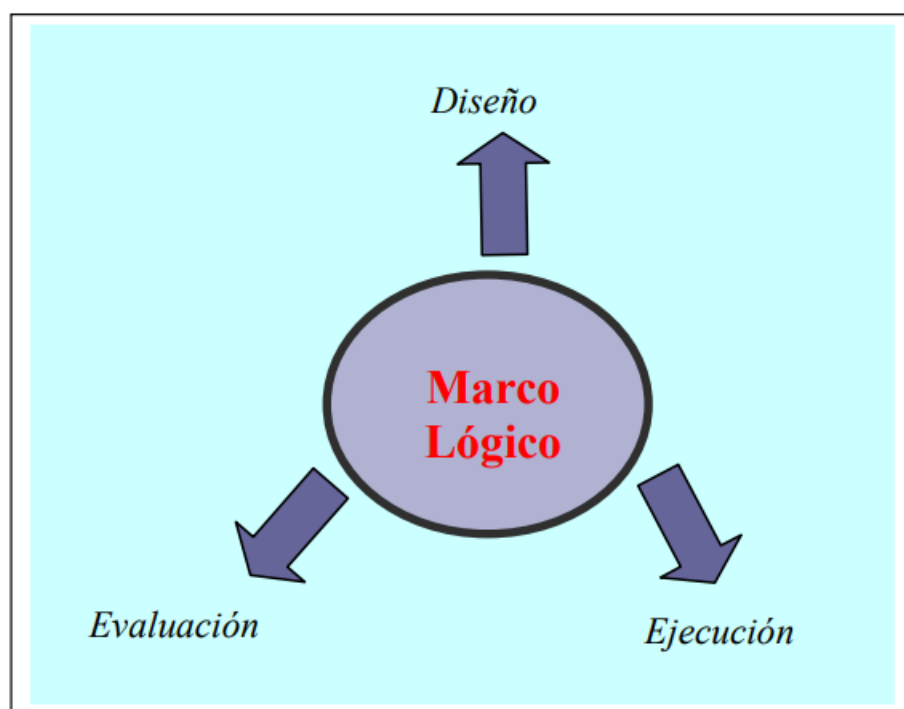
Para Ortegón et al. (2015) el método del marco lógico fue elaborado para dar respuesta a tres problemas comunes en los proyectos, siendo estos los siguientes:

- Planificación de proyectos carentes de precisión, con objetivos múltiples que no estaban claramente relacionados con las actividades del proyecto.
- Proyectos que no se ejecutaban exitosamente, y el alcance de la responsabilidad del gerente del proyecto no estaba claramente definida.
- Y no existía una imagen clara de cómo luciría el proyecto si tuviese éxito, y los evaluadores no tenían una base objetiva para comparar lo que se planeaba con lo que sucedía en la realidad.

El método del marco lógico encara estos problemas y brinda una solución tomando en cuenta el ciclo de vida de los proyectos. Tal como se muestra en la siguiente figura.

### Figura 13

*Marco lógico y ciclo de vida del proyecto*



Fuente: Ortegón et al. (2015, p. 14).

Dentro de este método es fundamental que se realice una adecuada identificación del problema y alternativas de solución, esto como parte del proceso de planificación que nace con la percepción de una situación problemática y la motivación para darle solución. Sin importar cual sea el origen de la problemática es importante realizar un análisis estructurado de la situación existente. “La Metodología Marco Lógico incorpora cuatro elementos analíticos importantes que ayudan a guiar este proceso” (Ortegón et al., 2015, p. 16). Estos cuatro elementos son el análisis de involucrados, análisis del problema, análisis de objetivos e identificación de alternativas de solución. Los cuales se detallarán a continuación.

El análisis de involucrados significa estudiar cualquier persona, grupo, institución o empresa que sea susceptible de tener un vínculo con un proyecto, este análisis permite



optimizar los beneficios sociales e institucionales del proyecto, además de limitar los impactos negativos.

El análisis del problema es la identificación del problema que se desea intervenir, así como las causas y efectos. Este análisis resulta más valioso cuando se efectúa en forma de taller porque participan las partes interesadas, pero debe ser dirigido por una persona que domine el método y la dinámica del grupo.

El análisis de objetivos describe la situación futura a la que se desea llegar tras resolver los problemas, la metodología consiste en convertir los estados negativos del árbol de problemas en soluciones, que se expresan de forma positiva, estos estados positivos son objetivos y se representan en un diagrama de objetivos donde se puede observar la jerarquía de medios y fines.

Para la identificación de alternativas de solución se parte de los medios que están más debajo en las raíces del árbol de problemas y con base en esto se proponen acciones probables para que se pueda conseguir el medio, bajo el supuesto que sí se consiguen los medios más bajos se soluciona el problema, lo que es equivalente a decir que al eliminar las causas más profundas se eliminará el problema.

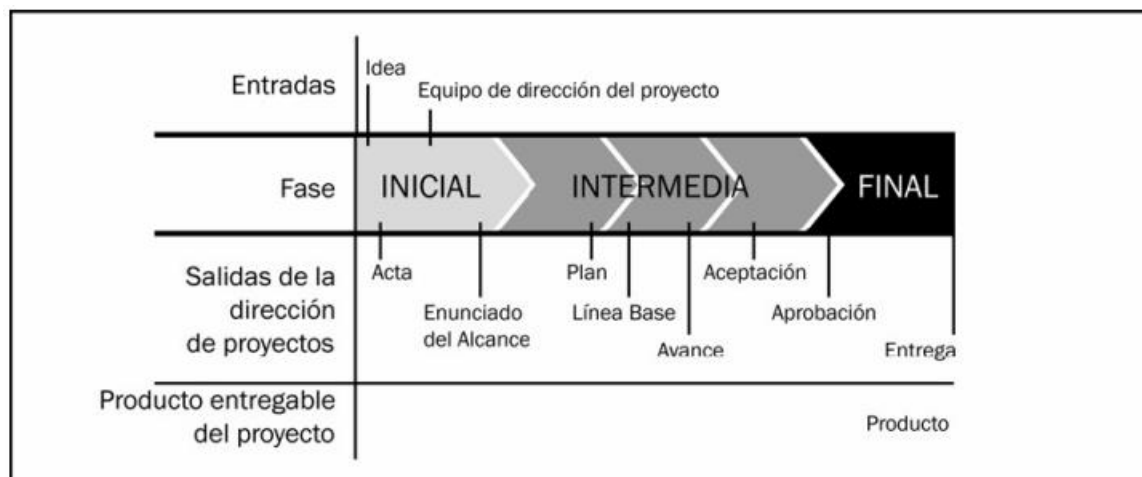
### **2.5.2 Ciclo de vida de los proyectos**

Project Management Institute (PMI, 2013) señala que el ciclo del proyecto define las fases que conectan el inicio de un proyecto con el fin. Las fases del ciclo de vida de un proyecto no son: Inicio, Planificación, Ejecución y Cierre del Proyecto. La transición de una fase a otra dentro del ciclo de vida generalmente está definida por la transferencia técnica.

Generalmente, los productos entregables de una fase se revisan para verificar si están completos, si son exactos y se aprueban antes de iniciar el trabajo de la siguiente fase. No obstante, no es inusual que una fase comience antes de la aprobación de los productos entregables de la fase previa, cuando los riesgos involucrados se consideran aceptables (Project Management Institute, PMI, 2013, p. 38).

**Figura 14**

*Secuencia de fases típicas de un proyecto*



Los ciclos de vida del proyecto por lo general definen el trabajo técnico que se debe realizar en cada fase, el tiempo donde se deben generar los productos entregables en cada fase y la forma de revisión, verificación y validación de cada producto, los involucrados en cada fase y la forma de controlar y aprobar cada fase.

### 2.5.3 Estudios de factibilidad

Luna y Chávez (2001) señalan que un estudio de factibilidad es el análisis para determinar si el proyecto propuesto será bueno o malo, así como las condiciones que se deben desarrollar para que sea exitoso.

Los estudios de factibilidad tienen por objetivo decidir sobre la posibilidad y conveniencia de realizar una idea de proyecto y determinar cuál es la mejor forma de hacerlo. Proveen a los responsables del proyecto de una base objetiva para decidir sobre su continuidad y escoger las mejores alternativas para su realización (Solarte, 2001, p. 3).

Según detalla Solarte (2001) la factibilidad analiza implicaciones del proyecto en los siguientes aspectos: ambiental, legal, político, mercado, técnico, financiero, social y organizacional.

Solarte (2001) señala que existen niveles y cuando se refiere a la prefactibilidad se diferencia de la factibilidad por el nivel de complejidad, mientras que el nivel de factibilidad es un estudio en profundidad, se realiza cuando la prefactibilidad da indicios positivos sobre la conveniencia y posibilidad de continuar con el proyecto.

### Figura 15

*Aspectos por considerar en el análisis de prefactibilidad*



Fuente: solarte (2001).

Un análisis de factibilidad exige un estudio más detallado que la prefactibilidad, porque es la única forma de profundizar en los aspectos no desarrollados en la prefactibilidad, así como la realización de un diseño detallado del proyecto.

### 3. METODOLOGÍA

Dentro del presente capítulo se detalla la metodología que se utilizó para el cumplimiento de los objetivos planteados, por lo que se inicia con la definición y delimitación del problema donde además se incluye la delimitación realizada dentro de la unidad de análisis, el periodo histórico y el ámbito geográfico, luego se detallan los objetivos que fueron la brújula de la investigación y por medio de los cuales se logra responder la interrogante que conforma la hipótesis, también se incluye el diseño de la investigación, el universo y muestra, así como el procedimiento por medio del cual se realizó la investigación, se incluyen las variables de exclusión y finalmente el alcance y límites de la investigación.

#### 3.1 Definición y delimitación del problema

En el municipio de Tecpán Guatemala, departamento de Chimaltenango, la actividad económica de mercado fue establecida desde hace más de cincuenta años, con días específicos donde se realizaba dicha actividad. Sin embargo, luego de la pandemia, la actividad del mercado se realiza todos los días; por tal motivo la ocupación genera problemas en la movilidad urbana de los pobladores, tanto de los vehículos como de los peatones, esto como consecuencia que el mercado informal ocupa varias calles y avenidas del casco urbano y limita la movilidad.

Las actividades que se desarrollan como parte de la ocupación del mercado informal obstruyen las calles y avenidas y generan problemas a los transeúntes para que puedan llegar a los trabajos u otras actividades que realizan de forma habitual. Al problema antes expuesto, el gobierno municipal del pasado como del presente no han prestado la mayor atención a solución como parte de una gestión; en ese sentido, la problemática y quejas persisten.

Por ello, se presenta la interrogante, ¿Qué incidencia tiene la gestión municipal para la organización del mercado sobre la movilidad urbana de los pobladores en el municipio de Tecpán, departamento de Chimaltenango?

Para autores como Martínez (2013) señala que la investigación tiene tiempos bien definidos y delimitados, dentro de este proceso es importante que el investigador realice

la delimitación adecuada para evitar divagar y no lograr los objetivos propuestos, por lo que se presenta la delimitación en unidad de análisis, periodo histórico y ámbito geográfico.

### **3.1.1 Unidad de análisis**

Los pobladores del municipio de Tecpán, departamento de Chimaltenango.

### **3.1.2 Periodo histórico**

Comprende un período de cinco años, incluidos entre 2016 y 2020.

### **3.1.3 Ámbito geográfico**

Municipio de Tecpán del departamento de Chimaltenango.

## **3.2 Objetivo general**

Evaluar la incidencia de la gestión municipal para la organización del mercado, en la movilidad urbana de los pobladores del municipio de Tecpán, Chimaltenango, desde la perspectiva administrativa.

## **3.3 Objetivos específicos**

1. Evaluar la gestión del gobierno municipal de Tecpán, departamento de Chimaltenango, durante el periodo 2016-2020, desde la organización del mercado municipal en el ordenamiento territorial.
2. Identificar las principales consecuencias que genera el mercado informal en la movilidad urbana de los transeúntes del municipio de Tecpán departamento de Chimaltenango.
3. Evaluar la incidencia generada por la ocupación del mercado informal en el municipio de Tecpán, departamento de Chimaltenango.
4. Caracterizar socioeconómicamente a los propietarios de los puestos dentro del mercado informal del municipio de Tecpán, departamento de Chimaltenango.
5. Elaborar una propuesta para la gestión municipal de la organización del mercado de Tecpán, departamento de Chimaltenango.

### 3.4 Hipótesis y especificación de variables

Hay una relación directa entre la gestión municipal para la organización del mercado y la movilidad urbana de los pobladores del municipio de Tecpán, departamento de Chimaltenango.

Se generó la pregunta general ¿Qué impacto tiene la gestión municipal para la organización del mercado, en la movilidad urbana de los pobladores en el municipio de Tecpán, departamento de Chimaltenango?

**Tabla 4**

*Operacionalización de variables*

<b>Variables</b>	<b>Definición teórica</b>	<b>Definición operacional</b>
Independiente:	Gestión municipal: Proceso cuyo objeto es la coordinación eficaz y eficiente de los recursos de un grupo social para lograr los objetivos con la máxima productividad, que debe incluir componentes orientados hacia la planificación estratégica, además de calidad, evaluación de resultados, aplicación de derechos humanos y liderazgo. (Galindo, 2000 y Barrios, 2008)	Gestión municipal: Todas las acciones de planificación estratégica, evaluación de resultados, aplicación de derechos humanos y liderazgo realizadas por la municipalidad de Tecpán para la organización del mercado y mejora en la movilidad de los pobladores del municipio.
Dependiente:	Movilidad urbana: Es una necesidad básica y un derecho colectivo que todos los ciudadanos deben tener garantizado, se encuentra vinculada con la libertad que se tiene para moverse y las probabilidades con las	Movilidad urbana: Desplazamiento de un punto a otro dentro del municipio de Tecpán que realizan los pobladores para satisfacer alguna necesidad.

---

que se accede a los medios requeridos para llevar a cabo este objetivo.

(Mataix, 2009 y Pontes, 2010).

---

Fuente: elaboración propia con base a bibliografía contenida en tabla.

### 3.5 Diseño de investigación

Tamayo (2003) que señala “la investigación es una indagación o examen cuidadoso o crítico en búsqueda de hechos o principios; una diligente pesquisa para averiguar algo” (p. 40). Además, señala que es imposible realizar una investigación a espaldas de la realidad, por tal motivo, el investigador deberá dejar de lado toda subjetividad y aspectos personales, para realizar investigaciones objetivas. Por lo que se debe realizar un diseño apropiado para lograr los objetivos planteados. Se toma como base a Hernández et al. (2014) y se detalla que la investigación se realizó dentro de un diseño no experimental, enmarcada en la clasificación transeccional. El alcance de la investigación fue explicativo. Se utilizó el método científico como pilar fundamental de la investigación y como métodos de apoyo el método hipotético – deductivo, el método inductivo – deductivo y el método analítico sintético.

### 3.6 Universo y muestra

El universo es la población del municipio de Tecpán, departamento de Chimaltenango, que según datos del Instituto Nacional de Estadística INE (2019) es de 101,530 personas. La fórmula utilizada para el cálculo de la muestra corresponde a la establecida para poblaciones finitas de variables cuantitativas, señalada por Morales (2011, p. 10), Conociendo el valor de la población de 101,530 y estableciendo un valor de z de 1.96, una desviación estándar de 0.5 y un error de 0.05.

#### Figura 16

*Fórmula y operacionalización de la muestra*

$$n = \frac{Nz^2\sigma^2}{(N-1)E^2 + Z^2\sigma^2} \qquad n = \frac{101,530 (1.96^2 0.5^2)}{(101,530 - 1)0.05^2 + 1.96^2 * 0.5^2}$$

Fuente: Morales (2011), *Tamaño necesario de la muestra ¿Cuántos sujetos necesitamos?* p. 10.

En consecuencia, el tamaño de la muestra determinado fue de 383 personas, a esta cantidad se le sumó un 10% de desecho por lo que se encuestó a 421 personas. Esto tras realización de prueba piloto donde se pudieron obtener datos para dicho cálculo, la prueba se llevó a cabo con 40 personas dentro del municipio.

### **3.7 Instrumentos**

La investigación obtuvo fuentes de información primaria dentro del trabajo de campo realizado, donde se utilizaron cuatro instrumentos de recolección de datos, cuyos reactivos permitieron responder los objetivos planteados dentro de la investigación. El primer instrumento fue una encuesta dirigida a los pobladores del municipio de Tecpán con una muestra representativa de 383 personas que se desarrolló con la modalidad cara a cara. El segundo instrumento fue el cuestionario de encuesta dirigido a los 155 vendedores del mercado informal también mediante la modalidad cada a cara. El tercer instrumento fue la guía de entrevista realizada dentro de la Municipalidad de Tecpán Guatemala, Chimaltenango específicamente en la Oficina Municipal de Planificación. de manera presencial, dicha entrevista se realizó el 3 de enero del año 2023 a las 10:30 de la mañana. El cuarto instrumento fue una guía de observación que se llevó a cabo por la investigadora.

### **3.8 Procedimiento**

Para brindar un orden cronológico respecto a la narrativa del procedimiento que se llevó a cabo se detalla la siguiente información en viñetas.

- Se realizó el plan de investigación donde se proyectó la metodología para obtener los datos, así como el marco teórico, antecedentes e inmersión en el tema para obtener conocimiento previo.
- Se realizó el primer acercamiento con la municipalidad de Tecpán para obtener información y agendar futura cita para realización de entrevista.
- Se obtuvo aprobación del plan de investigación.
- Se realizó la revisión bibliográfica pertinente vía documental y electrónica para obtener información de las variables de investigación, de esta manera se formó el antecedente y marco teórico del presente informe.



- Se realizaron las encuestas, entrevistas y la observación planificada para obtener los datos pertinentes. La encuesta dirigida hacia los pobladores fue realizada de manera electrónica, mientras que la encuesta dirigida hacia los vendedores del mercado informal fue realizada en la modalidad cara a cara.
- La entrevista fue realizada en dos sesiones con el departamento de planificación de la municipalidad de Tecpán.
- La información obtenida fue analizada, evaluada y detallada en el capítulo cuatro del presente informe final.
- Luego se procedió a realizar la propuesta para el proyecto, previo a detallar las conclusiones y recomendaciones pertinentes.

### **3.9 Variables de exclusión**

Se considera como variables de exclusión las siguientes:

- La gestión municipal respecto a otros aspectos fuera de la organización del mercado.
- Los motivos de los vendedores por los que se han asentado sobre las aceras.

### **3.10 Alcances y límites**

El alcance de la investigación fue el evidenciar la problemática actual que vive el municipio de Tecpán respecto a la movilidad urbana por las consecuencias del mercado informal, además se brinda una solución a la problemática mediante un proyecto que pretende ser la solución para la población. Sin embargo, la investigación se limitó a los datos brindados por la Municipalidad de Tecpán que carece de una data exacta sobre la conformación del mercado informal, a pesar de que estos datos se extrajeron manualmente por la investigadora, el número de personas que conforman el mercado informal incrementa mensualmente.

## **4. DISCUSIÓN DE RESULTADOS**

Los resultados de la investigación se presentan por objetivos donde cada uno se responde mediante un subtítulo del presente capítulo, por tal motivo se desarrollan cinco subtemas tomando en cuenta que son cinco objetivos específicos, cada subtema utiliza reactivos de los instrumentos de recolección de datos, toda la información presentada es fuente primaria y nunca antes había sido revelada, los datos fueron extraídos con objetividad y los resultados se presentan en tablas y figuras que son analizadas seguidamente.

Se inicia con el análisis de la gestión municipal para el ordenamiento del mercado, esto responde al objetivo uno e investigación. Luego las consecuencias generadas en la movilidad urbana de los pobladores dentro del municipio para responder al objetivo dos. Seguidamente el análisis de la incidencia generada por la ocupación del mercado informal para responder al objetivo tres. El objetivo cuatro se responde con la caracterización socioeconómica de los vendedores del mercado informal y finalmente se detalla una propuesta del proyecto de solución, dentro del presente capítulo únicamente se detalla el análisis de la metodología para identificar la mejor alternativa, mientras que el aporte para el proyecto se detalla en la parte de anexos.

### **4.1 Gestión municipal respecto a la organización del mercado como parte del ordenamiento territorial**

Para evaluar la gestión municipal respecto a la problemática planteada como primer objetivo de la investigación se tomó la información de los cuatro instrumentos de recolección de datos. Los resultados señalan que la Oficina Municipal de Planificación es la encargada para atender la problemática del mercado, esto denota que efectivamente la municipalidad cuenta con una unidad específica que debe atender y resolver el problema que es parte del ordenamiento territorial, además la misma Oficina señala que cuenta con un plan para la construcción del mercado que pueda albergar tanto el mercado informal como el desbordamiento del mercado formal. Sin embargo, este proyecto requiere una fuerte inversión económica debido a la demanda de puestos que debe albergar para satisfacer a todos los vendedores de los mercados del municipio.

Se puede evidenciar que el mercado informal ha crecido contantemente en los últimos años, tal situación debe ser considerada dentro de la proyección para la construcción del mercado.

### **Tabla 5**

*Cantidad de puestos del mercado informal de los años 2016 al 2020*

Tipo de mercado	2016	2017	2018	2019	2020
Mercado informal	200	200	200	250	250

Nota: Cabe resaltar que estos datos brindados por la Municipalidad de Tecpán Guatemala, incluyen también el desbordamiento y que distan de los recopilados por la investigadora.

Fuente: elaboración propia con datos brindados por la Oficina Municipal de Planificación de la Municipalidad de Tecpán.

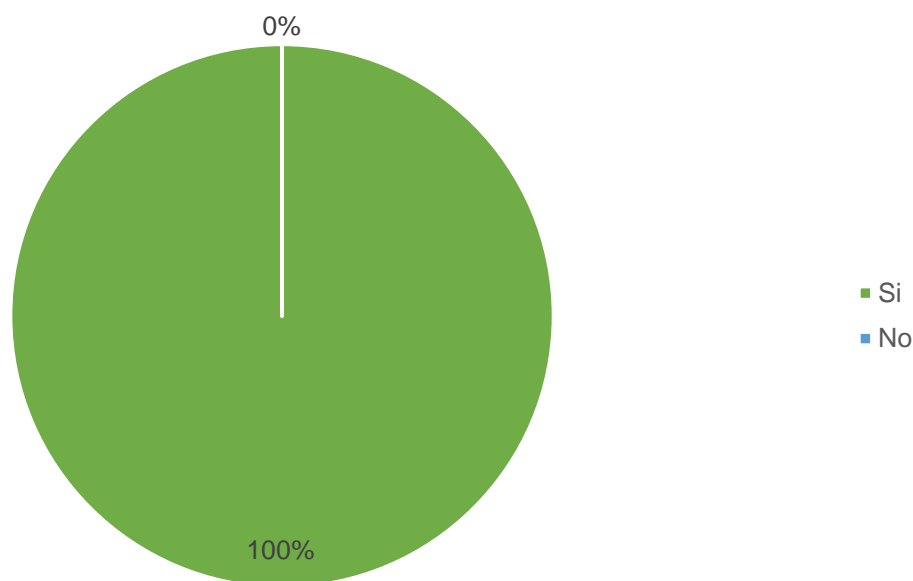
De acuerdo con informes municipales consultados se puede observar que dentro del periodo indicado el mercado informal creció un 25% del año 2018 al 2019 y continuo con el comportamiento hasta el año 2020, según la información recabada por medio de la observación de la investigadora se identificaron 155 puestos dentro del mercado informal y 158 puestos dentro del desbordamiento para enero del año 2023. Sin embargo, estos puestos no están clasificados como dentro del mercado formal donde se distingue un orden específico según los productos que se venden. Aunque según detalla la municipalidad todas las personas que venden dentro de los mercados del municipio de Tecpán Guatemala, Chimaltenango cuentan con permiso municipal sin importar si son parte del mercado formal, informal o del desbordamiento.

Anteriormente, los días autorizados de mercado eran los jueves y domingo, además de los miércoles únicamente por la tarde. Sin embargo, dentro de la entrevista brindada se indicó que para el año 2023 los días de mercado autorizados por la municipalidad son de lunes a sábado de 05:00 a 18:00 horas y los días domingo de 05:00 a 14:00 horas. El monto que pagan los vendedores para poder distribuir los bienes dentro del mercado para el piso de plaza puede ser entre Q 1.00 a Q 10.00 diarios, según información municipal y

la detallada por los vendedores que señalan todos pagan una cantidad a la municipalidad por vender en el mercado informal.

### Figura 17

*Gráfica del pago hacia la municipalidad por los vendedores del mercado informal*



Fuente: elaboración propia.

La información muestra que el 100% de los vendedores paga a la municipalidad por el derecho de piso del mercado informal. Esto permite evidenciar que la recaudación por parte de las personas del mercado informal sería como máximo un total de Q 2, 500.00 diarios, tomando como base los 250 puestos indicados por la municipalidad y el monto máximo que se cobra por piso de plaza de Q 10.00. Aspecto comprensible, a partir de conocer que los vendedores del mercado tienen en promedio ingresos económicos mensuales entre Q 1,001.00 a Q 2,000.00, esto significa que no poseen la capacidad de pagar un monto alto debido que este ingreso representa la totalidad o parte de la manutención familiar.

Se debe considerar que cuando únicamente trabaja un miembro de la familia, deben sufragar gastos de alimentación, agua, luz, teléfono, vivienda y gastos escolares.

Además, los vendedores del mercado informal están dispuestos a pagar más únicamente si cuentan con una estructura como el mercado formal, esto según información brindada por ellos y definida posteriormente.

Por tal motivo, es lógica la actitud de los vendedores que actualmente llegan de lunes a domingo al mercado informal, y esto genera un mayor ingreso debido a que las posibilidades de venta se incrementan, por lo que se considera se debe llevar una gestión adecuada de la problemática porque los vendedores se negarán a dejar de asistir en horarios oficiales que no cubran todos los días de la semana, la solución debe considerar este aspecto, ya que ellos se rehúsan a volver a la modalidad previo de la pandemia que únicamente incluía los días miércoles, jueves y domingo como días de mercado, porque a mayor días de mercado, mayor ingreso.

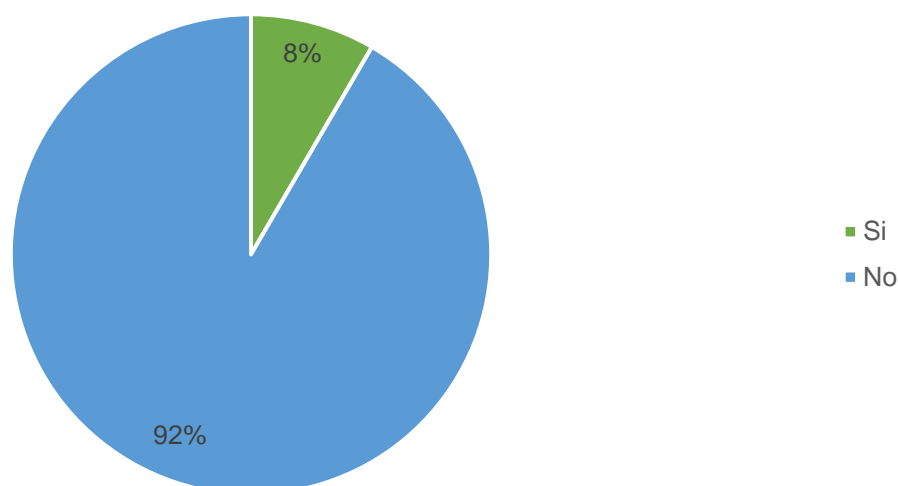
La municipalidad tiene conocimiento de esta situación, por lo que la situación se complica aún más, ya que no se puede ejercer restricciones a pesar de que pueda ser una solicitud de la población, pero que ya no es aplicable porque existe una autorización, donde ahora los días oficiales de mercado son todos los de la semana. Como parte más importante de los hallazgos dentro de la presente investigación se puede destacar que la municipalidad de Tecpán Guatemala, Chimaltenango está consciente de la problemática, sin embargo, señala que no se ha implementado ninguna acción para solucionar la situación durante los años 2016 al 2020 y tampoco del 2021 al 2023, esto evidencia una gestión deficiente, tal como la perciben los pobladores, este dato se presenta en la siguiente gráfica.

Una parte medular de la presente investigación y por medio de la cual se responde la hipótesis planteada es la que se presenta respecto al análisis que realizan los vendedores de la gestión municipal, esto porque tanto la movilidad urbana como el mercado son parte de las funciones municipales que conforman el ordenamiento territorial y al comprender que los problemas de movilidad son una consecuencia de la ocupación del mercado informal en calles y avenidas, se puede deducir que al solucionar la problemática del mercado informal en consecuencia, se solucionará la movilización urbana porque ambas tienen una relación directamente proporcional. Respecto a la gestión municipal para solucionar el problema de la ocupación del mercado informal, los vendedores señalaron

en gran mayoría que no han evidenciado acciones municipales, de hecho, no poseen el control exacto de cuántas personas forman parte del mercado informal y del desbordamiento, lo que permite deducir que no tienen la base para conocer la capacidad instalada de cualquier proyecto que desarrollen, además, el hecho que no contacten a los vendedores es relevante porque no se toma en cuenta la opinión de la demanda.

### Figura 18

*Gráfica de la percepción de la población respecto a la gestión municipal*



Fuente: elaboración propia.

Se puede observar que el 92% de la población señaló que no ha evidenciado ninguna acción por parte del gobierno municipal para solucionar los problemas que causa el mercado informal dentro de la movilidad urbana, esto permite identificar la percepción de la población sobre la gestión municipal al respecto. En contraste, se puede retomar la calificación de Tecpán para la Gestión del mercado<sup>1</sup> donde se pudo evidenciar que el puntaje fue de 1, esto significa una gestión eficiente, aunque se puede considerar que esta calificación puede realizarse únicamente sobre el mercado formal porque la gestión del mercado informal denota deficiencia, dentro de los pocos aportes realizados se puede

---

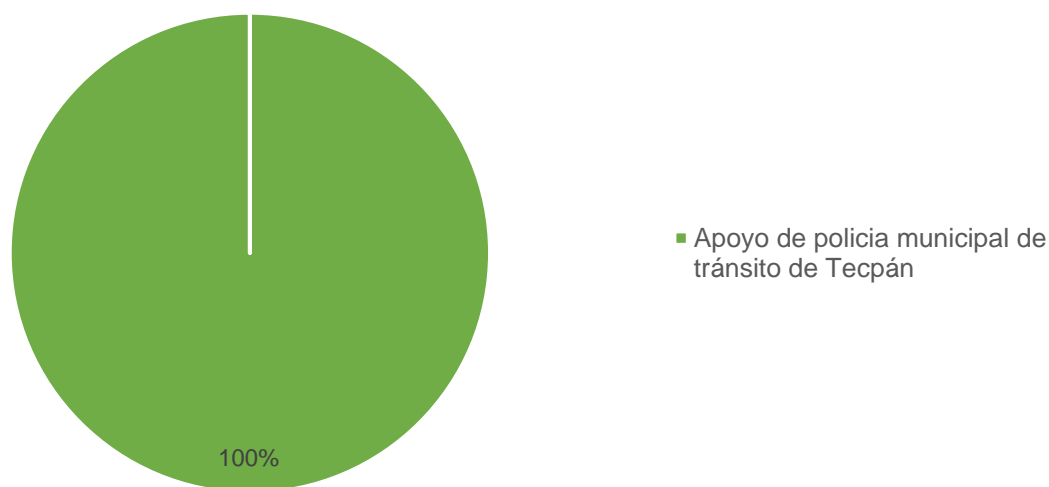
<sup>1</sup>Ver numeral 1.3 Antecedente del municipio de Tecpán como parte del Ranking de la Gestión Municipal RGM.

evidenciar que la institución brinda lineamientos o límites a los vendedores del mercado, estos están a cargo de los síndicos.

Lo que concuerda totalmente es la calificación brindada a la Gestión de la movilidad donde el Ranking publicó un puntaje de 0, y según se puede evidenciar el municipio enfrenta fuertes problemas de movilidad en parte a causa del mercado informal, la institución señaló que realiza evaluaciones sobre el impacto de la problemática de movilidad, por lo que cuentan con el Plan de Ordenamiento Vial con apoyo de la PMT, lo que concuerda con lo indicado por la población de Tecpán Guatemala, departamento de Chimaltenango.

### Figura 19

*Gráfica de las acciones evidenciadas por la población para resolver la problemática*



Fuente: elaboración propia.

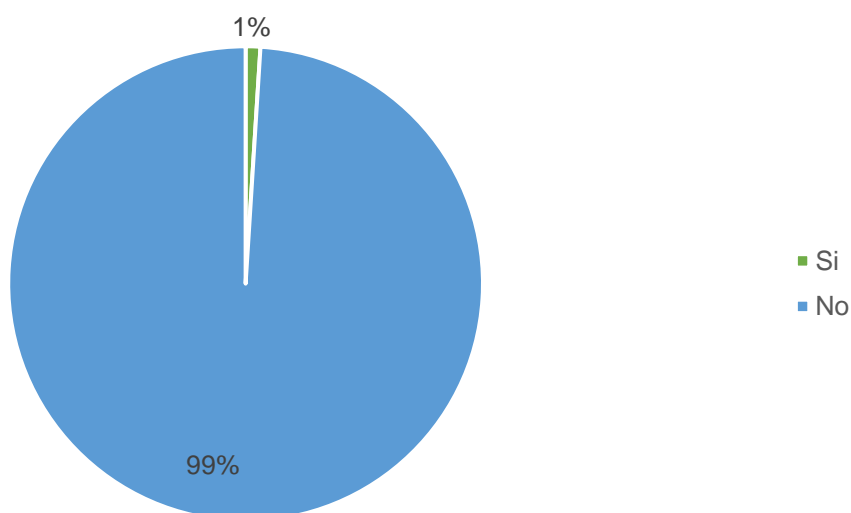
El 100% de los pobladores del municipio que señalaron que efectivamente han evidenciado acciones municipales que es el 4% de la población total, concuerdan que lo único que se han distinguido para solucionar el problema es el apoyo brindado por medio de la Policía Municipal de Tránsito PMT de Tecpán. Aunque la municipalidad conoce de la problemática no ha desarrollado acciones para resolverla, la única acción concreta señalada fue que han desarrollado propuestas de proyectos y compra de predios, sin

embargo, esto no se ha concretado y ha quedado a nivel de propuestas. Efectivamente la municipalidad cuenta con plan de ordenamiento territorial que se elabora con la metodología de SEGEPLAN, sin embargo, al preguntar sobre los resultados obtenidos por la aplicación de la metodología no se obtuvo respuesta alguna por parte de la entrevista a la municipalidad, por lo que se comprende que el diseño de dicho plan es deficiente respecto a las fases que brinda la institución que fueron abordados previamente en el numeral 2.2 del presente documento.

La gestión denota tal deficiencia que a pesar de que la municipalidad señaló que tienen una propuesta para la construcción de un mercado que albergue a todos y que detalló la existencia de una propuesta de compra de predios y de proyectos, no han evaluado la disposición de los vendedores para trasladarse, esto implica que en algún punto donde puedan realizar la compra de un predio y la construcción del mercado sin contemplar la opinión de los vendedores pueden enfrentar problemas, ya que esto no significa que tengan la disposición de dejar el mercado informal que obstaculiza las calles actualmente.

## Figura 20

*Gráfica la proposición municipal para el traslado del mercado o desalojo de las calles*



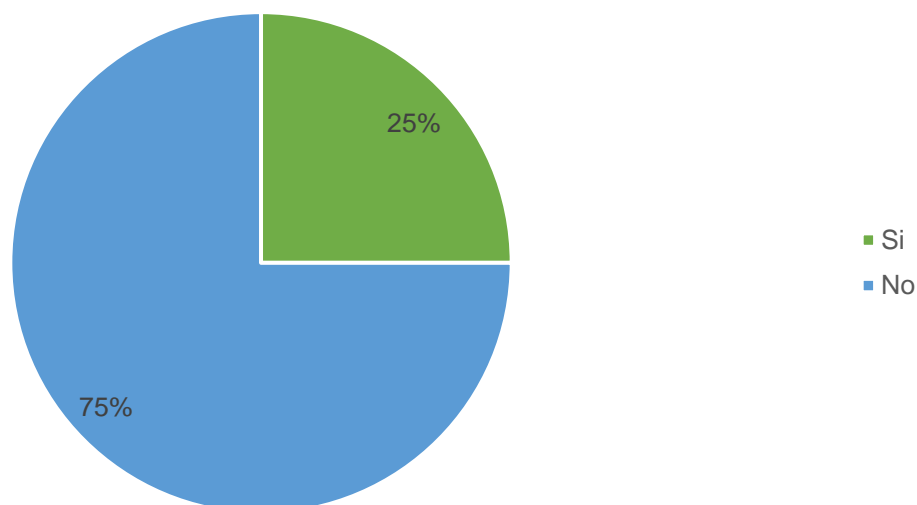
Fuente: elaboración propia.



El 99% de los vendedores señaló que no han sido contactados, informados o han recibido de alguna manera una intención municipal para trasladar el mercado informal o desalojar las calles, lo que implica un obstáculo al momento que se implemente algún proyecto, ya que el no tomar en cuenta la disposición y opinión de los vendedores puede generar que el proyecto no sea factible y algunos decidan no mudarse, lo que no solucionaría en nada la problemática porque algunos vendedores pueden decidir quedarse en el espacio actual.

### Figura 21

*Gráfica de la disposición de traslado hacia el mercado formal*



Fuente: elaboración propia.

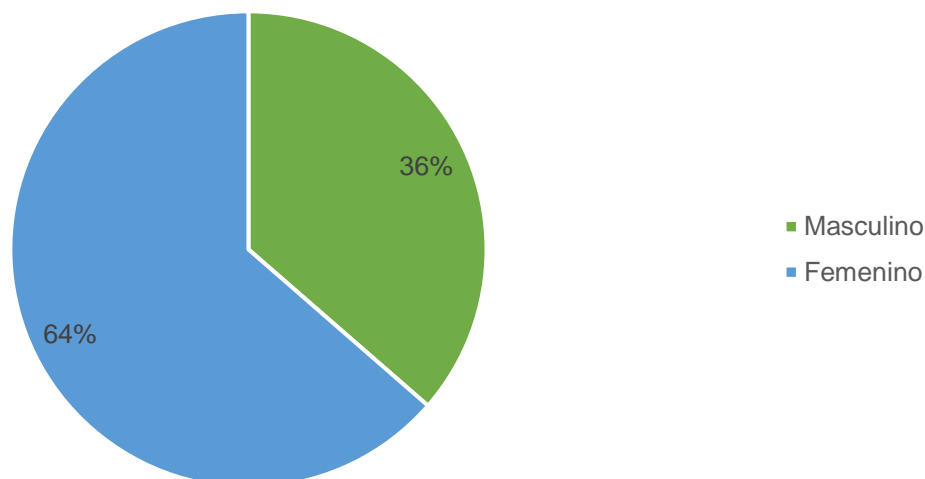
Se puede evidenciar que únicamente el 25% de los vendedores del mercado informal estarían dispuestos a mudarse al mercado formal, esto significa que, aunque se lleve a cabo el proyecto de ampliación que en algún momento ha sido contemplado por parte de las autoridades, los vendedores muestran renuencia para el traslado. Pero, al cambiar la pregunta y proponer el traslado a un lugar nuevo de reciente construcción el dato cambia y el 85% está dispuesto a trasladarse.

## 4.2 Consecuencias del mercado informal en la movilidad urbana

Para identificar las consecuencias que genera el mercado informal en la movilidad urbana se encuestó a los pobladores del municipio, se tomó una muestra de 383 personas conformada entre hombres y mujeres de distinta edad, ingresos y ocupaciones. Además, también se consideraron datos obtenidos por la investigadora dentro de la guía de observación, esta observación se realizó por parte de la investigadora de 8 al 14 de enero del año 2023, en horario de 9:00 a 10:00 y de 18:30 a 19:00, fueron los cinco días, se lograron identificar los siguientes resultados por ambos instrumentos.

### Figura 22

*Gráfica del género de los pobladores del municipio de Tecpán*

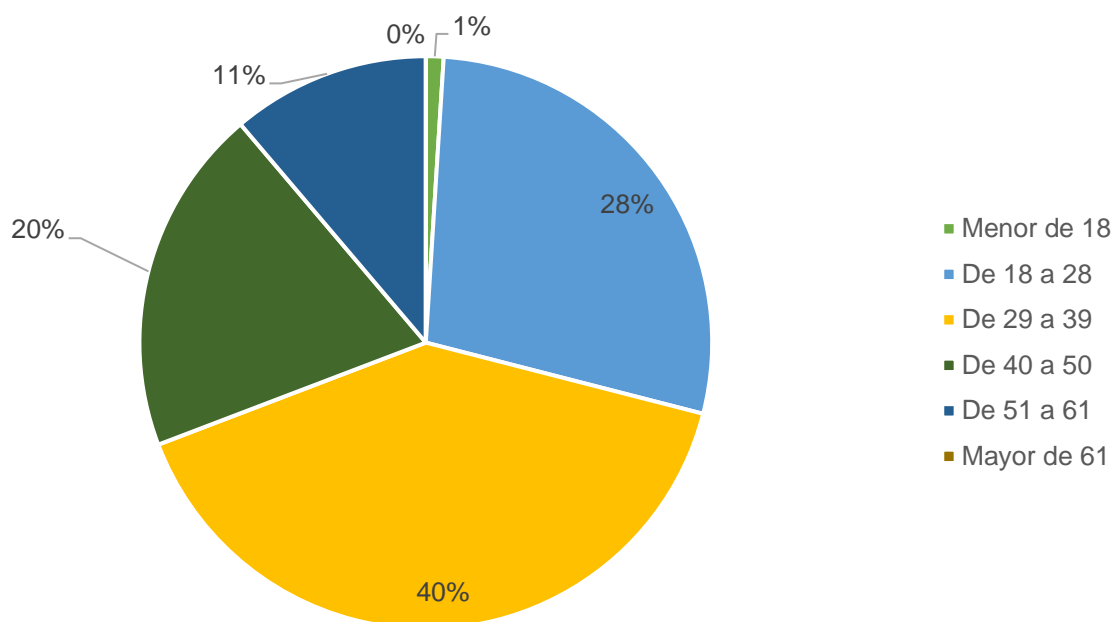


Fuente: elaboración propia.

El 64% de la totalidad de las personas son mujeres, mientras que el porcentaje restante fueron hombres, esto permite indicar que el género femenino es el que tiene mayor predominancia dentro de Tecpán y enfrentan las consecuencias que genera el mercado informal dentro del ordenamiento territorial.

## Figura 23

Gráfica de la edad de los pobladores del municipio de Tecpán



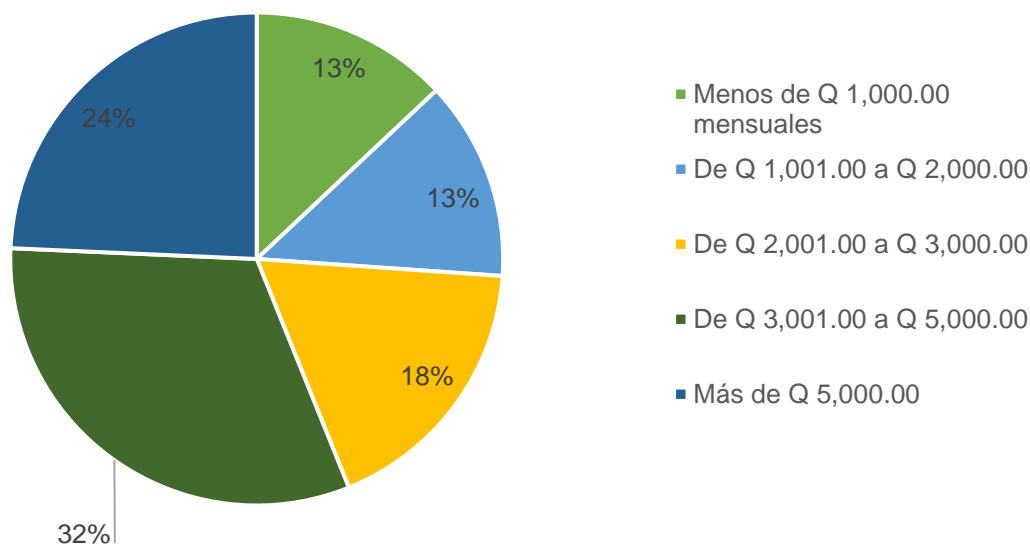
Fuente: elaboración propia.

La mayoría de las personas tienen entre 29 a 39 años, el siguiente porcentaje mayoritario es de 18 a 28 años, esto permite evidenciar que son parte de la Población Económicamente Activa PEA. Según datos de la Organización Internacional del Trabajo (OIT, 2021) el 59.6% de la PEA se encuentra entre los 15 y 39 años, esto significa que dentro del municipio de Tecpán el 68% se ubica entre los 18 a 39 años y son personas que desarrollan diariamente una vida trabajadora.

El 20% que también tiene una fuerte representación tiene entre 40 a 50 años y el 11% entre 51 a 61 años, por lo que se puede identificar que aproximadamente el 90% es mayor de 18 y menor de 61 años. Esta es la población que desarrolla actividades diarias dentro del municipio o fuera de este, lo importante es que necesita movilizarse de alguna forma.

## Figura 24

Gráfica de los ingresos mensuales de los pobladores del municipio de Tecpán



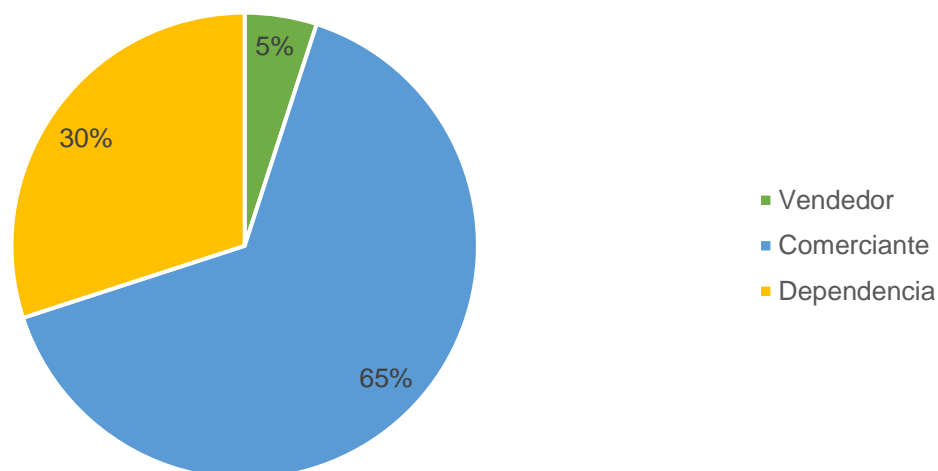
Fuente: elaboración propia.

El mayor porcentaje de la población posee ingresos entre Q 3,001.00 a Q 5,000.00 con una representación del 32% y el siguiente porcentaje mayoritario con una representación del 24% posee ingresos mayores a los Q 5,000.00, lo que permite identificar que más del 55% tiene ingresos superiores a los Q 3,000.00. El 13% tiene ingresos mensuales inferiores a Q 1,000.00 y el mismo porcentaje posee ingresos entre Q 1,001.00 a Q 2,000.00, mientras que el 18% posee ingresos entre Q 2,001.00 a Q 3,000.00.

Los ingresos de las familias son de suma importancia porque de estos depende la cantidad de bienes y servicios que pueden adquirir, pero para lograr estos ingresos necesitan desarrollar actividades productivas diarias, por lo que la movilización es parte importante.

## Figura 25

*Gráfica de la ocupación de los pobladores del municipio de Tecpán*



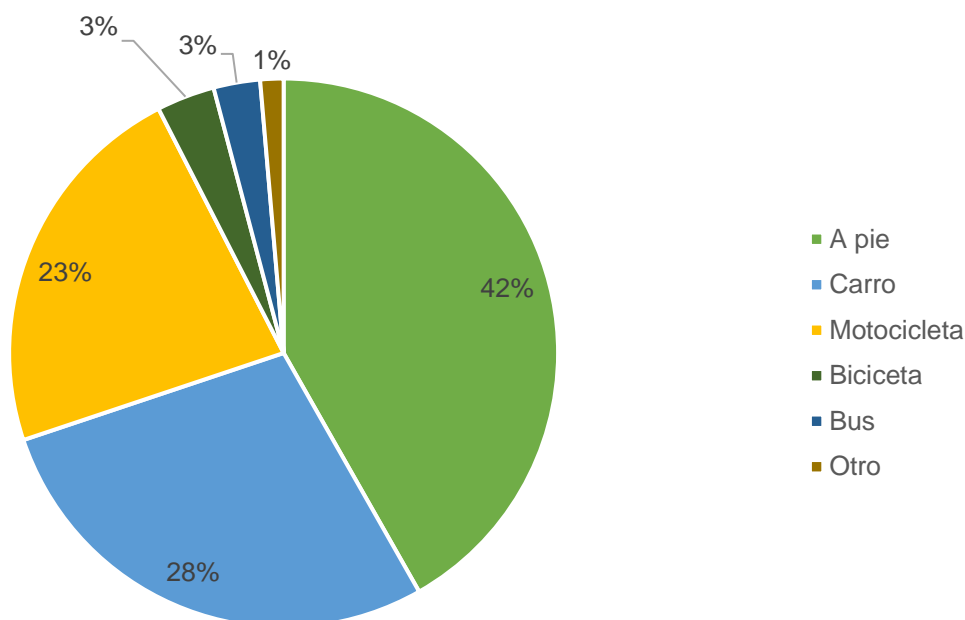
Fuente: elaboración propia.

El 65% de la población señaló comerciante como ocupación, esto porque son personas que poseen negocios propios, aunque estos precisamente no forman parte del mercado, sino que son ventas que se ubican dentro del municipio con diversas ventas, ya que tiene alta tendencia para el desarrollo de emprendimientos según se pudo evidenciar dentro de la observación. El 30% son personas que trabajan en relación de dependencia tanto fuera como dentro del casco urbano y necesitan transportarse de diversas maneras para llegar a sus lugares de trabajo.

El 5% son vendedores que desempeñan las labores de manera ambulante o dentro de un local desempeñando esta función; también dentro de esta categoría se encuentran los vendedores que distribuyen distintos bienes dentro del municipio para abastecer a diferentes tiendas u otro tipo de locales. Por la naturaleza de las ocupaciones del mayor porcentaje de la población se puede evidenciar que es de gran importancia la movilidad, porque el ingreso económico que reciban depende del cumplimiento de las labores, por lo que se deben desarrollar en el tiempo estipulado.

**Figura 26**

*Gráfica de la forma usual de transporte dentro del municipio*



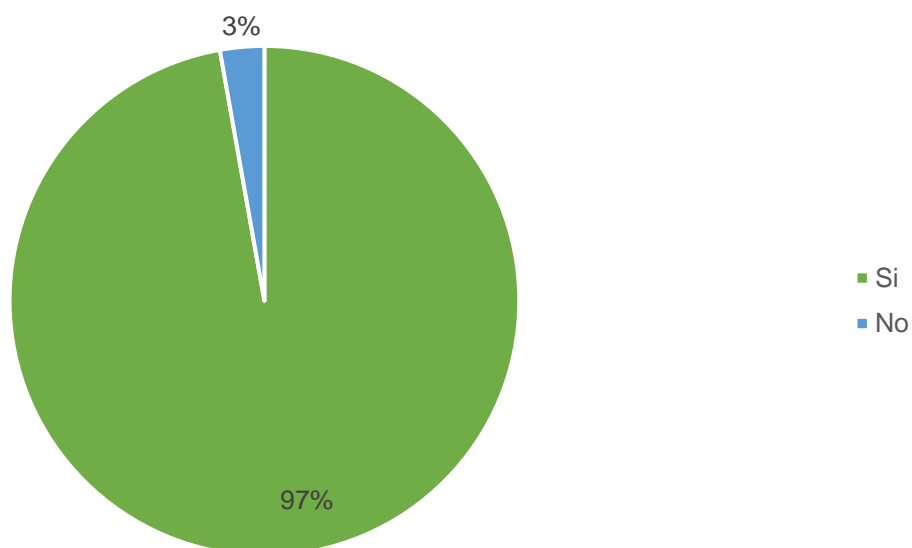
Fuente: elaboración propia.

La mayoría de las personas se conducen a pie dentro del municipio de Tecpán siendo el porcentaje mayoritario con el 42%, el siguiente porcentaje mayoritario se transporta en carro con 28%, en similar porcentaje el 23% se transporta en motocicleta. El 3% utiliza bicicleta y el mismo porcentaje bus y únicamente el 1% identificó la opción otro como opción de respuesta.

Lo anterior permite identificar que las personas que enfrentan mayor obstáculo para la movilización urbana son las que se transporta a pie, en carro o motocicleta, esto debido que el 93% utiliza alguno de estos medios para transportarse, de esta manera todo aquello que obstaculice esta forma de movilización generará consecuencias en el traslado tanto dentro del municipio.

## Figura 27

*Gráfica de la consideración sobre los problemas de movilidad generados por la ocupación del mercado*



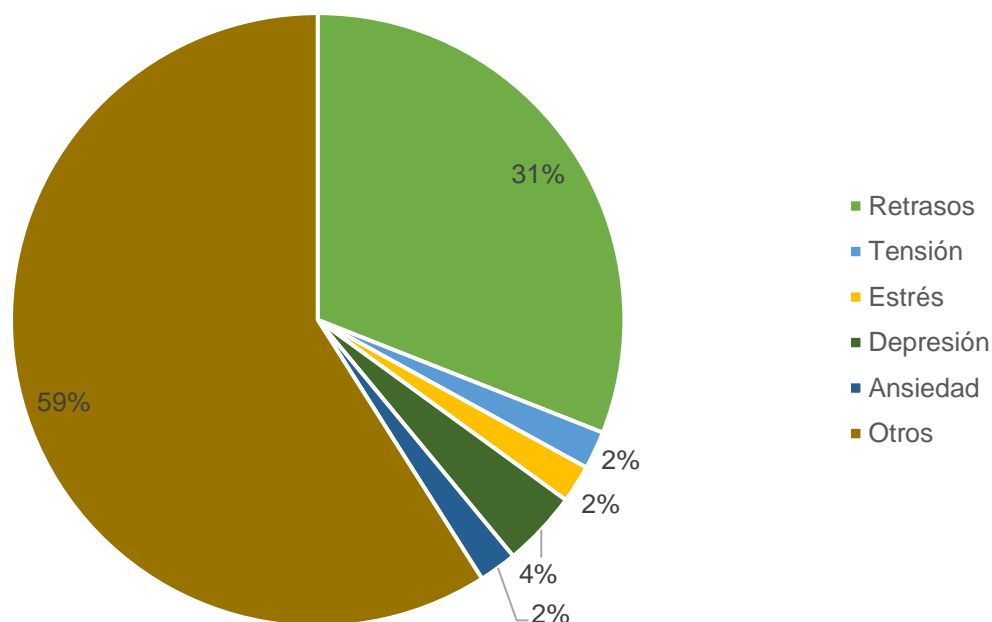
Fuente: elaboración propia.

El 97% de la población señala que la ocupación del mercado dentro de algunas áreas del municipio de Tecpán le han generado problemas de movilidad, esto significa que alrededor de toda la población en aproximado sufre las consecuencias que genera el mercado informal como parte de la gestión municipal para el ordenamiento territorial.

Por tal motivo, se puede evidenciar que el problema afecta a hombres y mujeres de manera indistinta, entre 18 a 50 años en mayor porcentaje y con mayor representación de personas cuyos ingresos superan los Q 3,000.00, además que la ocupación suele ser comerciante o trabajador en dependencia en mayor medida; además que se transportan a pie, en carro o motocicleta.

## Figura 28

*Gráfica de los problemas que genera en la movilidad la ocupación del mercado informal*



Fuente: elaboración propia.

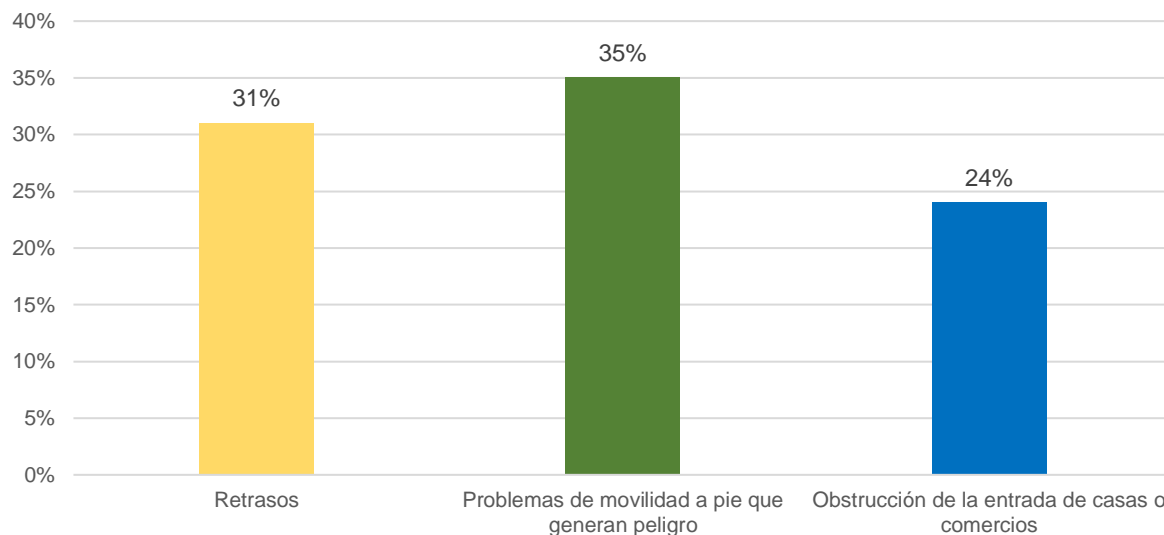
El mayor porcentaje indicó la opción "otros", esto porque los problemas que le afectan en mayor medida para la movilidad no se encontraban en la lista. De las opciones brindadas la que tiene mayor representación con el 31% fueron los retrasos que se reconocen como uno de los problemas más importantes, mientras que la tensión, estrés, depresión y ansiedad tiene una menor representación con el 10% entre todas.

Sin embargo, para el 60% aproximadamente el problema que les afecta se debe al peligro que se genera por transportarse a pie, además que la entrada a las residencias se ve afectada por los puestos del mercado informal. Se puede evidenciar que para las personas la mayor preocupación es la seguridad y la posibilidad de no cumplir con las obligaciones debido a los retrasos que causan los problemas en la movilidad, debido a la ocupación del mercado informal.



## Figura 29

*Gráfica de los principales problemas*



Fuente: elaboración propia.

Dentro de la gráfica anterior se detallan los tres principales problemas en la movilidad que enfrentan los pobladores a causa del mercado informal, como ya se explicó previamente el retraso es uno de ellos, además las opciones señaladas de manera abierta, el 35% indicó que tiene problemas de seguridad como consecuencia de movilizarse a pie, es por esta respuesta que se logró identificar que el mayor porcentaje que se moviliza a pie con el 42% de representación, lo hace porque movilizarse por algún otro medio generaría más problemas para la movilidad y en consecuencia tienen que enfrentar el problema de la inseguridad por trasladarse a pie, porque lo consideran una forma más rápida en comparación del vehículo, debido al tiempo que tendrían que pasar en el tráfico que se genera como consecuencia del mercado informal.

Para el 31% genera retraso en el desarrollo de las actividades, como ya se mencionó previamente, esto significa que llegan tarde para el desarrollo de las actividades donde se incluyen el trabajo, para el 24% el problema más grande es que el mercado informal obstruye la entrada a los hogares, porque las ventas se colocan en las puertas y en consecuencia se dificulta el salir o entrar a las casas.

Dentro de la observación realizada por la investigadora se pudo evidenciar que efectivamente existen algunas ventas parte del mercado informal que obstruyen las entradas a los hogares, además la molestia de los pobladores se incrementa porque previamente los días de mercado autorizados eran únicamente los jueves, domingo y miércoles por la tarde. Sin embargo, luego de la pandemia el mercado informal abre todos los días y esto se considera como una autorización por parte de la municipalidad, porque no se han efectuado acciones oficiales para restaurar los días autorizados previo a la pandemia.

Por tal motivo, la problemática ha cobrado fuerza recientemente y el descontento de la población es evidente, dentro del casco urbano donde el problema se identifica se genera mayor problema porque existen muchos comercios que son abastecidos por proveedores que residen fuera del municipio, además de las empresas de mensajería que circulan diariamente dentro del perímetro, son personas que desarrollan actividades dentro del quehacer diario, sin tomar en cuenta las que trabajan en relación de dependencia o de manera independiente pero deben movilizarse dentro del mismo municipio para llegar a los lugares de trabajo, por tal motivo debido al tráfico generado prefieren transportarse a pie, lo que genera que enfrenten otros problemas como la inseguridad, algunas de estas personas incluso deben transportar equipo para trabajo como computadoras.

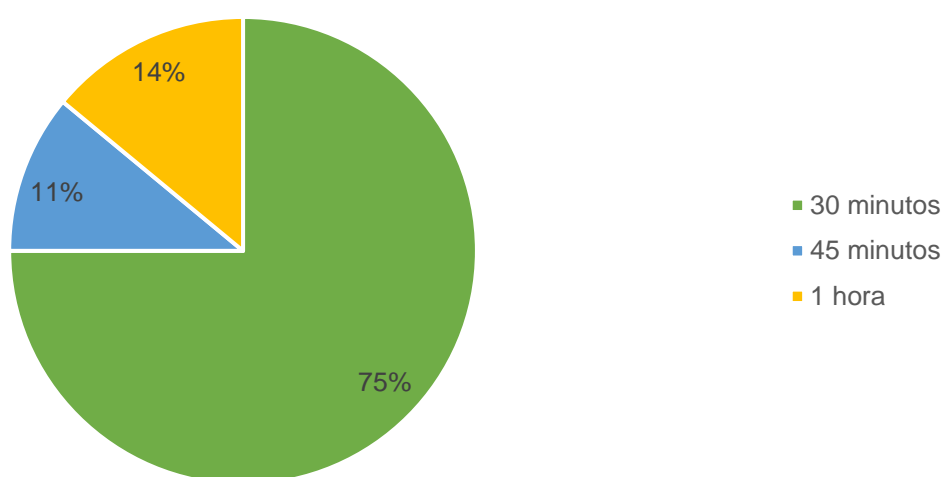
Las personas pueden pasar incluso más de una hora en el tráfico, para recorrer pocos kilómetros sí se transportan en vehículos, esto porque, aunque tomen desvíos, el mercado informal ocupa varias cuadras y las personas necesitan atravesar estos espacios para llegar al lugar de destino o tomar otra ruta aún más larga para bordear el municipio, las vías alternas sin tráfico generado por el mercado informal suelen ser muy extensas. Además, la actividad en el mercado informal inicia desde las 05:00 am, aunque no todos los puestos inician desde esa hora, se debe considerar que afecta directamente la hora de entrada para el trabajo y también la salida debida que usualmente la actividad del mercado finaliza a las 6:00 pm, a excepción de los domingos que finaliza a las 02:00 pm. Las quejas sobre la gestión municipal son constantes, esto porque consideran que no solo la gestión del mercado informal ha sido deficiente, sino además el manejo por parte de la policía de tránsito causa inconformidades en la población.

### 4.3 Incidencia generada por la ocupación del mercado informal

Para identificar la incidencia que genera la ocupación del mercado informal se utilizó el instrumento de la encuesta dirigida a los pobladores y la observación realizada por la investigadora. Los resultados encontrados se detallan dentro de siguiente apartado.

#### Figura 30

*Gráfica del tiempo dentro del tráfico*

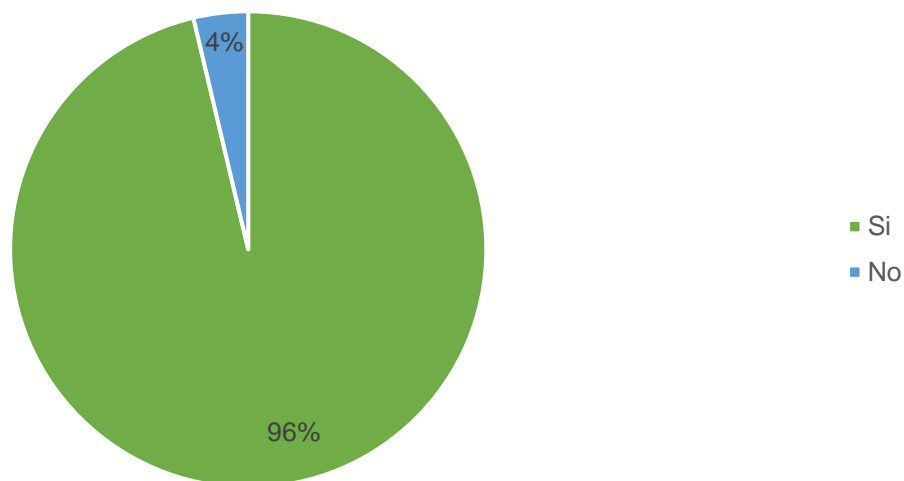


Fuente: elaboración propia.

La mayor parte de los pobladores con una representación del 75% demoran 30 minutos en el tráfico que se genera como consecuencia del mercado informal, cabe resaltar que dentro de este rubro se encuentra la totalidad de personas que señalaron utilizan como principal medio de transporte la motocicleta. Un 11% duran dentro del tráfico 45 minutos. Se puede evidenciar que el tiempo que duran dentro del tráfico se pierde para el desarrollo de actividades productivas. El 14% señaló que dura aproximadamente 1 hora dentro del tráfico, estos tiempos parecen alarmantes cuando se toma en cuenta que existe un porcentaje de personas que realizan un viaje en la mañana para dirigirse a los centros de trabajo y otro en la tarde cuando salen de estos empleos, lo que puede representar hasta dos horas dentro del tráfico diariamente.

### Figura 31

Gráfica del desvío por consecuencia del tráfico



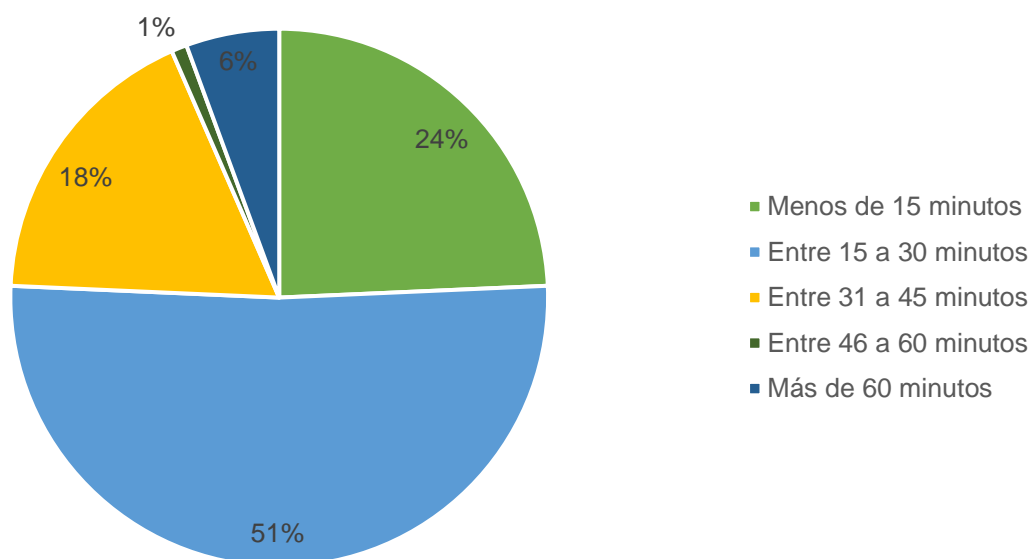
Fuente: elaboración propia.

El 96% de los pobladores del municipio de Tecpán han tenido que desviarse en más de una ocasión como consecuencia del tráfico, aunque se debe considerar que estos desvíos generan otras consecuencias porque las rutas son más largas, también se debe considerar que existe un porcentaje de la población que no se puede desviar porque debe atravesar el centro del casco urbano, por lo que soportar el tráfico es obligatorio para estas personas.

Pero, no solo las personas que se transportan en vehículos tienen problemas de movilidad generados por consecuencia del mercado informal, incluyendo las personas que se transportan a pie que son la mayoría de los pobladores, según datos brindados. Además, se debe considerar que algunas de las personas que se transportan a pie lo hacen porque tendrán menos retraso en comparación de transportarse en algún vehículo, aunque tiene la posibilidad de tomarlo prefieren moverse a pie porque ahorrarán tiempo de viaje.

## Figura 32

*Gráfica del tiempo que afecta en los viajes los problemas del mercado informal*



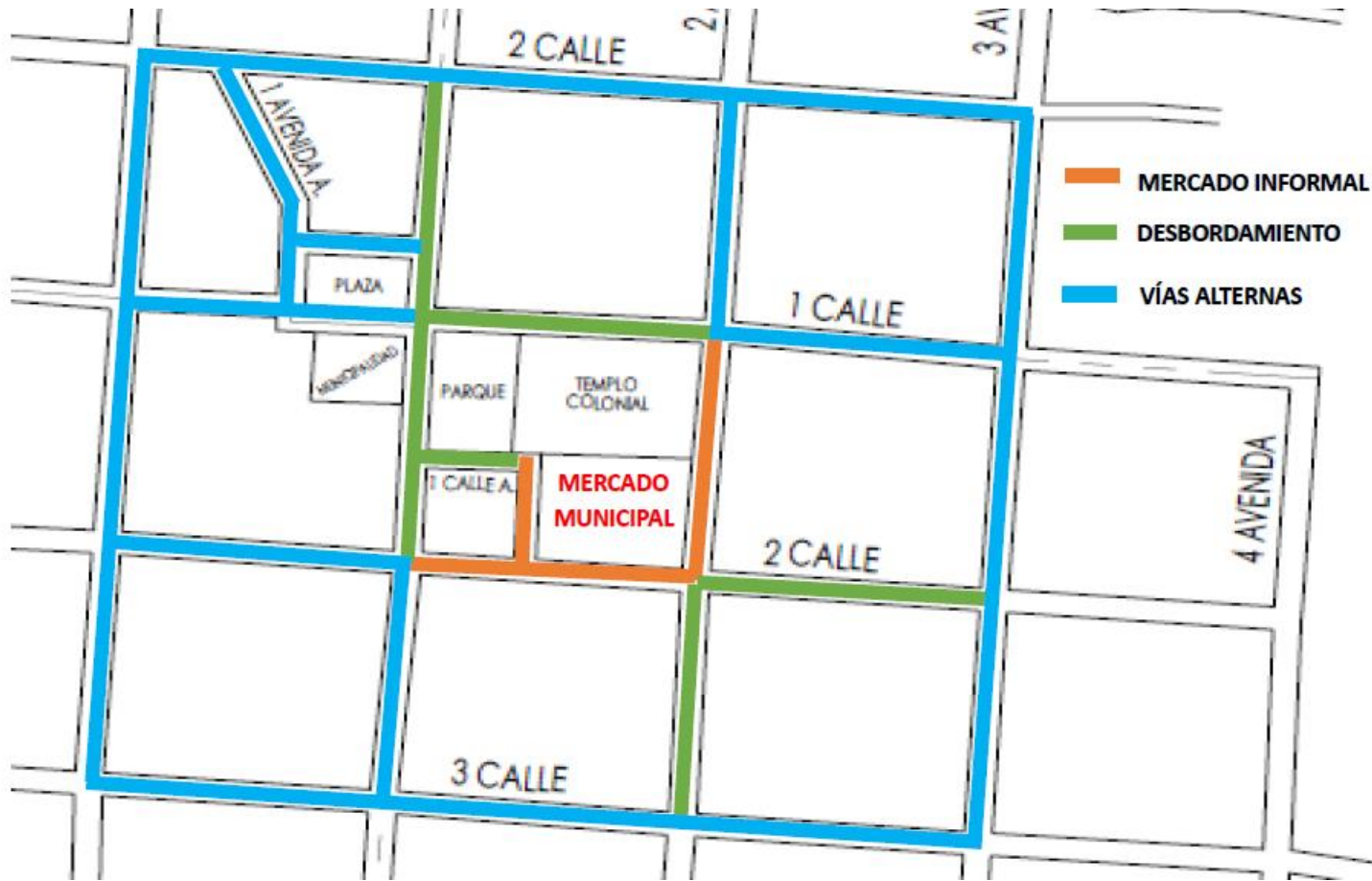
Fuente: elaboración propia.

Considerando la opinión de las personas que viajan a pie se denota un comportamiento un poco diferente a las respuestas de las personas que se trasladan en vehículos, el 24% señala que se demora menos de 15 minutos, mientras que el porcentaje con mayor representación son las personas que tienen una demora en los viajes de 15 a 30 minutos, el 18% tiene una demora de 31 a 45 minutos en los viajes, el 1% señaló entre 46 a 60 minutos y el 6% demora más de una hora.

Estos datos permiten identificar que, aunque sea a pie los pobladores enfrentan una demora que en promedio para la mayoría dura entre 15 a 30 minutos, esto porque deben atravesar las cuadras que se encuentran ocupadas por el mercado informal. Según la observación realizada se logró identificar que la cobertura del mercado informal se concentra en 10 cuadras, estas están cubiertas casi por completo y sobre ellas es difícil circular. Esto genera tránsito en aproximadamente 20 cuadras a la redonda del mercado informal, la situación se complica aún más en las denominadas “horas pico”.

**Figura 33**

*Localización de cuadras con problemas para a movilización urbana*



Fuente: Mapa Casco Urbano Municipalidad de Tecpán Guatemala

En promedio según se pudo observar los vehículos duran 20 minutos dentro del tráfico de lunes a sábado, el domingo el tiempo se reduce a un aproximado de 13 minutos. sin embargo, cabe señalar que dentro de esta observación realizada en el mes de enero del año 2023 algunos centros educativos aun no estaban abiertos, además se debe considerar que no se pudo observar ningún transporte de descarga obstaculizando el tráfico, que en ocasiones complica más la situación porque se demoran entregando los productos en diversos locales colindantes al mercado informal. Esto puede ser la causa del porque algunas personas señalaron que duran dentro del tráfico más de media hora, mientras que dentro de la observación se identificó un promedio de 20 minutos.

Cabe resaltar para este aspecto que el trabajo de campo para responder esta pregunta se realizó por parte de la investigadora del 8 al 14 de enero del año 2023, en horario de 9:00 a 10:00 y de 18:30 a 19:00, fueron los cinco días donde se identificó el promedio que duraban los vehículos en el tráfico, aunque según descripción de los pobladores el tráfico se intensifica en las horas usuales para el ingreso y egreso de los empleos. Para tomar vías alternas para salir del mercado se debe cruzar un aproximado entre 3 a 6 cuadras, cabe resaltar que el camino donde las cuadras son menores el tráfico es más denso porque son cuadras donde se atraviesa totalmente el mercado, sin embargo, estas no son de frecuente acceso.

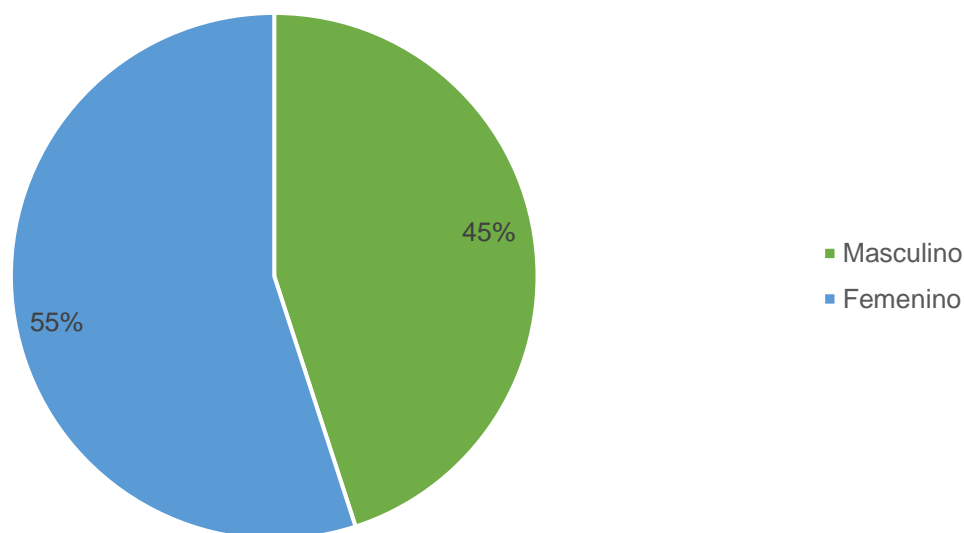
Se evidenció que la molestia de los pobladores es totalmente comprensible a partir de que se requiere demasiado tiempo para atravesar unas pocas cuadras que usualmente no toman más de cinco minutos, sino existiera el mercado informal. Además, que la población estaba acostumbrada a enfrentar las consecuencias en la movilidad urbana los miércoles y jueves dentro de la semana laboral, porque los días autorizados para mercado eran estos y el domingo. Sin embargo, actualmente enfrentan la problemática todos los días sin excepción alguna. El espacio físico del casco urbano del municipio se ve afectado por el mercado informal, este tema es parte del ordenamiento territorial como parte de la gestión municipal, pero los pobladores señalan que la única acción evidente ha sido la presencia de la policía municipal en determinadas horas de algunos días. Por lo que el descontento de las personas se incrementa debido que los años pasan y el problema se intensifica, en lugar de resolverse.

#### 4.4 Características socioeconómicas de vendedores del mercado informal

Para el cumplimiento del objetivo específico número cuatro se utilizó la encuesta dirigida hacia los vendedores del mercado informal, además de la guía de observación realizada por la investigadora en una parte de los reactivos. Se recolectó información de los 155 vendedores que realizan actividades económicas en el mercado informal del municipio de Tecpán Guatemala, Chimaltenango, todos los vendedores señalaron que desarrollan la actividad económica todos los días de la semana, lo que indica que abren los puestos de lunes a domingo. Los principales resultados se detallan dentro del siguiente apartado.

#### Figura 34

*Gráfica del género de los vendedores del mercado informal*



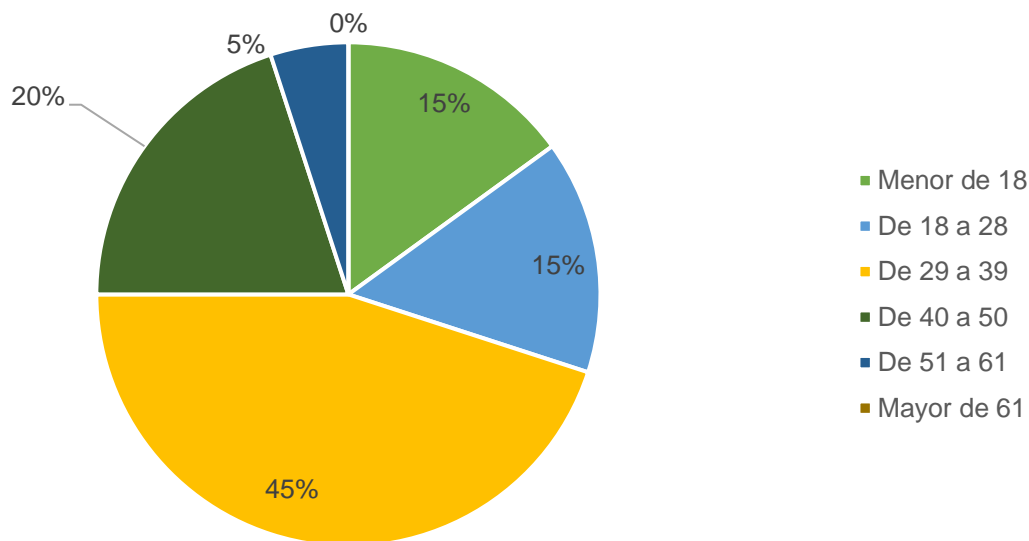
Fuente: elaboración propia.

El mayor porcentaje de los vendedores del mercado informal son mujeres, sin embargo, la diferencia entre ambos grupos es del 10%, mientras que las mujeres representan el 55%, los hombres el 45%. Usualmente, los dueños de los puestos son el sustento de las familias y del trabajo que realicen depende la manutención.



### Figura 35

Gráfica de la edad de los vendedores del mercado informal



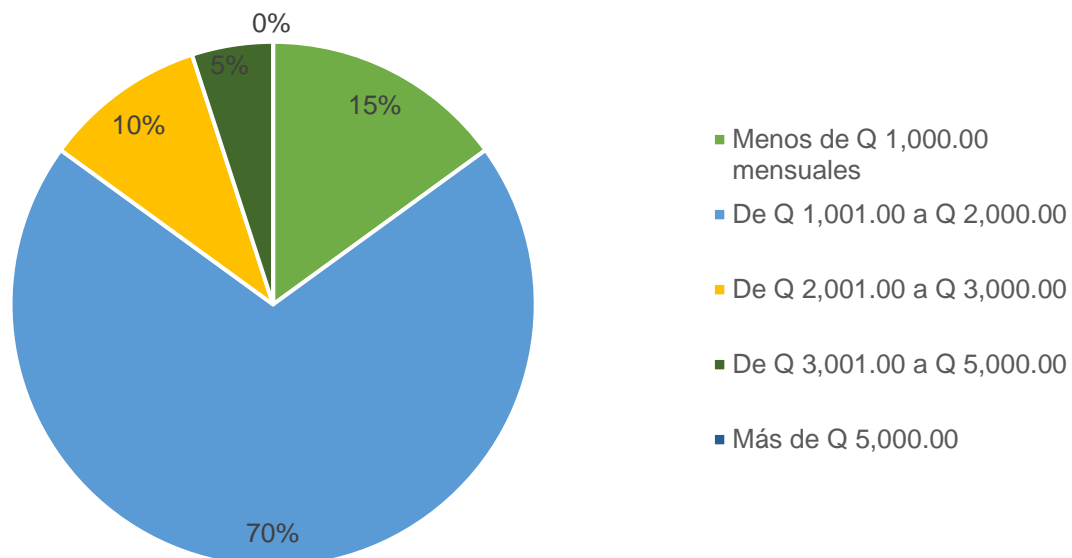
Fuente: elaboración propia.

El 45% de los vendedores tiene entre 29 a 39 años, este es el porcentaje mayoritario y con alta representación, el siguiente porcentaje con mayor representación son las personas entre 40 a 50 años, mientras que el 15% tiene entre 18 a 28 años y el mismo porcentaje menor de los 18 años. Únicamente el 5% tiene entre 51 a 61 años. Los datos permiten evidenciar que el 80% de los vendedores tienen entre 18 a 50 años, y según información brindada algunos son jefes de hogar y en ocasiones la única fuente de sustento de las familias, por lo que las actividades que desarrollan dentro del mercado informal son de suma importancia.

Algunos de los vendedores adicionaron que tienen en promedio entre 2 a 4 hijos, lo que permite evidenciar la importancia de los ingresos económicos para las familias, por tal motivo ahora que pueden abrir los puestos de lunes a domingo y ya no únicamente los jueves, miércoles y domingo como era previamente, muestran renuencia a dejar de vender algunos días de la semana, debido que el vender diariamente les permite incrementar los ingresos percibidos.

### Figura 36

*Gráfica de los ingresos económicos de los vendedores del mercado informal*



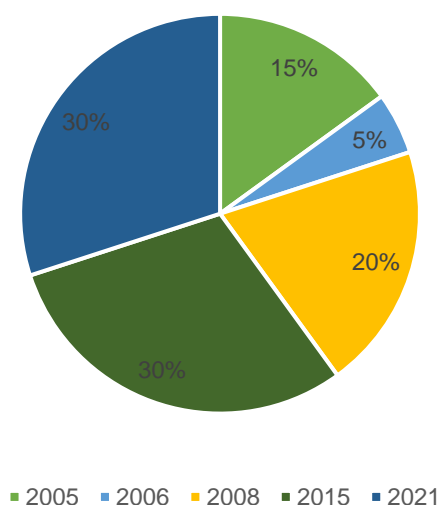
Fuente: elaboración propia.

La mayoría de los vendedores del mercado percibe ingresos mensuales entre Q 1,000.00 a Q 2,000.00 con un porcentaje del 70%, tomando en cuenta que la mayoría tienen en promedio entre 2 a 4 hijos y algunos son el único ingreso familiar, este dato representaría que las familias de aproximadamente 4 a 6 miembros deben de mantenerse con esta cantidad monetaria mensual, por lo que se distingue la importancia de las ventas que realizan y la poca disposición que puedan tener para no abrir diariamente.

Aunque algunas familias no tienen únicamente este ingreso familiar y otro miembro también realiza aportes, algunos de ellos también tienen otro puesto dentro del mercado esto puede ser del mercado formal, informal o desbordamiento. Se reconoce como una forma de subsistencia familiar y algunos de los vendedores han realizado esta actividad desde pequeños porque era la fuente de ingresos para los padres. Únicamente el 5% de los vendedores tiene ingresos entre Q 3,001.00 a Q 5,000.00 y el 10% entre Q 2,001.00 a Q 3,000.00, mientras que el 15% tiene ingresos menores de los Q 1,000.00 mensuales.

### Figura 37

*Gráfica antigüedad del puesto de los vendedores del mercado informal*



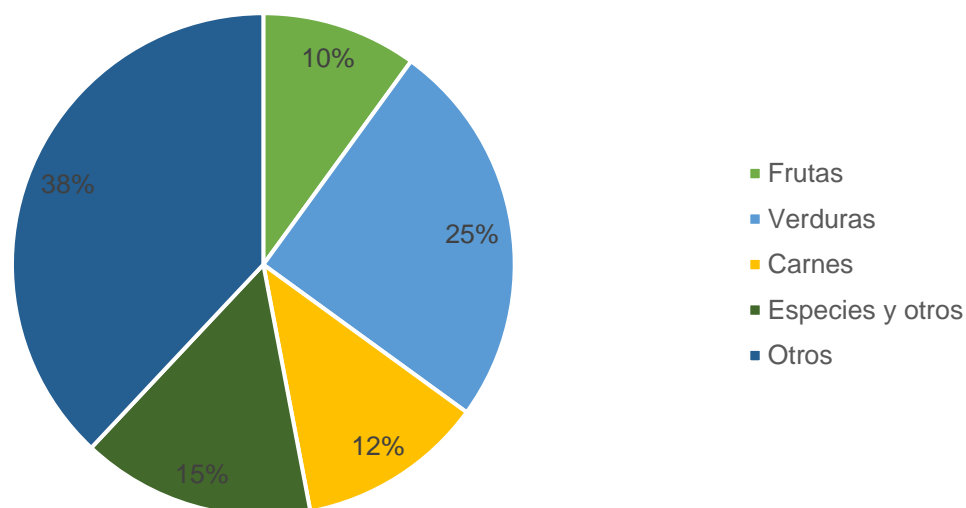
Fuente: elaboración propia.

Según los datos brindados la mayor antigüedad dentro del mercado informal la posee el 15% que tiene un puesto desde el año 2005, el 5% tiene el puesto desde el año 2006, el 20% desde el año 2008 y el 30% desde el año 2015; esto significa que el 70% de los vendedores del mercado informal tenían un puesto previamente a la pandemia. Pero, el 30% inició con el puesto en el año 2021, lo que significa que fue un año posterior al ingreso del SARS Cov-2 en Guatemala, cabe resaltar que estas personas no están acostumbradas a realizar las actividades dentro del mercado informal algunos días específicos, sino que desde el inicio se acostumbraron a abrir las ventas de lunes a domingo.

Los porcentajes más representativos con el 30% cada uno respectivamente tienen el puesto desde los años 2015 y 2021, el 15% que tiene los puestos desde el año 2005 llevan 18 años desarrollando actividades dentro del mercado informal como fuente de ingresos. El 5% tiene 17 años desarrollando estas actividades en dicho espacio y el 20% tiene 15 años, lo que significa que algunos desarrollaron esta actividad desde muy pequeños.

### Figura 38

*Gráfica de los productos que venden los vendedores dentro del mercado informal*



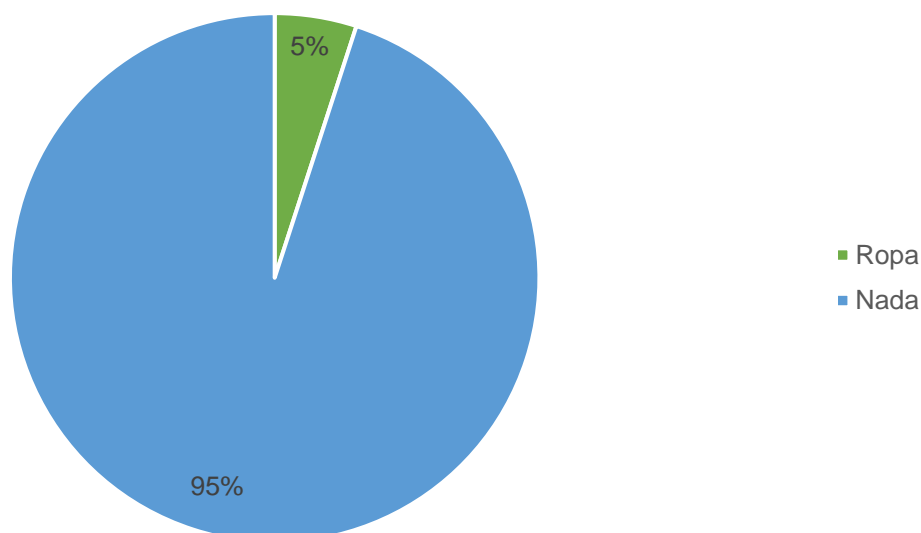
Fuente: elaboración propia.

Los productos que se venden dentro del mercado informal son diversos la mayoría que representa el 25% vende verduras, el 15% algún tipo de especies, el 12% carnes y el 10% frutas. El 38% que detalló la opción “otros” como respuesta señala que vende lácteos 5%, flores 5%, ropa 2% y cosméticos 1%. Además, del 25% que señaló que vende diversos productos y no siempre son los mismos, incluyendo algunos de temporada como juguetes que se venden con mayor frecuencia en época navideña.

Se puede evidenciar que los productos comestibles son los que tienen mayor presencia dentro del mercado informal, algunos de estos puestos son heredados por lo que las personas tienen alta experiencia en la venta de dichos bienes, algunos iniciaron desde niños con los padres y se han desenvuelto en este medio por años, es por esto que algunos tienen el puesto desde hace casi dos décadas.

### Figura 39

Gráfica de los productos previos que han vendido



Fuente: elaboración propia.

El 2% de los vendedores detalla que actualmente vende ropa, lo que significa que el 98% vende otros bienes y de este porcentaje el 5% antes vendía ropa, tal como se detalla en la gráfica anterior. Cabe resaltar para el análisis que el 95% de los vendedores no ha vendido nada distinto previamente, por lo que todo el tiempo que han desarrollado las actividades dentro del mercado informal han vendido el mismo producto, se puede detallar que la población no compra ropa, esto debido que no es uno de los productos de mayor venta.

Esto tras identificar que únicamente el 2% vende ropa actualmente y el 5% que en algún momento vendió otro bien fue precisamente ropa y las bajas ventas provocaron que dejara de vender este bien y se insertara en otro producto.

Dentro de los principales resultados que se obtuvieron por la observación se pudo denotar que los vendedores tienen años de desarrollar esta actividad y según información brindada por ellos mismos algunos heredaron esta forma de “ganarse la vida” de los padres o abuelos. Algunos tienen parientes dentro del mismo mercado informal, también dentro del mercado formal o del desbordamiento, por lo que la familia se maneja dentro del mismo sector económico, sin embargo, algunos tienen parientes que se encuentran en empresas con relación de dependencia o familiares con locales e incluso que trabajan fuera del municipio.

Se puede evidenciar también que, en comparación con el promedio de los ingresos económicos mensuales de los pobladores, los vendedores del mercado informal tienen ingresos menores. Aunque dentro de este aspecto se puede considerar que el mayor porcentaje de vendedores son mujeres y algunas de ellas cuentan con el aporte económico del esposo para la manutención del hogar, pero no todos los hogares tienen dicha estructura y únicamente el ingreso del vendedor del mercado informal es para el sustento de los hogares que pueden tener en promedio entre 4 a 6 miembros, esto porque algunas mujeres son madres solteras o porque los hombres que tienen el puesto son el único ingreso y las esposas son amas de casa o trabajan directamente en el mismo puesto al lado de los esposos.

El mercado formal del municipio de Tecpán Guatemala, Chimaltenango se encuentra clasificado, sin embargo, el mercado informal carece de dicha clasificación. Los puestos se encuentran dispersos y los que se van sumando no tienen alguna especificación, por tal motivo una venta de verduras puede estar en una cuadra como única que venda este producto y en la siguiente cuadra se pueden encontrar más de cinco puestos de venta de verdura. Los productos alimenticios son los más vendidos y las abarroterías se encuentran en locales dentro del mercado informal, algunos con la estructura de los conocidos como “depósitos”. Algunos puestos dentro del mercado informal parecen ser negocios familiares donde los niños llegan luego de las actividades educativas, la composición respecto a la edad es diversa según se evidenció previamente, lo más importante de la observación fue que los vendedores compartieron con la investigadora la importancia del ingreso económico para las familias.

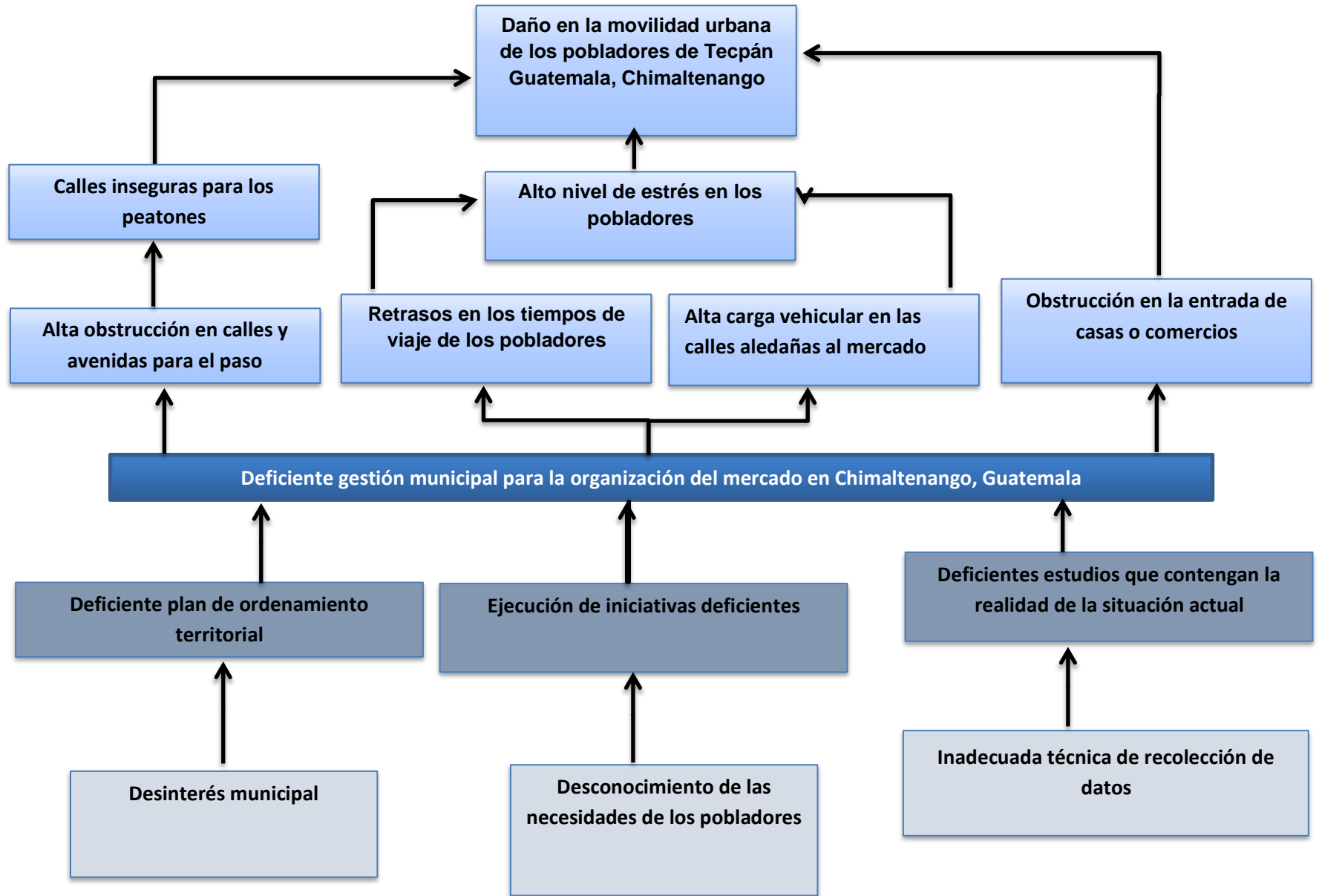
#### **4.5 Propuesta de proyecto para fortalecer la gestión municipal dirigida a la organización del mercado de Tecpán departamento de Chimaltenango**

El proyecto que se propone tiene como principal objetivo contribuir a la mejora de la movilidad urbana de los pobladores de Tecpán Guatemala, Chimaltenango esto mediante la construcción de un mercado que albergue a los vendedores que actualmente se ubican dentro del mercado informal y dentro del desbordamiento, para liberar las calles y mejorar la calidad de vida de habitantes que actualmente se enfrentan a dificultades por los efectos que genera esta deficiencia de la gestión municipal.

La principal fuente de información utilizada para realizar las proyecciones del proyecto es la información recogida con los vendedores y los datos recopilados por la observación de la investigadora, esto debido que algunos datos que brindó la municipalidad al cotejarlos con la información observable denotaron una evidente diferencia. Para lograr que el proyecto resuelva la problemática planteada se utilizó la metodología de Matriz de Marco Lógico MML que se realizó posterior al análisis de causa efecto y medios y fines por medio de árboles, donde se identificó la alternativa factible.

Se pretende que la realización del proyecto ponga fin al problema que el municipio de Tecpán Guatemala, Chimaltenango ha enfrentado desde años atrás y que se intensificó luego de la pandemia, para que la población deje de sufrir las consecuencias que genera estos vacíos en el ordenamiento territorial, por medio de la ejecución del proyecto se atenderá no solo la necesidad de los pobladores, sino también de los vendedores que están dispuestos a mudarse a un nuevo mercado, debido que incluso les beneficia porque actualmente pagan entre Q 1.00 a Q 10.00 diarios, esto significa que deben pagar aproximadamente Q 30.00 a Q 300.00 mensuales, ya que todos llegan de lunes a domingo, el valor máximo es el mismo que pagan mensualmente por un local dentro del mercado formal y el mismo que pagarían con el proyecto del nuevo mercado, pero con la diferencia que no deben recoger las ventas diariamente y pagar transporte o alquiler para la mercadería. Por lo que es un proyecto que se considera beneficiará a toda la población, ya que los alquileres de los locales comerciales dentro del municipio oscilan entre Q 2,500.00 a Q 3,000.00 y esto permitiría un ahorro para algunas familias.

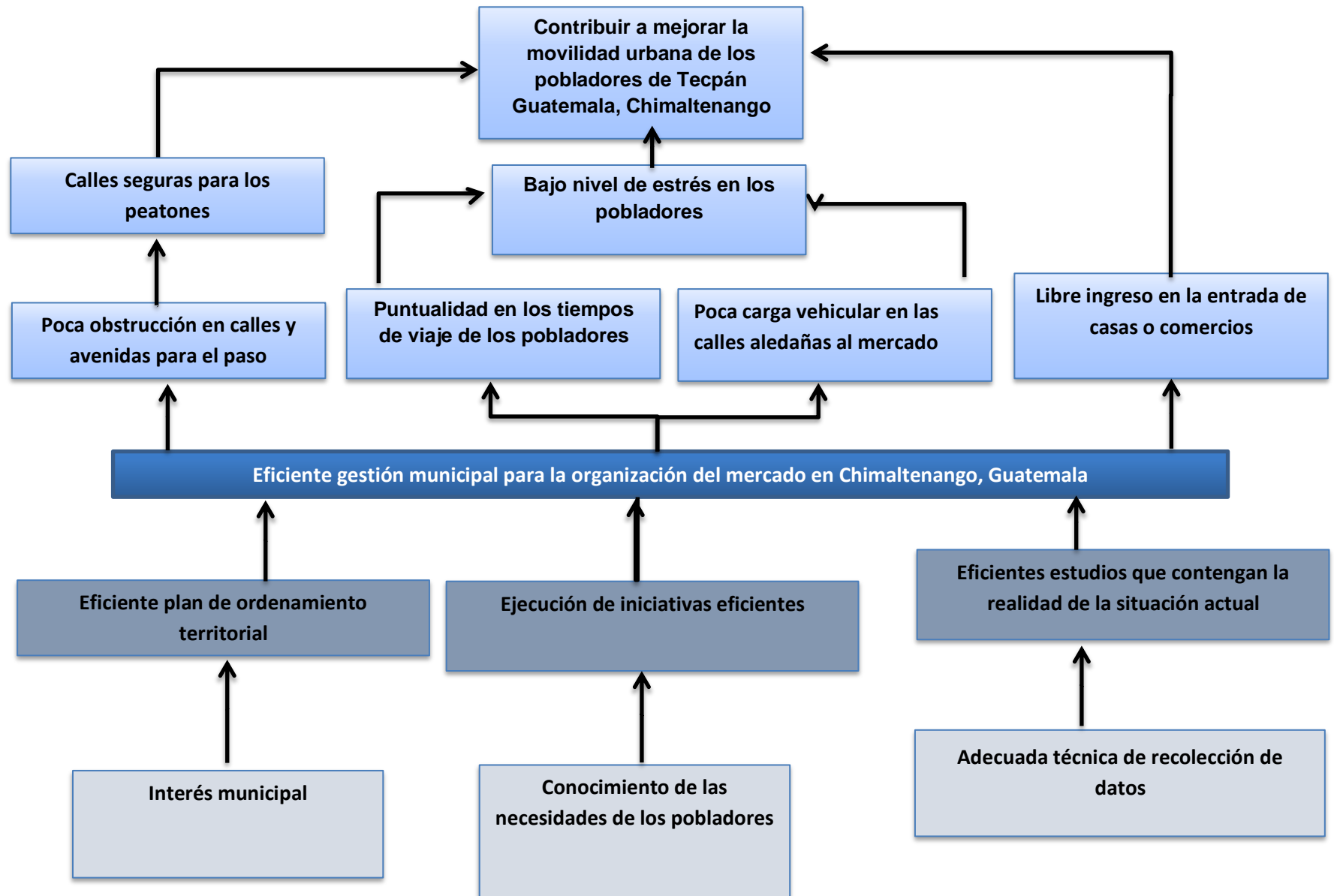
4.5.1 Árbol de problemas de la gestión municipal para la organización del mercado de Tecpán Guatemala,



Fuente: elaboración propia con base a trabajo de campo y observación de la tesista (enero 2023).

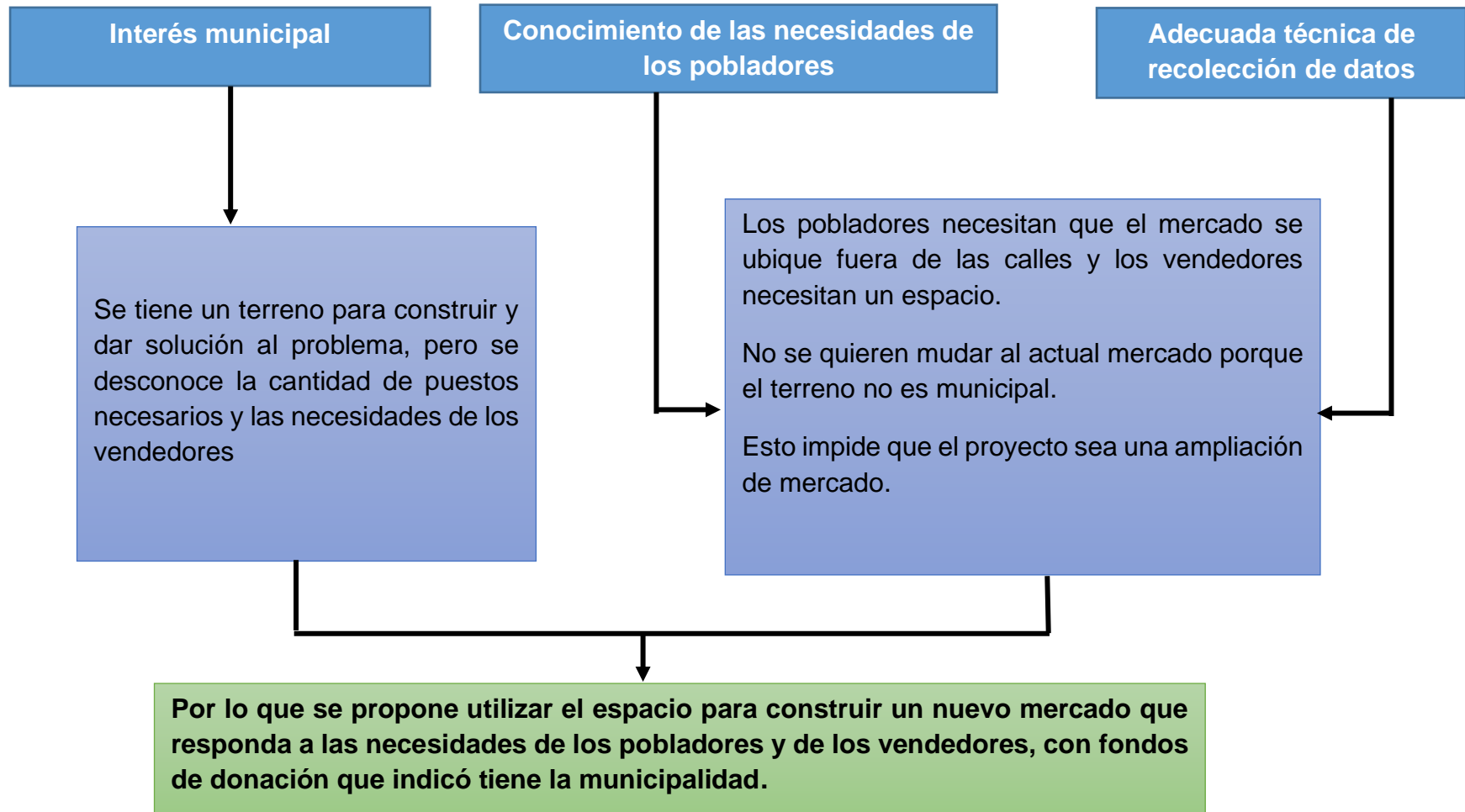


#### 4.5.2 Árbol de objetivos de la gestión municipal para la organización del mercado de Tecpán Guatemala,



Fuente: elaboración propia con base a trabajo de campo y observación de la tesista (enero 2023).

### 4.5.3 Análisis de alternativas



### 4.5.3 Matriz de Marco Lógico

Objetivos	Indicadores	Medida de Verificación	Supuestos
<b>Fin</b> Contribuir a mejorar la movilidad urbana de los pobladores de Tecpán Guatemala, Chimaltenango	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Variación en la cantidad de calles obstruidas por la ocupación del mercado informal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registro de asignación de policías de tránsito para el centro de Tecpán.</li> </ul>	No existan ventas informales en las calles y avenidas del municipio.
<b>Propósito</b> Gestión del mercado municipal de Tecpán Guatemala, Chimaltenango mejorada	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Variación en el número de vendedores del mercado informal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registros contables de pago de alquiler del mercado informal y del nuevo mercado.</li> </ul>	Los vendedores se trasladen al nuevo mercado.
<b>Componentes</b> 1. Mercado construido 2. Mercado equipado 3. Personal contratado	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Minutos en el tiempo de viaje de los pobladores.</li> <li>- Número de quejas de obstrucción de entradas de casas o negocios.</li> <li>- Cantidad de accidentes en la vía pública.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encuesta aplicada a la población.<sup>2</sup></li> <li>• Registro de las quejas por obstrucción de entradas de casas o negocios.</li> <li>• Registro de accidentes en la vía pública</li> </ul>	La Municipalidad priorice como parte de la gestión, la construcción del mercado.
<b>Actividades</b> 1.1 Preparación del terreno 1.2 Diseño y construcción del mercado 1.3 Acabados del mercado	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Costo de la construcción del mercado.</li> <li>- Costo del equipo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registros contables del proyecto.</li> <li>• Nómina.</li> </ul>	Los donantes darán los fondos para la construcción del nuevo mercado.

<sup>2</sup>ANEXO D. Encuesta a los pobladores de Tecpán.

2.1 Adquisición de equipo 2.2 Instalación de equipo  3.1 Convocatoria de trabajo 3.2 Evaluación y selección de personal 3.3 Contratación	- Costo anual de las personas contratadas.		
---	--	--	--

Fuente: elaboración propia con base trabajo de campo y observación de la tesista (enero 2023).

Se determinó que efectivamente existe una relación directa entre la gestión municipal para la organización del mercado y la movilidad urbana de los pobladores del municipio de Tecpán, departamento de Chimaltenango, debido que tal como lo señalaron dentro de la entrevista la gestión del mercado es parte de las funciones municipales, la institución cuenta con una unidad específica para atender la problemática y señala tener un plan para la construcción de un mercado, sin embargo, desconocen la clasificación de puestos dentro del mercado informal y del desbordamiento y actualmente no han desarrollado ninguna gestión al respecto, los vendedores no han sido contactados para llevar a cabo alguna acción. Esto permite demostrar la incapacidad para responder la problemática debido que existe desconocimiento.

La población muestra alto descontento por las continuas quejas señaladas al respecto y la indiferencia de las autoridades. Los problemas de movilidad como consecuencia del mercado informal han incrementado luego de la pandemia, porque las actividades ya no se realizan en días específicos, sino que el mercado informal desarrolla actividades de lunes a domingo.

## CONCLUSIONES

1. La gestión del gobierno municipal respecto al mercado informal denota falta de interés, porque a pesar de conocer la problemática que genera en la movilidad urbana no ha tomado acciones para dar una posible solución y trasladar a los vendedores del mercado informal hacia un espacio donde no obstaculicen el tráfico. Tras reconocer que la movilidad urbana y el mercado informal tienen una relación directamente proporcional, se puede argumentar que al gestionar de mejor manera el mercado informal se logrará mejorar la movilidad urbana dentro del municipio, porque se atacará directamente la causa. Sin embargo, las posibles soluciones han sido únicamente propuestas y estas no han tomado en cuenta a los vendedores del mercado informal que son los demandantes y al desconocer las necesidades y preferencias pueden desarrollarse proyectos no factibles.
2. La mayor parte de los pobladores del municipio de Tecpán, departamento de Chimaltenango sufren inconvenientes en la movilidad dentro del casco urbano como consecuencia del tráfico generado por la ocupación del mercado informal, esto genera diversas consecuencias como retrasos, obstrucción en la entrada de las casas, inseguridad por el traslado a pie, por lo que de cierta forma los pobladores sufren efectos tanto de manera directa como indirecta por la deficiente gestión municipal para el mercado informal.
3. La incidencia generada por el mercado informal es de tres cuadras alrededor del mercado formal y siete cuadras de desbordamiento del mercado, es decir que diez cuadras se encuentran con ventas alrededor del centro del municipio donde se ubica el mercado municipal. Esto dificulta el tránsito ya que las cuadras que ocupa el mercado informal quedan inhabilitadas por la cantidad de ventas y por las personas que transitan o visitan el lugar, mientras que en las cuadras del desbordamiento del mercado se dificulta el paso peatonal y vehicular.

4. El 70% de las personas que venden en el mercado informal y el desbordamiento del mercado son de clase trabajadora o clase baja, devengando de Q1,000.00 a Q2,000.00 al mes, mientras que el 15% tiene ingresos menores de Q 1,000.00. El 10% pertenece a la clase media baja devengando de Q2,000.00 a Q3,000.00 mensuales, mientras que únicamente el 5% tiene ingresos mayores a Q3,000.00. las personas que venden en el mercado informal en su mayoría tienen familias numerosas y esto provoca que tengan que vender todos los días de la semana.
  
5. La propuesta realizada es básicamente la construcción de un nuevo mercado municipal que puede albergar a las personas que se encuentran en el mercado informal y el desbordamiento del mercado, tomando en cuenta el crecimiento a futuro de los próximos cinco años con base al comportamiento histórico y las necesidades que se tienen en el municipio. Con esta propuesta se pretende liberar los espacios públicos de ventas y facilitar la movilidad de los pobladores de Tecpán en las vías principales, siendo espacios seguros para peatones o vehículos, disminuyendo el tiempo de tráfico y mejorando el acceso al centro del municipio.

## RECOMENDACIONES

1. Se recomienda a la municipalidad de Tecpán, departamento de Chimaltenango que antes de ejecutar cualquier iniciativa para ubicar a los vendedores del mercado informal en un espacio donde no obstaculicen la movilidad urbana, se realicen estudios que tomen en cuenta la opinión de los vendedores, esto porque existen factores que ellos no aceptarían por desconfianza o por otros motivos (por ejemplo, la ubicación del nuevo mercado) en consecuencia, se desarrollaría un proyecto poco exitoso porque al final no todos los vendedores estarán dispuestos a trasladarse.
2. Se recomienda a la municipalidad de Tecpán, departamento de Chimaltenango que, al realizar un proyecto para solucionar la problemática del mercado informal, también se contemple el desbordamiento, aunque en este momento este desbordamiento no tenga una fuente impacto en la movilidad urbana, puede ser que a futuro este problema genera estas consecuencias, por lo que se considera importante que en la iniciativa se contemple también el desbordamiento.
3. Se recomienda a los vendedores del mercado informal que al momento de aceptar cualquier iniciativa municipal consideren el valor del derecho de piso que deben pagar, porque actualmente pagan un valor que no afecta la economía familiar, sin embargo, debido que algunas familias son de hasta cinco integrantes y solo una persona trabaja, deben tomar en cuenta que pagar más por derecho de piso afectará el ingreso familiar.
4. Se recomienda a los pobladores del municipio de Tecpán, departamento de Chimaltenango que de forma organizada hagan llegar manifestaciones de interés para solucionar el problema de la ocupación del mercado informal, esto para que quede evidencia escrita que es un aspecto importante para la población, por lo tanto, necesita ser gestionado adecuadamente de manera prioritaria.



## BIBLIOGRAFÍA

- Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID, 2015). *Manual Gestión, Transparencia y Gobernabilidad Municipal*. USAID.
- Aguirre, A. (2006). *Mercado Municipal de Santa Catarina Pinula, Departamento de Guatemala*. Universidad Rafael Landívar.
- Alonso, D. (2012). *Referencias a la Movilidad Urbana. Problemas y Estrategias en la Ciudad de Santiago*. [Tesis de maestría]. Universidad Católica de Valparaíso.
- Altamiro, O. (2016). *Mercado Municipal de San Sebastián Nicananduta*. [Tesis de maestría]. Instituto Politécnico Nacional.
- Álvarez, A. (2008). *Gestión de las organizaciones públicas*. Escuela Superior de Administración Pública.
- Ander-Egg, E. y Aguilar, M. J. (1997). *¿Cómo elaborar un proyecto? Guía para diseñar proyectos sociales y culturales*. Instituto Internacional de Ciencias Sociales Aplicadas.
- Arriaza, E (2016). *Manual de gestión municipal*. Konrad Adenauer Stiftung.
- Auyón, M. L. (2017). *Propuesta de diseño para la construcción de un mercado cantonal en la Aldea San José La Comunidad, zona 10 Mixco, Guatemala*. [Tesis de maestría]. Universidad del Istmo.
- Baca –Tavira, N. y Herrera – Tapia, F. (2016). Proyectos sociales. Notas sobre su diseño y gestión en territorios rurales convergencia. *Revista de Ciencias Sociales*. 23(72), 69 – 87.
- Bitar, S. (2016). *Gestión Pública. Las tendencias mundiales y el futuro de América Latina*. CEPAL.
- Do, Hoan. (2020). El futuro del Estado de Bienestar. *La factoría*. <http://www.lafactoriaweb.com/articulos/amartya.htm>.
- Carrillo, E. (2016). *Mercados Municipales de Barcelona. Red Integradora de Tradición, Comercio y Valor. Caso de Estudio: L' Abacería Central – Vila De Gracia*. [Tesis de maestría]. Universidad Politécnica de Cataluña.
- Cabrera, F. (2019). *Movilidad urbana, espacio público y ciudadanos sin autonomía*. [Tesis doctoral]. Universidad Autónoma de Barcelona.

- Castro, L. J. (2014). *Hacia un sistema de movilidad urbana integral y sustentable en la zona metropolitana del Valle de México*. [Tesis doctoral]. Universidad Iberoamericana.
- Centro de Investigaciones Económicas Nacionales (CIEN, 2001). *Estimación de la magnitud de la economía informal en Guatemala*. CIEN.
- Cifuentes, G. (2015). *Plan de ordenamiento territorial con enfoque en desarrollo económico territorial, basado en la visión de desarrollo del Municipio y orientado a desarrollo como centro logístico*. Ministerio de Economía.
- Cohen, E. y Franco, R. (1992). *Evaluación de proyectos sociales*. 4ta. edición. Siglo veintiuno editores, s.a. de c.v.
- Cruz-Muñoz, F. (2018). La movilidad urbana: dimensiones y desafíos. *EURE*. 44(133), 277 – 281.
- Escalante, P. (2015). *Introducción a la administración y gestión pública*. Huancayo.
- Espinoza, M. (1980). *Evaluación de proyectos Técnicas de Evaluación Metodológica*. MCJD.
- Faga, R. (2000). *Cómo profundizar en el análisis de sus costos para tomar mejores decisiones empresariales*. Granica.
- García, E. (2015). *Propuesta de políticas públicas para reubicar a los comerciantes semifijos de la cabecera municipal al mercado nuevo, Malinalco, Méx.* [Tesis de maestría]. Universidad Autónoma del Estado de México.
- García, K. (2014). *Diseño Mercado Municipal de Morales, Departamento de Izabal*. [Tesis de licenciatura]. Universidad de San Carlos de Guatemala.
- Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Geografía y Ciencias Sociales*. 14(331), 1 – 86.
- Hernández, D. y Hans, M. (2017). Fuentes escondidas de vulnerabilidad y desigualdad: accesibilidad cotidiana por transporte público en localidades de interior de Uruguay. Fondo Sectorial de Equidad y Territorio.
- Hernández, M. (2017). *Movilidad urbana y espacio público*. Universidad Piloto de Colombia.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, M. P. (2014). *Metodología de la Investigación*. McGraw Hill.

- Huergo, J. (2005). *Los procesos de gestión*. Gobierno de Argentina.
- Ibañez, G. C. (2022). *Principales enfoques de movilidad urbana en clave de políticas públicas*. CEPAL.
- Iglesias, H. (2022). La ordenación del territorio una encrucijada de competencias planificadoras. *Revista de Administración Pública*. 5(219). 21 – 48.
- Lebeau, J. (2006). *El ordenamiento territorial como herramienta en la gestión de territorio y su desarrollo*. Escuela de Gobierno EDG.
- Lozano, O. (2011). *Guía metodológica para incorporar la gestión del riesgo de desastre en la planificación del desarrollo*. Fondo Editorial.
- Luna, R. y Chávez, D. (2001). *Guía para realizar estudios de factibilidad de proyectos ecoturísticos*. PROARCA.
- Marco, F. y Aníbal, H. (2016). *Introducción a la gestión y administración en las organizaciones*. Realización Editorial.
- Martínez, A. M. (2013). Diseño de investigación. Principios teórico-metodológicos y prácticos para su creación. *Anuario Escuela de Archivología IV 2012-2013*. Universidad Nacional de Córdoba.
- Martínez, R. (1998). *Los proyectos sociales: de la certeza omnipotente al comportamiento estratégico*. CEPAL.
- Mataix, C. (2010). *Movilidad Urbana Sostenible: Un reto energético y ambiental*. Artes Gráficas.
- Méndez, D. (2021). *Diseño de ejes para la movilidad de peatones y ciclistas, como parte de una propuesta de movilidad urbana para la ciudad de Chiquimula*. [Tesis de maestría]. Universidad de San Carlos de Guatemala.
- Méndez, E. (2009). *Mercado Municipal. Colonial El Milagro, zona 6 de Mixco*. [Tesis de maestría]. Universidad de San Carlos de Guatemala.
- Méndez, E. y Delgado, M. (2003). *Ordenación del territorio (nociones básicas en la experiencia de Venezuela)*. Instituto de Geografía y Conservación de los Recursos Naturales.
- Miralles – Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Editorial Ariel.
- Miralles – Guasch, C. y Cebollada, A. (2009). *Movilidad cotidiana y sostenibilidad: una interpretación desde la Geografía Humana*. 50(1), 193 – 216.

- Montes, P. (2001). *El ordenamiento territorial como opción de políticas urbanas regionales en América Latina y el Caribe*. CEPAL.
- Morales, P. (2011). *Tamaño necesario de la muestra: ¿cuántos sujetos necesitamos?* En Estadística aplicada a las Ciencias Sociales. Madrid. Universidad Pontificia Comillas.
- Murray, P. (2002). Gestión – Información – Conocimiento. *Biblios*. 4(14), 1 – 12.
- Nolasco, J. (2013). *Propuesta de revitalización del mercado de San Martín y su entorno inmediato*. [Tesis de maestría]. Universidad Tecnológica de El Salvador.
- Orellana, J. (2017). *El plan de ordenamiento territorial de la ciudad de Guatemala y su aplicación en los derechos posesorios*. [Tesis de maestría]. Universidad de San Carlos de Guatemala.
- Organización Internacional del Trabajo. (OIT, 2013). *La economía informal y el trabajo decente: Una guía de recursos sobre políticas apoyando la transición hacia la formalidad*. OIT.
- Organización Internacional del Trabajo (OIT, 2021). Dinámicas Demográficas y Económicas. *Ficha Técnica Empleo y Migración, Guatemala 2021*. OIT.
- Ortegón, E., Pacheco, J. F. y Prieto, A. (2015). *Metodología del marco lógico para planificación, el seguimiento y evaluación de proyectos y programas*. CEPAL.
- Project Management Institute (PMI, 2013). *Fundamentos para la Dirección de Proyectos*. PMI.
- Proyecto Movés. (2019). *Guía para la planificación de la movilidad urbana sostenible*. s.e.
- Ramírez, C. (2009). *Fundamentos de Administración*. Bogotá. Tercera Edición 2009, ECOE Ediciones.
- Red Latinoamericana de Información en Ordenamiento Territorial. (2011). *El Ordenamiento Territorial: una herramienta para la gestión del riesgo*. EIRD.
- Rodríguez, M. (2016). Economía del municipio de Tecpán, Chimaltenango. *Economía de Tecpán*. <https://departamentos.deguate.com/chimaltenango/economia-del-municipio-de-tecpan-chimaltenango>
- Rodríguez, R. y Aldrey, R. (2000). *Planificación y ordenación territorial en Guatemala: Revisión de su marco legal e institucional y propuesta para su mejora y desarrollo*. Universidad de Santiago de Compostela.

- Rosero, M. y Romero, E. (2012). *Estrategias de movilidad sostenible para fortalecer la responsabilidad corporativa en empresas*. [Tesis de maestría]. Pontificia Universidad Católica de Ecuador.
- Ruiz, V. L. (2016). *Ordenamiento territorial*. Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua UNAM.
- Sáez, G. (1980). Ordenación territorial en la crisis actual. *Revista Ciudad y Territorio*. 4(3), 1 – 20.
- Saledispa-Rodríguez, X., Pionce-Choez, J. y Sierra-González, M. (2022). La gestión administrativa, factor clave para la productividad y competitividad de las microempresas. *Ciencias Económicas y Empresariales*. 8(1), 280 – 294.
- Sanabria, S. (2014). La ordenación del territorio: origen y significado. *Tierra Nueva Etapa*. 30(47), 13 – 32.
- Sanz, A. (2008). *La movilidad sostenible en la planificación urbanística y territorial*. s.e.
- Serrano, P. (1999). *Elaboración de Proyectos Sociales (Casos prácticos)*. Madrid Ediciones.
- Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia (SEGEPLAN, 2018). *¿Cómo elaborar un plan de desarrollo municipal y ordenamiento territorial en Guatemala?* SEGEPLAN.
- Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia (SEGEPLAN, 2019). *Ranking de la Gestión Municipal 2018. Informe General de Resultados*. SEGEPLAN.
- Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia (SEGEPLAN, 2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, 2019 – 2032. Municipio de Tecpán Guatemala, Chimaltenango*. SEGEPLAN.
- Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia (SEGEPLAN, 2021). *Manual del Ranking de la Gestión Municipal*. SEGEPLAN.
- Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia (SEGEPLAN, 2022). *Ranking de la Gestión Municipal 2020 - 2021. Informe General de Resultados*. SEGEPLAN.
- Solarte, L. (2001). *Gestión e Proyectos*. Grupo de Investigación en Gestión y Evaluación de Programas y Proyectos GyEPRO.

- Tamayo, M. (2003). *El proceso de la investigación científica*. Limusa.
- Universidad de Almería (UAL, 2013). *Elaboración de proyectos sociales*. UAL.
- Vega, P. (2017). *Los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS)*. Ecologistas en Acción.
- Velásquez, C. (2015). *Espacio público y movilidad urbana. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)*. [Tesis Doctoral]. Universidad de Barcelona.
- Velásquez, L. M. (2011). *Análisis social actual para la revitalización del Barrio Colón*. [Tesis de maestría]. Universidad de San Carlos de Guatemala.
- Zoido, N. (1998). Geografía y ordenación del territorio. *Revista Electrónica Scripta Vetera*. 1(77), 19 – 31.

### **E-grafía**

- Fabo, M. (1983). ¿Ordenación del territorio en el País Vasco? *Lurralde*.  
<http://www.ingeba.euskalnet.net/lurralde/>
- Google Maps (2023). *Mapa de Tecpán*. <https://www.google.com/maps/@15.778464,-90.224424,8z?entry=ttu>
- Instituto Nacional de Estadística (INE, 2020). *Población – Total*.  
<https://www.ine.gob.gt/ine/wp-content/uploads/2020/12/Estimaciones-y-Proyecciones-Municipales-2015-2030-por-sexo.xlsx>
- Real Academia Española (2023). *Diccionario de la Real Academia Española*.  
<https://dle.rae.es/gesti%C3%B3n?m=form>
- Sistema de Información Cultural (SIC, 2023). *Mercado Municipal de Tecpán, Guatemala*.  
[https://www.sicultura.gob.gt/directory-directorio\\_c/listing/mercado-municipal-de-tecpan-guatemala/](https://www.sicultura.gob.gt/directory-directorio_c/listing/mercado-municipal-de-tecpan-guatemala/)

## ANEXOS

### Anexo A. Relación causal

**Enfoque/Enunciado/Punto de Vista:** Análisis administrativo

**Definición:** Gestión municipal y su incidencia en movilidad urbana

**Delimitación:**

**Período histórico:** durante el período 2016-2020

**Ámbito geográfico:** municipio de Tecpán, departamento de Chimaltenango

**Relación Causal:**

**Variables**

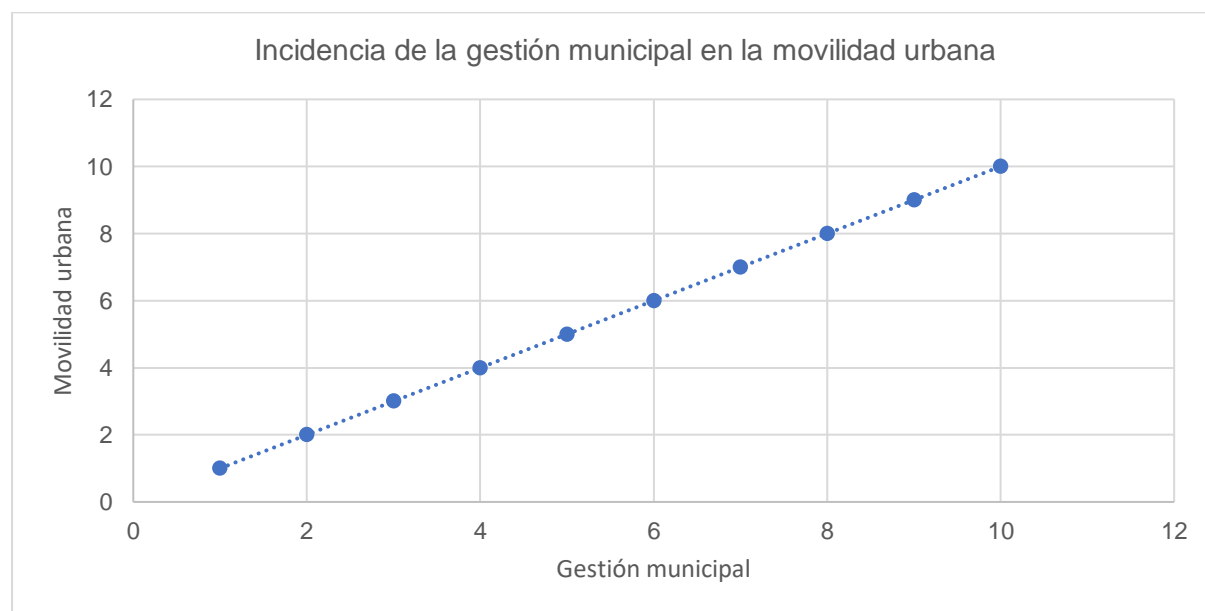
**Independiente (X):** Gestión municipal

**Dependiente (Y):** Movilidad urbana

**Unidad de Análisis:** habitantes de Tecpán

### Figura A.1

*Gráfica de la relación causal*



Fuente: Elaboración propia

### Título

ANÁLISIS A LA GESTIÓN MUNICIPAL PARA LA ORGANIZACIÓN DEL MERCADO MUNICIPAL Y SU IMPACTO EN LA MOVILIDAD URBANA DE LOS POBLADORES, DURANTE EL PERIODO 2016 – 2020 EN EL MUNICIPIO DE TECPÁN DEL DEPARTAMENTO DE CHIMALTENANGO.

## **Anexo B. Instrumentos de recolección de datos**

- Cuestionario de encuesta: Prueba Piloto
  - Dirigido a: pobladores del municipio de Tecpán
  
- Cuestionario de encuesta: instrumento final
  - Dirigido a: pobladores del municipio de Tecpán
  
- Guía de entrevista
  - Dirigida a municipalidad de Tecpán
  
- Guía de observación
  - Dirigida a la tesista
  
- Cuestionario de encuesta
  - Dirigido a vendedores del mercado informal.





**Cuestionario de encuesta: Prueba Piloto**

**Dirigido a: pobladores de Tecpán, Chimaltenango**

**Este cuestionario será utilizado únicamente para fines de elaboración de Tesis de la Maestría de Formulación y Evaluación de Proyectos de la Escuela de Estudios de Postgrado de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de San Carlos de Guatemala.**

El objetivo de la presente encuesta es descubrir datos específicos para analizar la incidencia de la gestión municipal para la organización del mercado en la movilidad urbana del municipio de Tecpán, desde una perspectiva técnica y mercadológica.

A continuación, se brinda una serie de ítems de los cuales deberá marcar o brindar la opción que más se acomode a sus datos o preferencias, si alguna pregunta le molesta o incomoda puede abstenerse de responderla. La duración es de aproximadamente 3 minutos.

1. Sexo: M ( ) F ( )                      2. Ocupación: \_\_\_\_\_

3. Edad en años:  
 Menor de 18 ( )      De 18 a 28 ( )      De 29 a 39 ( ) De 40 a 50 ( )  
 De 51 a 61 ( )      Mayor de 61 ( )

4. Ingresos:  
 Menos de Q 3,500.00 mensuales ( )      De Q 3,500.00 a Q 4,500.00 ( )  
 De Q 4,501.00 a Q 5,500.00 ( )      De Q 5,501.00 a Q 6,500.00 ( )  
 De Q 6,501.00 a Q 7,500.00 ( )      De Q 7,501.00 a Q 8,500.00 ( )  
 De Q 8,501.00 a Q 9,500.00 ( )      Más de Q 9,500.00 ( )

5. ¿Cuál es la forma usual de transportarse dentro del municipio?  
 a. A pie ( )      b. Carro ( )  
 c. Motocicleta ( )      d. Bicicleta ( )  
 d. Otros ( )      Especifique: \_\_\_\_\_

6. ¿La ocupación de algunas áreas dentro del municipio para el mercado le ha generado problemas de movilidad?  
 Si ( )      No ( )

7. ¿Qué tipo de problemas le ha generado?  
 a.) \_\_\_\_\_                      b.) \_\_\_\_\_  
 c.) \_\_\_\_\_                      d.) \_\_\_\_\_  
 e.) \_\_\_\_\_                      f.) \_\_\_\_\_

8. Si tiene vehículo, ¿Cuánto tiempo hace de cola dentro del tráfico los días de mercado?  
 \_\_\_\_\_



9. ¿Se ha tenido que desviar en alguna ocasión de su camino habitual como consecuencia del tráfico?  
Si ( ) No ( )
10. ¿Cuánto tiempo afecta en sus viajes los problemas que genera en mercado en las calles?  
a.) Menos de 15 minutos ( )  
b.) Entre 15 a 30 minutos ( )  
c.) Entre 31 a 45 minutos ( )  
d.) Entre 46 a 60 minutos ( )  
e.) Más de 60 ( )
11. ¿Ha evidenciado alguna acción municipal para solucionar la problemática?  
Si ( ) No ( )

**Observaciones:** Se agradece la atención y el tiempo prestado al presente instrumento y se recalca el uso exclusivo para elaboración de tesis.



**Cuestionario de encuesta: instrumento final**

**Dirigido a: pobladores de Tecpán, Chimaltenango**

**Este cuestionario será utilizado únicamente para fines de elaboración de Tesis de la Maestría de Formulación y Evaluación de Proyectos de la Escuela de Estudios de Postgrado de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de San Carlos de Guatemala.**

El objetivo de la presente encuesta es descubrir datos específicos para analizar la incidencia de la gestión municipal para la organización del mercado en la movilidad urbana del municipio de Tecpán, desde una perspectiva técnica y mercadológica.

A continuación, se brinda una serie de ítems de los cuales deberá marcar o brindar la opción que más se acomode a sus datos o preferencias, si alguna pregunta le molesta o incomoda puede abstenerse de responderla. La duración es de aproximadamente 3 minutos.

1. Sexo: M ( ) F ( )

2. Ocupación: \_\_\_\_\_

3. Edad en años:

Menor de 18 ( ) De 18 a 28 ( ) De 29 a 39 ( ) De 40 a 50 ( )  
 De 51 a 61 ( ) Mayor de 61 ( )

4. Ingresos:

Menos de Q 3,500.00 mensuales ( ) De Q 3,500.00 a Q 4,500.00 ( )  
 De Q 4,501.00 a Q 5,500.00 ( ) De Q 5,501.00 a Q 6,500.00 ( )  
 De Q 6,501.00 a Q 7,500.00 ( ) De Q 7,501.00 a Q 8,500.00 ( )  
 De Q 8,501.00 a Q 9,500.00 ( ) Más de Q 9,500.00 ( )

5. ¿Cuál es la forma usual de transportarse dentro del municipio?

a. A pie ( ) b. Carro ( )  
 e. Motocicleta ( ) d. Bicicleta ( )  
 f. Otros ( ) Especifique: \_\_\_\_\_

6. ¿La ocupación de algunas áreas dentro del municipio para el mercado le ha generado problemas de movilidad?

Si ( ) No ( )

7. ¿Qué tipo de problemas le ha generado?

b.) \_\_\_\_\_ b.) \_\_\_\_\_  
 d.) \_\_\_\_\_ d.) \_\_\_\_\_  
 f.) \_\_\_\_\_ f.) \_\_\_\_\_

8. Si tiene vehículo, ¿Cuánto tiempo hace de cola dentro del tráfico los días de mercado?

\_\_\_\_\_



9. ¿Se ha tenido que desviar en alguna ocasión de su camino habitual como consecuencia del tráfico?

Si ( ) No ( )

10. ¿Cuánto tiempo afecta en sus viajes los problemas que genera en mercado en las calles?

- a. Menos de 15 minutos ( )
- b. Entre 15 a 30 minutos ( )
- c. Entre 31 a 45 minutos ( )
- d. Entre 46 a 60 minutos ( )
- e. Más de 60 ( )

11. ¿Ha evidenciado alguna acción municipal para solucionar la problemática?

Si ( ) No ( )

**Observaciones:** Se agradece la atención y el tiempo prestado al presente instrumento y se recalca el uso exclusivo para elaboración de tesis.



**Guía de entrevista**

**Dirigido a: Municipalidad de Tecpán, Chimaltenango**

Este cuestionario será utilizado únicamente para fines de elaboración de Tesis de la Maestría de Formulación y Evaluación de Proyectos de la Escuela de Estudios de Postgrado de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

Puesto: \_\_\_\_\_

Fecha: \_\_\_\_\_ Hora: \_\_\_\_\_

Vía de respuesta: cara a cara ( ) Telefónica ( ) Correo electrónico ( )

1. ¿Cuenta la municipalidad con una unidad específica para la atención de la problemática del mercado?

Si ( ) No ( )

2. ¿Cuenta la municipalidad con algún plan para la construcción del mercado dentro del municipio?

Si ( ) No ( )

*De ser así podría brindarlo.*

3. ¿Se cuenta con un dato exacto de los puestos y clasificación de las personas que venden en el mercado?

Si ( ) No ( )

*De ser así podría brindarlo.*

4. ¿Las personas que venden en el mercado tienen permiso municipal?

Si ( ) No ( )

5. ¿Qué días son los autorizados de mercado por parte de la municipalidad?

\_\_\_\_\_

6. ¿Cuánto es el monto que pagan los vendedores para poder distribuir sus bienes dentro del mercado?

*Si existe clasificación del monto según bienes o perímetro, podría brindarla*

\_\_\_\_\_

7. ¿Cuáles son las acciones que ha implementado la municipalidad sobre el mercado en los últimos 5 años?

\_\_\_\_\_

8. ¿Tiene la municipalidad conocimiento de la problemática que genera el mercado para los pobladores?

Si ( ) No ( )

9. ¿La municipalidad brinda lineamientos o límites a los vendedores?

Si ( ) No ( )

*De ser así podría brindarlo.*

10. ¿Cuenta la municipalidad con alguna evaluación sobre el impacto de la problemática de movilidad que padece el municipio? Si ( ) No ( )

*De ser así podría brindarlo.*



11. ¿Podría brindar la cantidad de puestos que posee en mercado informal en los últimos cinco años?

Tipo de mercado	2016	2017	2018	2019	2020
Mercado informal					

12. ¿Qué medidas ha tomado la municipalidad para disminuir los problemas de movilidad que causa el mercado?

---

13. ¿Cuentan con un plan de ordenamiento territorial?

---

*De ser así continúe con la entrevista, si la respuesta es negativa finalice la entrevista.*

14. ¿Utilizan la metodología de SEGEPLAN para la elaboración del plan de desarrollo municipal y ordenamiento territorial?

---

15. ¿Qué resultados han obtenido con la metodología?

---

**Observaciones:** Se agradece la atención y el tiempo prestado al presente instrumento y se recalca el uso exclusivo para elaboración de tesis.



### **Guía de observación**

#### **Dirigido a: la tesista**

1. Cantidad de puestos del mercado informal
2. Días de actividad del mercado
3. Cantidad de cuadras que ocupa el mercado informal
4. Clasificación de puestos dentro del mercado
5. Cantidad de cuadras con problemas de tráfico
6. Pobladores con problemas de movilidad
7. Tiempo que duran las personas en las colas dentro del tráfico
8. Cuadras de desvío para transeúntes



**Cuestionario de encuesta**

**Dirigido a: vendedores del mercado informal**

**Este cuestionario será utilizado únicamente para fines de elaboración de Tesis de la Maestría de Formulación y Evaluación de Proyectos de la Escuela de Estudios de Postgrado de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de San Carlos de Guatemala.**

El objetivo de la presente encuesta es descubrir datos específicos para analizar la incidencia de la gestión municipal para la organización del mercado en la movilidad urbana del municipio de Tecpán, desde una perspectiva técnica y mercadológica.

A continuación, se brinda una serie de ítems de los cuales deberá marcar o brindar la opción que más se acomode a sus datos o preferencias, si alguna pregunta le molesta o incomoda puede abstenerse de responderla. La duración es de aproximadamente 3 minutos.

1. Sexo: M ( )      F ( )
2. Ocupación: \_\_\_\_\_
3. Edad en años:
 

Menor de 18 ( )	De 18 a 28 ( )	De 29 a 39 ( )	De 40 a 50 ( )
De 51 a 61 ( )	Mayor de 61( )		
4. Ingresos:
 

Menos de Q 3,500.00 mensuales ( )	De Q 3,500.00 a Q 4,500.00 ( )
De Q 4,501.00 a Q 5,500.00 ( )	De Q 5,501.00 a Q 6,500.00 ( )
De Q 6,501.00 a Q 7,500.00 ( )	De Q 7,501.00 a Q 8,500.00 ( )
De Q 8,501.00 a Q 9,500.00 ( )	Más de Q 9,500.00 ( )

5. ¿Desde qué año tiene el puesto en el mercado?

\_\_\_\_\_

6. ¿Qué producto vende actualmente? \_\_\_\_\_

7. ¿Ha vendido algún otro producto previamente? En caso la respuesta sea afirmativa, podría indicar qué producto: \_\_\_\_\_

8. ¿Qué días de la semana vende en el mercado? \_\_\_\_\_

9. ¿Ha recibido alguna propuesta municipal para trasladarse al mercado municipal o desalojar las calles? \_\_\_\_\_





10. Actualmente. ¿Paga alguna cantidad a la municipalidad por vender en el mercado?  
Si ( ) No ( )
11. En caso la municipalidad le ofreciera un local dentro del mercado formal ¿Estaría dispuesto a trasladarse? Si ( ) No ( )
12. En caso la municipalidad le ofreciera un local dentro de un mercado nuevo realizado en otra ubicación ¿Estaría dispuesto a trasladarse? Si ( ) No ( )
13. Si la respuesta anterior fue positiva ¿cuánto es el monto máximo que puede pagar mensualmente?
- 

**Observaciones:** Se agradece la atención y el tiempo prestado al presente instrumento y se recalca el uso exclusivo para elaboración de tesis.

## Anexo C. Figuras

### Figura A.2

Áreas mínimas recomendadas para puestos de mercado

<b>ÁREAS MÍNIMAS RECOMENDABLES POR EL INFOM PARA PUESTOS DE MERCADOS</b>	
<b>Puesto</b>	<b>Área mínima</b>
<b>Frutas y hortalizas</b>	4 m <sup>2</sup>
<b>Carnes</b>	9 m <sup>2</sup>
<b>Pescados</b>	6 m <sup>2</sup>
<b>Granos y abarrotos</b>	9 m <sup>2</sup>
<b>Cocinas de comedores</b>	2.25 m <sup>2</sup> del área de la mesa
<b>Cocinas colectivas</b>	8 m <sup>2</sup>
<b>Tiendas</b>	7 m <sup>2</sup>
<b>Ventas de animales</b>	6 m <sup>2</sup>
<b>Piso plaza</b>	2.25 m <sup>2</sup> por plaza

Fuente: Folleto INFOM, mercados.

Fuente: Auyón (2017)

## Anexo D. Encuesta a los pobladores de Tecpán, Chimaltenango.

### Cuestionario de encuesta

#### Dirigido a: pobladores de Tecpán, Chimaltenango

El objetivo de la presente encuesta es analizar datos específicos sobre la movilidad urbana de los pobladores.

A continuación, se brinda una serie de ítems de los cuales deberá marcar o brindar la opción que más se acomode a sus datos o preferencias, si alguna pregunta le molesta o incomoda puede abstenerse de responderla. La duración es de aproximadamente 3 minutos.

1. Sexo: M ( ) F ( )

2. Ocupación: \_\_\_\_\_

3. Edad en años:

Menor de 18 ( ) De 18 a 28 ( ) De 29 a 39 ( ) De 40 a 50 ( )  
De 51 a 61 ( ) Mayor de 61 ( )

1. ¿Cuál es la forma usual de transportarse dentro del municipio?

- a. A pie ( ) b. Carro ( )  
g. Motocicleta ( ) d. Bicicleta ( )  
h. Otros ( ) Especifique: \_\_\_\_\_

2. Si tiene vehículo, ¿Cuánto tiempo hace de cola dentro del tráfico?

\_\_\_\_\_

3. Si camina, ¿Tiene problemas para llegar a su destino?

Si ( ) No ( )

¿Cuáles? \_\_\_\_\_

4. ¿Cuál es el tiempo promedio para transitar por el centro del municipio?

\_\_\_\_\_

5. ¿Se ha tenido que desviar en alguna ocasión de su camino habitual como consecuencia del tráfico?

Si ( ) No ( )

6. ¿Ha evidenciado algún problema en específico para movilizarse en el municipio?

Si ( ) No ( ) ¿Cuál? \_\_\_\_\_

**Observaciones:** Se agradece la atención y el tiempo prestado al presente instrumento y se recalca el uso exclusivo para análisis de datos de la Municipalidad de Tecpán Guatemala, Chimaltenango.

## **Anexo. E Descripción del proyecto**

Construcción de un nuevo mercado municipal para albergar a demanda de vendedores que actualmente se encuentran dentro del mercado informal y del desbordamiento para incidir en el ordenamiento territorial que permita una eficiente movilidad urbana de los pobladores de Tecpán Guatemala, Chimaltenango y mejorar la calidad de vida de los habitantes.

### **Alternativa seleccionada**

Según el numeral 4.5.3 denominado “Análisis de alternativas” se pudo conocer que la alternativa seleccionada fue la construcción de un nuevo mercado que albergue a los vendedores del mercado informal y del desbordamiento, esto porque la mayoría mostraron disponibilidad de trasladarse a un nuevo mercado. Sin embargo, la disponibilidad para trasladarse al mercado formal que actualmente existe no es una opción factible para los vendedores según la información descrita. Además, se debe considerar que el actual mercado se encuentra en un terreno que no le pertenece a la municipalidad sino a la parroquia, por tal motivo existe el riesgo que una inversión realizada por medio de un proyecto de mejora hacia dicho mercado pueda ser una pérdida. Mientras que la propuesta del mercado nuevo se realiza dentro de un terreno que actualmente está deshabitado, cumple con las características geográficas y de espacio, además le pertenece a la municipalidad de Tecpán Guatemala, Chimaltenango.

### **Fin del proyecto**

Contribuir a mejorar la movilidad urbana de los pobladores de Tecpán Guatemala, Chimaltenango

### **Análisis de la demanda**

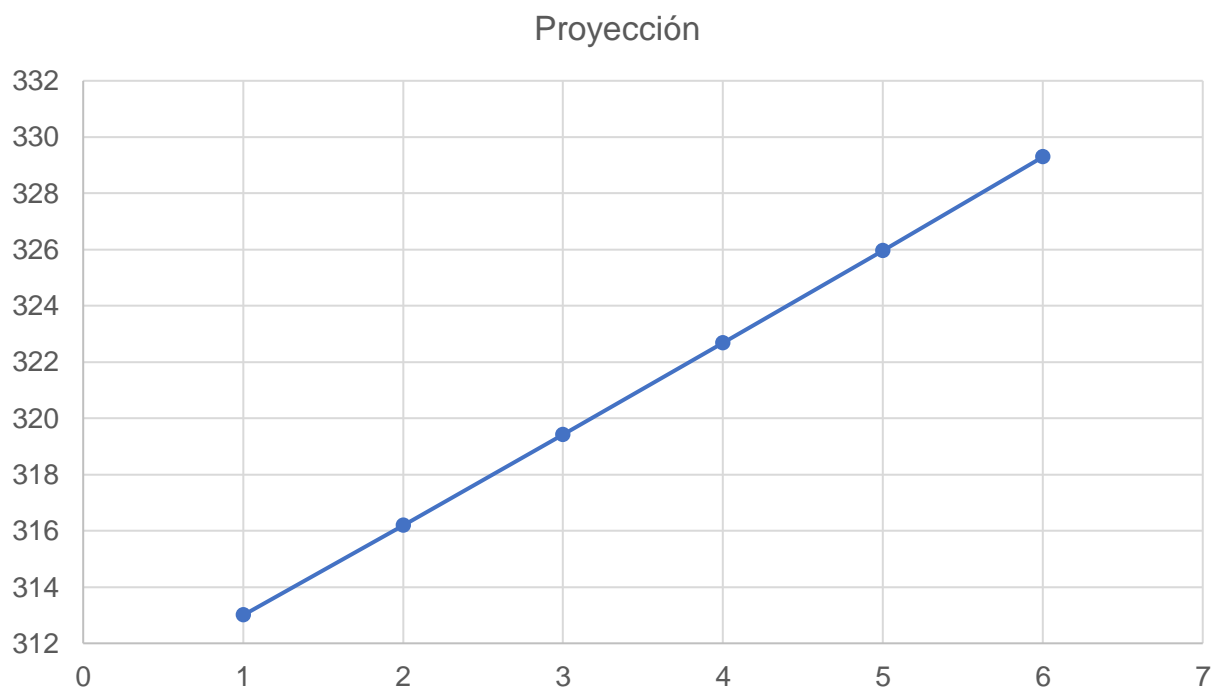
Para el análisis de la demanda se toma como base la cantidad de los vendedores que para el año 2023 formaron parte del mercado informal y del desbordamiento, esto porque son los demandantes del proyecto cuya necesidad se debe satisfacer para así lograr que abandonen las calles que actualmente ocupan y con esto se mejore la movilidad urbana del departamento, logrando así mejorar la calidad de vida de los pobladores que

actualmente sufren las consecuencias de una inadecuada gestión. Para lo que se distinguen los siguientes datos

<b>Mercado informal</b>	<b>155</b>
<b>Desbordamiento</b>	<b>158</b>
<b>Demanda</b>	<b>313</b>

### Figura A.3

*Proyección de la demanda objetivo*



Fuente: elaboración propia.

Para la elaboración de la proyección se tomó como base un crecimiento del 1.02%, esto porque fue el dato brindado por la municipalidad de Tecpán Guatemala, Chimaltenango para este efecto. Se realiza la proyección a cinco años contados a posterior al año 2023 que fue la fecha donde se realizó el trabajo de campo. Por lo que el mercado debe contar como mínimo con la construcción de 350 puestos tomando en cuenta que es un proyecto social, que tendrá una demanda a largo plazo que debe ser satisfecha por la gestión gubernamental, para evitar nuevos inconvenientes dentro del ordenamiento territorial.

El único oferente del proyecto es la municipalidad, debido que parte de la gestión institucional son los mercados. La contribución que los vendedores realizan actualmente a la municipalidad dentro del mercado formal es de Q 300.00 mensuales por local y Q 2.00 quetzales diarios por 1 metro en piso. Actualmente este mercado cuenta con 220 locales y 60 vendedores en piso, con puestos de distintos tamaños que pueden ser desde 1 metro hasta 5 metros, lo que representa que pagan desde Q 2.00 hasta Q 10.00 diarios por puesto en piso. Dicha contribución se toma como base para el proyecto del nuevo mercado.

Sin embargo, dentro del proyecto únicamente se contempla la construcción de locales debido que el tamaño de las ventas del mercado informal y mercado formal son para la capacidad de un local, pero se deja abierta la posibilidad de la gestión fuera de la demanda proyectada para vendedores en piso con las mismas condiciones del actual mercado formal. El proyecto se ubicará dentro de un terreno propiedad de la municipalidad ubicado en el Barrio Patocabaj para evitar posibles desalojos.

El nuevo mercado construido tendrá un horario de lunes a sábado de 05:00 a 18:00 horas y los días domingo de 05:00 a 14:00 horas, contará con 50 parqueos que tendrán un valor de Q 5.00 diarios como cuota única para compradores. Se contará con 6 servicios sanitarios para mujeres y 6 servicios sanitarios para hombres, por un valor de ingreso de Q 2.00 por persona. La electricidad deberá ser sufragada por cada vendedor según el local, mientras que el servicio de agua potable será brindado por la municipalidad. Para atender adecuadamente a la demanda se deberá contar con los servicios de 1 administrador, 1 secretaria, 2 guardias y 1 conserje que también será la persona encargada de los servicios sanitarios.

## **Especificaciones técnicas**

### **Macrolocalización**

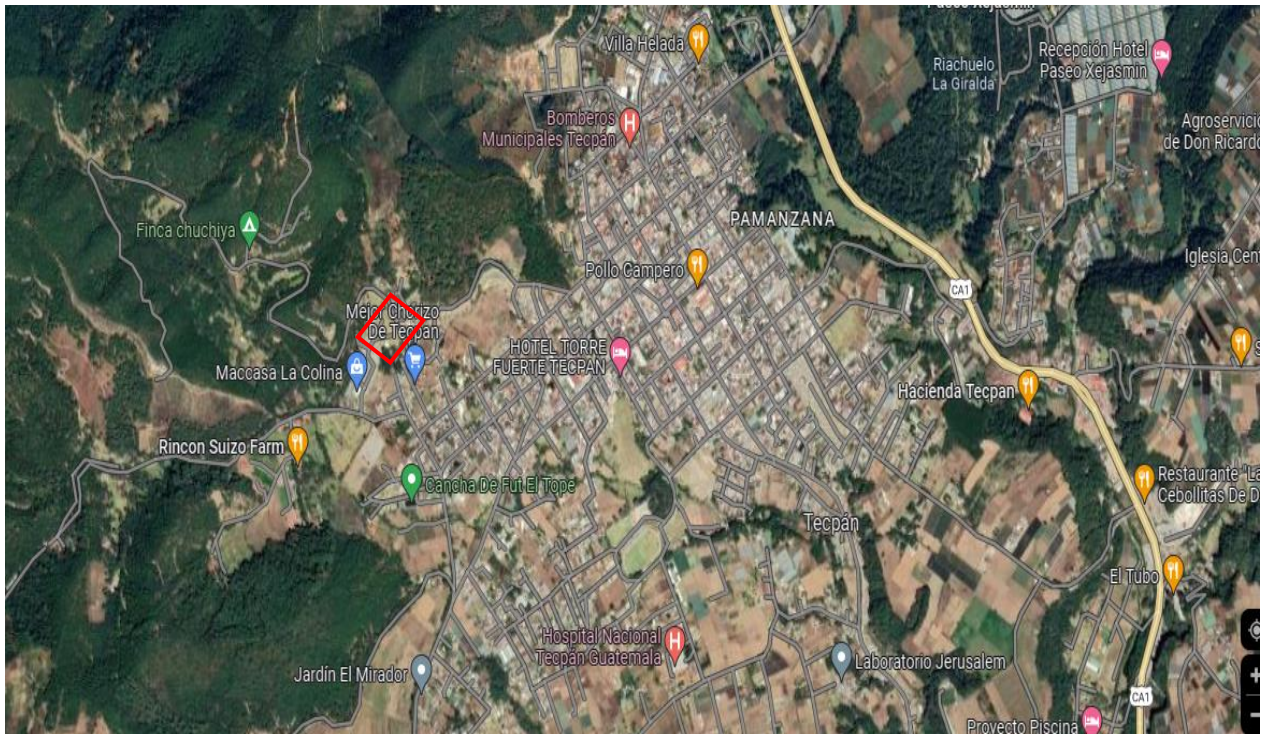
Para la ubicación del mercado se tomaron en cuenta los siguientes factores:

- Tipo de lugar
- Vías de acceso
- Servicios básicos

El tipo de terreno es apto para construir ya que es un área plana, las vías de acceso se encuentran en buenas condiciones con calles adoquinadas y cuenta con los servicios básicos energía eléctrica, agua potable, señal telefónica y señal de internet. Como se muestra en la siguiente figura:

## Figura A.4

### Macrolocalización



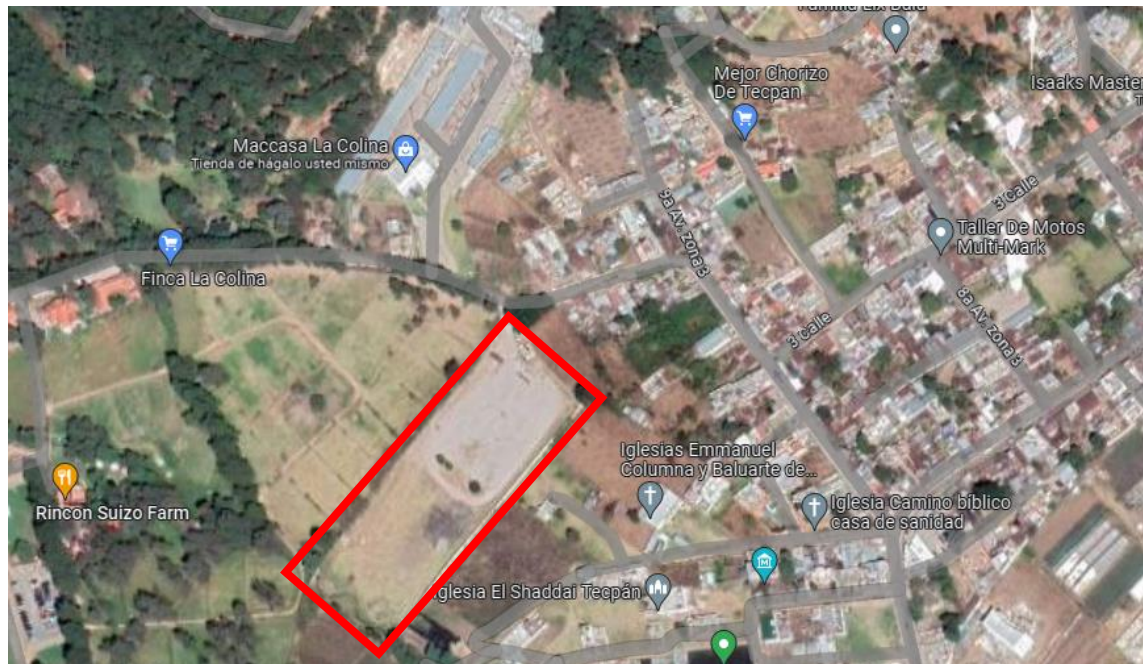
Fuente: Google Maps. (2023).

### Microlocalización

La ubicación del proyecto es 9 avenida zona 3, barrio Patacabaj, camino a la Finca la Colina, Tecpán Guatemala, tiempo de para llegar desde el centro de Tecpán Guatemala 5 minutos en bus, vías de acceso en óptimas condiciones, servicios básicos habilitados. Como se muestra en la siguiente figura:

## Figura A.5

## Microlocalización



Fuente: Google maps.(2023).

Las especificaciones técnicas para la construcción del mercado y el equipamiento son las siguientes. El tamaño del proyecto será de 350 locales con la siguiente distribución.

**Tabla A.1**

### *Distribución de puestos*

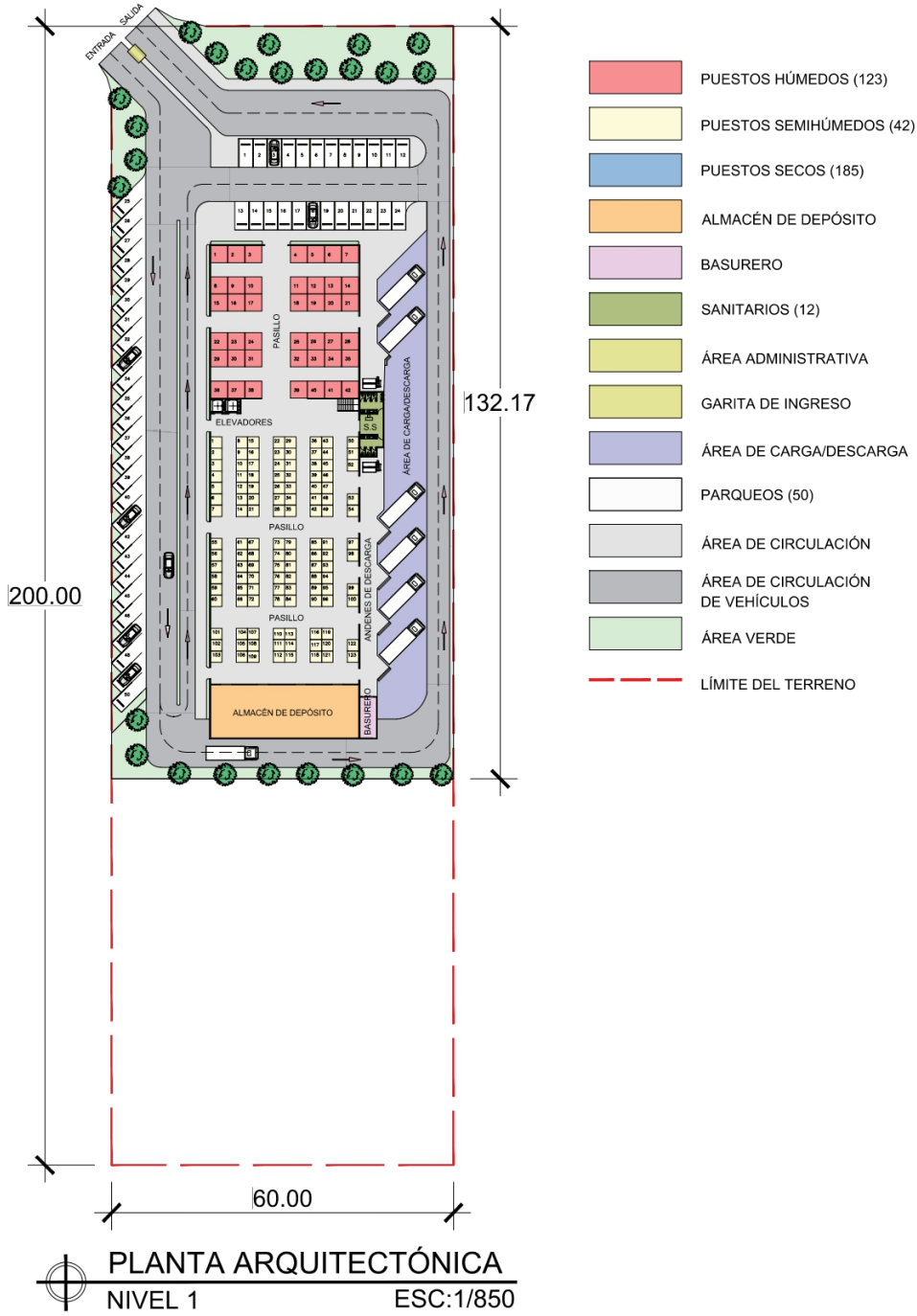
Medidas	Cantidad de puestos	Área
4m <sup>2</sup>	123	Semi húmeda
9m <sup>2</sup>	42	Húmeda
7m <sup>2</sup>	185	Seca
	350	

Nota: Para las medidas de los puestos se toma como base la referencia contenida en el Anexo 3, Tabla A.2

Fuente: elaboración propia.

El mercado internamente contará con un almacén de depósito, un espacio para basura y sanitarios, además de las áreas descritas en tabla anterior. En el área externa se localiza el área de carga y descarga, parqueos y vías de acceso.



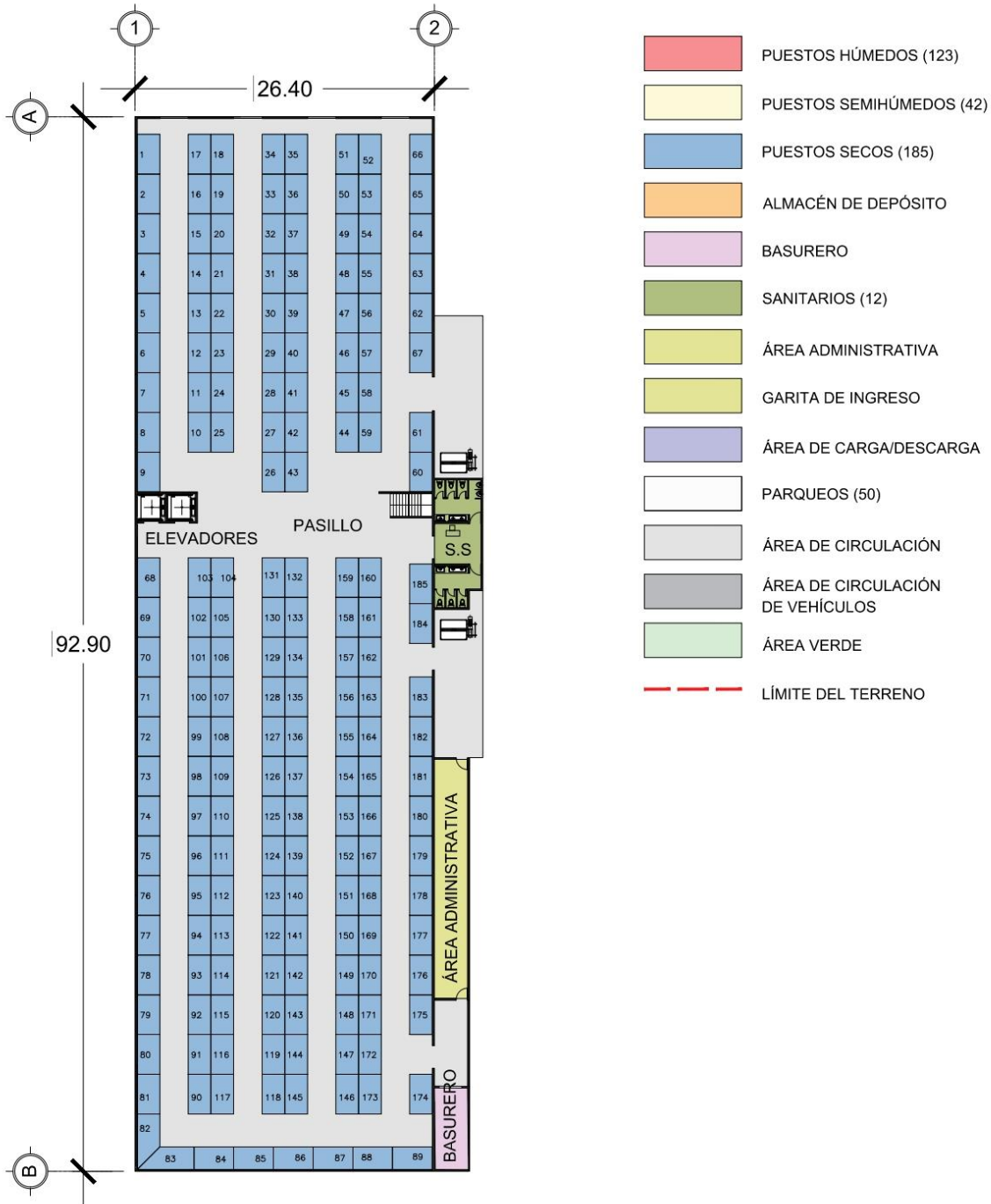


Fuente: Arquitecto G. López.



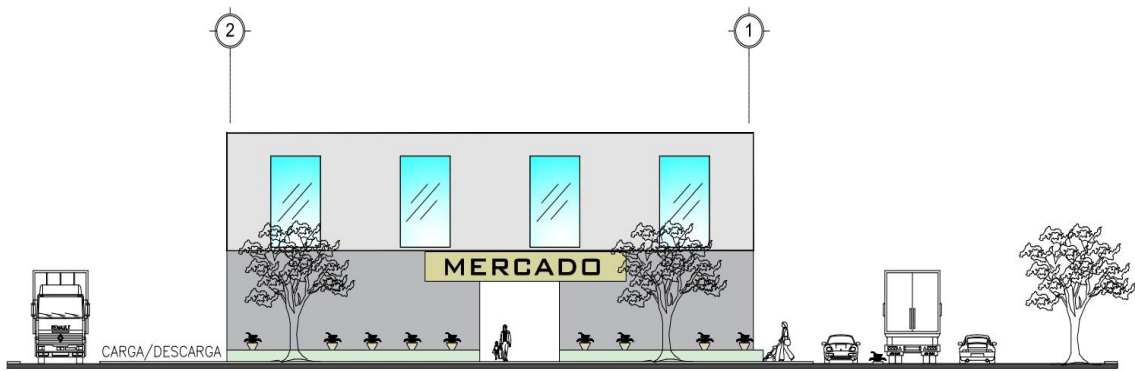

**PLANTA ARQUITECTÓNICA**  
 NIVEL 1 ESC:1/575

Fuente: Arquitecto G. López.



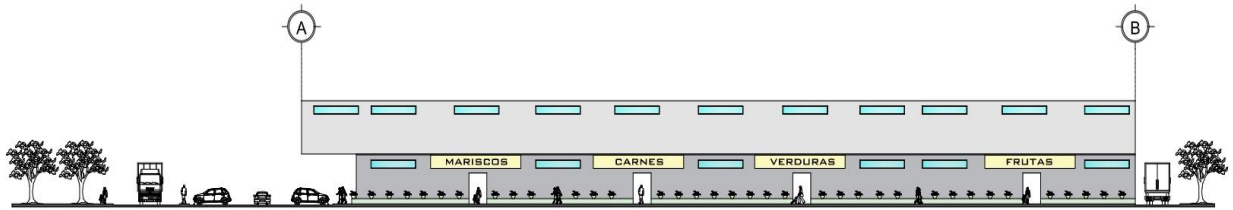

**PLANTA ARQUITECTÓNICA**  
 NIVEL 2 ESC: 1/450

Fuente: Arquitecto G. López.



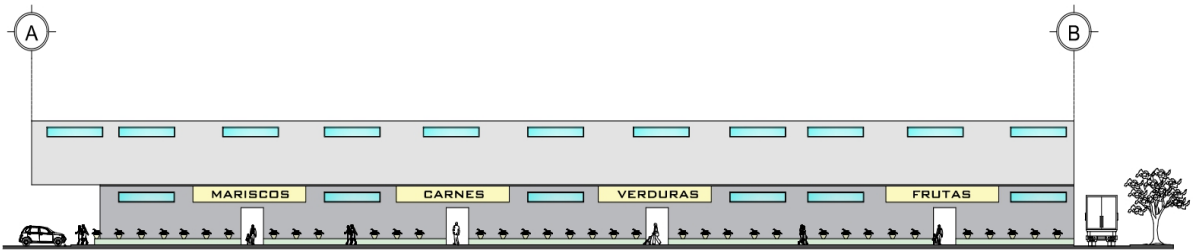
FACHADA TRANSVERSAL  
MERCADO

ESC:1/225



FACHADA LONGITUDINAL  
MERCADO

ESC:1/500



FACHADA LONGITUDINAL  
MERCADO

ESC:1/400

Fuente: Arquitecto G. López.

## Equipo y personal necesario

El equipo que se utilizará para las actividades administrativas en el Mercado Municipal será lo siguiente:

- Computadoras

<b>Marca</b>	<b>Dell Inspiron 3505</b>
<b>Tamaño de pantalla</b>	15"
<b>Procesador</b>	AMD Athlon Silver 3050U
<b>RAM</b>	8GB
<b>SSD</b>	256 GB
<b>Sistema Operativo</b>	Windows 10 Home

- Impresora

<b>Marca</b>	<b>CANON</b>
<b>Modelo</b>	G3160
<b>Tipo</b>	Multifuncional

- Escritorios Ejecutivos

<b>Color</b>	<b>Negro</b>
<b>Diseño</b>	En L

- Sillas Ejecutivas

<b>Color</b>	<b>Negro</b>
<b>Diseño</b>	Con rodos y ajustable

- Mesa

<b>Color</b>	<b>Negro</b>
<b>Tamaño</b>	150*75*150 cm

El personal deberá contar con las características detalladas en los perfiles de puestos que se presentan a continuación:

<b>MERCADO MUNICIPAL TÉCPAN GUATEMALA, CHIMALTENANGO</b>
<b>PERFIL DE PUESTO</b>
<b>Nombre del Puesto: Administrador del mercado municipal</b>
Edad: 25 a 45 años
<b>PERFIL</b>
<p>Escolaridad: Licenciatura en Administración de Empresas</p> <p>Experiencia: 1 años de experiencia como mínimo en puestos similares.</p> <p>Habilidades: Liderazgo, creatividad, iniciativa, buenas relaciones interpersonales, comunicación eficaz, responsabilidad, compromiso.</p>
<b>DESCRIPCIÓN GENÉRICA</b>
<p>Velar por el cumplimiento de todas las actividades administrativas que permitan el desarrollo del Mercado Municipal como la toma de decisiones para el mejoramiento de este.</p>
<b>DESCRIPCIÓN ESPECÍFICA</b>
<p><b>R E S P O N S A B I L I D A D E S</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Asignar locales a los comerciantes del Mercado Municipal según la clasificación por área.</li> <li>2 Velar por el cumplimiento de las normativas y reglamentos vigentes.</li> <li>3 Velar por la recaudación de pago de los inquilinos y de los servicios que presta el Mercado Municipal.</li> <li>4 Mantener el orden del Mercado Municipal.</li> <li>5 Velar por la higiene y el mantenimiento del Mercado Municipal.</li> <li>6 Mantener el equilibrio entre los vendedores y la administración.</li> <li>7 Verificar que los horarios de apertura y cierre del Mercado Municipal se cumplan.</li> <li>8 Supervisar que el personal a su cargo cumpla con las actividades establecidas.</li> <li>9 Entregar cada mes informes financieros y administrativos a la Municipalidad.</li> </ol>

<b>MERCADO MUNICIPAL TÉCPAN GUATEMALA, CHIMALTENANGO</b>
<b>PERFIL DE PUESTO</b>
<b>Nombre del Puesto: Secretaria</b>
Edad: 20 a 45 años
<b>PERFIL</b>
<p>Escolaridad: Secretaria Bilingüe</p> <p style="padding-left: 40px;">Deseable estudios universitarios en Administración de Empresas.</p> <p>Experiencia: 1 años de experiencia como mínimo en puestos similares.</p> <p>Formación: Manejo de paquete de Office.</p> <p>Habilidades: Liderazgo, creatividad, iniciativa, buenas relaciones interpersonales, comunicación eficaz, responsabilidad, compromiso y actitud de servicio.</p>
<b>DESCRIPCIÓN GENÉRICA</b>
<p>Realizar las actividades requeridas por la administración.</p>
<b>DESCRIPCIÓN ESPECÍFICA</b>
<p><b>R E S P O N S A B I L I D A D E S</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Brindar información necesaria a los comerciantes y personas en general.</li> <li>2 Organizar la agenda del administrador.</li> <li>3 Recibir correspondencia y solicitudes por escrito según las necesidades.</li> <li>4 Ordenar y archivar toda la documentación que llegue a la oficina.</li> <li>5 Redactar informes cuando el administrador lo requiera.</li> <li>6 Cobrar y emitir recibos para el pago mensual del alquiler.</li> <li>7 Llevar el control de los pagos de cada inquilino.</li> <li>8 Cobrar el parqueo e imprimir los tickets para controlar los ingresos.</li> </ol>

<b>MERCADO MUNICIPAL TÉCPAN GUATEMALA, CHIMALTENANGO</b>	
<b>PERFIL DE PUESTO</b>	
<b>Nombre del Puesto: Guardia de Seguridad</b>	
Edad: 20 a 45 años	
<b>PERFIL</b>	
<p>Escolaridad: Nivel medio, contar con licencia de portación de arma vigente</p> <p>Experiencia: 3 años de experiencia como mínimo en puestos similares.</p> <p>Formación: Conocimiento de manejo de armas, conocimiento de protocolos de seguridad.</p> <p>Habilidades: Responsable, cauteloso, minucioso, organizado, capacidad de comunicación, liderazgo, trabajo en equipo, . (serán verificadas durante el período de prueba).</p>	
<b>DESCRIPCIÓN GENÉRICA</b>	
Velar por el resguardo de las instalaciones del Mercado Municipal.	
<b>DESCRIPCIÓN ESPECÍFICA</b>	
<p><b>R E S P O N S A B I L I D A D E S</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Resguardar el edificio del mercado.</li> <li>2 Entregar tickets de parqueo.</li> <li>3 Vigilar el parqueo del mercado.</li> <li>4 Recibir los tickets cancelados para dejar salir a los vehículos.</li> </ol>	



<b>MERCADO MUNICIPAL TÉCPAN GUATEMALA, CHIMALTENANGO</b>
<b>PERFIL DE PUESTO</b>
<b>Nombre del Puesto: Conserje</b>
Edad: 20 a 45 años
<b>PERFIL</b>
<p>Escolaridad: Como mínimo tercero básico</p> <p>Experiencia: 1 año de experiencia como mínimo en puestos similares.</p> <p>Habilidades: Responsable, cauteloso, minucioso, organizado, capacidad de comunicación, liderazgo, trabajo en equipo,(serán verificadas durante el período de prueba).</p>
<b>DESCRIPCIÓN GENÉRICA</b>
<p>Velar por el orden y limpieza de los sanitarios, realizar los cobros por el uso de estos.</p>
<b>DESCRIPCIÓN ESPECÍFICA</b>
<p><b>R E S P O N S A B I L I D A D E S</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Cobrar por el uso de los sanitarios.</li> <li>2 Velar por la limpieza y desinfección de los sanitarios.</li> <li>3 Utilizar de manera adecuada los productos de limpieza que tendrá a su cargo.</li> <li>4 Entregar cuentas todos los días a la administración.</li> <li>5 Realizar otras diligencias cuando se requiera.</li> </ol>

El proceso administrativo se dará de la siguiente manera:

	<b>PROCEDIMIENTO ADMINISTRACIÓN DEL MERCADO MUNICIPAL TECPÁN GUATEMALA</b>	<b>Fecha: 15/03/2023</b>
		<b>Página 1 de 1</b>

**1. Objetivo:** Definir los lineamientos a seguir para la administración del mercado municipal de Tecpán Guatemala.

**2. Alcance:** Este procedimiento aplica para el área administrativa.

**3. Responsabilidad:** El cumplimiento de este procedimiento es responsabilidad de todos los colaboradores de la administración del mercado municipal de Tecpán Guatemala.

**4. Definiciones:**

**Alquiler:** es un proceso mediante el cual una de las partes da un inmueble para usarlo por el tiempo y precio convenidos.

**Locales:** lugar físico donde el comerciante tiene sus productos u ofrece servicios.

**Resguardo:** seguridad de un lugar o algo en específico.

**5. Desarrollo:**

La organización de las responsabilidades de cada colaborador se detalla a continuación:

**5.1** El administrador del mercado tendrá a su cargo todo lo relacionado con el alquiler de los espacios de este, es decir locales y piso si fuera necesario y será el encargado de tomar decisiones y delegar actividades al resto del equipo.

**5.2** La secretaria tendrá a su cargo el cobro de los alquileres, parqueo, elaborar recibos de pago para el alquiler y la impresión de tickets de parque para controlar los ingresos, y la documentación que el administrador del mercado requiera.

**5.3** Los guardias de seguridad estarán a cargo del resguardo de las instalaciones del mercado, de velar por el resguardo de los vehículos que se estacionen en el parqueo y entregar los tickets de parqueo para que puedan pagar con la secretaria.

**5.4** El conserje tendrá a su cargo el cobro del servicio sanitario y entrega de tickets por el servicio, limpieza de oficinas y sanitarios y las diligencias que se requieran.

**5.5** NOTA: Todos los colaboradores deberán consultar las responsabilidades en el perfil de puestos de su cargo.

## **6. Registros Generados**

Los registros que se generen para el control de las actividades se deberán anotar en la siguiente lista.

<b>Nombre del Registro</b>	<b>Observaciones</b>

**ELABORÓ:**

**AUTORIZÓ:**

## Costo del proyecto

El costo para los tres componentes del proyecto se detalla dentro de la siguiente tabla.

**Tabla A.2**

### *Costo componente construcción de mercado*

<b>Elemento</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Costo</b>	<b>Costo total</b>
Construcción de mercado	1	Q25,000,000.00	Q25,000,000.00

Fuente: elaboración propia.

Se estima que la construcción del mercado tendrá un costo de tres millones por la obra, estos fondos pueden contar con cooperación que según detalla la municipalidad existe organizaciones nacionales e internacionales que muestran alto interés en un proyecto que logre resolver el problema actual del municipio, esto porque es uno de los principales mercados de la región.

**Tabla A.3**

### *Costos directos de la construcción*

<b>Descripción</b>	<b>Costo</b>
Trabajos iniciales	Q343,130.66
Movimiento de tierras para aplanar	Q133,262.39
Cimentación	Q1,205,577.84
Columnas y vigas	Q2,451,875.16
Losa prefabricada	Q2,549,931.84
Techo de estructura metálica	Q6,994,007.11
Gradas y rampas	Q147,390.49
Muros para dividir	Q2,592,280.51
Instalaciones generales	Q442,629.68
Urbanismo	Q3,516,650.50
Acabados	Q4,623,263.82
<b>Costo total de la construcción</b>	<b>Q25,000,000.00</b>

Fuente: elaboración propia.

**Tabla A.4***Costo componente equipamiento de mercado*

<b>Elemento</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Costo</b>	<b>Costo mensual</b>	<b>Costo anual</b>	<b>Costo proyecto</b>
Computadora	2	Q 4,000.00	Q8,000.00	Q 8,000.00	Q 8,000.00
Impresora	1	Q 1,600.00	Q1,600.00	Q 1,600.00	Q 1,600.00
Escritorios ejecutivos	2	Q 900.00	Q1,800.00	Q 1,800.00	Q 1,800.00
Sillas ejecutivas	3	Q 600.00	Q 1,800.00	Q 1,800.00	Q 1,800.00
Mesa	1	Q 700.00	Q 700.00	Q 700.00	Q 700.00
Útiles de librería	1	Q 500.00	Q 500.00	Q6,000.00	Q 30,000.00
Escobas	10	Q 21.00	Q 210.00	Q 2,520.00	Q 12,600.00
Trapeadores	10	Q 21.00	Q 210.00	Q 2,520.00	Q 12,600.00
				Q24,940.00	Q 69,100.00

Nota: Dentro del equipamiento del mercado se incluye el equipamiento de las oficinas administrativas.

Fuente: elaboración propia.

Las especificaciones técnicas para este apartado fueron detalladas previamente, cada ítem se considera necesario para la operación efectiva del proyecto durante los cinco años.

**Tabla A.5***Costo componente contratación de personal*

Puesto	Cantidad	Salario		Prestaciones laborales						Total anual	Total proyecto
		Salario	Salario anual	Bono 14	Aguinaldo	Indemnización	Vacaciones	Cuota patronal	Bonificación		
Administrador	1	Q4,000.00	Q48,000.00	Q4,000.00	Q4,000.00	Q4,000.00	Q2,000.00	Q5,107.20	Q3,000.00	Q 70,107.20	Q 350,536.00
Secretaria	1	Q3,170.00	Q38,040.00	Q3,170.00	Q3,170.00	Q3,170.00	Q1,585.00	Q4,047.46	Q3,000.00	Q 56,182.46	Q 280,912.28
Guardias de seguridad	2	Q3,170.00	Q38,040.00	Q3,170.00	Q3,170.00	Q3,170.00	Q1,585.00	Q4,047.46	Q3,000.00	Q 56,182.46	Q 280,912.28
Conserje	1	Q3,170.00	Q38,040.00	Q3,170.00	Q3,170.00	Q3,170.00	Q1,585.00	Q4,047.46	Q3,000.00	Q 56,182.46	Q 280,912.28
										Q238,654.57	Q1,193,272.84

Fuente: elaboración propia.

Se considera que como mínimo el proyecto debe contar con el personal antes descrito del que se resalta es 1 administrador, 1 secretaria que tendrá a función de cobrar el parqueo entre otras asignaciones, 1 guardia para el edificio, 1 guardia para el área del parqueo y 1 conserje que se debe encargar dentro de las funciones de atender los baños, entre otras asignaciones.

**Tabla A.6***Costo operación y funcionamiento*

<b>Elemento</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Costo</b>	<b>Costo mensual</b>	<b>Costo anual</b>	<b>Costo proyecto</b>
Agua	350	Q 25.00	Q 8,750.00	Q105,000.00	Q 525,000.00
Detergente	1	Q 130.00	Q 130.00	Q 1,560.00	Q 7,800.00
Cloro	2	Q 21.5	Q 43.00	Q 516.00	Q 2,580.00
Desinfectante	2	Q 30.00	Q 60.00	Q 720.00	Q 3,600.00
Fardos papel higiénico	2	Q 145.00	Q 290.00	Q 3,480.00	Q 17,400.00
Papelería y útiles	1	Q 200.00	Q 200.00	Q 2,400.00	Q 12,000.00
Tinta	2	Q 100.00	Q 200.00	Q 2,400.00	Q 12,000.00
				Q116,076.00	Q 580,380.00

Fuente: elaboración propia.

Para los gastos de operación y funcionamiento del proyecto se considera que se deben contemplar los elementos descritos para que exista una gestión eficiente del mercado y se puedan atender las necesidades de la demanda.

**Tabla A.7***Costo total del proyecto*

<b>Componente</b>	<b>Costo</b>
Construcción de mercado	Q25,000,000.00
Equipamiento de mercado	Q 69,100.00
Personal	Q1,193,272.84
Operación y funcionamiento	Q 580,380.00
	Q26,842,752.84

Fuente: elaboración propia.

Tomando en cuenta los componentes descritos como parte del proyecto dentro de la Matriz del Marco Lógico MML y los gastos de operación y funcionamiento del proyecto a cinco años, se considera este tendrá un costo total de veintiséis millones ochocientos cuarenta y dos setecientos cincuenta y dos quetzales con ochenta y cuatro centavos.

**Tabla A.8***Proyección de recaudación del proyecto*

<b>Rubro</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Recaudación</b>	<b>Rec. mensual</b>	<b>Rec. anual</b>	<b>Rec. 5 años</b>
<b>Renta</b>	350	Q 300.00	Q105,000.00	Q1,260,000.00	Q6,300,000.00
<b>Parqueo</b>	1050	Q 5.00	Q 5,250.00	Q 63,000.00	Q 315,000.00
<b>Sanitarios</b>	600	Q 2.00	Q 1,200.00	Q 14,400.00	Q 72,000.00
				Q1,337,400.00	Q6,687,000.00

Nota: La proyección de parqueo fue realizada tomando un promedio diario de 35 visitantes y la proyección de sanitarios con un promedio diario de 20 personas entre hombres y mujeres.

Fuente: elaboración propia.

Se estima que el proyecto tendrá un ingreso por las rentas de los locales, parqueos y sanitarios que a cinco años suma seis millones seiscientos ochenta y siete mil quetzales, este ingreso luego de pagar el costo del proyecto será una obra que brindará un rubro de ingresos municipales. Además, que el proyecto no contempla los posibles ingresos por alquiler de piso que pueda gestionar la municipalidad que van desde Q 2.00 hasta Q10.00 según la cantidad de metros que ocupe el vendedor, estos pueden ser ingresos extras generados por la obra.



## Estimación económica

Rubros						
	0	1	2	3	4	5
<b>Situación con Proyecto</b>						
<b>Costos Brutos</b>	<b>Q 25,024,940.00</b>	<b>Q 354,733.57</b>	<b>Q 354,733.57</b>	<b>Q 354,733.57</b>	<b>Q 354,733.57</b>	<b>Q 354,733.57</b>
<b>Costos de la inversión</b>	<b>Q 25,000,000.00</b>	<b>Q -</b>	<b>Q -</b>	<b>Q -</b>	<b>Q -</b>	<b>Q -</b>
Construcción de edificio	Q 25,000,000.00					
<b>Equipamiento</b>	<b>Q 24,940.00</b>	<b>Q -</b>	<b>Q -</b>	<b>Q -</b>	<b>Q -</b>	<b>Q -</b>
Costo de equipamiento	Q 24,940.00					
<b>Operación y mantenimiento</b>	<b>Q -</b>	<b>Q 116,076.00</b>	<b>Q 116,076.00</b>	<b>Q 116,076.00</b>	<b>Q 116,076.00</b>	<b>Q 116,076.00</b>
Costo de funcionamiento	Q -	Q 116,076.00	Q 116,076.00	Q 116,076.00	Q 116,076.00	Q 116,076.00
<b>Personal</b>	<b>Q -</b>	<b>Q 238,657.57</b>	<b>Q 238,657.57</b>	<b>Q 238,657.57</b>	<b>Q 238,657.57</b>	<b>Q 238,657.57</b>
Salario personal	Q -	Q 238,657.57	Q 238,657.57	Q 238,657.57	Q 238,657.57	Q 238,657.57
<b>Beneficios Brutos</b>	<b>Q -</b>	<b>Q 1,337,400.00</b>	<b>Q 1,337,400.00</b>	<b>Q 1,337,400.00</b>	<b>Q 1,337,400.00</b>	<b>Q 1,337,400.00</b>
Renta	Q -	Q 1,260,000.000	Q 1,260,000.000	Q 1,260,000.000	Q 1,260,000.000	Q 1,260,000.000
Parqueo	Q -	Q 63,000.000	Q 63,000.000	Q 63,000.000	Q 63,000.000	Q 63,000.000
Sanitarios	Q -	Q 14,400.000	Q 14,400.000	Q 14,400.000	Q 14,400.000	Q 14,400.000
<b>Beneficios Netos (Ganancia Anual)</b>	<b>-Q25,024,940.000</b>	<b>Q 982,666.430</b>	<b>Q 982,666.430</b>	<b>Q 982,666.430</b>	<b>Q 982,666.430</b>	<b>Q 982,666.430</b>

## ÍNDICE DE TABLAS Y FIGURAS

### Índice de tablas

Tabla 1. Crecimiento demográfico de Tecpán .....	7
Tabla 2. Funciones del ciclo administrativo de la gestión .....	14
Tabla 2. Procedimiento para mejorar la gestión municipal .....	17
Tabla 3. Principios del plan de ordenamiento territorial .....	28
Tabla 4. Operacionalización de variables .....	58
Tabla 5. Cantidad de puestos del mercado informal de los años 2016 al 2020 .....	63
Tabla A.1. Distribución de puestos .....	124
Tabla A.2. Costo componente construcción de mercado.....	136
Tabla A.3. Costos directos de la construcción .....	136
Tabla A.4. Costo componente equipamiento de mercado .....	137
Tabla A.5. Costo componente contratación de personal .....	138
Tabla A.6. Costo operación y funcionamiento .....	139
Tabla A.7. Costo total del proyecto.....	139
Tabla A.8. Proyección de recaudación del proyecto .....	140

## Índice de figuras

Figura 1. Municipio de Tecpán Guatemala, Chimaltenango .....	6
Figura 2. Categorías para clasificar a las municipalidades .....	9
Figura 3. Resultados del RGM por índice para el municipio de Tecpán, años 2018 y 2019 – 2020.....	10
Figura 4. Comparativo del índice de Tecpán año 2018 .....	11
Figura 5. Comparativo del índice de Tecpán años 2019 - 2020.....	11
Figura 6. Momentos que implica el carácter teleológico de la gestión .....	15
Figura 7. Ámbito de Aplicación del Plan de Ordenamiento Territorial .....	26
Figura 8. Fases del proceso del Plan de Desarrollo Municipal y Ordenamiento Territorial (PDM-OT) .....	30
Figura 9. Ruta metodológica de las fases.....	31
Figura 10. Radio de influencia del mercado .....	40
Figura 11. Clasificación de los mercados .....	43
Figura 12. Fases para el diseño de un proyecto social.....	50
Figura 13. Marco lógico y ciclo de vida del proyecto .....	52
Figura 14. Secuencia de fases típicas de un proyecto.....	54
Figura 15. Aspectos por considerar en el análisis de prefactibilidad.....	55
Figura 16. Fórmula y operacionalización de la muestra.....	59
Figura 17. Gráfica del pago hacia la municipalidad por los vendedores del mercado informal .....	64
Figura 18. Gráfica de la percepción de la población respecto a la gestión municipal ....	66
Figura 19. Gráfica de las acciones evidenciadas por la población para resolver la problemática .....	67
Figura 20. Gráfica la proposición municipal para el traslado del mercado o desalojo de las calles.....	68

Figura 21. Gráfica de la disposición de traslado hacia el mercado formal .....	69
Figura 22. Gráfica del género de los pobladores del municipio de Tecpán .....	70
Figura 23. Gráfica de la edad de los pobladores del municipio de Tecpán .....	71
Figura 24. Gráfica de los ingresos mensuales de los pobladores del municipio de Tecpán .....	72
Figura 25. Gráfica de la ocupación de los pobladores del municipio de Tecpán.....	73
Figura 26. Gráfica de la forma usual de transporte dentro del municipio .....	74
Figura 27. Gráfica de la consideración sobre los problemas de movilidad generados por la ocupación del mercado .....	75
Figura 28. Gráfica de los problemas que genera en la movilidad la ocupación del mercado informal .....	76
Figura 29. Gráfica de los principales problemas.....	77
Figura 30. Gráfica del tiempo dentro del tráfico .....	79
Figura 31. Gráfica del desvío por consecuencia del tráfico .....	80
Figura 32. Gráfica del tiempo que afecta en los viajes los problemas del mercado informal .....	81
Figura 33. Localización de cuadras con problemas para a movilización urbana.....	82
Figura 34. Gráfica del género de los vendedores del mercado informal .....	84
Figura 35. Gráfica de la edad de los vendedores del mercado informal .....	85
Figura 36. Gráfica de los ingresos económicos de los vendedores del mercado informal .....	86
Figura 37. Gráfica antigüedad del puesto de los vendedores del mercado informal .....	87
Figura 38. Gráfica de los productos que venden los vendedores dentro del mercado informal .....	88
Figura 39. Gráfica de los productos previos que han vendido .....	89
Figura A.1. Gráfica de la relación causal .....	107

Figura A.2. Áreas mínimas recomendadas para puestos de mercado.....	118
Figura A.3. Proyección de la demanda objetivo.....	121
Figura A.4. Macrolocalización .....	123
Figura A.5. Microlocalización.....	123