



MUNICIPALIDAD  
PROVINCIAL DE  
CHEPÉN



GRUPO INTERDISCIPLINARIO  
DE INVESTIGACIÓN  
**INNOVACIÓN Y  
PARTICIPACIÓN EN EL  
DESARROLLO URBANO**



CENTRO DE  
INVESTIGACIÓN DE LA  
**ARQUITECTURA  
Y LA CIUDAD**



**PUCP**

## CRÉDITOS

### **Edición:**

© Pontificia Universidad Católica del Perú, 2019  
Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad - CIAC  
Av. Universitaria N° 1801, San Miguel, Lima 32, Perú  
Teléfono: (511) 626-2000 anexo 4011  
Fax: (511) 626-2858  
e-mail: [ciac@pucp.edu.pe](mailto:ciac@pucp.edu.pe)

### **Coordinación general:**

Grupo Interdisciplinario de Investigación, Innovación y Participación en el Desarrollo Urbano (IPDESUR)

### **Coordinación académica:**

Guillermo Prieto Espinoza y Pablo Vega Centeno Sara Lafosse

### **Diagramación:**

Sthefany Barrantes  
Alejandro García

### **Equipo de investigación:**

**Profesor:** Pablo Vega Centeno S. L.

**Asistentes de docencia:** Guillermo Prieto Espinoza y Jimena Ñiquen Castro-Pozo

**Alumnos:** Guillermo Arias, Elena Casas, Cesar Cosíos, Genaro Figueroa, Cristian Gaitan, Esteban Maravi, Kenneth Millones, Ana Lucia Ortiz de Orué, Teddy Perez, Cesar Ponce, Jose Ramirez, Erik Rodriguez, Angela Ruiz, Gustavo Sagastegui, Andrea Salcedo, Anel Vasquez y Matias Vega Centeno

### **Equipo de la Municipalidad Provincial de Chepén, 2017**

Alcalde: Dr. Nelson Eduardo Kcomt Che

Funcionarios: Lic. Igor Quiñones y Lic. Mery Benites

Primera edición digital - Junio 2019

<https://investigacion.pucp.edu.pe/grupos/ipdesur/publicaciones/>

ISBN: 978-612-47319-1-4



9 786124 731914



MUNICIPALIDAD  
PROVINCIAL DE  
CHEPÉN



GRUPO INTERDISCIPLINARIO  
DE INVESTIGACIÓN  
**INNOVACIÓN Y  
PARTICIPACIÓN EN EL  
DESARROLLO URBANO**



CENTRO DE  
INVESTIGACIÓN DE LA  
**ARQUITECTURA  
Y LA CIUDAD**



**PUCP**



Foto 1. Archivo: Prieto, 2017.

# ÍNDICE

Presentación	7
Metodología de trabajo	9
Introducción	10
Proceso de urbanización de Chepén	12
La actual economía urbana de la ciudad	26
Movilidad y Transporte	34
Vulnerabilidad física y la gestión de desastres	42
Percepciones de los chepenanos sobre la ciudad y sus habitantes	49
Conclusiones	52
Agradecimientos	56



En el marco de la colaboración establecida entre el Grupo Interdisciplinario de Investigación, Innovación y Participación en el Desarrollo Urbano (IPDESUR) del Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad (CIAC) -adscrito al Vicerrectorado de Investigación de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP)- con la Municipalidad Provincial de Chepén, se acordó que cursos de la PUCP tuvieran como objetivo contribuir a un mejor conocimiento de los desafíos y oportunidades que tiene dicha provincia y en particular su ciudad capital.

Es en este contexto que se estableció que el curso SOC385 Práctica de Campo, materia que llevan los estudiantes de la especialidad de Sociología en el cuarto año de su formación, tuviera entre sus objetivos aportar a la elaboración de un diagnóstico de la situación urbana de la ciudad de Chepén, prestando especial atención a temas como el papel de su feria

dominical, la movilidad y el transporte, la vulnerabilidad de la población ante el Fenómeno del Niño y la visión o expectativas para el futuro que sus habitantes tienen sobre su ciudad.

El estudio se llevó a cabo entre los meses de agosto del 2017 y febrero de 2018, concentrando el trabajo de campo en el mes de octubre de 2017. Fruto de este esfuerzo de acopio, sistematización y análisis de información es que entregamos el presente documento, el cual ofrece una primera mirada sobre aspectos saltantes de la ciudad que esperamos sean de utilidad en el momento en que la Municipalidad formule o actualice sus instrumentos de gestión, como el Plan de Desarrollo Concertado y el Plan de Desarrollo Urbano, prestando atención a las recomendaciones de instrumentos internacionales como la Nueva Agenda Urbana de Naciones Unidas aprobada el 2016.

Pablo Vega Centeno



La información en que se sustenta el presente documento fue obtenida mediante la integración de metodologías cuantitativas y cualitativas. Las herramientas utilizadas para recoger la información cualitativa fueron los registros de observación de campo y las entrevistas a profundidad con diferentes actores de la ciudad y su entorno.

Con respecto a las herramientas cuantitativas, el principal instrumento utilizado fue la aplicación de una encuesta a una muestra representativa de la población adulta de la ciudad, cuyos detalles se indican en la ficha técnica presentada en la Tabla 1.

Población objetivo	Hombres y mujeres mayores de 18 años de la ciudad de Chepén
Marco muestral y número casos	Plano actualizado del catastro de manzanas de la ciudad de Chepén al 2017.
Tamaño de la muestra	418 personas encuestadas
Error y nivel de confianza	$\pm 5.00\%$ de error con un nivel de confianza de 95%, asumiendo 50%-50% de heterogeneidad, bajo el supuesto de muestreo aleatorio.
Tipo de muestreo	Se realizó una muestra probabilística polietápica (selección de manzanas y viviendas). Se aplicaron cuotas de sexo y edad para la selección de personas.
Técnica de estudio	Entrevistas directas por estudiantes de la PUCP
Fecha de aplicación	Entre el 9 y 11 de octubre del 2017

Tabla 1. Ficha técnica. Elaboración propia.



Foto 2. Archivo: Prieto, 2017.

Alcanzar el bienestar colectivo precisa establecer planes y políticas de largo plazo donde quede claro cuál es el rol que aspira adquirir una ciudad como Chepén en el futuro. Para ello, es esencial que los instrumentos de gestión tengan una visión que oriente sus acciones por lo menos para los próximos veinte años. El problema, es que muchas veces se entiende la visión como una suma agregada de expectativas, donde no queda claro cuáles son las aspiraciones centrales y cuáles no.

Se deben definir prioridades entre las metas que la ciudad espera alcanzar a largo plazo. Para ello, es necesario

identificar los principales problemas que enfrenta, así como las percepciones que sus habitantes tienen con respecto a las múltiples facetas de la vida urbana.

La información recogida se organiza en cinco secciones. En primer lugar, presentamos el proceso de formación de Chepén hasta la actualidad a fin de identificar los roles económicos que ha ido jugando la ciudad en diferentes momentos de su historia. En segundo lugar, nos ocuparemos de su actual economía urbana, donde interesa destacar el papel que juega la feria dominical de la ciudad en la región. Seguidamente trataremos los

temas de movilidad y transporte, a fin de identificar las principales características de cómo se integra la movilidad en la vida cotidiana de los chepenanos. En cuarto lugar, interesa incluir en la agenda de la planificación de la provincia, la vulnerabilidad de Chepén frente a fenómenos naturales, pues casos como el Fenómeno del Niño Costero del año 2017 pusieron en evidencia que la expansión urbana debe adecuarse al territorio que ocupa. Por último, revisaremos las percepciones de la población respecto a diferentes dimensiones de la vida urbana, información que será útil al momento de definir una visión de futuro para Chepén.



Foto 3. Canal Chepén. Archivo: Prieto, 2017.

Alrededor del área que ocupa actualmente la ciudad de Chepén existieron asentamientos prehispánicos, cuyo legado actual son los sitios arqueológicos situados en el cerro del mismo nombre. Durante el periodo colonial, se instalaron en el valle encomiendas, que fueron reemplazadas hacia 1840 por el sistema de haciendas organizado por los agustinos. (Burga, M., Miranda, T., Rivasplata, M., Silva, C., & Tapia Núñez, M. E. 1995)<sup>1</sup>.

Este sistema, se mantuvo luego de la independencia bajo la propiedad de las nuevas élites locales, quienes accedieron a ellas como reconocimiento a sus acciones durante la independencia.

No obstante, es a partir de 1860 que ocurren las principales transformaciones, tanto en el sistema de producción agrícola, como en infraestructura de transporte y regadío. Ambas, motores de cambios notables en

el valle del Jequetepeque indispensables a considerar en el surgimiento de Chepén como aglomeración urbana.

<sup>1</sup> Burga, M., Miranda, T., Rivasplata, M., Silva, C., & Tapia Núñez, M. E. (1995). Cuenca del Jequetepeque: diagnóstico preliminar. La Libertad: Centro de Estudios Sociales y Desarrollo Rural.



Foto 4. Chepén panorámico. Archivo: Becerra, 1943.

## TRANSFORMACIONES EN EL SISTEMA DE PRODUCCIÓN AGRÍCOLA

Entre los años de 1860 y 1900, se inició uno de los periodos de mayor desarrollo económico y productivo en el valle del Jequetepeque, dominado por las haciendas de Talambo y Lurifico, gestionadas primero por capitales nacionales, luego por capitales provenientes de la exportación del guano de las islas de Chincha y, finalmente, entre 1895 y 1905 administradas por la empresa extranjera *Peruvian Sugar*. (Burga, 1975)<sup>2</sup>.

La bonanza económica del guano y la influencia de Enrique Meiggs, propietario de la hacienda Lurifico, motivaron fuertes inversiones en infraestructura por parte del Estado, con el objetivo de industrializar la producción agrícola del valle (Burga, 1975). Es en este contexto que se habilita el puerto de Pacasmayo en 1871 y se construye, entre 1864 y 1874, el ferrocarril Pacasmayo-Guadalupe-Chilite. Esta vía férrea permitió unir el flamante puerto de Pacasmayo con los centros poblados de San Pedro de Lloc, en la costa, y Chilite, en la región andina.

Así mismo, se habilitó un segundo tramo que conectó Pacasmayo con los centros poblados de Chepén y Guadalupe (Mapa 1) (Costa y Lauren 1908)<sup>3</sup>. El ferrocarril supuso

un cambio radical en la duración de los viajes. El trayecto de Pacasmayo a Guadalupe, ubicado a una distancia de 42,7 km, que demoraba un día, pasó a durar 2.45 horas (Zegarra, 2011)<sup>4</sup>. Sin embargo, sólo fueron unos pocos los centros

poblados articulados por el ferrocarril y principalmente para el acopio de caña de azúcar, por lo que la mayoría de centros poblados continuaron unidos tan solo por caminos de trocha, cuyo recorrido tomaba más de una jornada.

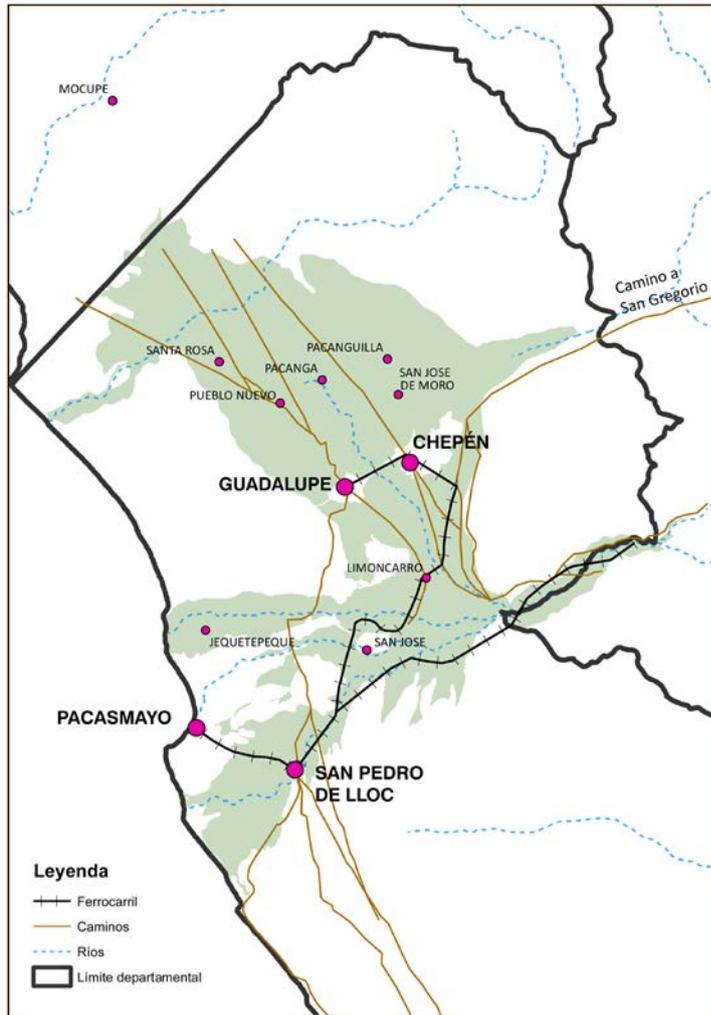


Foto 5. Antigua Av. Ezequial Gonzales Cáceda. Archivo: Cieza, 1940.

<sup>2</sup> Burga, M. (1975). El surgimiento de la hacienda capitalista en la costa norte: el caso de dos haciendas en el valle del Jequetepeque (1860-1902). *Revista del Museo Nacional*. Tomo 41. pp 395-422).

<sup>3</sup> Costa y Lauren, F. (1908). *Reseña histórica de los Ferrocarriles del Perú*. Ministerio de Fomento. Cuerpo de ingenieros civil. Lima, Perú.

<sup>4</sup> Zegarra, L. F. (2011). Railroads in Peru: How Important Were they? *Desarrollo y Sociedad*, núm. 68, diciembre 2011, pp. 213-259. Universidad de Los Andes. Bogotá, Colombia.



Mapa 1. Ferrocarril y caminos en el valle del Jequetepeque. Poblados del valle del Jequetepeque y su entorno (2017). Fuente: mapas del Antonio Raimondi. Costa y Lauren (1908). Google Earth, CCPP. INEI. Elaboración Guillermo Prieto.

El papel del ferrocarril, por lo tanto, no tuvo un impacto crucial en la movilidad cotidiana de personas, pero sí para el transporte de caña de azúcar y sus derivados desde las haciendas hacia el puerto de Pacasmayo. El ferrocarril y el puerto, se convirtieron así en la infraestructura esencial para el desarrollo económico de la región a través del transporte de mercancías<sup>5</sup>.

A inicios del siglo XX, la caída de los precios internacionales del azúcar - debido a la saturación de los mercados mundiales- reorientó la actividad agrícola hacia la producción de arroz. El cultivo del arroz fue una estrategia recurrente frente a las crisis en los precios internacionales, que además demandaba mayor mano de obra eventual en el manejo del cultivo (Burga, 1975). En este nuevo contexto, la hacienda de Talambo adquirió un nuevo protagonismo, alcanzando su mayor esplendor entre los años de 1930 y 1960, y convirtiendo al Jequetepeque en el primer valle arrocero de la costa peruana<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Burga, M. (1975), op. cit.

<sup>6</sup> Burga, M. et al. (1995), op. cit.

En la segunda mitad del siglo XX, iniciativas del Estado tuvieron enorme impacto —nuevamente— en el valle. La reforma agraria de 1968, acabó con el sistema de haciendas, reemplazándolas por cooperativas que duraron hasta 1986, año en que se inicia la parcelación de las tierras en el valle. Durante este periodo, se inició la construcción de la represa de Gallito Ciego, que permitió incrementar la productividad agrícola, al regular el riego para más de 35 000 ha cultivadas, ampliar la frontera agrícola y permitir dos cosechas al año<sup>7</sup>. En suma, en treinta años la organización de la producción había experimentado cambios radicales y la frontera agrícola se había ampliado de manera significativa.

Desde finales del siglo XX viene experimentándose un nuevo cambio en la organización de la producción en el valle. Se ha incrementado la reconcentración de tierra por medianos propietarios, pero sobre todo por grandes empresas agroexportadoras. Este fenómeno viene ocurriendo como parte de la política de liberalización iniciada por el Estado Peruano desde los años 90. Primero, en 1991, con el decreto legislativo

653, que liberalizó el mercado de tierras y regresó al Estado las tierras eriazas, sobre las que se desarrollaron grandes inversiones de irrigación (Remy, 2014)<sup>8</sup>. Luego con la ley N° 27360 “Ley de promoción del sector agrario” y el decreto legislativo N° 22342 “Ley de Promoción de Exportaciones no tradicionales”, introducidos en el año 2000, que generaron incentivos a la inversión agrícola, entre ellos beneficios tributarios y la contratación de trabajadores a bajo costo mediante contratos temporales (Schuster & Maertens, 2014<sup>9</sup>, 2016<sup>10</sup>). Finalmente, el tratado de libre comercio suscrito con Estado Unidos en 2007, ha terminado por ofrecer nueva reglamentación en favor de las exportaciones de cultivos no tradicionales.

A diferencia de los procesos anteriores, estas empresas se han ubicado zonas desérticas, próximas, pero fuera del área agrícola del valle, aprovechando innovaciones tecnológicas en la infraestructura de regadío y los pozos subterráneos de sus propiedades. Su producción es intensiva a lo largo del año, demandando el uso de mano de obra eventual que reproduce viejas relaciones de empleo precario en la actividad agrícola. Se

trata de nuevos capitales dentro de un nuevo marco normativo que, de manera similar a lo sucedido a finales del siglo XIX, están favoreciendo nuevos procesos migratorios y asentamientos poblacionales.

<sup>7</sup>Burga, M. et al. (1995), op. cit.

<sup>8</sup> Remy, M. I. (2014). 50 años de investigaciones sobre la sociedad rural en el instituto de estudios peruanos. En “50 años pensando el Perú: una reflexión crítica”. El Instituto de Estudios Peruanos, 1964-2014. Lima, IEP

<sup>9</sup> Schuster, M. and Maertens, M. (2014). Do labor standards benefit workers in horticultural export chains in Peru? Bioeconomics Working Paper Series. Leuven, Belgium

<sup>10</sup> Schuster, M. and Maertens, M. (2016): Worker Empowerment Through Private Standards. Evidence from the Peruvian Horticultural Export Sector, The Journal of Development Studies Leuven, Belgium.

## EL MERCADO DOMINICAL DE CHEPÉN

El surgimiento de los mercados locales en el valle del Jequetepeque ocurre a principios del siglo XX. Estos atraerán comerciantes del valle, pero también de centros poblados ubicados en el departamento de Cajamarca, como, por ejemplo, los ubicados en las localidades de Tembladera, San Gregorio y San Miguel.

Su origen guarda relación con la red ferroviaria dentro del valle y su conexión con el puerto de Pacasmayo y la ciudad de Lima<sup>11</sup>. Sin embargo, la principal razón

de su aparición fue la expansión de la hacienda y de la mediana propiedad agrícola. Por un lado, la venta de tierras de minifundistas y arrendatarios generó la proletarianización de la mano de obra de los productores directos, quienes ingresaron a un régimen salarial o semi salarial. Por otro lado, la expansión de la mediana propiedad ocurre dentro del marco del arrendamiento de tierras y la financiación de la *Peruvian Sugar*, que extendió el monocultivo de la caña de azúcar, generando una creciente demanda de abastecimiento de otros

productos que ya no podían ser provistos con la producción local<sup>12</sup>.

De esta forma, los pequeños y medianos agricultores, así como la masa de semi asalariados, principalmente de la hacienda Lurifico, instalan por primera vez en el valle el surgimiento de una fuerte economía monetaria. Entre los mercados locales emergentes, el mercado de Chepén -luego feria dominical- fue el que adquirió mayor importancia en el valle, gracias a su proximidad a la hacienda Lurifico y su cercanía al pueblo de Chepén<sup>13</sup>.



Foto 6. Chepén: comercio y transporte. Archivo: Cieza, 1961.

La consolidación de la actividad mercantil ocurre entre 1930 y 1960, con la renovada importancia de la hacienda Talambo, pero también gracias al inicio de la construcción de la Carretera Panamericana en 1937, que permitió enlazar el centro urbano de Chepén con un mayor número de centros poblados en el valle, que identificaron a Chepén como principal centralidad comercial en el valle.

<sup>11</sup> Burga, M. (1975) y Zegarra, L. F. (2011), op. cit.

<sup>12</sup> Burga, M. (1975) op. cit.

<sup>13</sup> Burga, M. (1975) op. cit.

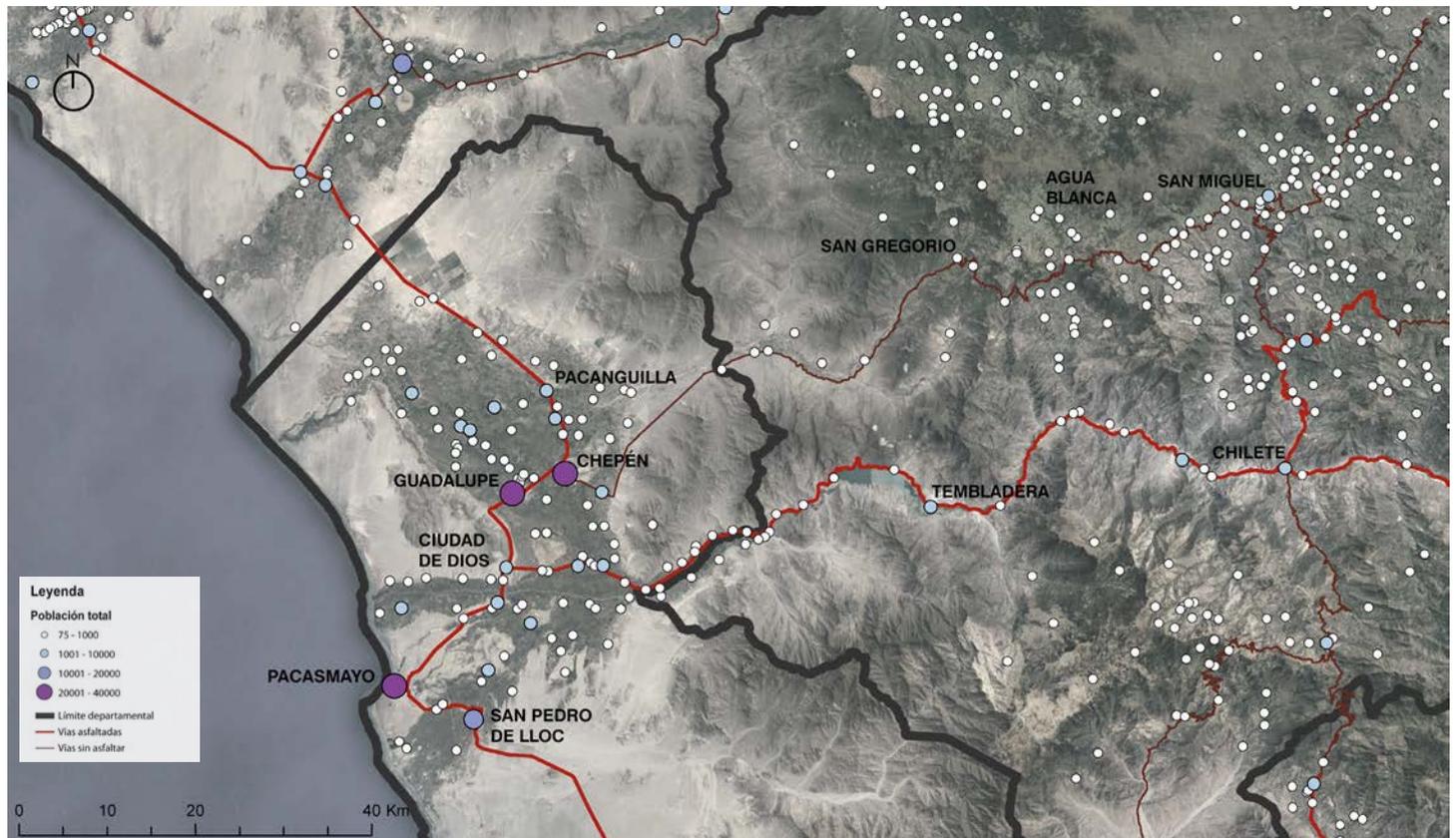
## CHEPÉN Y LOS PRINCIPALES FLUJOS MIGRATORIOS QUE HA RECIBIDO

Tanto la migración internacional como la migración interna han jugado un papel importante en el proceso de urbanización de la ciudad de Chepén. La migración internacional más importante fue la de origen chino de mediados del siglo XIX quienes vinieron atraídos por oportunidades

de trabajo y terminaron empleados bajo contratos que lindaban con la esclavitud. Este flujo –que duró hasta aproximadamente 1874– se originó por la demanda laboral para trabajar en los campos de algodón, caña de azúcar, pero también, en la construcción de ferrocarriles. A pesar del fin

de sus contratos, muchos de ellos siguieron trabajando en las haciendas hasta inicios del siglo XX<sup>14</sup> mientras otros se establecieron en actividades de comercio y servicios.

<sup>14</sup> Burga, M. (1975) op. cit.



Mapa 1. Fuente: INEI 2007, IGN, MTC, ESRI. Elaboración: Prieto, 2017.

Por otra parte, desde 1860 también se fue gestando un complejo proceso de migración interna que integró, a través de caminos, algunas regiones del departamento de Cajamarca con el

valle del Jequetepeque. A pesar de las dificultades, estos caminos permitieron tejer una relación entre Chepén y los distritos de San Gregorio y San Miguel, ubicados en el departamento de

Cajamarca. Desde ahí se trasladaron familias a la actual provincia de Chepén, quienes se dedicaron a trabajar principalmente en las haciendas como “enganchados” o se insertaban en la emergente actividad comercial del valle de a final del siglo XIX<sup>15</sup>.



Foto 7. Fachada colonial de la casona de Talambo. Archivo: Alva, s.f.

Este proceso migratorio se mantuvo a lo largo del siglo XX y puede rastrearse hasta la actualidad, sea por el sistema de arrendamiento de la hacienda de Talambo, que prevaleció hasta pocos años antes de la reforma agraria, o luego de la parcelación ocurrida en 1987. En ambos casos, las características del cultivo del arroz y la necesidad de mano obra eventual, han mantenido los procesos migratorios permanente y temporal hacia el valle. Ello explica por qué el 41% de la población adulta de Chepén nació en el departamento de Cajamarca o que, en el 38% de casos, los padres de los encuestados nacieran en el departamento de Cajamarca, muchos de ellos en los actuales distritos de San Miguel y San Gregorio.

<sup>15</sup> Burga, M. (1975) op. cit.

## SITUACIÓN DEMOGRÁFICA DEL CHEPÉN ACTUAL

El valle del Jequetepeque ha incrementado su población de forma constante en los últimos 36 años. En este contexto, el distrito de Chepén es el que actualmente concentra la mayor cantidad de población urbana (Ilustración 1). Sin embargo, a pesar del crecimiento absoluto de la población, en el periodo intercensal 2007-2017, se observa un descenso general en la velocidad del crecimiento de la población urbana en el valle (Ilustración 2).

Esta desaceleración en el crecimiento demográfico, fenómeno común a nivel nacional, muestra su valor más crítico en el distrito de Chepén (0.04). Ello parece estar relacionado con el surgimiento de nuevos centros urbanos en el valle, como el de Pacanguilla, situado en el distrito de Pacanga. Esto se corrobora con los datos de crecimiento urbano de dicho distrito, que en el último periodo intercensal muestra una tasa de crecimiento de 0.32, muy por encima de la tasa de crecimiento de los distritos que componen la ciudad de Trujillo (0.17) e incluso mayor a la tasa de crecimiento urbano nacional (0.12) en el mismo periodo.

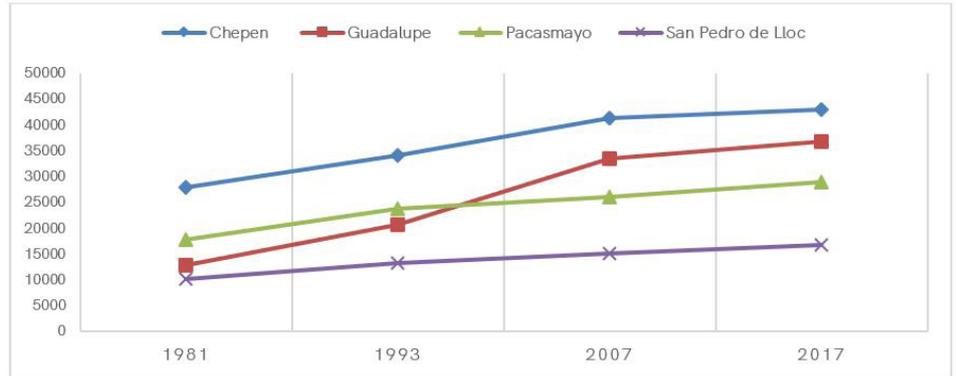


Ilustración 1: Crecimiento urbano de los principales distritos del valle del Jequetepeque (%).  
Fuente: Censo de Población y Vivienda de 1981, 1993, 2007 y 2017. INEI. Elaboración propia, 2017.

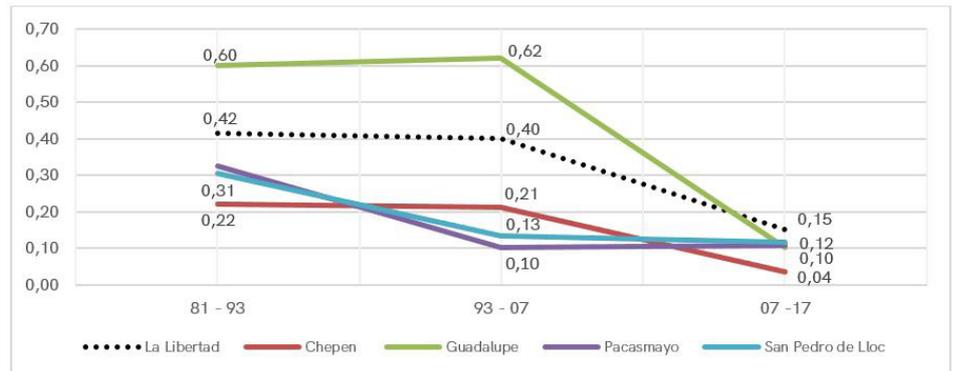
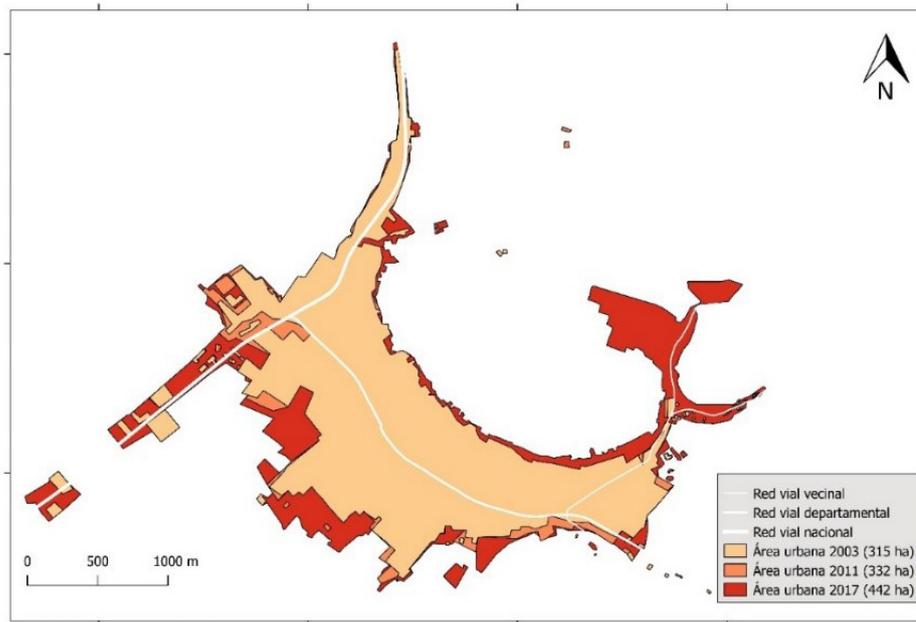


Ilustración 2: Variación intercensal de la población urbana (%).  
Fuente: Censo de Población y Vivienda de 1981, 1993, 2007 y 2017. INEI. Elaboración propia, 2017.



Mapa 3.  
Expansión urbana de la ciudad de Chepén.  
Fuente: Google Earth. MTC. ESRI. Elaboración propia, 2017.

Pese a la desaceleración del crecimiento demográfico, la ciudad de Chepén continúa creciendo como continuo urbano y lo hace hacia tres zonas. Primero, sobre los campos agrícolas que se encuentran hacia el oeste de la ciudad, donde la expansión alrededor de la carretera panamericana, dada la notable cercanía con la ciudad de Guadalupe, puede generar una conurbación futura. Segundo, en el área de pendiente que rodea al cerro Chepén. Finalmente, hacia la zona conocida como Cerro Serrano ubicada Noreste de la ciudad, espacio que se viene consolidando como la principal zona de expansión urbana, tanto por iniciativa privada como por acción de la autoridad municipal. Además, de ser una de las zonas más afectadas por los eventos del niño costero de febrero del 2017.

Sin embargo, la expansión de la ciudad es principalmente de baja densidad, con excepción de zonas, como el área de ladera o hacia el AAHH Cerro Serrano. Así mismo, se observa una menor densidad

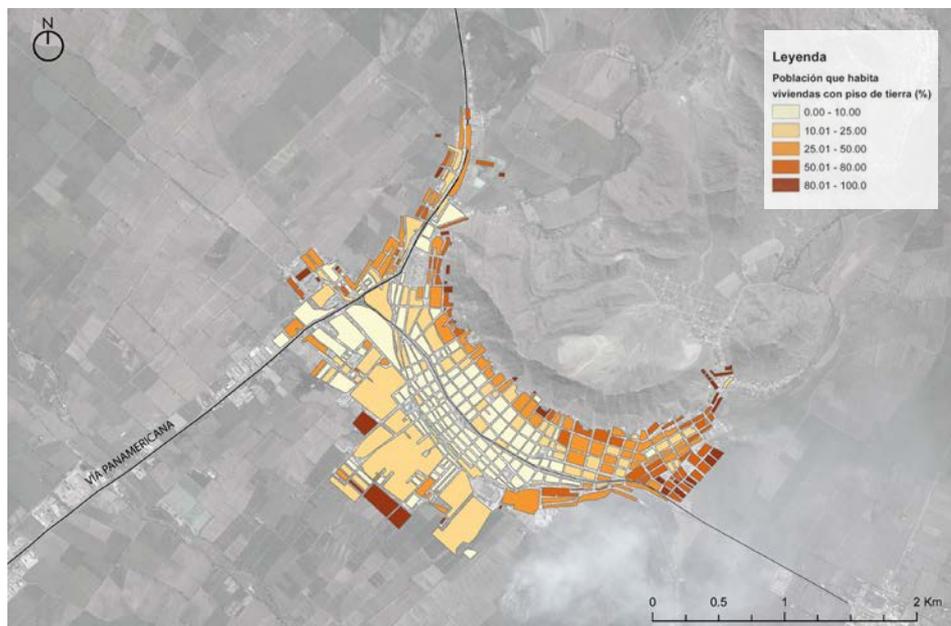
en la zona del centro de la ciudad, como consecuencia del incremento de locales comerciales y de la presencia de equipamiento de carácter público (Mapa 4).

Por otra parte, la población que habita en las zonas de expansión con mayor densidad, lo hace siguiendo un modelo de ocupación con altos porcentajes de vulnerabilidad. Esto se comprueba a partir de dos indicadores sobre las características de las viviendas habitadas: el acceso al servicio de desagüe y el material predominante del piso.

Si bien los datos intercensales entre los años de 2007 y 2017 muestran la disminución del porcentaje de población que habita viviendas sin servicio de desagüe (de 7.5% a 2.3%) y la reducción de la población en viviendas con piso de tierra (de 24% a 13%), es interesante anotar que la localización de población con mayores porcentajes viviendo bajo estas condiciones, continúa siendo similar.



Mapa 4. Densidad poblacional —residencial— por hectárea a nivel de manzana (2017)  
Fuente: Censo de Población y Vivienda 2017. INEI. Google Earth. MTC. IGN. ESRI.  
Elaboración: Prieto, 2017.



Así, la mayoría de la población que habita en viviendas con piso de tierra aún se sitúa alrededor de las quebradas del cerro Chépén y hacia la zona de Cerro Serrano (Mapa 5 y 6). Visto desde el territorio, esta característica junto a la pronunciada pendiente y la falta de infraestructura vial en algunas zonas, incrementa la vulnerabilidad de la población que ahí reside. Lo mismo sucede con la población que vive en la



▲ Mapa 5. Porcentaje de viviendas con piso de tierra por manzanas en la ciudad de Chépén (2007). Fuente: Censo de Población y Vivienda 2007. INEI. Google Earth. MTC. IGN. ESRI. Elaboración: Prieto, 2017.

◄ Mapa 6. Porcentaje de viviendas con piso de tierra por manzanas en la ciudad de Chépén (2017). Fuente: Censo de Población y Vivienda 2017. INEI. Google Earth. MTC. IGN. ESRI. Elaboración: Prieto, 2017.

zona de Cerro Serrano, que, al ubicarse entre quebradas, se encuentra en condiciones de mayor vulnerabilidad con relación a quienes habitan en otras zonas de la ciudad.

En el caso de los servicios de desagüe, la población que no tiene acceso a ningún tipo de servicio continúa situándose en los márgenes de la acequia que recorre la ciudad, sobre todo en la periferia. Estas



Mapa 7. Porcentaje de población habitando viviendas sin ningún tipo de servicio higiénico (2007). Fuente: Censo de Población y Vivienda 2007. INEI. Google Earth. MTC. IGN. ESRI. Elaboración: Prieto, 2017.

Mapa 8. Porcentaje de población habitando viviendas sin ningún tipo de servicio higiénico (2017). Fuente: Censo de Población y Vivienda 2017. INEI. Google Earth. MTC. IGN. ESRI. Elaboración: Prieto, 2017.



áreas -de alta densidad residencial- representan un grave problema de carácter ambiental y de salubridad, ya que estamos ante una acequia que recorre toda la ciudad y que es usada como fuente de agua para los cultivos adyacentes al área urbana.

Esta información indica que el proceso de urbanización reciente de la ciudad está signado por la precariedad y la ocupación no planificada del suelo, lo que supone altos grados de vulnerabilidad social, económica y física o territorial. Se trata de un problema que

debe ser abordado por la gestión local, sobre todo si se considera que desde el año 2007, el distrito de Chepén se ubica entre los distritos con mayor porcentaje de población viviendo en asentamientos urbanos en el valle (ilustración 3).

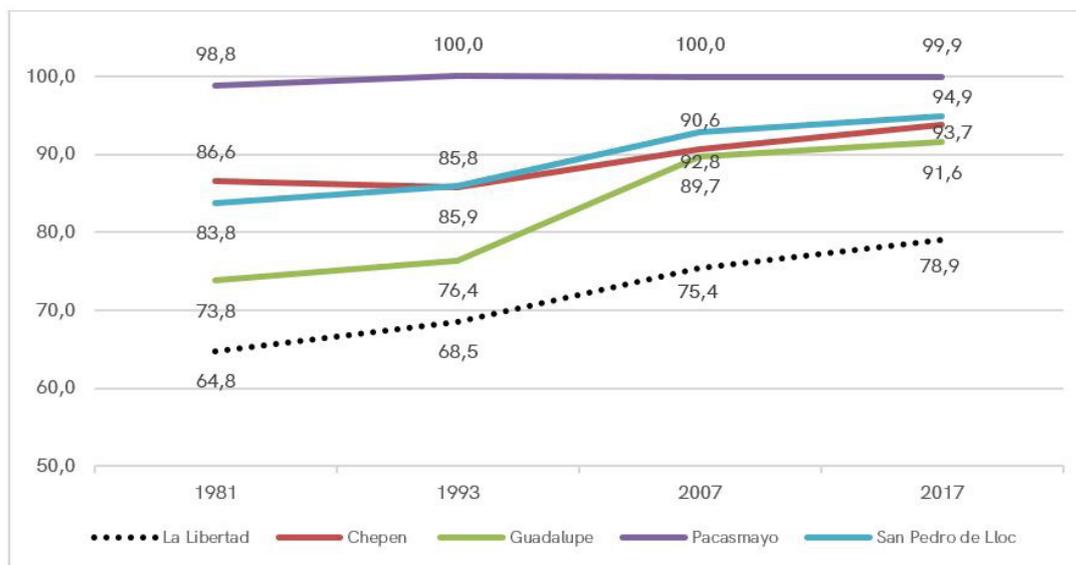


Ilustración 3. Población urbana de los principales distritos del Valle del Jequetepeque (%).

Fuente: Censo de Población y Vivienda de 1981, 1993, 2007 y 2017. INEI. Elaboración propia, 2017.

## BALANCE Y PERSPECTIVAS DEL CRECIMIENTO DE CHEPÉN

En el proceso histórico del desarrollo de Chepén, la ciudad fue pasando de convertirse en un centro abastecedor de bienes para trabajadores de hacienda a una centralidad de intercambios y servicios que satisface demandas del valle y también acoge poblaciones de otras regiones próximas al Jequetepeque. Se ha podido comprobar que el desarrollo de Chepén ha estado estrechamente vinculado a los sistemas de producción agrícola en el valle y con la presencia activa del Estado, tanto en lo que respecta al régimen de propiedad como en lo que toca a la habilitación de redes terrestres de comunicación o infraestructura de regadío.

Entre 1860 y 1900 el régimen de haciendas orientó su actividad a la producción industrial del azúcar, lo que introdujo maquinarias y una mayor demanda de trabajadores. Este cambio en la producción agrícola del valle ocurre de la mano de importantes incentivos propiciados por el Estado a través de infraestructura vial. Se fortaleció Pacasmayo como puerto exportador y se habilitaron redes ferroviarias entre Pacasmayo, las haciendas y las principales ciudades del Jequetepeque. Desde finales del siglo XIX hasta principios del siglo XX, con la presencia de la *Peruvian Sugar* la actividad agrícola se reorienta, y Chepén, al localizarse

entre dos de las principales haciendas del Valle - Talambo y Lurifíco- adquiere un papel importante como centro de intercambio de bienes y servicios orientado a la población trabajadora. Condición que se vio reforzada con la habilitación del sistema de carreteras a mediados del siglo XX, que reemplazó a las conexiones ferroviarias.

La segunda mitad del siglo XX trajo dos transformaciones importantes; por una parte, el cambio del régimen de propiedad que eliminó los latifundios y que desembocó años después en la parcelación del suelo agrícola; por otro, la ampliación de la frontera agrícola con la habilitación de la represa de Gallito Ciego, a cargo del Estado. Estos cambios, sumados al crecimiento demográfico de regiones rurales próximas y a la consolidación de la red de carreteras contribuyeron a posicionar a Chepén como el principal centro de intercambios y servicios dentro del Valle, lo que favoreció que se constituya en uno de los focos de atracción de migraciones internas.

Por último, para finales del siglo XX e inicios del siglo XXI, la política pública viene promoviendo nuevos cambios en el sistema de producción agrícola. Primero, bajo la liberalización del mercado de tierras y luego

con la promulgación de leyes y decretos legislativos que generen incentivos a la inversión agrícola, principalmente para los cultivos no tradicionales<sup>16</sup>. Este nuevo contexto, ha favorecido la llegada de nuevas empresas, con capitales globales, que contribuyen al crecimiento de nuevos asentamientos urbanos como Pacanguilla y cuyo impacto aún no termina de ser apropiadamente evaluado.

Por otra parte, el Estado ya ha iniciado un nuevo proyecto vial, esta vez de una autopista que unirá a gran velocidad las mayores urbes de la costa norte y los nuevos proyectos agroindustriales, quedando en suspenso el impacto que esta nueva infraestructura vial tendrá sobre el futuro de ciudades como Chepén.

El Plan de Desarrollo Urbano de la Provincia debe considerar que el reciente cambio en los regímenes de propiedad, así como la autopista del Sol tendrán impacto sobre el futuro de la ciudad, tanto en su forma de expansión como en su rol dentro del valle. Es preciso entonces evaluar posibles escenarios, que pueden constituir amenazas u oportunidades para el desarrollo de Chepén.

<sup>16</sup> Schuster, M. y Maertens, M. (2014; 2016), op. cit.

Según el Plan de Desarrollo Concertado de la Provincia de Chepén 2025, en el año 2007 la provincia tuvo, dentro de su PBI, un 57% de participación en el sector terciario; es decir, ingresos provenientes principalmente de las actividades relacionadas a los servicios, la educación, la salud, el transporte o el comercio. Este porcentaje es mayor en el distrito de Chepén, lo que demuestra el importante papel que cumplen las actividades comerciales y de servicios en su economía urbana. Consecuentemente, esto se refleja en su menor participación en el sector primario del PBI, (agricultura, pesca o agroexportación) con respecto a los distritos de Pacanga y Pueblo Nuevo.

Región, Provincia y Distrito	PBI Total	PBI por Actividad					
		Sector Primario	%	Sector Secundario	%	Sector Terciario	%
La Libertad	7565093	2440667	32,26	2045120	27,03	3079306	40,70
<b>Chepén</b>	<b>363125</b>	<b>121259</b>	<b>33,39</b>	<b>34176</b>	<b>9,41</b>	<b>207690</b>	<b>57,20</b>
Chepén	294131	69739	23,71	29913	10,17	194479	66,12
Pacanga	34279	25404	74,11	2718	7,93	6157	17,96
Pueblo Nuevo	34715	26116	75,23	1545	4,45	7054	20,32

Tabla 2. Chepén: PBI en la provincia de Chepén por grandes sectores económicos según distritos. Fuente: PBI por departamentos 2001-2007. INEI. Plan de desarrollo Concertado de la Provincia de Chepén 2025. Elaboración propia, 2017.

Si enfocamos nuestra atención a las ocupaciones económicas de la ciudad de Chepén, es interesante observar que el porcentaje de la población mayor de 18 años dedicada a las actividades agrícolas ha disminuido en los últimos 10 años. En

cambio, el comercio, el transporte y la construcción son las actividades que más importancia han ganado (Ilustración 4). Consultados sobre este cambio, algunos entrevistados sostienen que el incremento de las ocupaciones en la rama de transporte

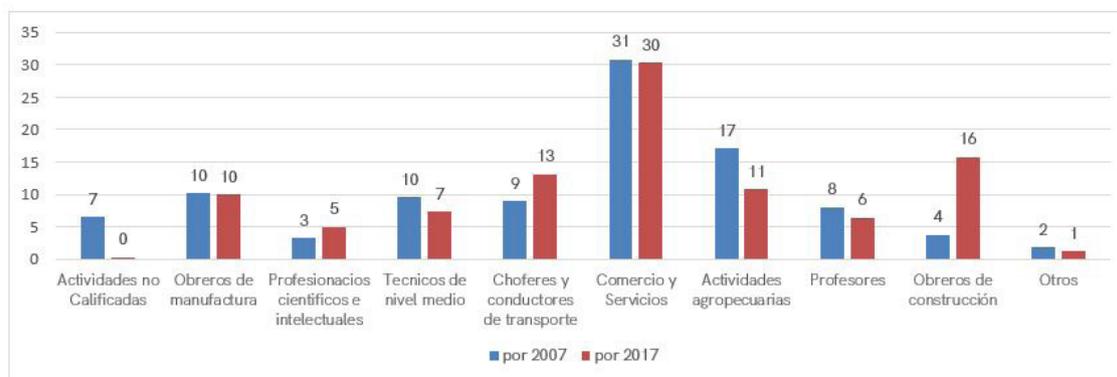


Ilustración 4. Ocupaciones económicas de la población (2007-2017) (%). Fuente: Censo de Población y Vivienda 2007. INEI. Encuesta PUCP Chepén 2017. Elaboración propia, 2017.

-sobre todo mototaxis- está relacionado con la menor rentabilidad de la producción agrícola, debido al incremento en los costos del transporte y caída en los precios del mercado. De esta manera, la menor demanda de mano de obra y los bajos sueldos en el trabajo agrícola, estarían favoreciendo el incremento de la oferta de servicios de transporte como alternativa de subempleo, sobre todo entre los más jóvenes.

Por otra parte, el incremento de la ocupación en actividades de construcción, estaría relacionado con la presencia de inversiones inmobiliarias en la provincia, sobre todo orientadas al crecimiento urbano de Pacanguilla. Por último, la importancia

de las actividades comerciales parece relacionarse al papel que la feria dominical ocupa dentro de la región. Observar la feria supone prestar atención, además, a las lógicas informales bajo las cuales opera gran parte del comercio dominical, principalmente de carácter ambulatorio. Para la gran mayoría de los encuestados, el comercio ambulatorio tiene un papel central en la reducción del desempleo (Ilustración 5). Esta percepción, parece relacionarse con la función que la feria cumple tanto en la compra y venta de productos, como en sus encadenamientos con las dos principales actividades económicas de la ciudad y del valle: el transporte y la agricultura.

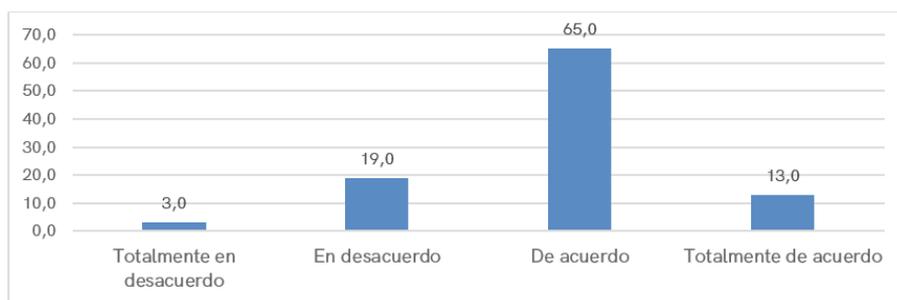


Ilustración 5. Los comerciantes ambulatorios ayudan a reducir el desempleo en la ciudad de Chepén (%). Fuente: encuesta PUCP Chepén 2017. Elaboración propia, 2017.



Foto 8. Archivo: Prieto, 2017.



Foto 9. Archivo: Prieto, 2017.

Lugar de procedencia	Producto
Valle del Jequetepeque	Cerdo, hortalizas, verduras, arroz y azúcar
Cajamarca - San Gregorio	Carnes, tubérculos
Trujillo	Fruta, tubérculos Ropa y Calzado
Chiclayo	Fruta y ropa
Lima	Fruta y Ropa

Tabla 3. Lugar de procedencia de los productos. Fuente: entrevista al administrador del mercado municipal. Elaboración propia, 2017.

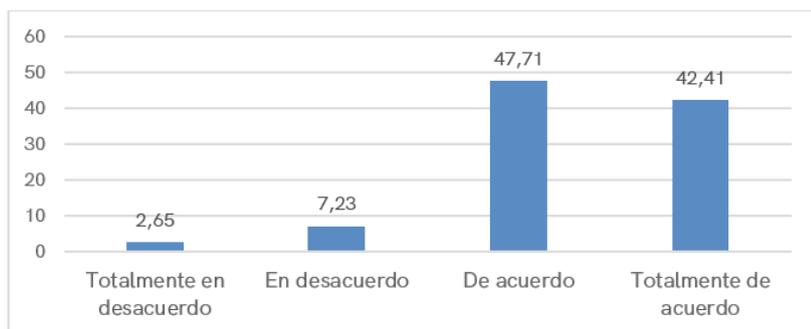


Ilustración 6. El comercio ambulatorio genera desorden en las calles de la ciudad de Chepén (%). Fuente: encuesta PUCP Chepén 2017. Elaboración propia, 2017.

La producción extensiva del cultivo de arroz, genera un mercado interno que se articula con otras economías locales, como, por ejemplo, los mercados de San Gregorio y San Miguel en el sur de Cajamarca; o con economías de mayor escala como los mercados de las ciudades de Chiclayo, Trujillo y Lima (tabla 3). A su vez, al convertirse la feria en una centralidad de gran importancia en el valle, encadena toda clase de servicios, entre ellos el de transporte, tanto de carga como de personas.

Si bien la población destaca los efectos positivos del comercio ambulatorio en materia de actividades económicas, también asocia estas actividades con efectos nocivos para la ciudad. Para el 90% de los encuestados el comercio ambulatorio genera desorden en las calles (Ilustración 6), percepción que es compartida por las autoridades municipales y que ha llevado a propuestas de reubicación y a numerosos conflictos con los comerciantes.

## LA FERIA DOMINICAL DE CHEPÉN

Localizada al centro de la ciudad de Chepén, la feria se desarrolla entre las cuadras 8 y 14 de la avenida Gonzales Cáceda, expandiéndose varias cuadras a la redonda (Mapa 9). La actividad ferial comienza a prepararse desde la tarde del sábado, con el ingreso de los primeros camiones que descargan productos agrícolas en las calles Progreso y El Triunfo. Los días domingo, desde las 4 de la mañana, los camiones que provienen de la zona de Cajamarca, llegan hasta el paradero conocido como “la cuchilla”, ubicado en el cruce de la avenida Gonzáles Cáceda con el Jr. Bolívar. A su vez, los paraderos de colectivos ubicados a lo largo de la avenida Gonzales Cáceda, permiten el arribo de comerciantes provenientes de la costa norte y sur del país (Mapa 9). Mientras que, en el armado de los módulos que componen la feria, se pueden observar numerosos mototaxis, trasladando mercancías y materiales hacia los distintos puestos de la feria. La ruta comercial proveniente de Cajamarca, permite observar el papel que la feria dominical juega en los ritmos de vida de otras localidades.



Mapa 9. Extensión y principales paraderos de la feria dominical de Chepén.

Fuente: entrevistas y recorridos por la feria dominical. Google Earth. Elaboración propia, 2017.

Como manifestaron los transportistas y comerciantes cajamarquinos, los comerciantes deben salir del área de San Gregorio y San Miguel la noche anterior para poder llegar en la madrugada del domingo a descargar y luego vender su mercadería.

Pasada las 10 de la mañana, los paraderos comienzan a recibir compradores provenientes tanto de la ciudad como de diversos centros poblados de la región, quienes llegan hasta la feria para

abastecerse de la variedad de productos ofertados. De esta manera, el transporte y sus paraderos se articulan con la feria dominical como parte de la provisión de mercadería, pero también como medio necesario para el arribo de compradores, al por menor y al por mayor.

## LOS USUARIOS Y CLIENTES DE LA FERIA



Foto 10. Archivo: Prieto, 2017.

Como ya anotamos, buena parte del público no reside en la ciudad de Chepén.

Entre los chepenanos, un 42% de los encuestados y encuestadas en la ciudad, afirman no haber ido a la feria en el último mes. Además, el 72% de los que sí asistieron al menos una vez en el último mes, manifestaron comprar principalmente abarrotes y productos agrícolas (Ilustración 7). Entonces, si se considera la magnitud del número de puestos de comercio de ropa y accesorios que se observa a lo largo de la feria, se puede inferir que están destinados a usuarios que provienen de otras partes del valle o inclusive fuera de él.

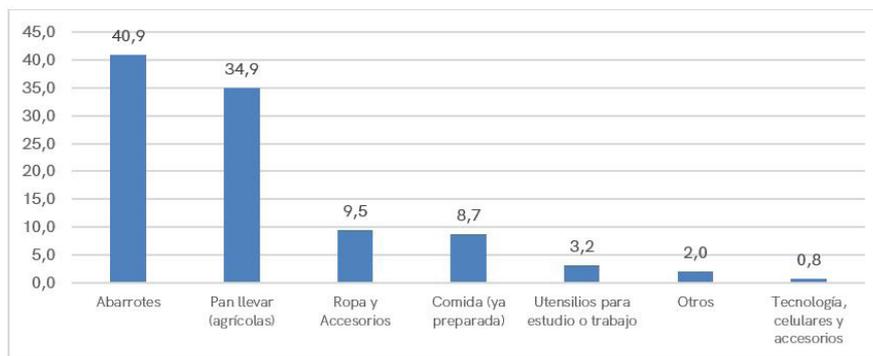


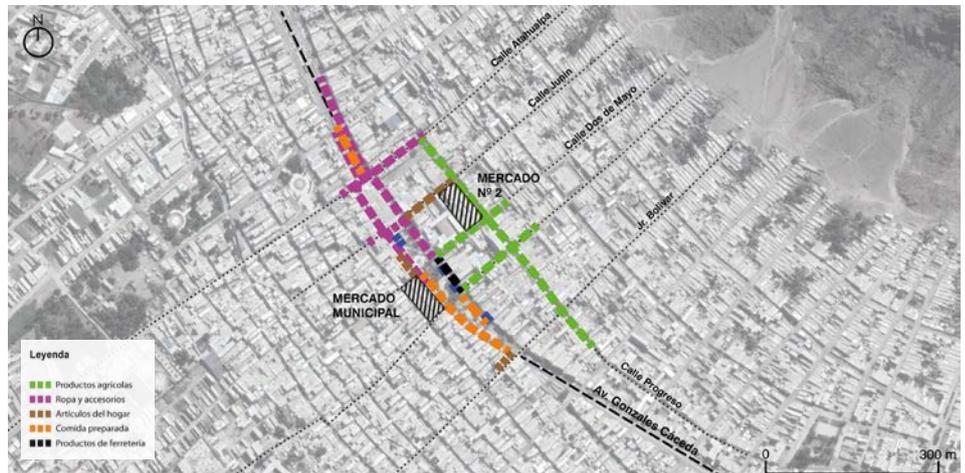
Ilustración 7. Principal producto comprado por los encuestados en la feria de los domingos (%). Fuente: encuesta PUCP Chepén 2017. Elaboración propia, 2017.

En resumen, existe un importante número de chepenanos que no asiste a la feria y que prefiere realizar sus compras los días de semana. Por otra parte, queda demostrado que la oferta de la feria dominical no solo se dirige a los chepenanos, sino que cubre la demanda de un mercado mayor. Por lo tanto, existen flujos de movilidad de personas al interior del valle del Jequetepeque como de la zona sur de Cajamarca, para las cuales Chepén opera como el gran centro de abasto de diferentes bienes durables o semidurables.

## LÓGICA DE FUNCIONAMIENTO DE LA FERIA

Lejos de lo que aparenta ser un espacio dominado por el caos y el desorden, la feria dominical se organiza en base a normas y reglas aceptadas entre comerciantes, clientes e inclusive por la autoridad municipal.

Con relación a la distribución de los bienes ofertados, encontramos que los comerciantes de productos agrícolas se ubican en la avenida El Progreso, entre el jirón Atahualpa y la calle San Martín; son los primeros en llegar y la mayoría proviene de los distritos de San Gregorio y San Miguel. Los comerciantes de ropa y accesorios se ubican desde la cuadra 8 de la Av. Gonzales Cáceda hasta aproximadamente la cuadra 11 de la misma avenida, ocupando además parte del Jr. Atahualpa. Un tercer grupo de comerciantes son los que se dedican a la venta de comida y se les puede encontrar principalmente entre las cuadras 10 y 11 de la Av. Gonzales Cáceda, pero también en otros puntos estratégicos de la feria. Finalmente, encontramos un significativo número de pequeños comerciantes que se dedican a la venta de productos de ferretería, muebles, tecnología, entre otros. La lógica informal y ambulatoria de



Mapa 10. Principales productos que se venden según su ubicación en la feria dominical. Fuente: entrevistas y recorridos por la feria dominical. Elaboración propia, 2017.

la feria coexiste con otras formas de comercio, como las tiendas o negocios ubicados en la av. Gonzales Cáceda, o equipamientos comerciales más importantes como el mercado municipal y el mercado número 2, de propiedad privada (Mapa 3). Todos estos negocios abren durante la jornada ferial, por lo que se observa una coexistencia entre comercio formal e informal, que operarían de forma complementaria.

Esta relación, se expresa sobre todo en el uso de la calzada. Por ejemplo, en el caso de la calle El Progreso, buena cantidad de los comerciantes que poseen locales en el mercado número 2, los utilizan como almacenes, tomando puestos en la calle como estrategia para incrementar la venta. Esto se debe a que la calle es más visible, lo que les permite competir mejor con el comercio ambulatorio. Esto no solo pasa con los puestos del mercado; a lo

largo del Jr. Atahualpa o la calle Junín, casas y tiendas alquilan sus espacios como almacenes para los comerciantes de la feria dominical.

Pero el valor de la calle no solo está en la visibilidad, sino también en su aprovechamiento económico, pues frente al costo mensual que supone el alquiler de un puesto o local comercial, la calle se vuelve una opción menos onerosa. De esta forma, si bien, los comerciantes deben pagar a la municipalidad un impuesto por el uso del espacio público, el valor de la inversión es mínimo si se compara con la ganancia que deja la venta ambulatoria. Esto se hace evidente en los testimonios de los propios comerciantes, quienes, ante la posibilidad de ser reubicados cerca a la vía panamericana norte, reivindican el valor de la calle, tanto por su accesibilidad como por su rentabilidad.

*“Ir a la zona del Tottus significaría 4 soles diarios más. No es poco” (vendedora de frutas).*

*“Normal seguiría en la calle, acá sale más barato”, (vendedora de verduras).*

El funcionamiento de la feria no solo depende de su ubicación estratégica o su rentabilidad, sino también de que la ocupación del espacio público durante los domingos ya forma parte de una tradición en la región. Se ha podido comprobar que los puestos se heredan, se traspasan y hasta se venden. Resulta entonces que existe una práctica social que se ha ido consolidando a través de los años, donde la posesión hebdomadaria de las calles se ve y se experimenta como algo cotidiano y normalizado. El que ocupa la calle para comerciar se asume como dueño de ese espacio y es capaz de negociarlo como un bien propio.

La Municipalidad Provincial ha propuesto algunas soluciones que intentan reducir la magnitud del comercio ambulatorio. Sin embargo, dado lo accesible del lugar, lo rentable que es ocupar la calle, pero sobre todo de las reglas que los comerciantes ya imponen sobre el uso del espacio público, hacen poco probable que la feria sea trasladada de su ubicación actual. Esto permite comprender mejor las dificultades que actualmente la municipalidad tiene para lidiar con el comercio ambulatorio

pues este, además de articular diversas actividades económicas, se nutre de la localización excepcional de la av. Gonzales Cáceda y de las ventajas estratégicas que esta calle brinda como lugar para la venta de productos.

En suma, Chepén mantiene su carácter de nodo comercial y de servicios del valle del Jequetepeque e inclusive de parte de Cajamarca, siendo la feria dominical el principal evento en que estas actividades se aglomeran. Si bien el lugar donde ocurre la feria es accesible y rentable para los comerciantes, se hace necesario proyectar una mejor calidad del espacio urbano, percibido como desordenado por la mayor parte de la población. Ese salto de calidad se torna indispensable a mediano plazo, ante la amenaza futura de la emergencia de nuevos centros de intercambio en la región, como viene ocurriendo en Pacanga.



Foto 11. Feria Dominical de Chepén. Archivo: Prieto, 2017.

Como se ha señalado páginas atrás, la vida cotidiana para los chepenanos articula su ciudad con un territorio mayor. Esto se comprueba a partir de tres indicadores: el empleo, el mercado ferial y los viajes interurbanos.

Con relación al empleo, el 29.2% de los entrevistados señaló no trabajar en la ciudad de Chepén. Esto quiere decir, que al menos uno de cada cuatro adultos entrevistados se desplaza fuera de la ciudad para acudir a su centro de labores, sea dentro de la provincia (14.3%) o fuera de ella (14.8%).

Por otra parte, la feria dominical recibe una afluencia masiva de personas, donde los paraderos de empresas de colectivos que ofrecen conexiones con Guadalupe, Pacanga, Pacanguilla o San Gregorio son de uso intensivo.



Foto 12.  
Paradero de colectivos Guadalupe-Chepén.  
Archivo: Vega Centeno, 2017.



Foto 13.  
Paradero de colectivos Pacanguilla-Chepén.  
Archivo: Vega Centeno, 2017.



Foto 14.  
Vehículos de transporte público en el paradero hacia Cajamarca.  
Archivo: Vega Centeno, 2017.

Si observamos los viajes interurbanos, el 43.3% de la población indicó haber salido de Chepén durante el último mes. Las principales razones fueron por motivos laborales y visitas a familiares, aunque también son significativos los viajes por ocio, comercio y para acceder a servicios de salud (Ilustración 8).

Los principales destinos de estos viajes fueron las ciudades de Trujillo y Chiclayo, grandes urbes que se encuentran a menos de dos y tres horas de distancia de Chepén, respectivamente (Ilustración 9).

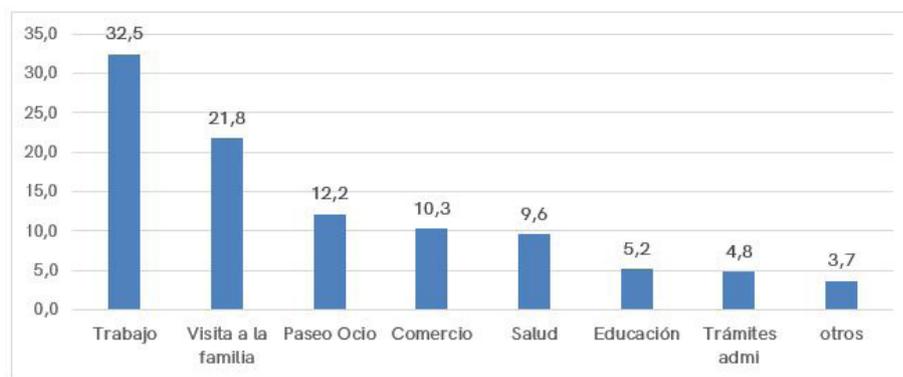


Ilustración 8. Principales motivos de viaje en el último mes (%).  
Fuente: encuesta PUCP Chepén 2017. Elaboración propia, 2017.

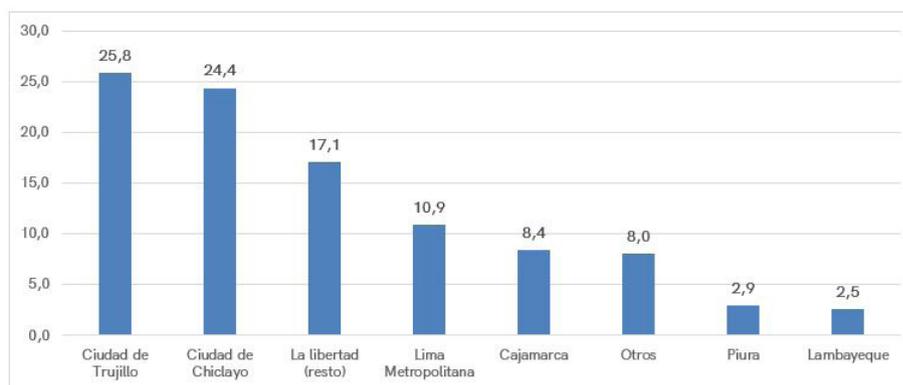


Ilustración 9. Principal destino de viaje en el último mes (%).  
Fuente: encuesta PUCP Chepén 2017. Elaboración propia, 2017.

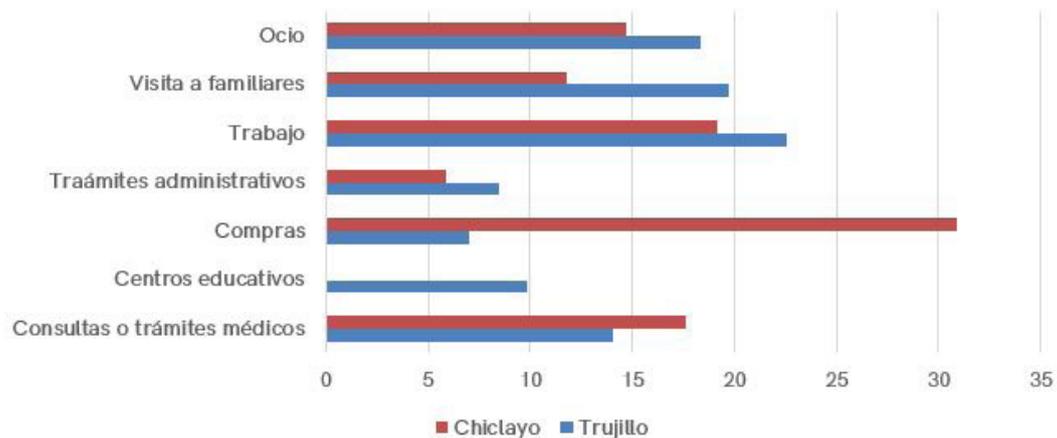


Ilustración 10. Principales motivos de viaje a las ciudades de Trujillo y Chiclayo en el último mes (%).  
Fuente: encuesta PUCP Chepén 2017. Elaboración propia, 2017.

Si nos enfocamos en los motivos que llevan a los chepenanos a viajar a estas dos ciudades, se observa que las razones difieren. Mientras que a Chiclayo se va principalmente por

motivos de abastecimiento o compras y en menor medida por trabajo y trámites médicos, los traslados a Trujillo ocurren principalmente por motivos laborales, visitas a familiares y por actividades

ligadas al ocio o al acceso a servicios educativos. De esta manera, las motivaciones que llevan a viajar a Trujillo son más diversificadas que aquellas que explican los desplazamientos a Chiclayo.

## MOVILIDAD INTRAURBANA

Los principales motivos de desplazamiento dentro de la ciudad de los adultos encuestados son las compras para el abastecimiento del hogar y el trabajo. En segundo rango de importancia, se encuentran los viajes por motivos de trámites o para acudir a un centro educativo con los hijos (Ilustración 11).

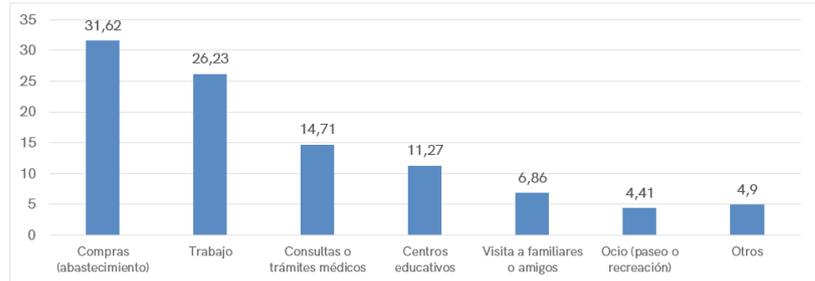


Ilustración 11. Principal motivo de desplazamiento dentro de la ciudad de Chepén (%). Fuente: encuesta PUCP Chepén 2017. Elaboración propia, 2017.

No obstante, existen diferencias notables de género entre los principales motivos de desplazamiento. Como se observa en la ilustración 12, los varones de desplazan mayoritariamente por razones laborales, mientras que las mujeres señalan como principal razón las compras o el abastecimiento del hogar, y luego otras actividades como acudir a centros educativos de los hijos o los trámites médicos.

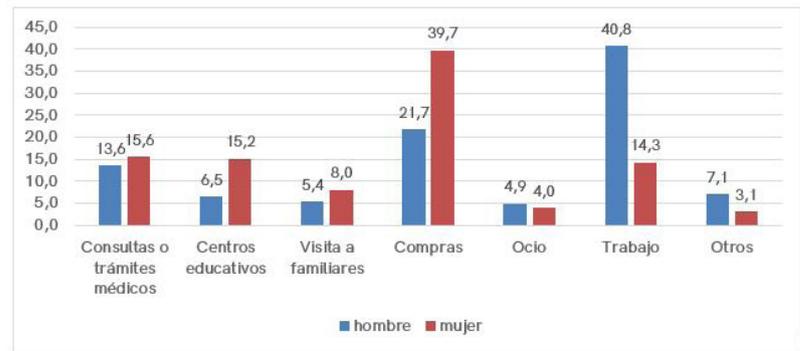


Ilustración 12. Principal motivo por el que se moviliza por la ciudad, según sexo del encuestado (%). Fuente: encuesta PUCP Chepén 2017. Elaboración propia, 2017.



Foto 15. Circulación de mototaxis por el centro de la ciudad. Archivo: Ñiquen, 2017.

La aglomeración urbana de Chepén - incluyendo Chequén- tiene una longitud aproximada de 3.6km y un ancho que en su área central llega a 1km, reduciéndose sustancialmente en los extremos. El ciudadano, por tanto, se encuentra ante distancias que en la mayor parte de situaciones pueden ser cubiertas caminando, salvo que el motivo del viaje se encuentre en un extremo de la ciudad y el hogar en el otro, o que la zona de residencia se sitúe en la ladera del cerro. Si seguimos los principios de la Nueva Agenda Urbana, aprobada por Naciones Unidas en octubre de 2016, los viajes a pie o en bicicleta deben recibir una atención prioritaria en ciudades como Chepén si se aspira que sea una ciudad sostenible, por lo que deberían ser atendidas por las políticas urbanas.

Sin embargo, el uso de mototaxis o motos lineales es mayoritario e intensivo, tanto que el tráfico vehicular es señalado como el segundo mayor problema de la ciudad, sólo después de la delincuencia. El 70.5% de los encuestados se desplazan a sus principales destinos mediante esta



Foto 16. Circulación de mototaxis por la ciudad. Archivo: Vega Centeno, 2017.

modalidad de transporte, mientras apenas un 22% lo hace a pie. Como resultado, la circulación motorizada al interior de la ciudad está dominada por estos vehículos ligeros.

La multiplicación de la demanda por viajes en motos o colectivos contribuye a la contaminación del medio ambiente, además de generar contaminación auditiva por el ruido de motores y bocinas, así como el incremento de la

vulnerabilidad a los peatones, situación no deseable si aspiramos alcanzar una mejor calidad de vida urbana.

En Chepén, el uso masivo de mototaxis se explicaría, por una parte, por las dificultades de acceso a servicios de quienes habitan en las faldas del cerro, para quienes los trayectos de subida son particularmente difíciles. Por otra parte, dadas las condiciones climáticas del valle, la mayor parte del año se está

expuesto a sol intenso, pero el proceso de urbanización seguido por la ciudad no ha prestado atención a la generación adecuada de sombras sobre los espacios públicos. Hay poca arborización y existen escasos sistemas de toldos o volados que den protección suficiente a las calles de la radiación solar; por otra parte, las aceras suelen ser muy angostas<sup>17</sup>, por lo que el

<sup>17</sup> En la encuesta realizada, el 73% de entrevistados se declaró insatisfecho o muy insatisfecho con el estado actual de las veredas.



Foto 17. Auto en la vereda. Archivo: Prieto, 2017.

caminante debe en muchos casos usar las calzadas para dirigirse a su destino.

A esto hay que agregar la pobre calidad del mantenimiento de las aceras y los comportamientos de los conductores, que entienden a estas últimas como espacios para aparcar automóviles. En suma, la calle parece pertenecer a los vehículos motorizados, obligando al peatón a caminar por donde encuentre un espacio, indistintamente por pistas o veredas.

Bajo este contexto es poco acogedor caminar por la ciudad y el uso del mototaxi o la moto lineal resultan siendo soluciones de corto plazo que permiten a la población transitar con más seguridad y protegerse del sol. Es necesario que Chepén se plantee soluciones de largo plazo más acordes con los principios de una ciudad sostenible, que en este caso mucho ayudaría si es que se contempla una política agresiva de arborización, así como de espacios más seguros y de mejor calidad para los peatones.

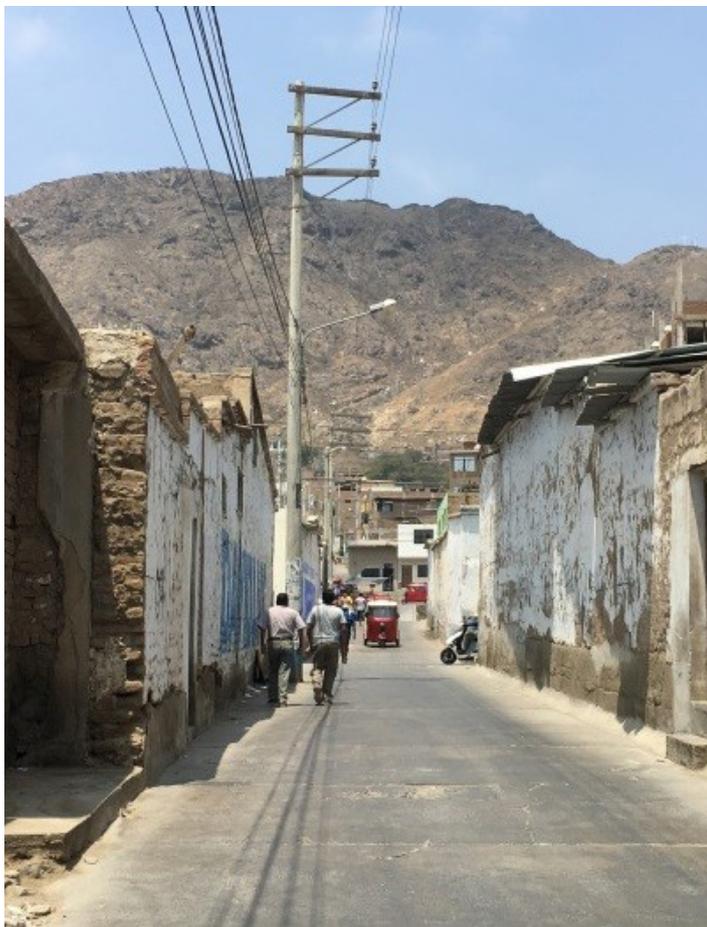


Foto 18. Peatones caminando por las calles sin acera.  
Archivo: Vega Centeno, 2017.



Foto 19. Auto impidiendo la circulación peatonal.  
Archivo: Vega Centeno, 2017.

Entre los meses de febrero y marzo de 2017 la región norte del país sufrió las consecuencias del “niño costero”, fenómeno climatológico que elevó la temperatura del mar y generó el incremento de las lluvias en el norte del país. A diferencia del comúnmente llamado Fenómeno del Niño (FEN), el niño costero se caracteriza por el calentamiento de las aguas que se encuentran frente a nuestra costa y no en todo el Pacífico Central<sup>18</sup>. Lo que ambos fenómenos tienen en común es que pueden suceder de manera conjunta y tener consecuencias similares. En este sentido, es importante reconocer

que lejos de ser un evento novedoso, forma parte de un ciclo con el que toda ocupación humana de la costa norte del país debe saber convivir.

Imágenes del fenómeno del niño ocurrido en 1998, muestran daños materiales similares a los de febrero del 2017. Por ejemplo, las pendientes que descienden de forma perpendicular a la av. Gonzales Cáceda y que son la prolongación natural de las quebradas del cerro Chepén, han sido nuevamente afectadas debido a que por allí descendió el flujo de agua y barro. Pero, además este último fenómeno ha revelado nuevas áreas de riesgo por

la reciente expansión de la ocupación urbana precaria y sin planificación. Ello pone en evidencia que la prevención y gestión de desastres, no puede poner la mirada solo en el fenómeno natural, sino debe prestar especial atención a las condiciones sociales, económicas e institucionales que incrementan o reducen la vulnerabilidad y con ello la resiliencia sus habitantes.

<sup>18</sup> Martínez Takahashi (2017). El niño costero o Fenómeno del niño. <http://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Revista-Moneda/moneda-170/moneda-170-07.pdf>



Foto 20. Zona afectada por el Fenómeno del Niño. Archivo: Cieza, 1997.



Foto 21. Quebrada afectada por el Fenómeno del Niño Costero, 2017. Archivo: CIAC-PUCP, 2017.



Mapa 11. Dos casos afectados por el Fenómeno del Niño Costero 2017. Fuente: Google Earth. MTC. IGN. ESRI. Elaboración: Prieto, 2017.

Para comprender mejor los efectos del niño costero del 2017, se analizan dos casos dentro de la ciudad: el AAHH Cerro Serrano y el AAHH 7 de Junio. Ambos, ubicados en la periferia y fuertemente afectados por el último fenómeno del niño costero (Mapa 11).

El trabajo etnográfico realizado en octubre del 2017, pudo comprobar que las viviendas ubicadas en ambas zonas

de expansión, mantienen características similares: paredes principalmente de adobe, piso de tierra y limitado acceso a los servicios de agua y desagüe. Se pudo comprobar que, en ambos casos, muchas de las viviendas reciben servicio de agua solo 1 o 2 horas al día durante las mañanas.

Cerro Serrano, al ser una zona reciente de expansión, no contaba con

infraestructura mínima de desagüe que permitiera evacuar el agua de las lluvias, ni tenía vías asfaltadas, que facilitarían el manejo de la emergencia, lo que en conjunto incrementó los efectos nocivos de las lluvias durante el FEN costero. La falta de organización vecinal, que llegaba al extremo de que dos familias que habitaban lotes cercanos no se conocían entre ellas, limitó la capacidad de respuesta colectiva ante la emergencia.

En el caso de Cerro Serrano, la vulnerabilidad de la población no se expresa únicamente en las características físicas de la vivienda o en la ausencia de organización vecinal, sino además en la precariedad del acceso a la vivienda. Varias moradoras al ser consultadas por el proceso de ocupación, manifestaron transacciones con traficantes de terrenos quienes no les informaron de los peligros en el lugar. Finalmente, la mayoría de las entrevistadas afirmaron que permanecerían viviendo en el AAHH, pues sus esposos trabajan cerca o no tienen los recursos económicos para vivir en otro lugar. Esto a pesar, de que muchas entrevistadas afirmaron que no se sentían seguras viviendo en Cerro Serrano.

La experiencia del AAHH 7 de Junio, localizado en terrenos llanos fue distinta. En este caso los efectos fueron mitigados por los canales de regadío que permitieron la evacuación del agua de las lluvias. Sin embargo, hay que resaltar que dicha infraestructura fue producto de la autogestión de la comunidad frente

a la experiencia del FEN de 1997. Así, si bien las pistas fueron habilitadas por la municipalidad, las veredas y los canales, ambas infraestructuras clave en la mitigación de los efectos del fenómeno del niño, fueron consecuencia de la autogestión. Lo que da cuenta de la importancia de organización vecinal en la reducción de la vulnerabilidad, que se traduce en mayor capacidad de gestión al interior del territorio que se ocupa, así como de negociación frente a actores locales como la municipalidad provincial y regional.

Uno de los hallazgos más importantes, corresponde al papel que cumplieron las mujeres durante el manejo de la emergencia en ambas zonas. A diferencia de los hombres, que trabajan durante las mañanas, las mujeres son quienes asumen el mayor número de responsabilidades domésticas dentro del hogar, que entre otras cosas incluyen el cuidado de los hijos. Esta división social de las actividades, situó a las mujeres en un papel protagónico durante el FEN

costero, ya que las lluvias iniciaron durante el día, justamente cuando se encontraban realizando sus actividades domésticas.

Como afirman las entrevistadas, ellas tuvieron que hacerse cargo de los efectos de las lluvias a la vez que cumplían sus actividades domésticas y de cuidado de los hijos e hijas. Lo que para muchas mujeres significó abandonar las viviendas hasta que sus esposos regresaran y puedan mitigar los efectos de las lluvias con canales o muros de contención improvisados. Si bien esta característica se repitió en ambas zonas, es claro que en el caso de Cerro Serrano la vulnerabilidad de las familias se incrementó, ante la precariedad de la vivienda, la falta de veredas, canales y organización vecinal.

Estos dos casos, permiten dilucidar que, si bien la ocupación de zonas peligrosas es un problema central en la prevención de desastres, el nivel de conocimiento sobre el territorio que se habita en términos de

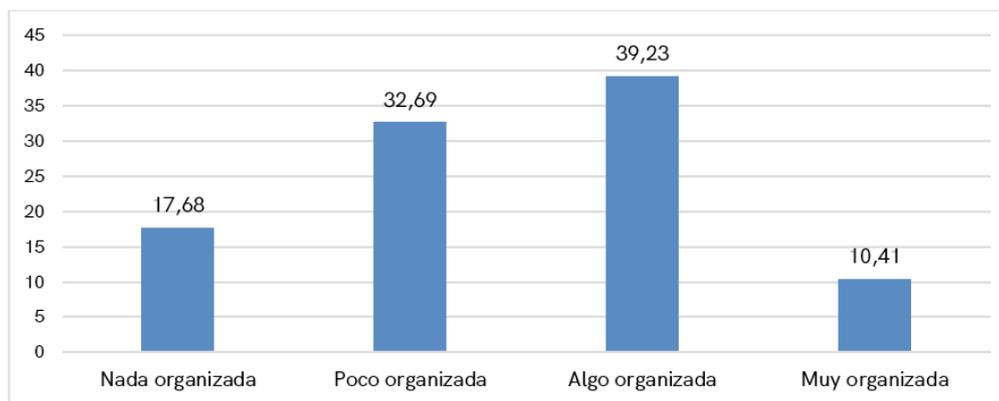


Ilustración 15. Nivel de organización de la familia para enfrentar los problemas derivados del FEN (%).  
Fuente: encuesta PUCP Chepén 2017. Elaboración propia, 2017.

localización y experiencia genera efectos distintos. Así mismo, la existencia de una organización vecinal sólida en este proceso parece ser indispensable para afrontar estos eventos. Se debe reconocer el papel que la familia y su organización cumple durante y luego del desastre. Es necesario, integrar la participación de mujeres en espacios organizados, lo que

además puede tener efectos positivos en las relaciones de género, ya que incide en cómo el entorno las percibe, a fin de que sean reconocidas como interlocutoras válidas para el barrio, visibilizando en el futuro demandas propias.

En este sentido, es fundamental que la Municipalidad en el marco de la gestión

de riesgos, trabaje como uno de sus ejes centrales la prevención del desastre, tanto en la organización vecinal como al interior de las familias. Sobre todo, al considerar que existe un 50% de encuestados que, a pesar de haber vivido la experiencia del fenómeno del niño, afirma que su familia está poco o nada organizada frente a posibles problemas o derivados del FEN.

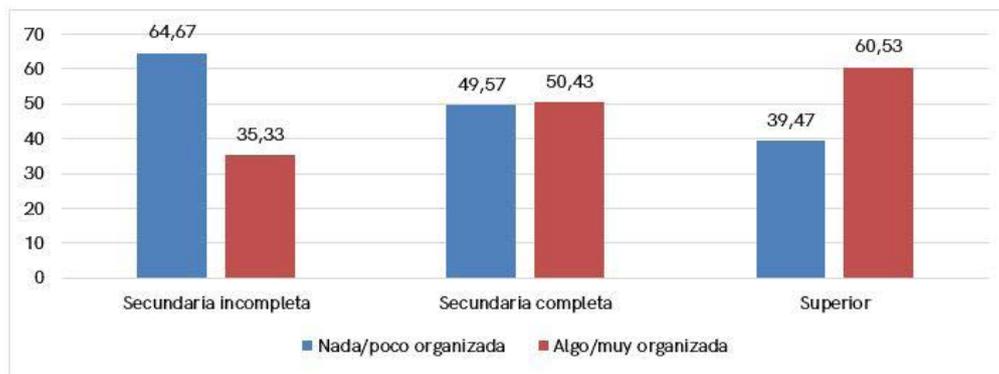


Ilustración 16. Nivel de organización de la familia para el FEN, según el grado de estudio del encuestado (%). Fuente: encuesta PUCP Chepén 2017. Elaboración propia, 2017.

El bajo nivel de organización frente a posibles desastres, parece estar relacionado además con un menor nivel educativo (Ilustración 16), lo que da cuenta, nuevamente, de cómo la vulnerabilidad vista desde el acceso a la educación, se refleja luego los efectos del desastre sobre la población.

No obstante, estas acciones a mediano plazo, no deben quitar la mirada sobre la gestión de los actores locales. Es indispensable que la gestión pública juegue

un papel directivo en la regulación del crecimiento urbano. La falta de una política de vivienda y la ausencia de una adecuada gestión de las áreas de expansión de la ciudad, deja a la población que busca una vivienda de bajo costo, a merced de los traficantes de terrenos que priorizan la venta ilegal de tierras frente a los peligros del lugar.

La información recogida pone en evidencia la necesidad de incrementar

las acciones de prevención centrada en la vulnerabilidad frente a posibles fenómenos naturales, pero no solo frente a ellos. Las consecuencias del FEN costero de febrero de 2017 no han hecho sino evidenciar las condiciones de vulnerabilidad que ya vive la población, lo que reduce su capacidad de respuesta y resiliencia al desastre, pero que además atraviesa diferentes esferas de la vida social, reduciendo su calidad de vida y su acceso a los recursos necesarios para una vida digna.

Cómo mencionáramos, Chepén recoge, en términos demográficos, diversidad de orígenes. El 38.6% nació fuera del distrito de Chepén, y de esta población, la mayor parte lo hizo en Cajamarca (41.4%). Además, si se observa a la generación anterior, los resultados de la encuesta muestran que cerca del 40% de los habitantes indica que su padre o madre nació en el departamento de Cajamarca.

Por ello, es importante observar la percepción de la migración por parte de las personas de la ciudad. En este caso, los resultados de la encuesta permiten registrar una marcada tendencia a ver las migraciones como un hecho favorable al desarrollo de la ciudad. No obstante, esta percepción no es compartida de la misma manera por algunas personas o autoridades locales. Ello pone en

manifiesto la necesidad de generar espacios que promuevan una mayor discusión sobre la identidad de la ciudad, entendiéndola no sólo como la memoria de unos pocos, sino como la construcción de un presente y un futuro colectivo.

En cuanto a las expectativas futuras, cuando a los entrevistados se les consultó si planeaban vivir en Chepén

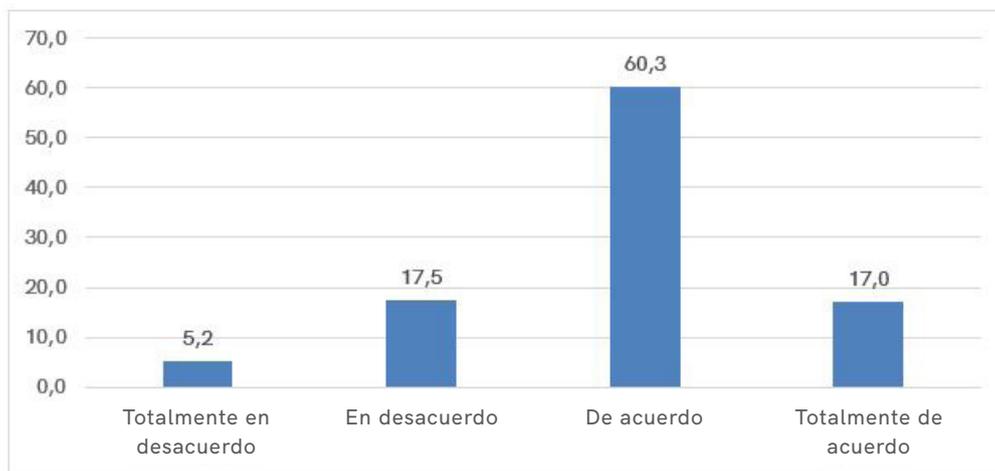


Ilustración 17. La llegada de nuevos migrantes favorece el desarrollo de la ciudad de Chepén (%).

Fuente: encuesta PUCP Chepén 2017. Elaboración propia, 2017.

los próximos 10 años el 76% manifestó que sí. Esto quiere decir que 3 de cada 4 adultos tienen proyecto de vida a largo plazo en la ciudad. Esta tendencia es más pronunciada entre los adultos mayores de 30 años (Tabla 4) y los principales motivos para quedarse son el arraigo al lugar (34.9%) o los lazos familiares establecidos (25.7%). Mientras que un 20.4% de este grupo de edad manifestó como otro argumento el ya contar con un trabajo en la ciudad.

La situación cambia entre los adultos menores de 30 años, cuya mayoría desearía

vivir fuera de Chepén en los próximos diez años. Para ellos, el principal argumento es la búsqueda de oportunidades laborales (47.8%), seguido por otras razones como la educación de los hijos (16.3%) o para estrechar vínculos con redes familiares fuera de la provincia (17.4%).

Salir de la ciudad en busca de nuevos horizontes de trabajo es entendible entre la población joven, en la medida que no existan oportunidades atractivas en la región para ellos o sus hijos menores. Sobre todo, ante la cada vez mayor demanda de formación educativa, lo que

hace indispensable migrar hacia ciudades como Trujillo o Chiclayo, que, según el último Censo de Población y Vivienda, concentraban en el año 2017 el 56% de los destinos de educación técnica y superior de la población adulta de la ciudad de Chepén.

Por otro lado, consultados por el principal problema de la ciudad, los resultados muestran que el principal problema que aqueja a los ciudadanos es la delincuencia, seguido por el tráfico vehicular. En ambos casos, la población identifica como el principal

Desea vivir los siguientes 10 años	Grupos de edad			Total
	18-29	30-45	46+	
Sí	19.4	32.6	47.9	100
No	56.5	27.2	16.3	100
<b>Total</b>	<b>28.4</b>	<b>31.3</b>	<b>40.3</b>	<b>100</b>

Tabla 4. Deseo de vivir en la ciudad los próximos años, según grupos de edad (%).

Fuente: encuesta PUCP Chepén 2017. Elaboración propia, 2017.

responsable a la municipalidad. Es interesante anotar que a pesar de que el 90% de los encuestados afirma estar de acuerdo o totalmente de acuerdo con que el Vía Crucis es la actividad turística más importante de la ciudad, diferentes informantes incluyendo la autoridad municipal afirmaron que el camino de subida es un lugar de robos recurrente. Este hecho demuestra que el efecto de la delincuencia no solo recae sobre la economía familiar del afectado, sino

también sobre la economía urbana de la ciudad, en este caso sobre el turismo.

Es necesario desarrollar planes de seguridad, que permitan reducir la percepción de inseguridad de la población y poner en valor atractivos turísticos de la ciudad. Ello supone un trabajo en conjunto entre las diferentes instituciones interesadas en la seguridad pública, como son la policía, la municipalidad, pero también las organizaciones vecinales.

Además, incluir dentro de este propósito la manera como se piensa el futuro de la ciudad. Es necesario valorar el espacio público en sus diferentes dimensiones con el objetivo de hacerlo más comfortable, pero también seguro para quien llega y para quien transita por él. En este sentido, un buen plan de desarrollo urbano resulta una herramienta útil para la reducción de la inseguridad, en tanto que la sitúa como un eje transversal del diseño de la ciudad.

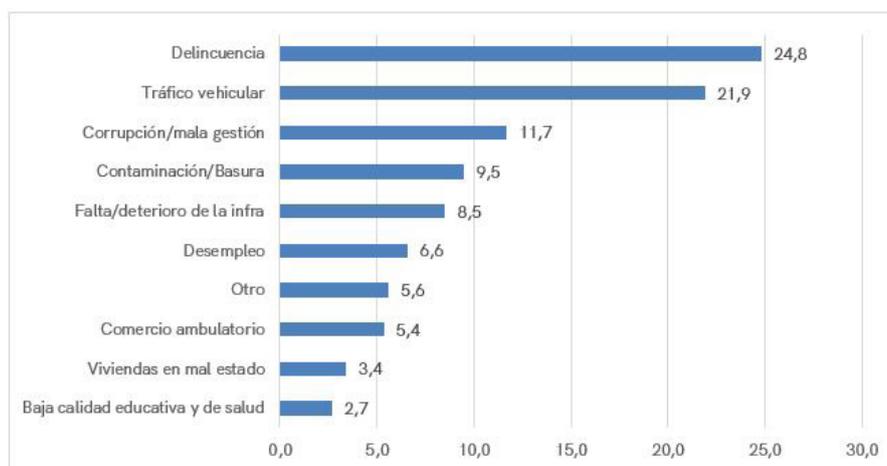


Ilustración 18. Porcentaje de los principales problemas que enfrenta la ciudad de Chepén (%).  
Fuente: encuesta PUCP Chepén 2017. Elaboración propia, 2017.

La exploración llevada a cabo permite presentar las siguientes conclusiones sobre el papel que juega Chepén dentro del valle del Jequetepeque y también proponer algunas ideas en torno cómo podría posicionarse en el siglo XXI, atendiendo que en la actualidad vienen ocurriendo cambios importantes en la actividad productiva del valle y a nivel de infraestructura vial.

En primer lugar, su papel como centro de intercambio de bienes y servicios se consolidó y desarrolló los últimos 150 años en buena parte por la conjunción de varios factores, entre los que destaca el papel del Estado mediante la inversión en infraestructura de comunicaciones –en el siglo XIX mediante la vía férrea y en el siglo XX con la habilitación de

carreteras-. La forma en que se tejieron estas redes facilitó el papel de Chepén como centro de intercambios para un valle signado por ciclos de producción agroindustrial y agroexportador, otro de los factores característicos. Por otra parte, la red de carreteras también facilitó el crecimiento demográfico durante el siglo XX, pues la ciudad se convirtió en un importante centro que acogió migrantes de las regiones norandinas próximas al Jequetepeque, –principalmente de la provincia de San Miguel de Cajamarca– a la vez que acortó las distancias temporales con relación a centros urbanos mayores como Trujillo o Chiclayo.

En segundo lugar, el rol de principal centro de intercambios de bienes y servicios para el Valle y regiones

próximas de Cajamarca tiene como su mejor expresión a la pujante feria dominical que se desarrolla en la avenida Gonzales Cáceda y sus calles aledañas. Se pudo comprobar que la Feria dominical acoge la demanda del conjunto de centros poblados del valle y de los pueblos situados en distritos de la provincia de San Miguel en Cajamarca, que están mejor articulados a la ciudad de Chepén por la actual vía carrozable que con ciudades cajamarquinas. Uno de los indicadores de este flujo de población son los numerosos paraderos de transporte interprovincial situados en los bordes de la actividad ferial.

En tercer lugar, por su actual extensión, Chepén no precisaría de un transporte motorizado intraurbano intenso, pues

muchos viajes muy bien podrían ser resueltos a pie. No obstante, la falta de arborización y edificaciones con volados que protejan a los peatones de la radiación solar, como la falta de respeto de los conductores de vehículos hacia los transeúntes, han desembocado en que los chepenanos encuentren en el mototaxi una alternativa para desplazarse protegidos del sol y sin riesgo a ser atropellados. Si la ciudad considera en su planificación futura un tratamiento distinto de la generación de sombra sobre sus calles, así como la reorganización del tránsito vehicular siguiendo las recomendaciones de la Nueva Agenda Urbana de la ONU, Chepén podría reorientar buena parte de su movilidad a un uso más intensivo de las caminatas o del empleo de bicicletas.

En cuarto lugar, el Fenómeno del Niño Costero ocurrido en el verano de 2017 demostró la importancia de que los instrumentos de planificación de la ciudad presten mayor atención a los lugares donde se viene habilitando nuevos espacios urbanos. Localidades como Cerro Serrano, próximas a quebradas secas, se han convertido en zonas de habitación en condiciones de alta vulnerabilidad, frente a fenómenos como las lluvias intensas que ocurren con el Fenómeno del Niño. Será muy importante que la gestión de la ciudad defina y haga respetar las áreas de crecimiento posible para la ciudad, como también evaluar seriamente reubicaciones en el caso de algunos asentamientos humanos. Por último, ante la ocurrencia de un evento, los programas de atención de emergencia

deberán prestar atención al hecho de que, en las de zonas de mayor vulnerabilidad, son las mujeres quienes permanecen mayor tiempo dentro de la vivienda, por lo que deberán ser el principal público objetivo para programas de capacitación ante situaciones de emergencia.

Finalmente, en quinto lugar, la gestión urbana debe prestar atención a las percepciones que la población tiene sobre diferentes aspectos del desarrollo de su ciudad, pues sobre esa base se debe elaborar una visión de futuro compartida por todos los chepenanos. Por ejemplo, si bien la identidad para muchos se ha gestado por el rol de abastecedor de intercambios en el valle, no debe perderse de vista que parte de su actual dinamismo ocurre gracias a su relación con algunos

distritos de Cajamarca. Como resultado, una proporción significativa de la actual población de la ciudad es de origen cajamarquino y son actores importantes en el desarrollo de la ciudad. Del mismo modo, es necesario brindar un tratamiento especial a la feria dominical; si bien es

reconocida por la población como centro neurálgico de la actividad económica, es a la vez percibida como expresión del desorden y la informalidad en la ciudad. Es urgente entonces generar un debate sobre cómo proponer el desarrollo de la actividad ferial en el siglo XXI, pues de

su futuro éxito o decadencia dependerá parte del propio futuro de Chepén.

La presencia de empresas agroindustriales en el valle, como la próxima conclusión de la denominada “autopista del sol”, abren nuevos desafíos para el desarrollo



de la ciudad. Un escenario posible es el del desarrollo de nuevos centros poblados próximos a las empresas agro exportadoras y un paulatino descenso en importancia de ciudades como Chepén, en la medida que la futura autopista no pase cerca de la ciudad.

Sin embargo, si Chepén sabe potenciar sus competencias y capacidades como centro neurálgico de la economía del valle ganadas a lo largo de siglo y medio puede reinventarse como el principal centro económico del valle. Para ello, consideramos indispensable que, en

una visión de futuro, se consideren dimensiones hasta hoy poco atendidas, como son la calidad urbanística de la trama urbana y en especial de las condiciones en que opera la Feria.



Foto 22. Zona de expansión urbana de Chepén hacia el nor-este. Archivo: Prieto. 2017.

A nombre del Grupo de Investigación Participación e Innovación urbana (IDEPSUR) parte del Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad (CIAC) y de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP), agradecemos a quienes son los principales artífices del presente informe y del estudio llevado a cabo: los alumnos y alumnas del curso de Práctica de Campo: Guillermo Arias, Elena Casas, Cesar Cosíos, Genaro Figueroa, Cristian Gaitan, Esteban Maravi, Kenneth Millones, Ana Lucia Ortiz de Orué, Teddy Perez, Cesar Ponce, Jose Ramirez, Erik Rodriguez, Angela Ruiz, Gustavo Sagastegui, Andrea Salcedo, Anel Vasquez y Matias Vega Centeno. Este documento se basa principalmente en toda la información que ellos y ellas supieron recabar durante su estadía en Chepén en octubre de 2017.

También agradecer a María Del Carmen Jamjachi Cerrón por productos específicos entregados para esta publicación.

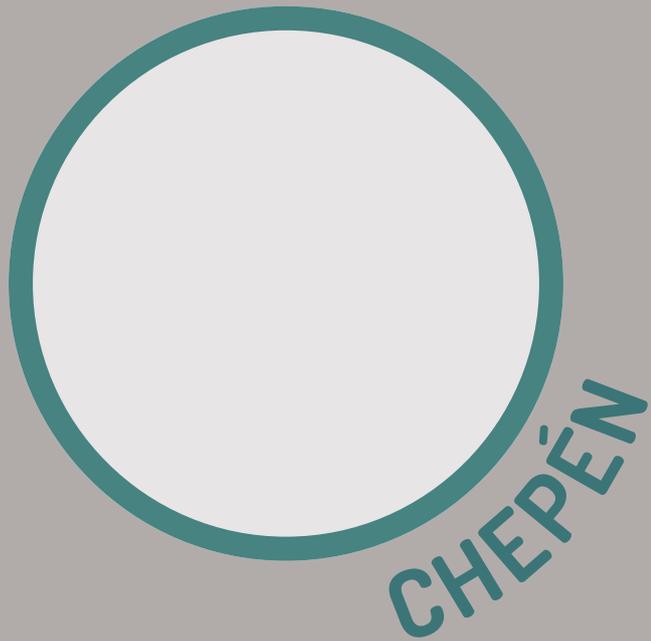
Asimismo, queremos agradecer al alcalde la Municipalidad Provincial de Chepén, doctor Nelson Eduardo Kcomt Che, quien acogió con entusiasmo el proyecto de generar información de la ciudad que aportara a la futura implementación del Plan de Desarrollo de la ciudad.

Nos gustaría en particular, agradecer a la Licenciada Mery Benites y al Licenciado Igor Quiñones, funcionarios de la Municipalidad Provincial de Chepén, quienes en todo momento nos brindaron su apoyo logístico y la información del caso; siempre con la mejor disposición y entrega. Este trabajo es deudor de su compromiso.

Agradecer a la gerencia de Infraestructura y Desarrollo Urbano de la Municipalidad Provincial de Chepén; así como a los funcionarios de las gerencias de Desarrollo Humano y Desarrollo Económico quienes mostraron gran predisposición en todo momento para recibirnos y brindarnos la información necesaria.

Como toda publicación, ésta requiere del esfuerzo de personas que hacen posible que el día a día marche. Ese es el caso de quienes trabajan en el CIAC y en la Especialidad de Sociología de la Facultad de Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP); muy especialmente de Isabel Ruiz, Flor Guerrero, Nataly Silvera y Carla Rodríguez.





MUNICIPALIDAD  
PROVINCIAL DE  
CHEPÉN



GRUPO INTERDISCIPLINARIO  
DE INVESTIGACIÓN  
**INNOVACIÓN Y  
PARTICIPACIÓN EN EL  
DESARROLLO URBANO**



CENTRO DE  
INVESTIGACIÓN DE LA  
**ARQUITECTURA  
Y LA CIUDAD**



**PUCP**