



El rol de intermediación de las ciudades pequeñas: una lectura de la movilidad cotidiana en Otuzco y Chepén, en la región La Libertad, al norte del Perú

The role of small-cities intermediation: a reading of everyday mobility in Otuzco and Chepén, in the La Libertad region, in northern Peru

Pablo Vega Centeno^a y Marta Vilela^a

Historial del artículo

Recibido:

14 de septiembre de 2019.

Aceptado:

6 de noviembre de 2019.

^a Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú. Correo electrónico: pvega@pucc.edu.pe

Palabras clave

Ciudad intermedia, movilidad, prácticas urbanas, vida cotidiana

Resumen

El debate sobre cómo definir cuándo una ciudad es intermedia aún continúa vigente; si bien muchos estudios exploran el rol de intermediación de estas ciudades en los sistemas urbanos, el criterio más generalizado para definir las es aún su tamaño demográfico. El presente artículo busca enriquecer el debate en torno al rol de las ciudades intermedias partiendo de las prácticas cotidianas de movilidad observadas en dos ciudades que albergan menos de 50.000 habitantes en el Departamento de La Libertad, al norte del Perú y que según numerosas clasificaciones no alcanzarían el estatus de ciudad intermedia. Como metodología de investigación se combinaron encuestas de opinión con registros etnográficos y análisis cartográficos.

El estudio permite observar cómo estas poblaciones necesitan de viajes regulares a urbes más grandes, pero también hacia centros poblados menores de la región. Asimismo, estas ciudades se convierten en importantes núcleos de servicio para una población que se halla dispersa en pequeños poblados dentro de un territorio accidentado y diverso. Las prácticas de movilidad permitieron además identificar la importancia de la temporalidad semanal por encima de la diaria para entender la vida cotidiana en estas ciudades, haciendo visibles las ferias dominicales como importantes centralidades de la actividad urbana. Con estos resultados es posible sostener, por la movilidad cotidiana observada, que estas ciudades, pese a su menor tamaño, cumplen roles de ciudad intermedia con responsabilidad territorial que la política pública y la asignación de recursos del Estado no puede soslayar.

Keywords

Every day life, intermediate city, mobility, urban practices

Abstract

The debate on how to define when a city is intermediate stands still in force; while many studies explore the intermediation role of these cities in urban systems, the most widespread criterion for defining them is still their demographic size. This article seeks to enrich the debate around the role of intermediate cities based on the daily mobility practices observed in two cities that are home to less than 50.000 inhabitants in the Department of La Libertad, in northern Peru and which according to numerous classifications would not reach intermediate city status. As a research methodology, opinion surveys were combined with ethnographic records and cartographic analyses.

The study allows to observe how these populations need regular trips to larger cities but also to regional villages. In the same way these cities become important service centers for a population that is scattered in small villages within a rugged territory and diverse. Mobility practices also allowed us to identify the importance of weekly temporality above the daily one to understand daily life in these cities, making Sunday fairs visible as important centralities of the activity Urban. With these results it is possible to maintain, by the observed day-to-day mobility, that these cities, despite their smaller size, fulfil intermediate city roles with territorial responsibility that public policy and the allocation of State resources cannot ignore.

Introducción

Conocer cuál es el número de habitantes con que cuenta cada ciudad es un criterio de mucha importancia para la gestión pública del territorio en muchos países. En el caso peruano, se hace evidente en los Planes de Desarrollo Urbano, que por ley son los principales instrumentos de planificación y gestión. La actual normativa diferencia atribuciones y competencias de un Plan según la cantidad de población de la aglomeración. Por otra parte, el tamaño demográfico es utilizado por el Ministerio de Economía y Finanzas como indicador al momento de asignar los presupuestos anuales a cada ciudad, distrito o provincia; del mismo modo, los ministerios de Educación y Salud emplean las jerarquías demográficas al momento de definir los presupuestos para los equipamientos del sistema educativo a escala nacional. En suma, las clasificaciones de ciudades establecidas por el Instituto Nacional de Estadística e Informática INEI basadas en criterios demográficos tienen una importancia decisiva para orientar las acciones del Estado en materia de política pública y asignación de recursos.

Sin embargo, las características del territorio peruano, al igual que la de otros países de América Latina que ocupan las regiones andina o amazónica invitan a discutir la pertinencia de este tipo de clasificaciones que, al omitir el criterio geográfico, tienden a ver el espacio de manera relativamente homogénea. Se tiende pues a utilizar el clásico diagrama de Christaller-Losch como forma de aproximación analítica, que supone la existencia de un lugar central que organiza un sistema urbano regional en un territorio compuesto por una suerte de vasta llanura (Vergara, 2012).

Existen varios trabajos que discuten la forma de conceptualizar las características de las llamadas ciudades intermedias que consideran criterios distintos al demográfico. Hay estudios cuyo interés se centra principalmente en las funciones que estas adquieren dentro de un territorio determinado, por ejemplo se parte de los flujos de distribución de bienes y servicios (Bellet & Llop, 2004); otros trabajos invitan a detenerse en un mejor conocimiento de su condición de lugar, que refiere a los procesos de interacciones que ocurren en un espacio al que a la vez los actores le atribuyen sentido (Salazar, Fonck, & Vergara, 2018). Finalmente, también destaca el enfoque de Demazière (2017), quien vincula criterios funcionales con roles administrativos y estructura morfológica.

La presente investigación espera contribuir a los estudios de ciudades intermedias que privilegian identificar el tipo

de papel que las ciudades puedan o no tener en el territorio, pero en lugar de partir de indicadores demográficos o urbanísticos, discute el carácter de las ciudades donde parte de cómo las poblaciones organizan sus prácticas cotidianas. Ello resulta sugerente, en la medida que uno puede esperar que la vida cotidiana ocurra en un espacio continuo único, casos en que la movilidad constituye una representación de la permanencia (Montulet, 2005), o se exprese mediante la articulación de diferentes lugares no contiguos entre sí pero que se ocupan temporalmente, que constituye lo que el propio Montulet define como la movilidad del tiempo efímero (2005).

El estudio de la movilidad en grandes ciudades alude a una dimensión central de la vida social que suele estar estrechamente relacionado a las posibilidades de desplazamientos en medios motorizados que ha ofrecido el proceso de urbanización (Remy & Voyé, 1992) y a la motilidad como capital de movilidad de los actores (Kaufmann & Widmer, 2005).

Sin embargo, el volumen de lo estudiado sobre las ciudades de menor tamaño poblacional y espacial y en especial en América Latina es menor. Si bien podemos partir del supuesto que en una urbe pequeña los desplazamientos serán mayoritariamente peatonales, no podemos afirmar que en realidades concretas esto se confirme, si las necesidades sociales, culturales, económicas que demanda la vida urbana no se cubren sino parcialmente en la localidad en cuestión.

Por ello, es preciso conocer los escenarios espaciales donde los habitantes de una ciudad satisfacen el conjunto de sus necesidades, así como sus formas de desplazamiento. En esta perspectiva, resulta pertinente aproximarse a la vida cotidiana identificando sus prácticas de movilidad. También puede resultar pertinente observar si este tipo de urbes es receptáculo de población flotante, es decir, de personas que acuden y permanecen en la ciudad cotidianamente, aunque no residan en ella.

Como estudio de caso se escogieron dos ciudades pequeñas situadas en la región La Libertad al norte del Perú, con poblaciones que oscilan entre los 15 mil y 40 mil habitantes. En ambos casos interesaba hacer un doble tipo de acercamiento. Por una parte, identificar los principales destinos cotidianos de sus habitantes a través de una encuesta a una muestra representativa de población adulta. Y por otra parte prestar atención a los ritmos cotidianos de las ciudades mediante registros etnográficos de los centros principales de actividad, que suelen girar en torno a mercados y también a los terminales de transporte colectivo. Esta

observación permitió advertir la importancia que adquiere la feria dominical en ambas ciudades, actividad que por ello optamos por prestarle mayor atención.

Como hipótesis de trabajo sostenemos que ciudades consideradas pequeñas –por tener menos de 50.000 habitantes– pueden adquirir una gran importancia como ciudades intermedias según las características del territorio en que se localizan y el rol de mediación que adquieran cubriendo actividades cotidianas necesarias para poblaciones que residen en centros poblados dispersos como también facilita a sus habitantes un acceso regular a servicios ofertados por grandes ciudades. Como corolario, se advierte la necesidad de considerar la movilidad espacial como parte integrante de la vida cotidiana de centros poblados y ciudades pequeñas, donde un viaje interurbano puede formar parte de las prácticas cotidianas.

Consideramos urgente enriquecer nuestro conocimiento de las ciudades de menor tamaño en contextos actuales donde las políticas de atracción de la inversión privada a grandes proyectos mineros y agroindustriales redefinen las redes de comunicación vial al servicio de los intereses de estas grandes compañías, que dejan de lado las redes territoriales de comunicación en las que se insertan las urbes pequeñas.

La ciudad intermedia: entre la función y la dimensión territorial

El fenómeno urbano en América Latina tiende a centrarse en las grandes ciudades en la medida que son las grandes metrópolis los principales escenarios de reestructuración urbana como efecto de la globalización, lo que según algunos autores se podría denominar *capitalismo metropolitano* (Ciccolella, 2012). No obstante, el crecimiento en número y tamaño de las ciudades denominadas medias o pequeñas también ha sido significativo, lo que hace necesario un mejor conocimiento de los desafíos que atraviesan con el actual proceso de globalización (Bellet & Llop, 2004), teniendo en cuenta que en contextos de políticas neoliberales las inversiones inmobiliarias encuentran en estas urbes y sus posibles expansiones territoriales una gran oportunidad de negocio. Asimismo, se debe considerar que estas ciudades de menor tamaño tienen un papel –o pueden tenerlo– de amortiguador de la migración hacia las áreas metropolitanas (Iglesias, 2016).

No obstante, uno de los primeros problemas que surge es la propia definición de ciudad intermedia. Para muchos estudios al igual que para las instituciones públicas de diferentes países, como para organismos multilaterales,

lo más usual es que la noción de ciudad intermedia se utilice como sinónimo de mediana y se refiera a un tamaño demográfico específico. Este puede variar, pues en los Estados Unidos se alude a poblaciones con un rango situado entre los 200.000 y 500.000, mientras en Europa son ciudades que albergan entre 20.000 y 500.000 habitantes (UNESCO, 1999).

En el caso peruano, el criterio demográfico es el principal indicador para estratificar las ciudades por parte del Estado. El Instituto Nacional de Estadística e Informática INEI define como ciudades intermedias mayores aquellas con un rango de población que va de 100.000 a 499.999 habitantes, mientras que alude como ciudades intermedias menores todas aquellas que albergan una población que oscila entre 50.000 y 99.999 habitantes (INEI, 2011). En otras palabras, si bien el Estado peruano coincide con otros países en utilizar el criterio demográfico como el indicador que le permite definir a una ciudad como intermedia, hay divergencia en la forma de establecer los rangos de población.

La falta de criterios generalizables en la delimitación de los rangos de ciudades según su población ya expresa los límites de este criterio para definir por sí solo si una ciudad es intermedia o no. Otros estudios se han interesado por tratar de entender el rol que cada urbe cumple en un territorio específico; en este caso, el enfoque está puesto en el carácter de mediación que las ciudades pueden ejercer en un territorio específico, que vincula y/o articula zonas rurales con grandes centros urbanos o inclusive vinculados a recientes procesos de globalización (Bellet, 2004). En la misma perspectiva, Maturana (2015) advierte que hablar de ciudades medias –o medianas– y ciudades intermedias alude a dos conceptos que no son comparables entre sí. Por su parte, el estudio de Satterthwaite & Tacoli (2003) citado y traducido por Schejtman (2013), incide en las potenciales interacciones positivas para el desarrollo regional que ofrece la ciudad intermedia como mediación entre el *hinterland* rural y los mercados urbanos nacionales e internacionales, donde cubre la demanda por bienes no agrícolas y servicios de las poblaciones rurales. De otro lado, cabe advertir que la actividad minera puede generar efectos particulares en la actividad económica de centros urbanos no metropolitanos que anteceden a la explotación minera, como estudia Gonzales (2017).

Recogemos pues la necesidad de una definición más holística cuando se sostiene que una ciudad intermedia debe definirse en función de su capacidad para vertebrar y cohesionar el sistema urbano y los vínculos urbano-rurales (Llop, Iglesias, Vargas & Blanc, 2019). La función de

intermediación puede operar con tamaños demográficos dispares. En China por ejemplo esas funciones pueden asumirla ciudades de 300.000 habitantes, mientras que en Europa la talla de las urbes a las que se define como tales puede ser mucho menor. Por otra parte, según Llop las ciudades intermedias relacionan las grandes ciudades con las economías de aglomeración, mientras que las ciudades de menor tamaño estarían regidas por economías domésticas o de proximidad (Llop et al., 2019).

Sin embargo, una ciudad menor no necesariamente debe circunscribirse a una economía doméstica, pues se hace preciso situar a cada aglomeración en el tipo de sistema urbano en el que se inserta. Es el caso observado por Schor & de Oliveira (2011) quienes consideran que para el estudio de la red urbana en la Amazonía el tamaño demográfico es una variable que debe cruzarse con otras, como pueden ser el de la responsabilidad territorial o el rol de las dinámicas económicas externas. De esta forma, ellos proponen una clasificación donde hablan de ciudades de tamaño medio, –con 50.000 o más de 100.000 habitantes– o pequeño –con menos de 50.000 habitantes– que pueden tener roles de intermediación entre metrópoli y redes urbanas, de mediación con un territorio o que se hallan insertas en dinámicas económicas externas al territorio (2011); en esta misma perspectiva, Schor (2013), partiendo del caso de Eirunepé –ciudad de 30.000 habitantes– propone calificar su importancia como intermedia de escala micro-regional en base a las dinámicas urbanas observadas etnográficamente, pese a que en las escalas urbanas brasileñas ciudades con este volumen de población resultan invisibles.

Consideramos necesaria una aproximación que preste atención a las especificidades de esa **responsabilidad territorial** que mencionan Schor & de Oliveira (2011), que puede contribuir a un proceso de urbanización mundial más sostenible (Cifuentes & Llop, 2015). Al respecto, consideramos pertinentes también los estudios que prestan atención a la especificidad del lugar en la medida que permiten un mejor acercamiento a las prácticas de los actores (Salazar et al., 2018), como también la vinculación entre roles administrativos, morfología y función (Demazière, 2017), lo que atiende además a diferentes escalas territoriales (Salazar, Irrázabal & Fonk, 2017). La morfología permite hacer visible las adecuaciones de la urbanización al territorio, que en casos de urbes situadas en la región andina resulta ser una dimensión necesaria de abordado dado lo accidentado del territorio en estos contextos. En el presente estudio, interesa una aproximación al carácter de ciudad intermedia que parte de experiencias concretas de ciudad como lugar y como morfología.

Para ello, consideramos sugerente establecer el vínculo al partir de las prácticas cotidianas de la población, para lo cual un enfoque de movilidad resulta apropiado a fin de que la investigación no se circunscriba a los límites territoriales de la ciudad, sino que se abra a las prácticas de los habitantes. Coincidimos por ello con Demazière cuando afirma que es observar las prácticas cotidianas, estudiar el territorio es que uno se puede aproximar mejor a las ciudades llamadas secundarias (2017). Las prácticas cotidianas nos permiten además conocer las áreas de influencias que pueden tener estas ciudades, atendiendo que la organización política del territorio peruano tiende a arrastrar lógicas coloniales antes que las dinámicas actuales (De Ory, 2019).

La movilidad cotidiana como aproximación a la ciudad intermedia

Un mejor conocimiento de la responsabilidad en la organización de un territorio de aquellas ciudades que definimos como intermedias precisa del aporte de mayores estudios empíricos que partan no solamente de su rol en los flujos económicos o de la concentración de determinados servicios o equipamientos urbanos, sino sobre todo de entender su importancia en la práctica cotidiana de sus habitantes. Esto implica prestar atención a las urbes por los tipos de actividades humanas que concentra antes que por su carácter de espacio residencial aglomerado. La mayor parte de indicadores urbanos suelen partir de la información residencial cuando precisamente lo que ha permitido el surgimiento y expansión de determinadas localidades ha sido la concentración de ciertas actividades productivas o de servicios que resultaban atractivos para muchos habitantes, sea por la oportunidad de obtener ingresos o de acceder a determinados servicios o bienes.

Son los centros de cada ciudad los motores de su importancia como aglomeración, donde se entiende la noción de centro como reunión de actividades atractivas al flujo de habitantes, vehículos y bienes. Estos centros, a su vez, son espacios urbanos con características específicas, para lo cual resulta pertinente utilizar el concepto de centralidad, que alude a las características urbanas de estas concentraciones de actividades y a su condición de espacio apropiado y reconocido socialmente por la confluencia de personas (Mayorga & Fontana, 2012).

Las ciudades contienen centralidades que se comportan como energía magnética para una población diversa. Ahora bien, ¿qué importancia tienen estas centralidades en términos de la vida cotidiana de la población? Un enfoque de movilidad resulta indispensable, pues no

parte de los medios de transporte, sino de las personas, interpeándonos por la estructura social de una población (Miralles, 2009). Las personas buscan cubrir un conjunto de necesidades que precisan para su vida diaria. De esta forma, se relaciona la circulación con el deseo de realización actividades sociales, culturales, políticas y económicas consideradas necesarias en la sociedad. Por ello, la movilidad prioriza relacionar las formas de acceso a necesidades sociales con estructura urbana y medios de transporte disponibles.

El concepto de movilidad supone pues preguntarse por la forma en que se organiza el territorio, pero que parte de la dinámica de la vida social. Interesa entonces entender la movilidad como parte de un *habitar* y no de un *hábitat* (Lindon, 2014), pues se presta mayor atención a las prácticas constantes que demanda la vida cotidiana y que nos llevan a salir de nuestro espacio residencial, acciones que suelen perderse de vista cuando limitamos el vivir de los habitantes a su domicilio.

Asimismo, concebimos lo cotidiano en la perspectiva de Heller (1977) cuando alude a las actividades que caracterizan la reproducción de los hombres particulares que, a su vez, crean la posibilidad de la reproducción social. La vida cotidiana refiere a un entorno inmediato como espacio cotidiano, pero donde la frontera la construyen los espacios en que se mueven las acciones de los habitantes (Heller, 1977). No se localiza necesariamente en un espacio físico continuo y delimitado, sino que puede plasmarse en un *habitar* que articule un conjunto de lugares mediante sus experiencias de movilidad, ya sea caminando o mediante el uso de medios de transporte, que es lo que suele caracterizar la vida en las grandes ciudades.

Por otra parte, la noción de cotidianeidad no nos refiere exclusivamente a una movilidad diaria pues se trata de acceder a aquellas necesidades que se precisan para asegurar la reproducción social. Esto puede ocurrir bajo horizontes temporales que pueden ser hebdomadarios mensuales, e incluso anuales, que ayudan a entender mejor la complejidad de la relación espacio-tiempo en el *habitar*. Los ritmos de la vida cotidiana, tan regulares en la experiencia de las ciudades industriales, suelen ser más complejos cuando las poblaciones no dependen de las sincronías de la disciplina industrial. En contextos latinoamericanos, donde la cobertura de ingresos para los sectores populares urbanos precisa de la confluencia de varias actividades, la movilidad cotidiana puede tener grados de complejidad difíciles de identificar con encuestas de viajes diarios de origen-destino. Ya en estudios cualitativos se observa cómo la movilidad puede

variar notablemente si las escalas temporales trascienden el día-a-día (Vega Centeno, 2004).

Ahora bien, si nos aproximamos a ciudades pequeñas es necesario prestar atención a ciertas características de su estructura urbana. En primer lugar, son ciudades que suelen tener una sola centralidad, que es medianamente accesible para la mayor parte de habitantes desplazándose a pie. Bajo este marco, es posible suponer que las prácticas de movilidad tiendan a construir un territorio donde el control social marque una cierta unidad espacial, como ha sido el caso de ciudades en situaciones no urbanizadas en el escenario europeo de mediados del siglo XX (Remy & Voyé, 1992).

No obstante, la presencia de vehículos motorizados es importante en las urbes pequeñas latinoamericanas, aunque sean principalmente para ofrecer servicio de transporte colectivo o taxi, lo que invita a dejar abierta la posibilidad de que la movilidad cotidiana no se practique únicamente dentro de la ciudad. Estudios en el Perú como el de Vilela (2017) encuentran que en ciudades pequeñas como San Pedro de Lloc la movilidad interurbana forma parte de los ritmos cotidianos de una parte importante de la población, dándole un enorme valor a la oferta de servicios de transporte colectivo interurbano o interprovincial en cada localidad.

La movilidad cotidiana no alude entonces necesariamente al espacio compacto de una urbe en particular, sino que debe considerar una escala territorial que involucre otras posibles aglomeraciones. La práctica de los habitantes puede llevarnos a observar la vida urbana como una suerte de red trasciende los perímetros de cada ciudad y nos remite a observar una determinada escala territorial que, además, permite prestar atención a las especificidades geográficas de cada ocupación y su incidencia en las prácticas cotidianas de movilidad en cada situación.

En suma, abordaremos el rol de ciudades pequeñas atendiendo a su responsabilidad territorial, al partir de las prácticas de movilidad cotidiana tanto intra como interurbanas, como también de la identificación de las especificidades de las centralidades que estas contienen.

Metodología

Como fue mencionado, se seleccionaron dos ciudades consideradas pequeñas localizadas en el departamento de La Libertad, al norte del Perú, una en zona costera y otra en región andina, de manera que también se pueda relacionar la movilidad con las características específicas

del medio geográfico en que ocurre. Para identificar el papel que ambas tienen dentro del sistema urbano en el norte del país se realizó una aproximación al proceso urbano en cada caso mediante fuentes secundarias. Esta información fue complementada con un análisis cartográfico de la expansión urbana y demográfica de cada ciudad los últimos veinticinco años. Asimismo, se identificó la distribución de servicios educativos y de salud en los entornos geográficos de ambas ciudades relacionándolos con las distancias temporales de desplazamiento, las que están condicionadas por los tipos de vía existentes y las características geográficas del territorio.

Seguidamente, a fin de explorar el rol de las ciudades al partir de las prácticas cotidianas de los actores, se aplicó en cada localidad una encuesta a una muestra de la población adulta siguiendo los estándares estadísticos de representatividad¹ con el objetivo de identificar los principales motivos y destinos de las necesidades de desplazamiento de los habitantes de cada ciudad tanto dentro como fuera de la urbe, así como los medios con los cuales se trasladan.

Por otra parte, se realizó un registro etnográfico de la vida cotidiana a fin de identificar las características de sus centralidades urbanas. Esta aproximación etnográfica se realizó en grupo y en períodos de corta duración, que sigue la perspectiva de Magnani, al explorar la movilidad “de cerca y de dentro” y considerar cada registro de observación como una experiencia urbana (2009). El trabajo etnográfico se concentró inicialmente en los centros principales de cada ciudad, pero permitió identificar eventos de gran importancia temporal como las ferias dominicales, lo que nos llevó a concentrar la observación en estas actividades itinerantes, tanto por su localización, su forma de ocupación del espacio como también por los encadenamientos que generan y, principalmente, por la población que acude a ellas².

En suma, nos hemos aproximado a la movilidad cotidiana a través de los tiempos, motivos y destinos de los viajes, para ello se utiliza información secundaria sobre localización de servicios, encuestas aplicadas e información recolectada por observación etnográfica, las

que se ha buscado integrar a través de la espacialización de resultados mediante cartografías.

Ciudades en su territorio: Otuzco y Chepén

Otuzco y Chepén se encuentran, al norte del Perú y son consideradas ciudades pequeñas dentro del sistema urbano de ciudades del INEI, pues tienen una población inferior a los 50.000 habitantes; se encuentran dentro de la región La Libertad, donde la urbe mayor es Trujillo, con cerca de un millón de habitantes, pero donde también existe un enorme número de centros poblados con menos de 5.000 habitantes (Figura 1).

De acuerdo al Censo nacional del año 2017, Chepén alberga 42.800 personas y se localiza en la costa peruana sobre las faldas del cerro del mismo nombre con una altitud de 130msnm. Se encuentra inserta dentro de una red importante de pequeños centros urbanos en el Valle del Jequetepeque, donde la carretera panamericana norte es su principal eje articulador. Como señala Vilela (2017), forma parte del subsistema urbano en dicho valle, donde destaca el hecho de no existir ninguna aglomeración que alcance los 50.000 habitantes.

A diferencia de otros centros urbanos del valle que tuvieron fundación española, su origen fue el de una reducción de indios. San Pedro de Lloc concentraba la administración colonial en el valle, mientras Guadalupe albergaba los monasterios y órdenes religiosas. Sin embargo, al tratarse de una región poblada, donde tierras aptas para la agricultura eran asignadas a encomiendas –posteriormente haciendas–, la administración colonial optó por la reagrupación de poblaciones dispersas en un pueblo de indios –o reducción en el lenguaje colonial–³.

Chepén se formó como poblado en una zona equidistante entre las grandes haciendas de la zona, lo que permitió que se convirtiera en centro de abasto y de servicios para la población trabajadora de las haciendas durante la colonia. A mediados del siglo XIX, se buscó incentivar la explotación agrícola a escala industrial para aprovechar el alto valor que alcanzaron ciertos productos como la caña de azúcar, lo que se llevó a cabo con presencia de

¹ Se aplicaron encuestas a muestras probabilística polietápica (selección de manzanas y viviendas) y se aplicaron cuotas de sexo y edad en la selección de personas. Se trabajó con un 95% de nivel de confianza y 5% de margen de error asumiendo 50%-50% de heterogeneidad bajo el supuesto de muestreo aleatorio. La encuesta aplicada en Otuzco se realizó en octubre de 2016 a una muestra de 418 personas y la de Chepén en octubre de 2017 a 420 personas.

² Los registros etnográficos se realizaron entre octubre 2016 y octubre 2017 y fueron complementados y validados en Talleres Participativos con organizaciones de sociedad civil y funcionarios de gobiernos locales en enero 2017 en Otuzco y en febrero 2018 en Chepén.

³ Las reducciones de indios fueron una estrategia geopolítica del virreinato español que consistió en reagrupar los antiguos ayllus prehispánicos en pueblos coloniales, a fin de facilitar el control territorial.

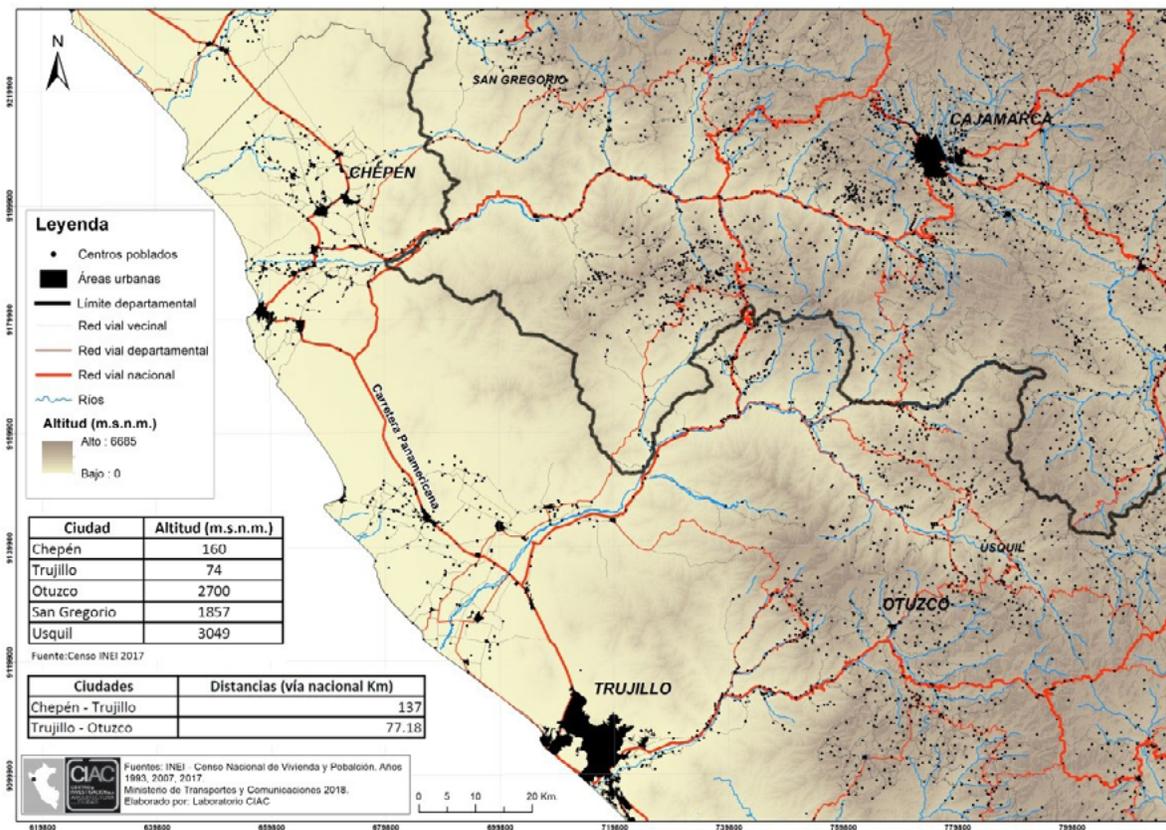


Figura 1. Chepén y Otuzco en el Departamento de La Libertad. Fuente: Elaboración propia en base a información de Laboratorio CIAC 2019.

empresas extranjeras entre 1895 y 1905 (Burga, 1975). Se habilitó una conexión ferroviaria que permitía que los productos del valle puedan ser exportados por barco a otras regiones o países, lo que permitió el desarrollo de Pacasmayo, antigua caleta de pescadores, como puerto para todo el valle.

Durante la primera mitad del siglo XX con el apogeo de la explotación agroindustrial de la caña de azúcar Chepén creció como centro de intercambio de bienes y servicios; ahí acudían trabajadores de las haciendas a adquirir diferentes productos para sus hogares (Burga, 1975). Décadas más adelante, cuando se habilita la carretera panamericana y los vehículos motorizados comienzan a organizar un nuevo territorio, la ciudad no se verá afectada por el nuevo orden territorial; por el contrario, se consolida como el gran centro económico del valle.

La reforma agraria ocurrida a partir de 1968 canceló el régimen de haciendas. Esto tuvo efectos negativos en las actividades de exportación hacia el puerto, pero no

así en Chepén, que como centro de abastecimiento e intercambio de bienes y servicios de las poblaciones de la zona mantuvo su importancia e incluso se expandió.

No obstante, recientes inversiones industriales de escala global que vienen localizándose en el valle las últimas dos décadas nos interpelan sobre cuál será el futuro de la ciudad, sobre todo para tener en cuenta que está proyectada una nueva gran autopista que atravesará la zona, donde la forma en que se relacionará con la ciudad aún no está claramente formulada en el diseño vial.

En resumen, nos encontramos ante una ciudad que tiene una fuerte identidad construida en torno a la actividad económica del intercambio, pero donde no se albergó a las élites regionales, lo que se expresa por ejemplo en su arquitectura, que no presenta vestigios de grandes casonas de estilo colonial o republicano—como sí podemos hallar en otras ciudades del valle como San Pedro, Guadalupe o Pacasmayo—. A través de su proceso de desarrollo podemos advertir que tiene una gran importancia en la

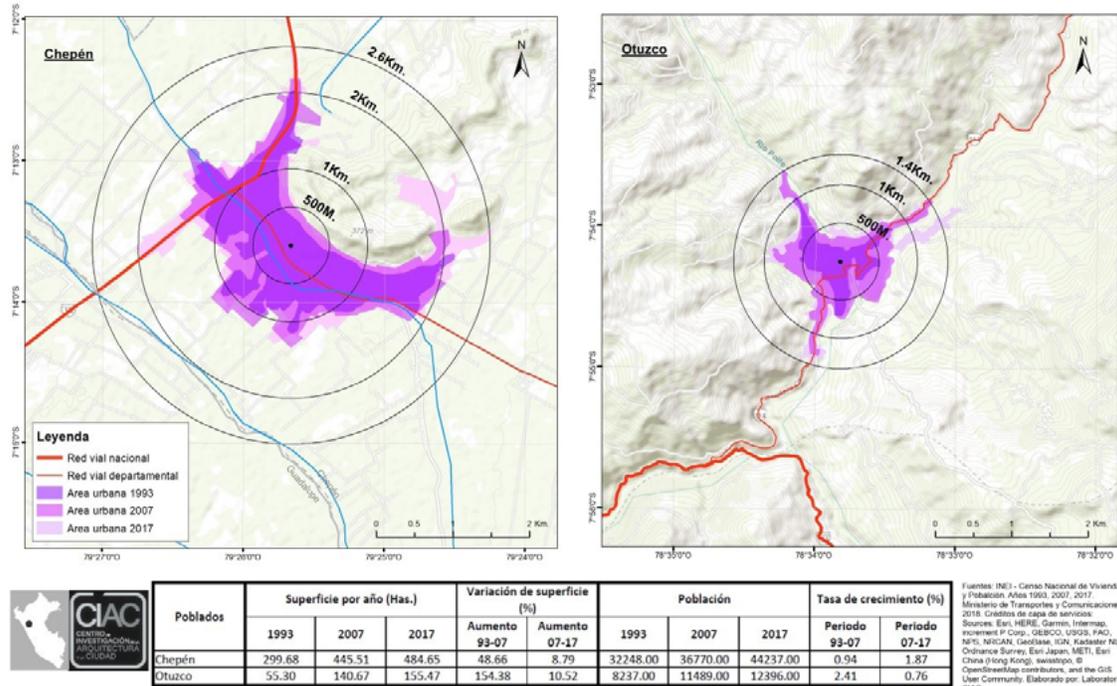


Figura 2. Variación del área urbana y radios de distancia en Chepén y Otuzco: 1993-2017. Fuente: Elaboración propia en base a información de Laboratorio CIAC 2019.

escala local, pero menor con relación a vínculos con mercados externos.

Otuzco por su parte, es una pequeña aglomeración de 13.400 habitantes localizada en la sierra liberteña, a 2600msnm, a menos de dos horas en auto de Trujillo por la recientemente asfaltada carretera Trujillo-Huamachuco. Esta ciudad se forma en el siglo XVII durante el virreinato español como tambo o pascana que facilitaba las conexiones entre la ciudad de Trujillo –la principal ciudad del norte peruano en importancia y tamaño– y las órdenes religiosas afincadas en la ciudad de Huamachuco. Actualmente es también reconocida como una ciudad de peregrinación, pues ahí se encuentra la efigie de la Virgen de la Puerta, una de las imágenes más veneradas en el norte del país y que reúne a decenas de miles de fieles durante los días centrales de su fiesta religiosa.

Entre el siglo XVII e inicios del siglo XX, Otuzco mantuvo su rol de “lugar de paso” en el camino que unía Trujillo con Huamachuco y que demandaba alrededor de dos días de camino, según las condiciones climáticas. Fue en este contexto que surgió el culto a la Virgen de la Puerta, que según la tradición oral se remonta a épocas coloniales y que refiere que ante amenaza de invasiones piratas en la región la población llevó a

efigie de la virgen y la colocó en la puerta de la ciudad para que sea su protectora.

El rol de Otuzco experimentó cambios importantes a finales del siglo XX en la medida que las vías de comunicación entre Trujillo y Huamachuco mejoraron con la habilitación de la carretera Trujillo-Huamachuco, primero afirmada y desde el 2014 asfaltada. De esta forma, los viajes entre Trujillo y Otuzco pasaron de demorar más de un día a inicios del siglo XX a menos de dos horas en la actualidad. Ello ha redefinido los vínculos de Otuzco con la metrópoli de Trujillo, a la cual se puede acceder con gran facilidad; y en sentido inverso, los trujillanos pueden visitar cuando deseen Otuzco, para quienes es un destino simbólico importante por la gran extensión que tiene el culto religioso de la Virgen de la Puerta. Sin embargo, esta inversión vial contrasta con la poca inversión asignada a los caminos de trocha que conectan Otuzco con numerosos centros poblados dispersos en esta parte de la región norandina del país.

En resumen, Otuzco es una pequeña ciudad que mantuvo un papel significativo como articulador de dos localidades mayores en la época colonial e inicios de la República. No obstante, la nueva carretera que lo une con Trujillo contribuye a redefinir su papel, que bien puede ser de

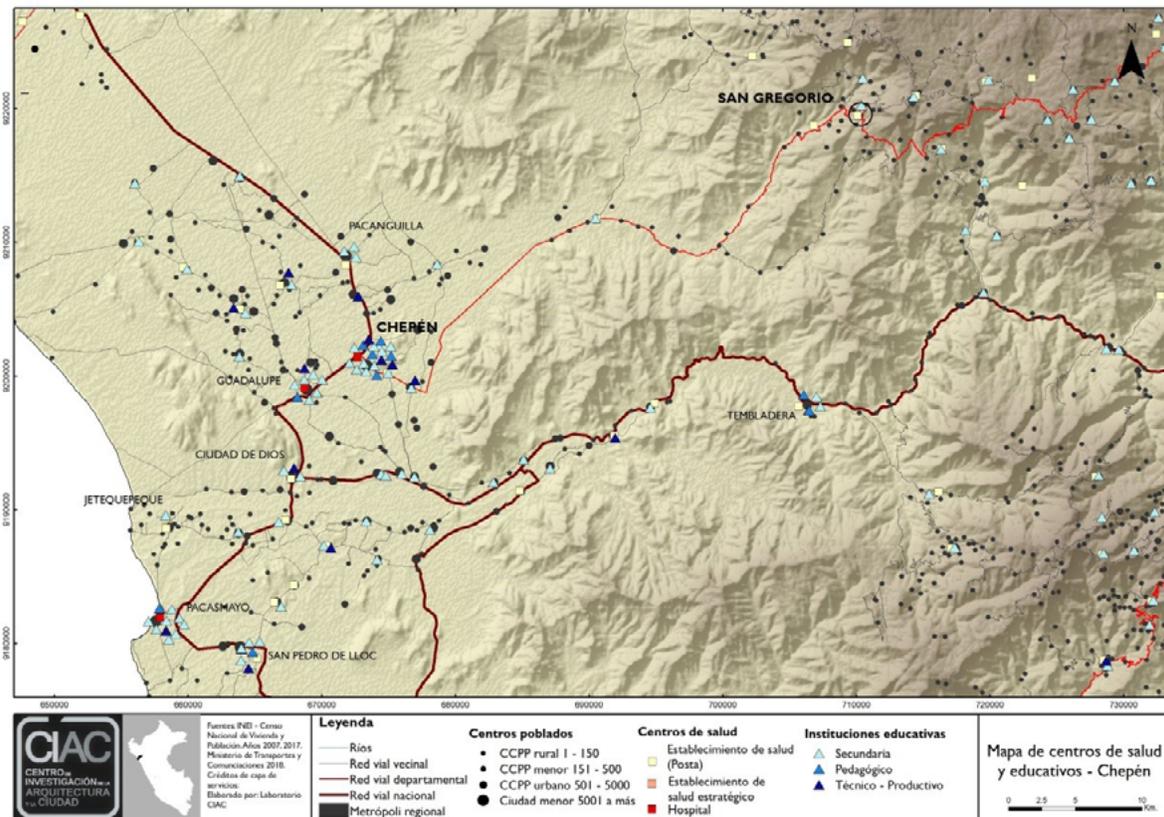


Figura 3. Servicios de educación y salud en el Jequetepeque y sur de Cajamarca y distancias de viaje. Fuente: Elaboración propia en base a información de Laboratorio CIAC 2019.

satélite de esta metrópoli costera, aunque debe prestarse atención a la fragilidad del resto del sistema vial del que Otuzco forma parte.

En la actualidad, por su extensión, ambas localidades pueden aún ser recorridas a pie casi en su totalidad, aunque los barrios ubicados en partes altas de laderas de cerro pueden ser de más difícil acceso. Los tamaños de población han variado poco durante los últimos períodos intercensales, pero en cambio sí ha ocurrido una expansión del suelo urbano, que merece ser estudiada con mayor detenimiento.

Como se aprecia en la Figura 2, mientras las tasas de crecimiento poblacional han sido relativamente bajas, Chepén ha casi duplicado su superficie, en tanto que Otuzco ha triplicado su área urbana. Existe pues una tendencia a la expansión del espacio urbano que merece un estudio a profundidad, pues no guarda relación directa con la demanda de vivienda.

Tanto Chepén como Otuzco son capitales provinciales en la organización territorial del Estado peruano, lo que implica concentrar ciertos servicios públicos de relativa importancia. En el caso del Valle del Jequetepeque, hay establecimientos estratégicos de salud localizados en Chepén, Pacasmayo y Guadalupe (Figura 3), como también existen colegios secundarios repartidos en el territorio. No obstante, se aprecia que centros poblados de distritos del sur de Cajamarca, como San Gregorio cuentan con menores servicios. Para esta población, los servicios de salud que ofrece Chepén son más accesibles que aquellos situados en la propia región de Cajamarca. Podemos entonces identificar una cierta responsabilidad territorial de Chepén con relación al sur de Cajamarca.

En el caso de Otuzco, su responsabilidad territorial es incluso mayor, pues para los numerosos centros poblados localizados en su entorno, donde los accesos viales son más difíciles por el carácter accidentado de la geografía, (Figura 4) constituye la localidad más próxima que reúne servicios de salud y educativos medianamente especializados.

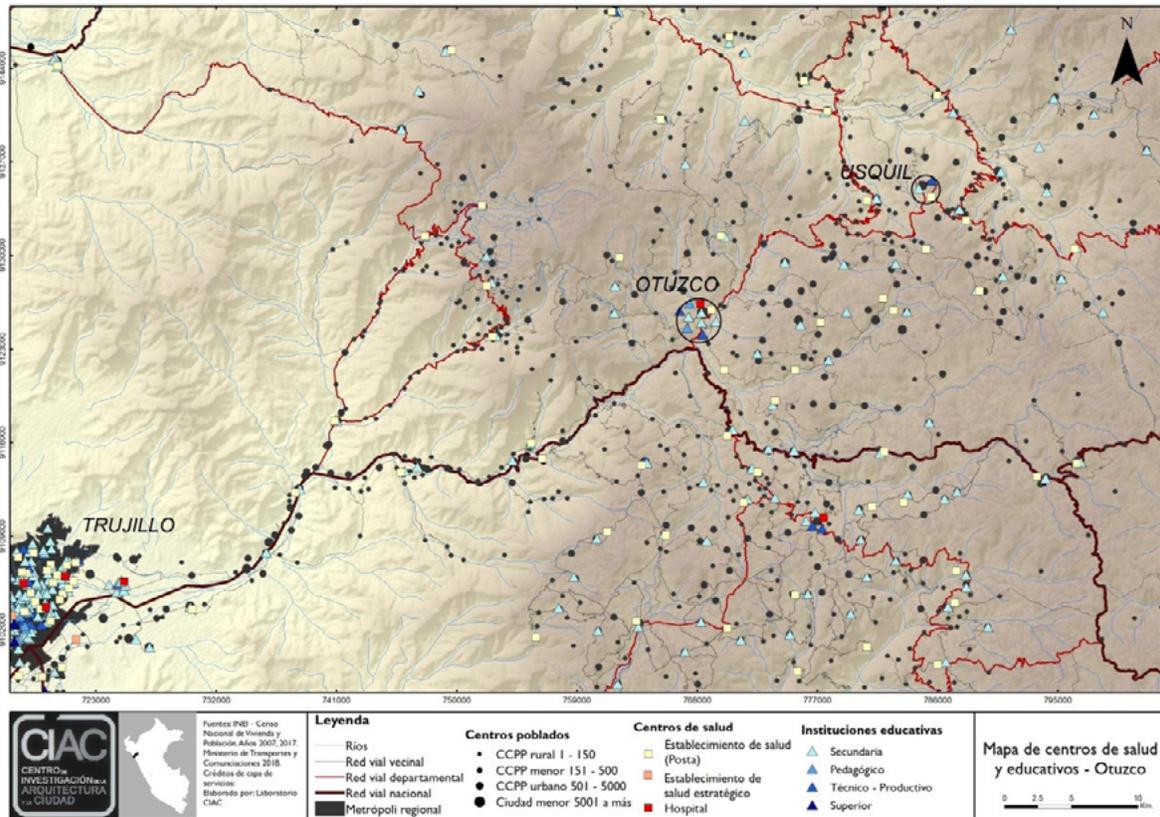


Figura 4. Servicios de educación y salud en la provincia de Otuzco y distancias de viaje. Fuente: Elaboración propia en base a información de Laboratorio CIAC 2019.

Resultados

Movilidad en los viajes cotidianos en Otuzco y Chepén

Por sus dimensiones, Otuzco es una ciudad donde la mayor parte de desplazamientos pueden cubrirse a pie. De hecho, los otuzcanos, al momento de señalar que sus principales viajes cotidianos al interior los hacen caminando (68.4%) y en menor medida en mototaxi (18.4%) o moto (10.5%). No existe pues mayor necesidad de coches al interior de la ciudad, aunque el diseño de las calles—usual en todas las urbes medias y pequeñas en el país—prioriza la calzada para los coches, con aceras muy estrechas a pesar del escaso tránsito vehículo particular.

Ello desemboca en un uso indistinto de la pista o la vereda para caminar, pero también en coches que eligen lo poco de acerca que existe para aparcarse, situación que es similar en la ciudad de Chepén (Figura 5). Se observa entonces una relación de desigualdad entre el vehículo y el viandante en el diseño y gestión del espacio urbano. Esta desigualdad, aparece invisible a los ojos de los habitantes que tienden a adaptarse a estos contextos (Vega Centeno, 2017), por

lo que no suele ser motivo de demandas o reclamos ante las autoridades públicas.

Sin embargo, la vida cotidiana de los otuzcanos no se circunscribe a los linderos de su ciudad. Un 61.5% de entrevistados indicó que viaja con cierta regularidad fuera de Otuzco y, de ellos, el 61.8% lo hace a Trujillo, el 22.7% a otros distritos de Otuzco (Figura 7).

La movilidad cotidiana articula Otuzco principalmente con Trujillo y luego con los centros poblados de la provincia, lo que sitúa a Otuzco-ciudad como una suerte de enlace entre el espacio rural y la gran ciudad. Ello se hace evidente cuando se observa la actividad intensa que ocurre en torno al terminal de transporte colectivo que va hacia Trujillo, situado a pocas cuadras de la plaza principal. Existe también un segundo terminal de transporte terrestre orientado a los pueblos de la provincia—principalmente Usquil—, pero en este se registra mucho menos movimiento de personas, con excepción del día domingo, como veremos más adelante.

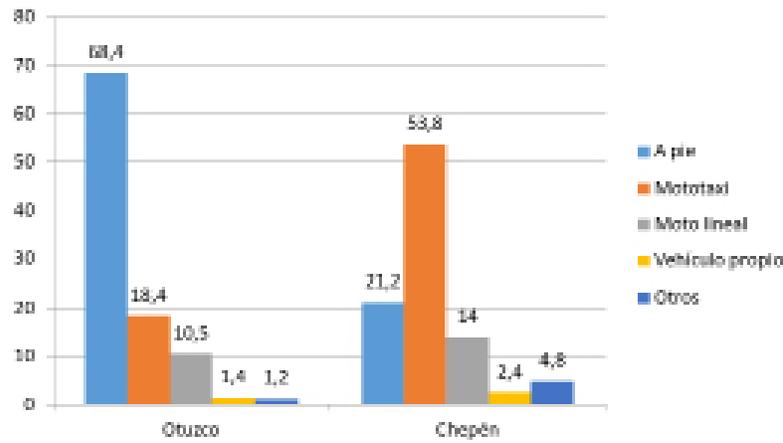


Figura 5. Modos de desplazamiento dentro de la ciudad (porcentajes). Fuente: Elaboración propia en base a encuestas IPDESUR-PUCP aplicadas en Otuzco (2016) y Chepén (2017).



Figura 6. Calles con poco tránsito y coches sobre la vereda en Otuzco y Chepén. Fuente: Archivo de los autores octubre 2016 y octubre 2017.

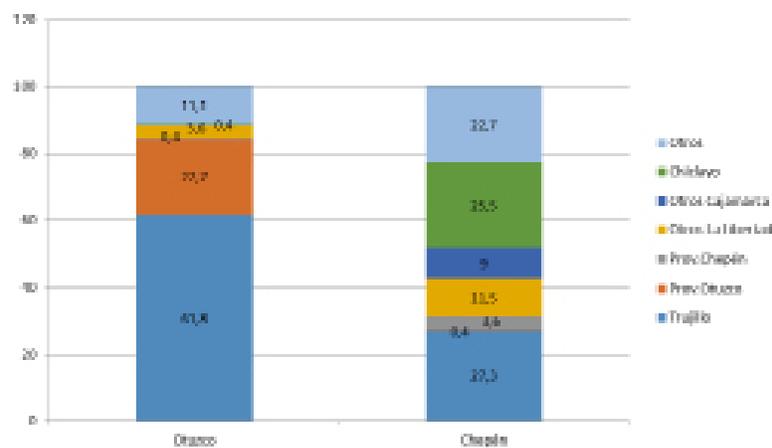


Figura 7. Destinos a los que viajan los entrevistados que necesitan salir de la ciudad durante el mes (porcentajes). Fuente: Elaboración propia en base a encuestas IPDESUR-PUCP aplicadas en Otuzco (2016) y Chepén (2017).

Chepén, como hemos mencionado, es más extensa que Otuzco, y concentra mayor actividad en el rubro de comercio. Llama la atención que en los viajes intraurbanos solo el 21.2% lo hace a pie cuando del centro de la ciudad uno puede cubrir casi toda la urbe en un radio de un kilómetro y medio. El principal medio de transporte el mototaxi, que es utilizado por el 53.8% de entrevistados, al que se le puede sumar el 14% que se traslada en moto (Figura 7).

La observación de campo permitió elaborar algunas posibles explicaciones a esta utilización mayoritaria de medios motorizados en una urbe cuya extensión no lo justificaría. Por una parte, un vehículo motorizado se hace necesario para subir las cuestas del cerro Chepén, sobre todo cuando se regrese al hogar luego de cumplir actividades diversas en el centro. No obstante, ello explicaría solo una parte de los viajes y focalizados en las laderas del cerro, cuando en realidad es usual ver –y oír– el intenso flujo de motos en toda la ciudad.

El trabajo etnográfico permitió dar mayores pistas explicativas, las que nos remiten a relacionar el territorio con la morfología urbana. Chepén, como la mayor parte de ciudades de la costa norte del Perú, está expuesta a altas temperaturas y a una importante radiación solar. Sin embargo, los espacios destinados a la circulación peatonal son escasos, mal mantenidos o no tienen un diseño adecuado. El problema se agrava porque además no existen normativas que fomenten la generación de sombra; todo lo contrario, la urbanización se ha hecho a base de consolidación de viviendas sin volados y con la casi total ausencia de arborización en espacios públicos. En estos contextos, de exposición solar y riesgo a atropellos, es comprensible que – pese al ruido y a la contaminación que generan – el uso de motos o mototaxis sean vistos como un modo de desplazamiento más seguro y amable dentro de la ciudad.

Con relación a los viajes interurbanos, el 43.3% de los entrevistados dijo salir al menos una vez al mes fuera de la ciudad y tiene como destinos principales las grandes ciudades de Trujillo y Chiclayo, y luego a numerosos centros poblados localizados en región La Libertad y distritos próximos de Cajamarca. Para estos destinos, el principal medio de transporte son los servicios de taxi-colectivo o minivanas, que regularmente se ofrecen en la avenida Gonzales Cáceda. Otra alternativa son los

ómnibus que se detienen al pie de la carretera, bordeando la ciudad, para recoger pasajeros.

Para los objetivos de la investigación resultaba importante contrastar los motivos de viaje hacia las grandes ciudades con aquellos argumentados en el caso de tener como destinos localidades pequeñas. Los resultados obtenidos muestran una relativa diferencia entre los motivos de desplazamiento hacia una gran ciudad o hacia centros urbanos menores.

Según la Figura 7, los otuzcanos, cuando se dirigen a Trujillo, lo hacen por diversos motivos, se destacan motivos laborales y visitas familiares, pero también viajes por compras y para acceder a servicios de salud. En cambio, los motivos por los cuales viajan a los centros poblados menores situados dentro de la provincia son mayoritariamente laborales y en segundo lugar visitas a familiares.

En el caso de Chepén, se observa una tendencia similar (Figura 8). Mientras a Chiclayo se viaja principalmente por motivos de compras y salud, a Trujillo se va por diversas razones, como es la visita a familiares, el trabajo, la recreación o servicios de salud. En cambio, los que acuden a los centros urbanos menores localizados en el Valle del Jequetepeque o en los distritos próximos de Cajamarca claramente se desplazan por motivos laborales y luego para visitar a familiares.

En ambos casos, los motivos laborales que llevan a los entrevistados a viajar a centros urbanos menores son principalmente de carácter agropecuario, lo que indica que un número significativo de otuzcanos mantiene una actividad rural que lo vincula con estos centros poblados; vivir en la ciudad no ha significado una ruptura⁴. En cambio, las grandes ciudades ofrecen servicios especializados y recreativos que hacen atractivo visitarlas regularmente.

Llama también la atención el importante número de viajes por motivos de visitas a familiares. Ello indicaría que la red personal de cada familia se plasma en una particular articulación cotidiana entre estas ciudades tanto con aglomeraciones pequeñas como a su vez con las grandes urbes de la costa norte del Perú. Este tipo de información invita a exploraciones cualitativas más detenidas, pues serían las redes familiares las que terminan por concretar la responsabilidad territorial de estos centros urbanos menores.

⁴ De acuerdo al Censo nacional de Población 2017, las personas que se ocupan en labores agrícolas –incluyendo trabajos elementales como peones agropecuarios– en los distritos de la provincia de Otuzco, salvo la ciudad, representan más del 75% de la PEA. En el caso de los distritos próximos a Chepén, esta proporción supera el 50% a excepción de aquellos en donde se localizan las ciudades de Guadalupe y Pacasmayo.

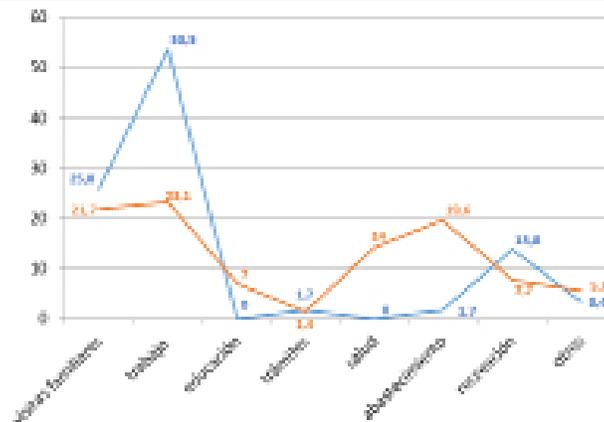


Figura 8. Motivos de los viajes a Trujillo o a centros poblados de Otuzco. Fuente: Elaboración propia en base a encuestas IPDESUR-PUCP aplicadas en Otuzco (2016) y Chepén (2017).

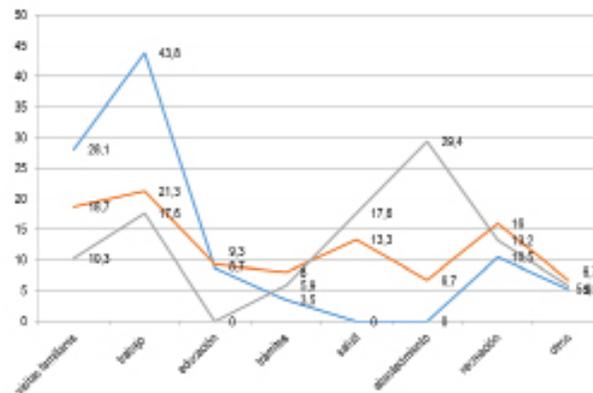


Figura 9. Motivos de los viajes a Trujillo, Chiclayo y a centros urbanos del Valle del Jequetepeque o distritos próximos de Cajamarca. Fuente: Elaboración propia en base a encuestas IPDESUR-PUCP aplicada en Chepén (2017).

Por otra parte, con las observaciones de campo se pudo apreciar un mayor movimiento en torno a los terminales de transporte los días viernes. Ese día, tanto en Otuzco como en Chepén muchos funcionarios públicos, sean funcionarios municipales, estatales o profesores de escuela, salen de la ciudad con el objetivo de visitar a sus familias y, en algunos casos, por motivos de ocio. Al conversar con varios de ellos se pudo comprobar que la mayoría se ha formado profesionalmente en Trujillo y trabajan en estas ciudades pues ahí encontraron la oportunidad laboral; ello hace evidente que asumen su estancia en Otuzco o Chepén como temporal.

Si en ambos casos el principal destino es Trujillo, que es la gran metrópoli de la región liberteña, se puede inferir que estas ciudades operan como satélites de Trujillo. No obstante, contra lo que podríamos suponer luego de observar la “migración de los viernes”, estas ciudades no

quedan vacías los fines de semana, sino que se reactivan con la presencia de nuevos habitantes que buscan acceder a servicios o bienes que estas ciudades van a concentrar y ofrecer; se trata de las ferias dominicales que ocurren en ambas localidades, con sus especificidades y diferencias, pero cuyo impacto espacial debemos conocer mejor tanto dentro de la ciudad como en una escala mayor del territorio de la región La Libertad.

Resultados

Las ferias como centralidad temporal

Las ferias han sido uno de los principales eventos comerciales durante varios siglos en la historia de las ciudades y en particular en Occidente, como lo testimonian los registros obtenidos durante la Edad Media (Pirenne citado por Busso, 2010). En la historia de la humanidad, las ferias preexistieron a la formación de mercados estables, que

surgieron en ciertas ciudades que crecieron en importancia y en tamaño demográfico. Con el crecimiento de las ciudades se consolidaron mercados permanentes y las ferias fueron progresivamente reduciéndose, sus principales focos fueron los centros poblados rurales, algunos barrios o la venta de determinados productos como los bienes de segunda mano.

La actividad ferial pervive de diversas maneras en la actualidad, pero han sido poco tratadas como objeto de estudio en América Latina y sobre todo para estudiar quiénes son los que trabajan en estas actividades itinerantes (Busso, 2010) o su papel dentro de la actividad que ocurre en grandes metrópolis, identificándose entre ellas las ferias campesinas, las de segunda mano, artesanales, etc.

Si se sale del universo de grandes ciudades, en el Perú destaca una investigación realizada en el valle del Vilcanota en Cusco, donde se estudia el rol de ferias anuales que ocurren en las pequeñas ciudades de Urcos, Oropesa y San Salvador y cómo estas decaen a consecuencia de la mejora de las redes viales, lo cual limita su rol de intermediación en el territorio (Hernández & Trivelli, 2011). Se plantea una relación entre actividad ferial y red carretera que resulta sugerente profundizar, pues nos remite a temas de movilidad y accesibilidad.

Las ferias pueden especializarse en productos como también se pueden identificar por la temporalidad que tienen. En nuestro caso, interesa detenernos en el rol de aquellas que ocurren en ritmos hebdomadarios; en específico, el objetivo es observar qué productos ofrecen y de dónde viene su público, al tomar en cuenta que observamos aglomeraciones que concentran menos de 50.000 habitantes.

Las ciudades estudiadas cuentan con un mercado de abasto que provee cotidianamente de productos alimentarios y bienes no perecibles a sus habitantes. No obstante, el mercado y la actividad comercial de la ciudad no impide que exista la feria; todo lo contrario, se puede percibir una suerte de complementariedad de ambas actividades.

Desde las primeras horas de la madrugada llegan camiones con diferentes productos que serán ofertados. En Chepén, la feria toma la avenida Gonzales Cáceda, que es una de las vías más importantes de la ciudad—y donde está localizado el mercado central de la ciudad—y sus calles aledañas. En Otuzco, la actividad ferial se subdivide; por una parte, ocupa el entorno exterior del mercado de abasto donde las calles aledañas se convierten en puestos temporales mientras en el borde urbano ocurre la compra-venta de

ganado, donde llegan a ofrecer sus animales campesinos de la región y también acuden comerciantes de Trujillo interesados en adquirirlos. Según nuestra encuesta, el 61% de los otuzcanos van a la feria dominical a comprar productos agrícolas que vienen en su mayor parte de los distritos rurales de la provincia, mientras que un 32.3% acuden a la feria pecuaria que se forma en las partes altas de la ciudad.

En ambas ciudades la feria se organiza en secciones según los productos ofertados; existen secciones de la feria que concentran productos destinados a labores agrícolas, como picos, palas, mangueras, insecticidas, guantes, etc. y también recipientes de plástico o ropa, mientras en otras zonas de la feria se ofrecen productos de pan llevar, o artículos para el hogar. En Otuzco esto ocurre en una de las secciones externas del mercado y a ella acuden numerosos campesinos que han llegado desde sus centros poblados por el terminal de Usquil (Figura 10).

En Chepén también se observa la oferta de muebles y de materiales de construcción que se localizan cerca a los paraderos que comunican con las zonas andinas, los productos manufacturados y electrodomésticos se venden en la calle principal, mientras que en una calle paralela más angosta se localizan los vendedores de productos agrícolas que vienen de varias partes del valle, y donde acuden principalmente los chepenanos (Figura 11).

Ambas ferias se instalan a tempranas horas de la madrugada y a eso de las 10 a.m. están rebosantes de público, que dura hasta alrededor de las tres o cuatro de la tarde. En Otuzco, un 39% no acude a la feria, mientras que en Chepén el 42% afirmó no haber acudido a la feria el último mes. No obstante, cada domingo la actividad ferial es intensa, reúne a miles de personas que vienen de pueblos dispersos en la provincia de Otuzco (Figura 12) y en el caso de Chepén provenientes del Valle del Jequetepeque, pero también de centros poblados ubicados en distritos del sur de Cajamarca (Figura 13). Y es que la buena parte de los que asisten a las ferias no reside en estas ciudades. Es sintomático observar el movimiento en torno a los paraderos de transporte colectivo. En Otuzco, como mencionamos, el terminal de Usquil adquiere una vitalidad que no es posible observar en los días de semana. En el caso de Chepén, los paraderos se distribuyen según las localidades con que se establece la conexión; hacia las proximidades de la avenida Gonzales Cáceda con la vía Panamericana se localizan los paraderos de ciudades y centros poblados costeros como Guadalupe, Pacanga o Pacanguilla, mientras que en el extremo opuesto se localiza el paradero conducente hacia centros poblados localizados

Ubicación de paraderos según medio de transporte y principales productos a la venta según su ubicación de la feria dominical en la ciudad de Otuzco.

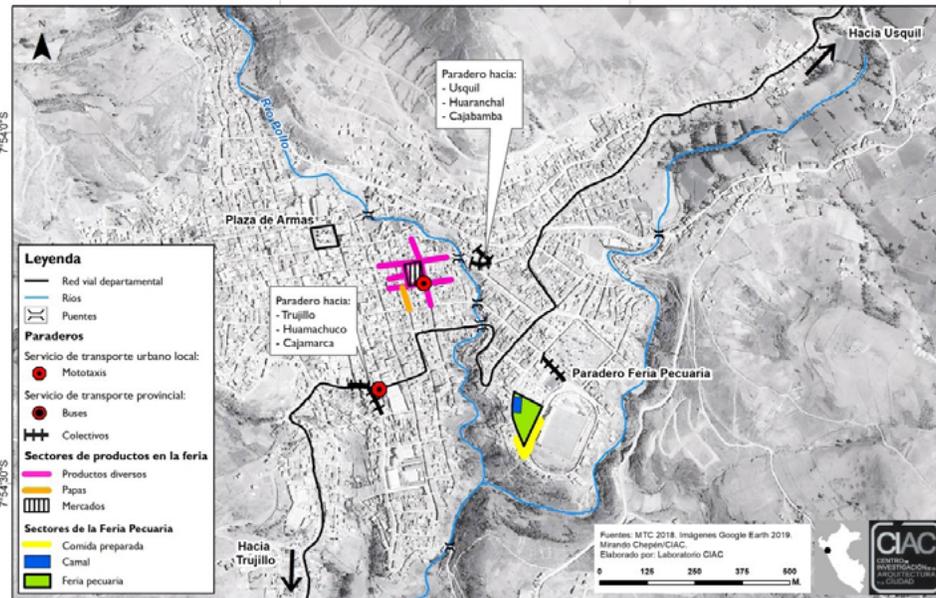


Figura 10. Organización de la feria y ubicación de paraderos en Otuzco. Fuente: Elaboración propia en base a información de Laboratorio CIAC 2019 e información etnográfica recolectada.

Ubicación de paraderos según medio de transporte y principales productos a la venta según su ubicación de la feria dominical en la ciudad de Chepén.

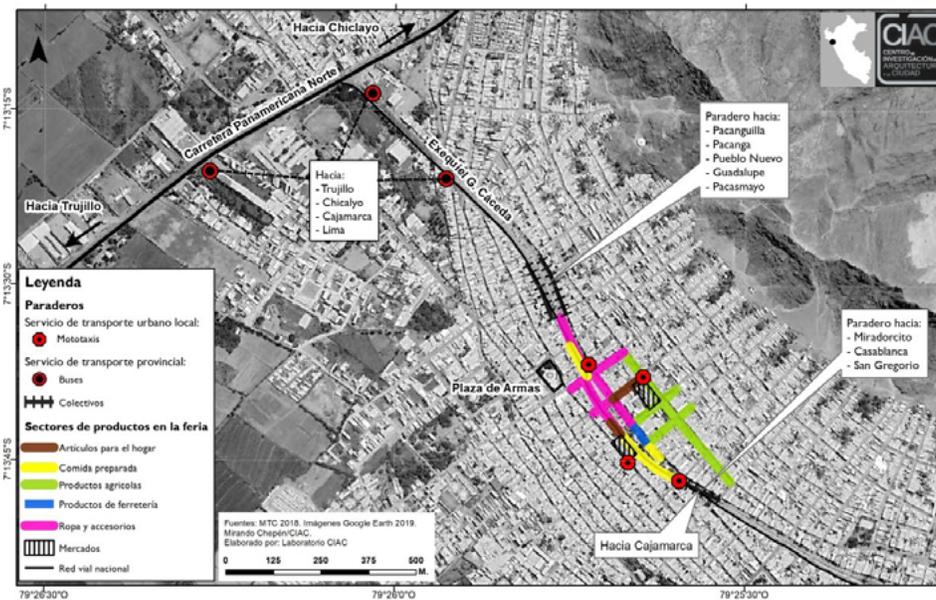


Figura 11. Organización de la feria y ubicación de paraderos en Chepén. Fuente: Elaboración propia en base a información de Laboratorio CIAC 2019 e información etnográfica recolectada.

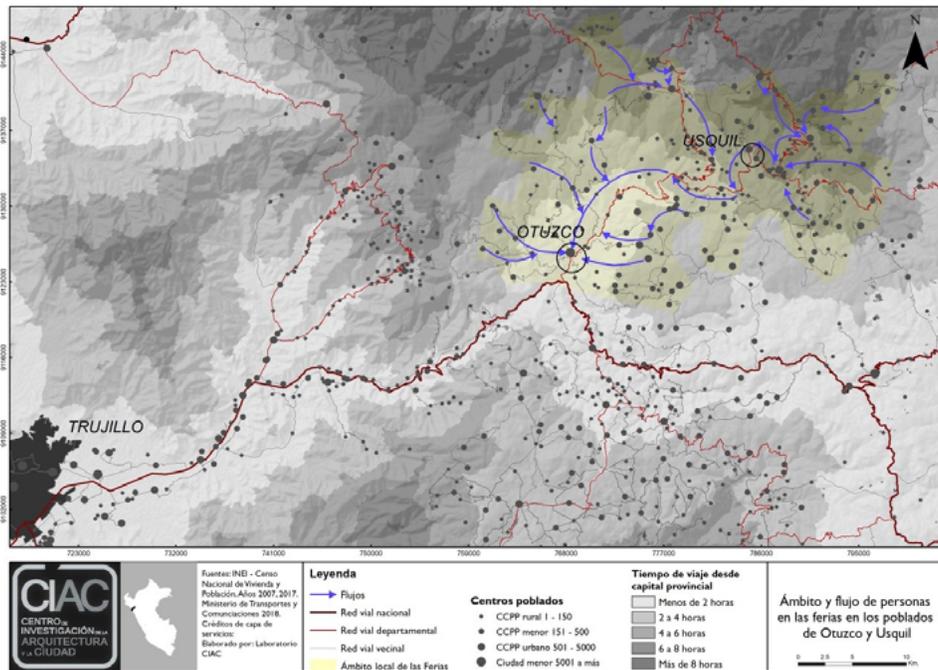


Figura 12. Otuzco y centros poblados que acuden a las ferias dominicales. Fuente: Elaboración propia en base a información de Laboratorio CIAC 2019 e información etnográfica recolectada.

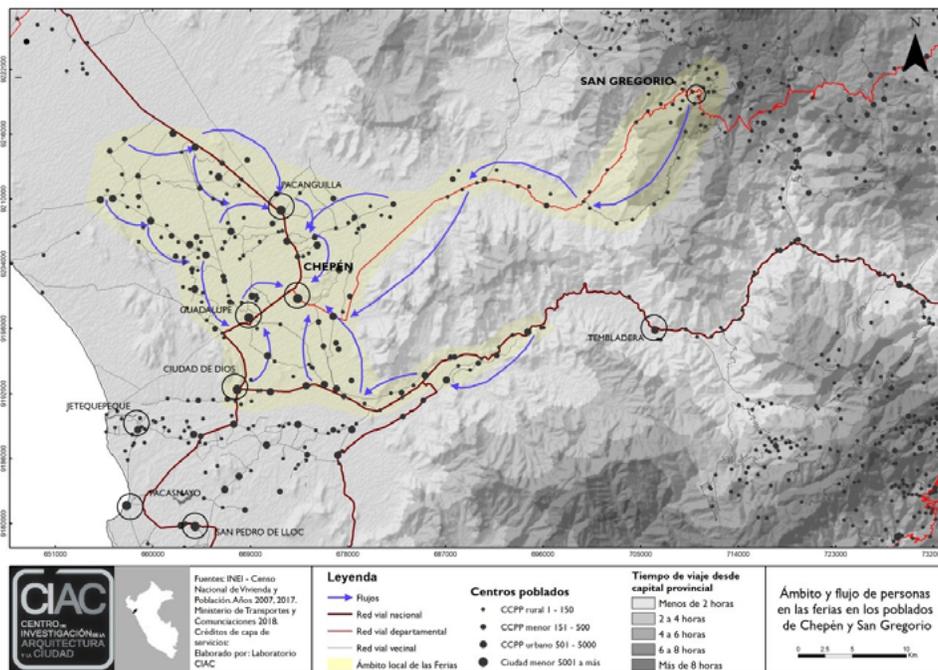


Figura 13. Chepén y centros poblados que acuden a la feria. Fuente: Elaboración propia en base a información de Laboratorio CIAC 2019 e información etnográfica recolectada.



Figura 14. Feria de Chepén y paradero San Gregorio. Fuente: Archivo de los autores.

en zonas altoandinas, San Gregorio en Cajamarca es una de las más importantes (Figuras 13 y 14).

El movimiento comercial que suscitan las ferias dominicales permite hacer visible la importancia que ambas ciudades tienen como centralidad abastecedora de bienes y servicios para varios centros poblados dispersos en el territorio como también atrae a ofertantes procedentes de aglomeraciones mayores, aunque lo llamativo es su carácter temporal o itinerante.

En este rol de intermediación la responsabilidad territorial de estas urbes se acrecienta cuando la red de caminos se compone principalmente trochas que articulan poblaciones dispersas en la región andina. Esto resulta nítido en Otuzco, donde para numerosos centros poblados no existe otra aglomeración urbana accesible. En Chepén, ocurre una situación similar en su vínculo con las poblaciones situadas en Cajamarca, mientras que, para el valle costero, su fuerza centrípeta radica en la magnitud de la actividad ferial, que es la más importante de la zona y solo superada por los grandes mercados de abasto de las metrópolis de Chiclayo y Trujillo, situadas espacialmente a 78km y 136km y que temporalmente suponen en la actualidad viajes de hora y media o dos horas y media respectivamente.

Por otra parte, también puede darse la situación de que una urbe pequeña se convierta una vez al año en una centralidad para un territorio vasto. Es el caso de Otuzco, donde ocurre la principal fiesta religiosa de la región de La Libertad. A través de los siglos, se consolidó el culto a la Virgen de la Puerta, que atrae todos los fines de semana a muchas familias trujillanas que viajan a Otuzco a rendirle tributo a la virgen, sea por un favor concedido o para hacerle un pedido particular. Al estar en la ciudad, estas familias encadenan su visita a la virgen con actividades recreativas, lo que potencia la economía de servicios

de restauración y, para los que se quedan todo el fin de semana, el servicio de hospedaje.

Estas visitas a la ciudad se multiplican entre el 11 y 16 de diciembre, en que se concentran los actos celebratorios de este culto. En ese período, la ciudad puede recibir de 50.000 a 100.000 visitantes, esto es más del doble de la población residente, lo que genera una enorme sobreocupación del espacio, donde inclusive algunos hoteles, pese a la poca calidad de su servicio, pueden cobrar por una habitación hasta mil dólares por tres noches, cuando su tarifa habitual no alcanza los cien soles por noche. De esta manera, la pequeña ciudad de Otuzco se convierte una vez al año en uno de los más importantes lugares simbólicos y religiosos para la vida de muchos trujillanos –y liberteños en general–. Se trata pues de otra manifestación temporal de un rol de centralidad que en ese caso involucra a la región La Libertad en su conjunto.

Discusión

El análisis de las prácticas de movilidad ha permitido comprobar que tanto Chepén como Otuzco adquieren un importante papel en la vida cotidiana de sus habitantes y también para una población que no reside en dichas localidades. Su importancia ha podido ser observada al atender a varias dimensiones, como son la distancia, la temporalidad y la centralidad que nos han permitido recoger hallazgos valiosos.

Al hacer referencia a la distancia hemos visto que, si bien ambas ciudades son susceptibles de ser recorridas a pie, las características del territorio y del clima, unidas a una determinada morfología inciden en que un número significativo de viajes se realicen en mototaxi o en moto. La proximidad física de varios destinos cotidianos no

supone necesariamente que la gente vaya a pie, pero ello no quiere decir que nos encontremos ante prácticas de movilidad de tiempos efímeros como la que refiere Montulet (2005).

Por otra parte, sus habitantes no habitan exclusivamente su ciudad, pues para muchos de ellos es usual que los ritmos ordinarios los lleven a otros lugares. Esto fue posible identificar al preguntar por viajes hebdomadarios y mensuales, así como con el registro etnográfico. Al relacionar los principales destinos con los motivos de viaje llamó la atención identificar visitas familiares tanto a centros poblados como a grandes ciudades. Esto permite suponer que las redes familiares se expresan territorialmente, ya que saben articular poblaciones menores con grandes ciudades, utilizan ciudades pequeñas como espacios de intermediación; esta situación es más evidente en el caso de Otuzco, mientras que en Chepén su responsabilidad territorial es mayor para los distritos del sur de Cajamarca. Los hallazgos obtenidos permiten además afirmar que no existe ruptura entre espacios rurales y centros urbanos, pues las dinámicas de movilidad de sus habitantes los integran cotidianamente como parte de un mismo territorio.

Finalmente, la distancia y la temporalidad precisan ser relacionadas con la importancia que pueden tener los centros de ambas ciudades. En los casos estudiados, el registro etnográfico de los ritmos hebdomadarios permitió apreciar que sus actividades no se limitan a la economía doméstica de la ciudad, sino que—mediante las actividades feriales—cumplen rol de abastecedoras de bienes y servicios para una importante población que reside en centros poblados dispersos en un amplio territorio, compuesto principalmente por las zonas altoandinas que abastecen. De esta forma, la principal centralidad urbana de ambas ciudades tiene un carácter temporal e itinerante, pero no por ello menos importante en la vida cotidiana de muchos habitantes de numerosos centros poblados.

Conclusiones

Podemos entonces afirmar que ciudades como las estudiadas adquieren una enorme responsabilidad territorial sin importar su tamaño, pues cumplen un rol de centralidad temporal para una importante población rural. Los habitantes de estas ciudades incluyen en su vida cotidiana viajes a la gran ciudad por motivos laborales, visitas familiares o diversos servicios, pero también realicen viajes por cuestiones laborales y visitas familiares a las numerosas localidades rurales situadas principalmente en zonas altoandinas. Por lo tanto, cumplen un rol de intermediación importante dentro de los ritmos cotidianos de las familias, lo que consolida una articulación de un territorio geográficamente diverso

y accidentado por las prácticas cotidianas de movilidad. Este rol articulador también se pudo comprobar al observar las ferias dominicales que ocurren en ambas localidades y su poder de convocatoria con la población de numerosos centros poblados menores.

En suma, la movilidad cotidiana se confirma como un enfoque pertinente al momento de identificar la jerarquía o responsabilidad de intermediación que una ciudad puede adquirir dentro de un sistema urbano-territorial, más allá del tamaño de su población. De esta manera, adquieren un rol de centralidad dentro de un territorio que, según las dificultades que plantea su accesibilidad, puede tener una enorme importancia como oferta de servicios o bienes para poblaciones dispersas que se encuentran con serios problemas de desigualdad en el acceso a oportunidades, sobre todo aquellos localizados en las zonas altoandinas.

La importancia que observamos que adquieren estas ciudades en el territorio no encuentran sin embargo el debido reconocimiento de parte del Estado, en la medida que sus partidas presupuestales se vean restringidas por la poca importancia que se le asigne a su tamaño demográfico.

A ello se le debe agregar la amenaza que supone la prioridad que las actuales políticas de atracción de inversiones ofrecen a grandes empresas mineras o agroindustriales en el territorio. Existe el riesgo de que las inversiones carreteras prioricen sus requerimientos antes que aquellos de las redes de ciudades con responsabilidad territorial, motivo por el cual se hace urgente dar visibilidad al importante rol que estas ciudades denominadas “pequeñas” juegan para mitigar las relaciones de desigualdad que caracteriza el acceso a necesidades y oportunidades. Se hace urgente entonces generar mayor conocimiento sobre las prácticas de movilidad de los habitantes de este tipo de ciudades, cuyos ritmos cotidianos pueden verse amenazados con políticas de inversión pública que privilegian conexiones globales antes que mitigar los desiguales accesos a oportunidades que ofrece actualmente las articulaciones territoriales de los sistemas urbanos de América Latina.

Referencias bibliográficas

- Bellet, C. y Llop, J.M. (2004). Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias. *Scripta Nova*. 165(8), 157-180.
- 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*, 41, 395-422.

- Busso, M. (2010). Las ferias comerciales: también un espacio de trabajo y socialización. Aportes para su estudio. *Revista Trabajo y Sociedad*, 16(15), 105-123.
- Ciccolella, P. (2012). Revisitando la metrópoli latinoamericana más allá de la globalización. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 8, 9-21.
- Cifuentes, P. & Llop, J. (2015). Repensando la ciudad: estrategias de desarrollo urbano sostenible de las ciudades intermedias de América Latina. *Revista nodo*, 10(19), 73-83.
- Demazière, C. (2017). Le traitement des petites et moyennes villes par les études urbaines. *Espaces et sociétés*, 168-169(1), 17-32. <https://doi.org/10.3917/esp.168.0017>
- De Ory, V. (2012). Organización y ordenamiento del territorio. Desarrollo y sostenibilidad. Experiencia europea para el Perú. *Revista Geográfica*, 152, 83-103.
- Gonzales, A. (2017). Minería, formas de urbanización y transformación del espacio en Huamachuco, La Libertad, Perú. *Bulletin de l'Institut d'Etudes Andines*, 46(3), 509-527. <https://doi.org/10.4000/bifea.8968>
- Heller, A. (1977). *Sociología de la vida cotidiana*. Barcelona: Península.
- Hernández, R. & Trivelli, C. (2011). ¿El ocaso de las ciudades intermedias? Urcos y las dinámicas territoriales del sur de Cusco. En: J. Canziani, & A. Schejtman (ed.) *Ciudades intermedias y desarrollo territorial* (pp.83-108). Lima: PUCP.
- Iglesias, B. (2016). Las ciudades intermedias en la integración territorial del Sur Global. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, 114, 109-132. <https://doi.org/10.24241/rcai.2016.114.3.109>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática [INEI]. (2011). *Perú: migración interna reciente y el sistema de ciudades 2002-2007*. Lima : INEI- UNFPA.
- Kaufmann, V. & Widmer, E. (2005). L'acquisition de la motilité au sein des familles. *Espaces et sociétés*, 120-121(I), 199-217. <https://doi.org/10.3917/esp.120.0199>
- Lindón, A. (2014). Habitar la ciudad, las redes topológicas del urbanita y la figura del transeúnte. En: L. Dominguez & D. Sánchez (coords.) *Identidad y espacio público. Ampliando ámbitos y prácticas* (pp. 55-76). Barcelona: Gedisa.
- Llop, J., Iglesias, B., Vargas, R. & Blanc, F. (2019). *Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones*. *Ciudades*, 22, 23-43. <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.23-43>
- Magnani, J. (2009). Etnografía como práctica y experiencia. *Horizontes Antropológicos* 15(32), 129-156. <https://doi.org/10.1590/s0104-71832009000200006>
- Maturana, F. (2015). ¿Ciudad media o ciudad intermedia? Evolución conceptual. En: F. Maturana & A. Rojas (ed.) *Ciudades intermedias en Chile. Territorios olvidados* (pp.21-42). Santiago de Chile : RIL editores.
- Mayorga, M. & Fontana, M. (2012). Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura. *Bitácora Urbano Territorial*, 21, 11-26.
- Miralles, C. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad. Una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 50, 193-216.
- Montulet, B. (2005). Au-delà de la mobilité: des formes de mobilités. *Cahiers internationaux de sociologie*, 118(I), 137-159. <https://doi.org/10.3917/cis.118.0137>
- Remy, J. & Voyé, L. (1992). *La ville: vers une nouvelle définition?* Paris : L'Harmattan.
- Salazar, G., Irrarázabal, F. & Fonck, M. (2017). Ciudades intermedias y gobiernos locales: desfases escalares en la Región de La Araucanía, Chile. *EURE*, 43(130), 161-184. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612017000300161>
- Salazar, G., Fonck, M. & Vergara, L. (2018). Ciudades intermedias: dinámicas de intermediación desde la noción de lugar. El caso de la región de la Araucanía, Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, 70, 109-130. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022018000200109>

- Schejtman, A. (2013). Desarrollo territorial rural y ciudades intermedias. En J. Canziani & A. Schejtman (ed.) *Ciudades intermedias y desarrollo territorial* (pp. 33-58). Lima: PUCP.
- Schor, T. & De Oliveira, J. (2011). Reflexões metodológicas sobre o estudo da rede urbana no Amazonas e perspectivas para a análise das cidades na Amazônia Brasileira. *Acta Geográfica, Ed. Esp Cidades na Amazônia Brasileira*, 15-30. <https://doi.org/10.5654/actageo2011.0001.0001>
- Schor, T. (2013). As cidades invisíveis da Amazônia brasileira. *Mercator, Fortaleza*, 28, 67-84. <https://doi:10.4215/RM2013.1228.0005>
- Vega Centeno, P. (2004). Movilidad y vida cotidiana de mujeres de sector popular de Lima. Un análisis del testimonio de la señora Eufemia. *Anthropologica*, 22(22), 31-62.
- Vega Centeno, P. (2017). La desigualdad invisible: el uso cotidiano de los espacios públicos en la Lima del siglo XXI. *Territorios*, 36, 23-46. <http://dx.doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.5097>
- Vergara, R. (2012). Región y ciudades en el sur peruano. *Perú Hoy*, 22, 77-101. Lima: DESCO. Recuperado de http://www.desco.org.pe/recursos/site/files/CONTENIDO/22/04_Vergara_Dic_12.pdf
- Vilela, M (2017). El diseño de escenarios exploratorios de ocupación urbana en la prospectiva territorial. Valle del Jequetepeque/Cupisnique 2007-2017. *Espacio y Desarrollo*, 30, 9-36. <https://doi.org/10.18800/espacioydesarrollo.201702.001>