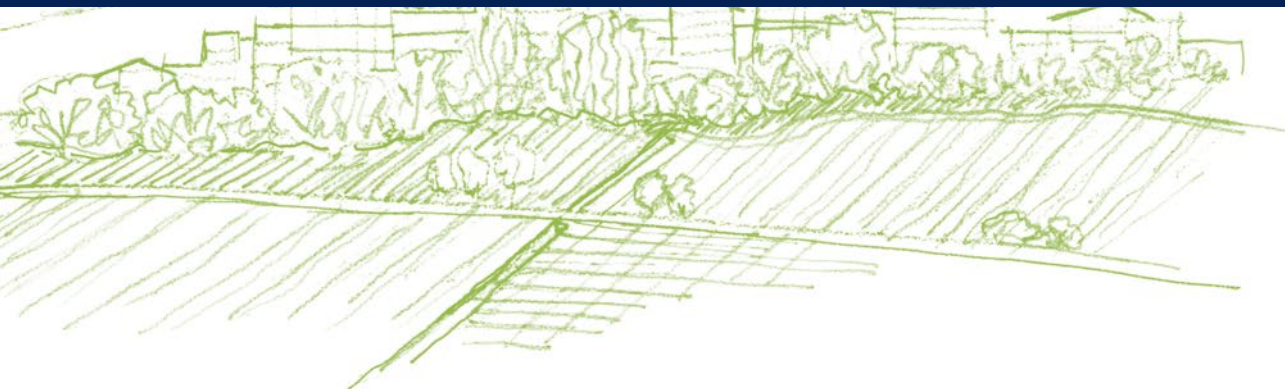


José Canziani / Alexander Schejtman
Editores

CIUDADES INTERMEDIAS Y DESARROLLO TERRITORIAL

Capítulo 7



FONDO
EDITORIAL

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

Ciudades intermedias y desarrollo territorial
José Canziani y Alexander Schejtman, editores

© José Canziani y Alexander Schejtman, 2013

© Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2015
Av. Universitaria 1801, Lima 32, Perú
Teléfono: (51 1) 626-2650
Fax: (51 1) 626-2913
feditor@pucp.edu.pe
www.fondoeditorial.pucp.edu.pe

Diseño, diagramación, corrección de estilo
y cuidado de la edición: Fondo Editorial PUCP

Primera edición: abril de 2013
Primera reimpresión: setiembre de 2015
Tiraje: 500 ejemplares

Prohibida la reproducción de este libro por cualquier medio, total o parcialmente,
sin permiso expreso de los editores.

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2015-13002
ISBN: 978-612-4146-29-9
Registro del Proyecto Editorial: 31501361500976

Impreso en Tarea Asociación Gráfica Educativa
Pasaje María Auxiliadora 156, Lima 5, Perú

REDES DE CIUDADES EN EL VALLE BAJO DEL JEQUETEPEQUE, COSTA NORTE DEL PERÚ

Marta Vilela¹ y Zaniel Novoa²

La construcción y desarrollo del valle del Jequetepeque ha generado, a través de su proceso histórico, una ocupación urbana y rural de multacentralidades que ha configurado redes territoriales. Estas centralidades de diversos tamaños y especialidades tienen relaciones de complementariedad o competitividad, en los que las redes territoriales organizan el desarrollo en el valle, pero con muchas desigualdades.

La accesibilidad y la conectividad territorial son un alto desafío para las ciudades menores y para las ciudades rurales que conforman este valle; por lo tanto, es de importancia observar la ocupación multicentral, las relaciones territoriales, poniendo en evidencia sus conflictos y oportunidades, y la gestión territorial y sus planes, lo que es materia del presente trabajo.

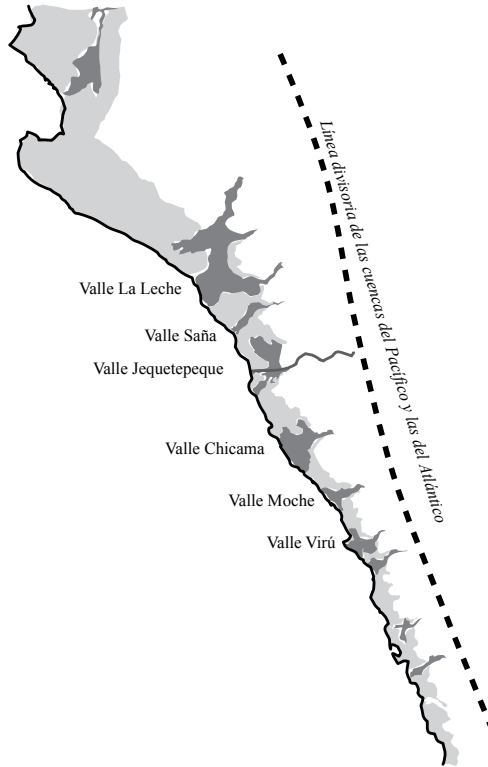
El valle del Jequetepeque tiene dos soportes fundamentales para su economía agrícola: la represa de Gallito Ciego a 35 km desde Chepén vía Cajamarca y a 330 msnm, que permite el riego asegurado desde su construcción en 1987, y el alto valor agrológico de sus suelos, además de su escasa pendiente. Sin embargo, muchas veces no se entiende su importancia en la gestión del agua como generadora del desarrollo de su población, ni para la conservación de sus suelos.

Este valle está situado en la costa norte peruana; es parte de una secuencia de valles de las cuencas del Pacífico en un continuo intercalado por desiertos, dentro de la secuencia de valles y desiertos a lo largo del litoral; este aspecto es relevante cuando se identifica el desierto como desafío común de la ocupación en la costa del país (figura 1).

¹ Profesora asociada del Departamento de Arquitectura de la PUCP / mvilela@pucp.edu.pe. El estudio de caso corresponde a la tesis doctoral en Urbanismo *Construcción de un modelo espacial de redes territoriales para ciudades intermedias: redes de ciudades en el valle bajo del Jequetepeque, costa norte del Perú*, por Marta Vilela. Tesis doctoral. Universidad de Lieja, Bélgica.

² Investigador del CIGA (Centro de Investigación en Geografía Aplicada) PUCP / znovoa@pucp.edu.pe

Figura 1. Localización del valle del Jequetepeque en la costa norte



Nota: Costa norte del Perú, secuencia de los valles que pertenecen a las cuencas hidrográficas del Pacífico, intercalados por los desiertos. Elaboración propia a partir de la cartografía del IGN 2007.

El valle del Jequetepeque es igualmente un territorio heterogéneo en paisajes, los que son diversos, conformados por el litoral, las playas, la zona agrícola, el sistema de canales, las dunas, el bosque seco, las lagunas, los desiertos, las primeras estribaciones de la Cordillera de los Andes, las vías, las instalaciones de infraestructura y las ciudades.

Está situado a 7° latitud sur, entre dos valles importantes: La Leche por el norte, y Moche por el sur, dos valles que en los últimos veinte años prácticamente han doblado su población. Este crecimiento poblacional se concentra en ambos casos, respectivamente, en una sola ciudad, Chiclayo (La Leche), con una población de 574 408 habitantes (Censo INEI, 2007), y Trujillo (Moche) con 683 046 habitantes (Censo INEI 2007). Mientras, el crecimiento en el valle del Jequetepeque ha sido lento, paulatino y de dispersión, y alcanza una población total de 170 357 habitantes (Censo INEI 2007). Este crecimiento se ha centralizado en varias ciudades del valle como se observa en el siguiente cuadro:

**Cuadro de Población en el valle del Jequetepeque
según los Censos 1993 y 2007, INEI**

Provincia	Ciudad	Población en hab (Censo Nacional de Población y Vivienda INEI 1993)	Población en hab (Censo Nacional de Población y Vivienda INEI 2007)
PACASMAYO	San Pedro de Lloc	8715 (Distrito: 15 381)	12 171 (Distrito: 16 149)
	Pacasmayo	20 590 (Distrito: 23 705)	26 105 (Distrito: 26 118)
	Guadalupe	17 103 (Distrito: 27 002)	20 605 (Distrito: 37 239)
	Jequetepeque	1612 (Distrito: 2,881)	2161 (Distrito: 3457)
	San José	1227 (Distrito: 9958)	3830 (Distrito: 11 414)
CHEPEN	Chepen	24 068 (Distrito 39 778)	36 770 (Distrito: 45 639)
	Pacanga	3481 (Distrito: 10 585)	3617 (Distrito: 17 976)
	Pueblo Nuevo	2536 (Distrito: 8804)	3937 (Distrito: 12 365)
TOTAL		79 332 (Total distrital: 138 094)	109 196 (Total distrital: 170 357)

Nota: se registra en negritas la población correspondiente a la ciudad y en paréntesis la población correspondiente al distrito. En el distrito de Pacanga se encuentra también el centro poblado de Pacanguilla, en la Panamericana Norte; su crecimiento poblacional es alto y en los últimos años llega a 6334 habitantes según el Censo del 2007, INEI.

Los temas por tratar son los siguientes: el valle y las ciudades, destacando el concepto de territorio como una construcción; luego, la ocupación urbana rural en red espacial, como alternativa al modelo centralista, buscando modos de observación que nos vinculen con la complejidad y las redes territoriales; y por último, las dinámicas y las escalas territoriales en la planificación.

1. EL VALLE Y LAS CIUDADES

La ocupación urbana en el valle está conformada por una red espacial de ciudades menores que mantienen economías complementarias, susceptibles de mejorar y desarrollar. El valle de economía agrícola se extiende en aproximadamente 45 000 has;

cuenta con una producción de alto volumen y calidad de arroz, orientada principalmente al consumo interno. En la actualidad, con el alza de los precios internacionales, la exportación está en auge, y cuenta además con importantes recursos naturales: suelos de alto valor agrológico, quebradas, canales acuíferos, franja costera con recursos, clima benigno, asoleamiento y potencialidad eólica, así como recursos tecnológicos: presa regional, energía eléctrica, carretera Panamericana y carretera a las regiones de la sierra norte.

El valle está actualmente ocupado por una población de 170 196 habitantes (Censo 2007, INEI), asentados mayoritariamente en cuatro ciudades de mayor jerarquía, San Pedro de Lloc, Pacasmayo, Guadalupe y Chepén, que albergan de 12 171 a 36 770 habitantes (Censo 2007, INEI), y que son complementadas por una treintena de centros poblados rurales de menor y diferente jerarquía que albergan entre 500 y 6000 habitantes.

Esta dispersión de las ciudades se da en red, lo que les ha permitido mantener cierto equilibrio poblacional, un acceso más democrático a los servicios básicos y un nivel mayor de sostenibilidad regional comparada. Asimismo, esta dispersión se encuentra en diferentes espacios del valle, como son la zona agrícola, la zona desértica, el litoral, los bosques secos, el borde de río, las primeras estribaciones de los Andes, entre otros.

1.1. La construcción del territorio del valle

La ocupación humana se ha dado dentro de un valle de condiciones propicias para el desarrollo de la agricultura intensiva, entre las que destacan su extensión y escasa pendiente, el alto valor agrológico de los suelos³, su clima benigno⁴, la presencia del mar y la buena disponibilidad de agua dulce.

La ocupación humana en el tiempo ha transformado este espacio generando un proceso de construcción del territorio del valle, un espacio donde es importante resaltar las siguientes características físicas particulares: la extensión de estos valles costeros es mayor dado que la Cordillera de los Andes en esta zona norte de la costa se distancia del mar. Igualmente la zona desértica es de poca pendiente, lo que facilita la ampliación de la frontera agrícola con riego regulado.

³ El valor agrológico se da por la calidad y el espesor del suelo de limos y arcilla, debidos a importantes depósitos aluviales de continuas inundaciones a los dos lados del río y su extensión con mínima pendiente.

⁴ El valle se sitúa en una zona tropical: 7° de latitud sur, predominantemente húmeda y de pocas precipitaciones.

La presencia del mar peruano, de aguas frías, hace que el clima sea más templado; sin embargo, en los meses de verano la temperatura puede llegar hasta los 33°C. El litoral como parte del valle juega un rol predominante.

El río Jequetepeque, que pertenece a las cuencas del Pacífico y es de gran caudal, recorre 158 km y desciende desde los 4180 msnm de altitud hasta su desembocadura en el mar, donde genera un gran delta, que beneficia a un valle extenso, de aproximadamente 45 000 has (Junta de Regantes del Jequetepeque, 2007). Y desde hace más de veinte años cuenta con una mayor proyección gracias al riego regulado de la represa de Gallito Ciego.

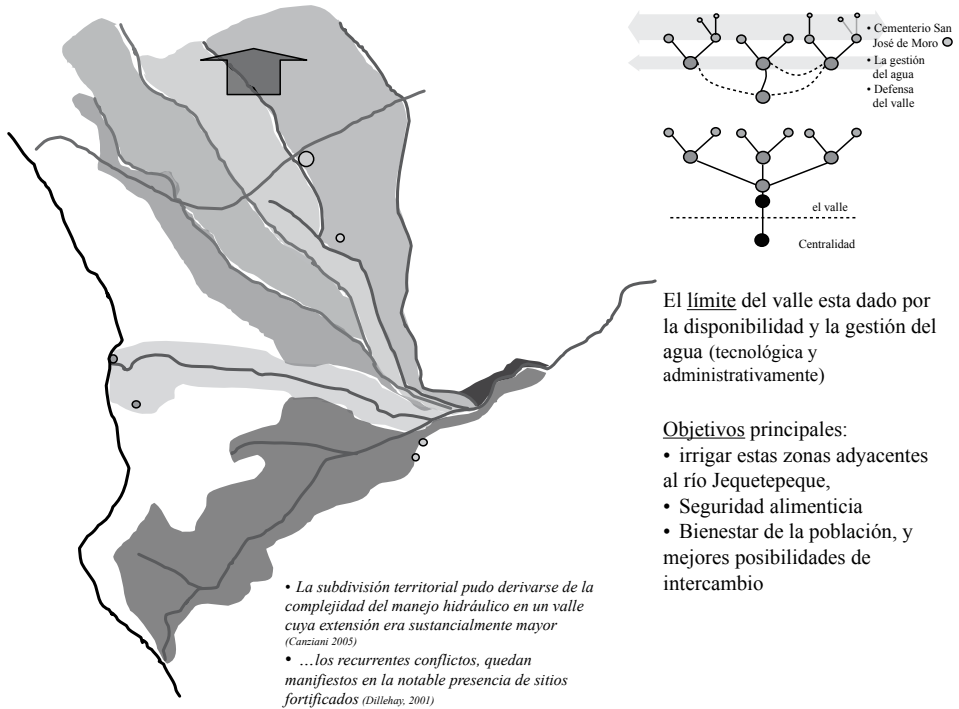
La continuidad de desiertos en la costa norte ha sido el desafío común en la ocupación de este territorio. En su origen, el área agrícola es pequeña: se ubica a lo largo del río Jequetepeque, con anchos aproximados de un km hacia las márgenes; sin embargo, por la escasa pendiente en ambas márgenes del río, están sujetas a inundaciones periódicas que contribuyen a la sedimentación y a la formación de suelos de alto valor agrológico.

Durante la ocupación de los antiguos pobladores (época Moche⁵ y preinca), en el valle del Jequetepeque se construyeron canales de regadío con altos niveles ingenieriles, que mantuvieron la pendiente deseada por largos kilómetros, desde las bocatomas hasta los canales secundarios.

El manejo de la disponibilidad del agua fue definiendo el límite de la extensión del área agrícola del valle, es decir por la tecnología (construcción de los canales, bocatomas y otros) y por la administración del agua (organización de señoríos por canales de riego) (figura 2). El objetivo era lograr seguridad alimentaria y conseguir el bienestar de la población, con el desarrollo de mejores posibilidades de intercambio en el valle.

⁵ Se instala un patrón de asentamiento que tiende a la dispersión de la población antes que a la concentración, basada principalmente en la movilidad: caminos locales, grandes caminos y la relación constante entre diferentes zonas del territorio del valle. Cabe incidir en el hecho de que se entendía el territorio como un continuo: esto permitía tener en común los desafíos presentados por este y subrayar la importancia de la movilidad.

Figura 2. Esquema de canales y organización del valle



Elaboración propia del esquema a partir de los datos de Manuel Burga 1976; José Canziani 2005; Eiling 1975
 Nota: el canal de San Pedro (sur del valle) fue el primero en consolidarse, luego se construyen los canales del norte del valle. Esta configuración de canales corresponde al espacio de los diferentes Señores en el valle. Desde su origen, la organización fue por sectores que corresponden a los canales de regadío, el valle se organiza bajo varias centralidades. Este esquema corresponde a los periodos preinca e inca.

En la época incaica, la administración central del inca deja subsistir a las administraciones locales de los señoríos: se establece una mixtura entre una administración local descentralizada por los canales de regadío que constituyen cada uno de los señoríos, y otra central, la del Estado inca, que se abastece de los diferentes señoríos locales. Esto último es un peso alto para las administraciones locales, que no se sienten identificadas plenamente con el Estado central; sin embargo, es interesante la mixtura de dos organizaciones, una fuertemente local y otra fuertemente central.

Durante la Conquista se da una ruptura en todo sentido: social, económica, política, cultural, y espacial, que se consolida en la Colonia. Se trata de otra centralidad: España, sin la menor posibilidad de administraciones locales autónomas; todo es orientado hacia la Corona y se consolida una centralidad fuera del territorio. Sin embargo, a escala local la ciudad orienta la ocupación del territorio; es así que se crean

las bases de las principales ciudades actuales⁶, particularmente en el valle: Chepén debe su origen a una reducción de indios⁷; Guadalupe fue en su origen el asentamiento del convento de los agustinos; Pacasmayo, localizada en el litoral, fue siempre puerto, y San Pedro de Lloc se funda como ciudad de españoles y lugar del encomendero.

El uso del suelo y la administración del agua son determinados por la Colonia y caen en gran deterioro, a lo que se suma a esto una «gran depresión demográfica por altos índices de mortalidad por trabajos forzados, enfermedad, malnutrición, y abusos de toda índole, muerte o huida, del tributario indígena, y el abandono de las tierras comunales» (Burga, 1976).

La producción antes agrícola es ahora predominantemente pecuaria de caprinos, actividad que necesita de menos mano de obra: así se desarrollan los bosques de algarrobo en la zona. Dunas y algarrobos son parte fundamental del paisaje del valle en este momento. La contracción demográfica del valle trae consigo el empobrecimiento de las encomiendas. Luego se establecen las haciendas de mentalidad rentista instaladas desde la Colonia; el convento de los agustinos, en lo que hoy es Guadalupe, fue el centro económico del valle, por concentrar gran cantidad de tierras. Es así que se consolida en estos centros una clase social que busca vivir de las rentas de la grande o mediana propiedad, a expensas del trabajo de los indígenas.

A partir de mediados del siglo XIX, la bonanza económica generada por el guano atrae a extranjeros con mentalidad productiva o empresarial, dentro de un enfoque capitalista, de ahorro, de acumulación para la inversión y de riesgo, y se dan los primeros capitales mercantiles para la agroindustria en el valle. Más adelante llegan los ferrocarriles y el desarrollo de las haciendas, como la de Lubrífico, próxima a Chepén, que se extiende y se convierte en el corazón económico del valle. Chepén, ciudad cuyo origen fue una reducción indígena, empieza a concentrar población y desarrolla actividades comerciales. Esta primera modernización es marcada por un fuerte desarrollo: en lo agroindustrial, por la construcción del tren⁸, por el desarrollo del puerto,

⁶ La Conquista significa un cambio estructural en la ocupación del territorio, que se sustenta en las «ciudades»: estas consolidan la toma de posesión de un espacio. La fundación de ciudades españolas en los primeros cincuenta años de conquista de América significó aproximadamente 230 ciudades permanentes (algunas con mayor éxito que otras en cuanto a su tamaño), y en los siguientes cincuenta años sumaron 330 ciudades (López Guzmán, 1995).

⁷ Las reducciones constituyen el sistema de mayor impacto en la planificación de los pueblos de indios por parte del español (Gutiérrez, 1993). Las reducciones establecen la permanencia de la población indígena en los pueblos y restringen la movilidad, modalidad que llega hasta la hacienda capitalista a principios del siglo XX. Muchas de estas reducciones llegarán a ser ciudades importantes, por su dinamismo comercial, al aglomerar población indígena creciente y más adelante concentrar servicios urbanos y gran actividad comercial, como es el caso de Chepén.

⁸ Recorrido del tren: Pacasmayo, San Pedro de Lloc, San José, bifurcación hacia Chepén y Guadalupe, y bifurcación hacia Tembladera y Chilete.

por la gran mejora de las haciendas que empiezan a innovar tecnológicamente y en la administración de servicios; igualmente para resolver la demanda de mano de obra se da una gran inmigración de chinos —llamados culíes, población rural de China— y después de japoneses, trasladados principalmente hacia las costas, en condiciones de explotación.

Se definen a partir de este momento otras actividades relacionadas con el agro: por un lado, la actividad agroindustrial que venía fortaleciéndose; por otro lado, la actividad comercial y de servicios como de educación y salud y, finalmente, la actividad administrativa realizada por los municipios, identificándose la primera modernización del valle.

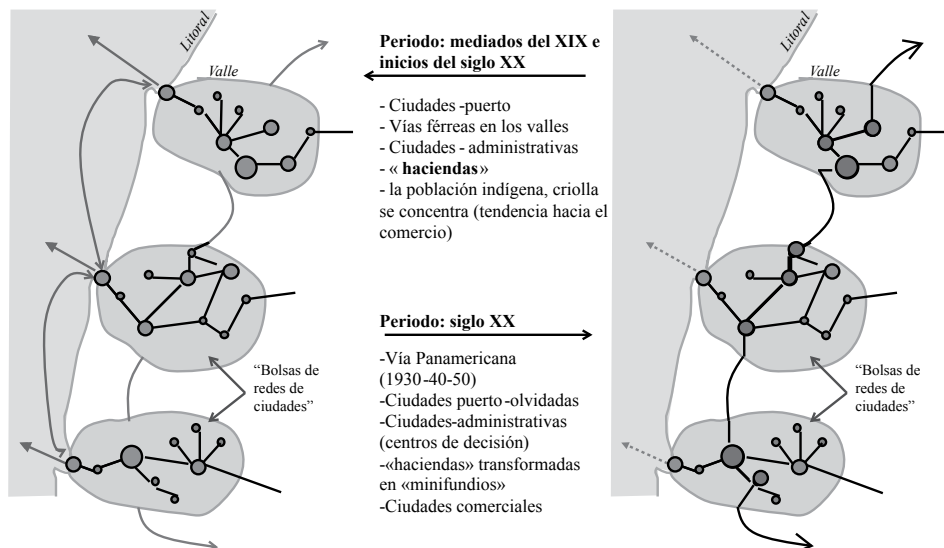
A inicios del siglo XX, que se caracterizó como una época de grandes crisis, se dan importantes cambios socioeconómicos que repercuten en el crecimiento o decrecimiento de las ciudades existentes, así como en el origen de pequeños centros poblados anexos a las haciendas deprimidas.

Es el momento en que se construye la vía Panamericana Norte y se evidencia una segunda modernización (figura 3), con la Compañía de Cementos Pacasmayo, fundada en 1949, para la elaboración de cemento así como de otros materiales de construcción, empresa que abastece de dicho material a la zona norte del país.

La centralidad ejercida por los puertos cambia hacia la vía Panamericana. Luego, en los años setenta, la reforma agraria, al reestructurar la propiedad rural, genera importantes cambios sociales en la organización del trabajo; surgen las cooperativas agrarias, como importantes agentes de desarrollo rural, que sin embargo van a sucumbir algunos años después. Hacia 1985, muchas cooperativas y otras asociaciones se han parcelado y, a su vez muchas de estas se han vendido de forma individual. De grandes propiedades de tierras concentradas en los latifundios, se pasa a las cooperativas, y de estas, al minifundio; en los últimos años una agricultura intensiva se soporta en una nueva concentración de tierras por empresas agroindustriales orientadas a la exportación como al consumo interno

En los últimos veinte años se concentra la propiedad de las tierras; la inversión en agricultura vuelve a ser rentable, esta posibilidad de desarrollo empresarial no implica necesariamente desarrollo del campesinado. Crece la población, de forma lenta pero continua, generando nuevas zonas de expansión en la periferia de las ciudades, las que se constituyen en zonas de habilitación urbana deficitarias en servicios básicos, a la vez que generan un crecimiento horizontal de las ciudades. La construcción de la circunvalación de la vía Panamericana orienta el crecimiento de infraestructura agroindustrial como depósitos, molinos de arroz, grifos, entre otros, a lo largo de la vía.

Figura 3. Esquema síntesis de relaciones en la costa norte



Nota: el predominio de los puertos corresponde a la primera modernización, y el predominio de la Panamericana Norte y de la actividad industrial y agroindustrial corresponde a la segunda modernización.

Otro de los importantes cambios es el reconocimiento de la provincia de Chepén en 1984: esto organiza el valle en dos jurisdicciones provinciales y reivindica a una población más concentrada en la zona norte del valle. Posteriormente, en 1987, la construcción de la represa de Gallito Ciego fortalece la inversión en agricultura con el riego asegurado para quienes poseen títulos de tierras, lo que hace descartar así a las comunidades campesinas que no tienen los papeles en regla desde la Independencia.

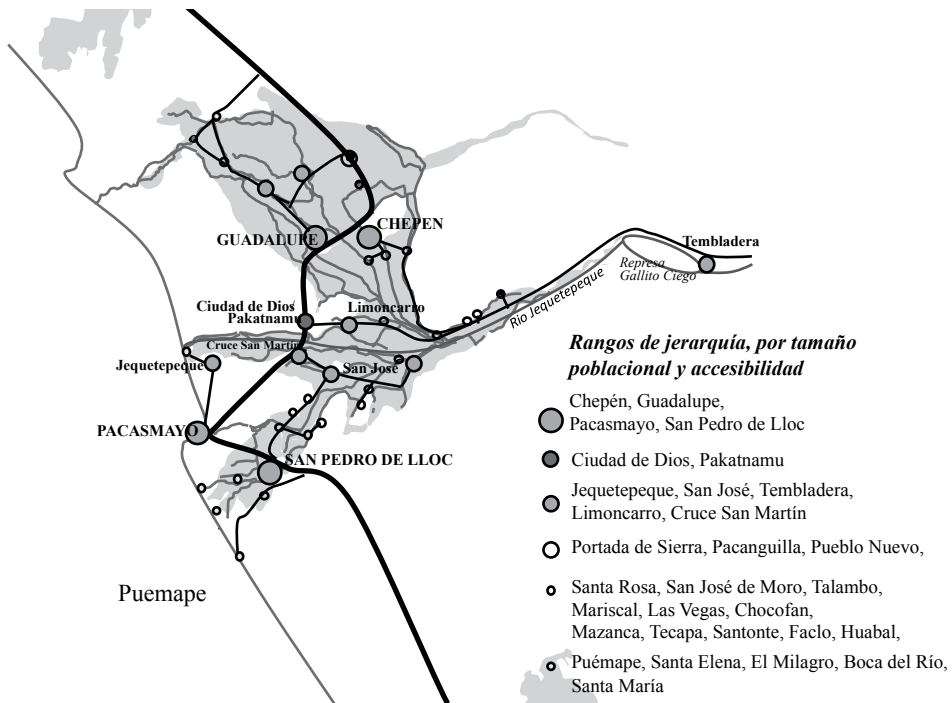
1.2. Las características y jerarquías de las ciudades

Las ciudades en el valle se desarrollan manteniendo niveles de competencia y complementariedad entre ellas. Sus orígenes le dan su característica esencial. Estas se relacionan estrechamente con la producción agrícola y se articulan con los desplazamientos en el valle, definiendo así vínculos entre ciudades.

Se ha establecido un rango de jerarquía de ciudades a partir de tres indicadores urbanos. Primero, por el tamaño poblacional, midiendo la concentración poblacional en la ciudad, a partir de datos del Censo realizado por el INEI (2007) y del Ministerio de Salud. Segundo, por el grado de accesibilidad en transporte e infraestructura vial. Y tercero, por el nivel de gobierno local, sea provincial, distrital o de anexo distrital; estos niveles definen los grados de decisiones, por ejemplo en los presupuestos.

La jerarquía mayor está dada en cuatro ciudades importantes de primer rango, Chepén, Guadalupe, Pacasmayo y San Pedro de Lloc, las que conforman dos binomios; ambos son un fuerte dinamizador de la actividad urbana en el valle. Uno hacia el norte del valle conformado por Chepén y Guadalupe, y otro hacia el sur del valle conformado por Pacasmayo y San Pedro de Lloc. El transporte público de pasajeros entre estas ciudades es constante. Las salidas se suceden cada tres a cuatro minutos en las horas punta (figura 4).

Figura 4. Rango de jerarquía de ciudades por tamaño y accesibilidad



Elaboración: M. Vilela, 2009.

Nota: en esta jerarquía de las ciudades se puede observar la dispersión y los diferentes rangos de la ocupación urbana en el valle, lo que se constituye en una red espacial de ciudades.

Luego, las ciudades de segundo rango, —en su mayoría distritales— están relacionadas con estos binomios mencionados y con la vía Panamericana Norte.

Las aglomeraciones urbanas de tercer y cuarto rango tienen una menor accesibilidad y la población que albergan está predominantemente orientada a la agricultura, y su desplazamiento se realiza generalmente en bicicleta o a pie.

Por otro lado, la demarcación territorial de las jurisdicciones gubernamentales corresponde a la construcción del valle. Sin embargo, en los últimos años se han

debido más bien a decisiones políticas. Un claro ejemplo fue la creación de la provincia de Chepén en 1984, prácticamente por el apoyo del partido Acción Popular, opositor del partido político aprista, de mucho arraigo en la zona norte del país. Esta demarcación divide el valle políticamente en dos provincias. Las dos administraciones provinciales de Chepén y de Pacasmayo tienen una posición aislada, donde la idea de pertenecer a un solo territorio, como el de este valle, es frágil.

1.3. La red espacial como alternativa para el desarrollo

Una premisa importante es entender la red espacial como alternativa para el desarrollo, dado que es mucho más viable entender el espacio territorial a partir de sus relaciones. Esto permite a la planificación engancharse mejor a la dinámica existente.

Las redes fundamentales han sido definidas, para el caso del valle del Jequetepeque, como las redes del agua, del transporte y de la gestión local. Existen otras redes que se desenvuelven o se articulan en el territorio en función de estas tres primeras, como por ejemplo la red de energía, —que incluye en esta las líneas de transmisión como las estaciones de gasolina— la red de educación, igualmente la de salud, otras como la del empleo en la actividad agrícola, etcétera.

Para que la red funcione es necesario el intercambio, y este tiene un soporte de complementariedad y otro de competitividad (Pumain & Offner, 1996): ambos existen por tener centralidad, en este caso, de centralidad múltiple. La complementariedad se enriquece con la reciprocidad y la asociatividad⁹ para la acumulación local¹⁰, esta última necesaria para el desarrollo de la ciudad.

En el presente documento solo se tratará la red del transporte público de pasajeros dentro del valle, que articula la relación de los pasajeros entre las diferentes ciudades. El transporte se constituye como una de las redes fundamentales en el territorio, que facilita el vínculo entre las aglomeraciones urbanas y las actividades económicas. Cabe mencionar que esta es una red compleja y se relaciona con otros subsistemas, como por ejemplo la administración de las vías, el transporte de carga, el transporte privado, el transporte público nacional, regional y el del valle.

⁹ Las condiciones de existencia de una red espacial corresponden a los principios topológicos de la naturaleza espacial del territorio: la capacidad de transformación del territorio, es decir que a pesar de las deformaciones o cambios siempre quedarán las condiciones fundamentales de cada territorio; la continuidad de los territorios, al transformarse no pierden su principio de continuidad; la conectividad, las redes en el territorio por ejemplo son conexas, y al transformarse no pierde su principio de conectividad: si no son conexas, la red no existe; y la adaptabilidad: los territorios se adaptan, buscan nuevos equilibrios; esta capacidad le hace posible transformarse (Tola, 2001).

¹⁰ Alberto Magnaghi, menciona en «El proyecto local» que la acumulación local es el soporte para el desarrollo territorial; esta es la que la población local invierte en su propio espacio.

En cuanto a la red de transporte público de pasajeros, se observó que existe un número significativo y diverso del parque automotor de colectivos, que son carros o camionetas y combis que circulan en los tramos de la Panamericana Norte (se puede observar la frecuencia de las fichas de conteos en los ejemplos mostrados más adelante). Cuando se trata de tramos cortos entre algún poblado y asentamientos menores cercanos a estas, los trayectos se realizan en mototaxi, y si es el caso, en bicicleta; sin embargo, en trayectos cortos de relación entre ciudades importantes como Guadalupe y Chepén, y entre Pacasmayo y San Pedro de Lloc, existe un servicio constante de transporte vehicular público frecuente y un menor servicio de mototaxis demandado.

Generalmente los campesinos se trasladan a pie. Son pocos los que realizan recorridos a caballo y burros con carretas, y es mediano el uso de bicicletas. Por lo general, no usan el transporte público, tanto por el costo como por el hecho de que los recorridos no corresponden a sus necesidades de desplazamiento —se trata básicamente de adentrarse a los campos de cultivo—. Al final de las jornadas de trabajo de campo se observa el desplazamiento de gente, tanto a pie como en bicicletas, a lo largo de las vías de alta velocidad así como en las vías secundarias.

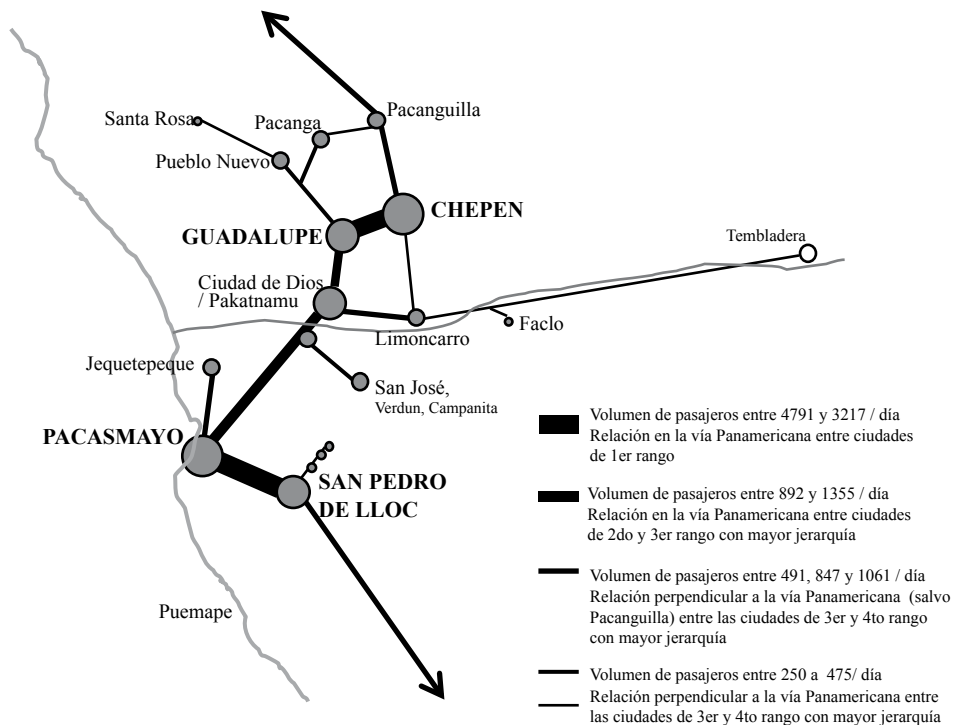
El transporte público regional de pasajeros se centraliza en los paraderos, que se constituyen en centros dinámicos de cada ciudad, y conforman una red territorial específica que evidencia la relación entre las ciudades, al vincular los centros. Desde el inicio del trabajo de campo se pudo observar una fuerte dinámica de pasajeros entre las ciudades, a través del transporte de pasajeros, principalmente dirigida hacia los mercados y los colegios.

Se observó una fuerte actividad de pasajeros en los paraderos urbanos de cada ciudad importante que se constituye como nodo urbano, por su dinamismo y su capacidad de articular la ciudad con las demás ciudades y centros poblados en el valle. Existen actividades secundarias directas e indirectas que se realizan en los paraderos, como por ejemplo la venta de comida preparada, frutas, bebidas, paraderos de mototaxis, triciclos para carga, eventualmente taxis, venta de periódicos, y actividades directamente asociadas como auxiliares de combis (también llamados «llenadores de combis»), grifos, mecánicos, disponibilidad de choferes entre otros.

Para medir los desplazamientos en el valle del Jequetepeque se ha realizado un conteo de desplazamientos en el transporte público de pasajeros en agosto de 2006 y en agosto de 2007 (figura 5), del cual se obtiene que el 31,5% del volumen de la población del valle realiza un desplazamiento diario entre una aglomeración urbana y otra.

De este total el 23% realiza el desplazamiento en distancias largas y medias entre las ciudades del valle, y el 5,2% lo hace en distancias cortas con el uso de mototaxis (medio más comercial para distancias cortas), y el 3,3% de la población lo hace en distancias cortas o largas con el uso de motos lineales, bicicletas y triciclos, que son principalmente de uso privado.

Figura 5. Esquema del volumen de desplazamiento de pasajeros en transporte público en el valle, 2007



Fuente: Elaboración M. Vilela, según conteo realizado en 2006.

Los desplazamientos a pie son también importantes y, por lo general, se trata de población campesina con trabajo en la actividad agrícola, contratada como jornaleros. Los desplazamientos a pie son prácticamente masivos en época de siembra o cosecha: la actividad agrícola atrae población temporal llamada «golondrina».

En cuanto a los desplazamientos generados por los colegios es perfectamente identificable un «valle norte» y un «valle sur»; estos son ejercidos diariamente por niños en edad escolar (entre siete y dieciseis años; los menores de diez años van generalmente acompañados por hermanos mayores o adultos). Las principales razones de los desplazamientos son por asistir a colegios de prestigio, de tradición, y de donde los padres hayan egresado. Muchos de estos desplazamientos se realizan incluso hasta dos veces al día, debido a que también asisten a talleres educativos por las tardes. Los maestros también se desplazan de una ciudad a otra por motivos laborales hacia centros educativos.

En cuanto a los desplazamientos por la actividad comercial de los mercados, esta genera una articulación en todo el valle; es decir que todas las ciudades importantes quedan fuertemente vinculadas. Se destaca la gran actividad comercial de la ciudad de Chepén, que centraliza todas las semanas la actividad comercial de los domingos: de 381 puestos comerciales en días de semana, casi se duplican a 667 puestos los días domingos (Cámara de Comercio de Chepén, 2007).

En la observación de campo y tras el conteo mencionado, se pudo apreciar que el volumen del desplazamiento de pasajeros es del orden de 33 000 viajes diarios (ida y vuelta, promedio por semana), con una mayor concentración entre las ciudades principales.

Se constata claramente la existencia de dos binomios que se encuentran a diez minutos de distancia, conformados por las ciudades de Chepén y Guadalupe, y por las ciudades de Pacasmayo y San Pedro de Lloc. Existen otros binomios menores, conformados por las ciudades de Pacanguilla y Pacanga; por Pueblo Nuevo y Guadalupe, entre otras.

Las principales ciudades en el valle se ubican en la Panamericana Norte, vía que se constituye como un elemento de centralidad de alta jerarquía en el valle. En la vía Panamericana se observa una superposición de escalas espaciales: es una vía de carácter internacional, nacional, regional, e inclusive urbana y local. Cerca de las ciudades se puede observar el tránsito de vehículos diferenciados por la velocidad: desde la muy lenta realizada a pie, en bicicleta, a mula, en triciclos de carga liviana, hasta tráileres o convoy de carga de explosivos dirigidos a la mina de Yanacocha en Cajamarca, así como transporte público de pasajeros a escala interprovincial y nacional, abasteciéndose o recogiendo pasajeros en los paraderos locales.

2. LOS CONFLICTOS Y LAS POSIBILIDADES TERRITORIALES

En la observación del territorio a partir de las redes se identifican dicotomías espaciales, las que enuncian conflictos, pero también posibilidades.

Los problemas en el territorio giran alrededor de determinadas polaridades que, debiendo ser complementarias adquieren características de conflicto o de enfrentamiento, es decir de dicotomías espaciales; en este caso se enuncian las negativas que no contribuyen a la existencia de «relaciones virtuosas».

Se han observado cinco dicotomías a escala espacial, con evidentes desequilibrios que generan des-economías importantes en las relaciones territoriales y deterioro del medio físico. Estas des-economías pueden revertirse y generar sinergias solo mediante un uso adecuado del suelo. Estos desequilibrios territoriales también generan pobreza por la mala distribución y administración del territorio en un sentido amplio.

Estas dicotomías espaciales no son las únicas, pero sí son las que enfrentan el manejo del uso del suelo y tienen una fuerte connotación espacial al ser perceptibles en el paisaje.

En esta observación del territorio a partir de su espacialidad, dada principalmente por el uso y las relaciones adecuadas, se han determinado las siguientes dicotomías:

- **Centralidad–dispersión:** en el antiguo Perú, la ocupación entendía el territorio andino como diverso y de recursos dispersos, dos condicionantes fundamentales para establecer una estrategia específica al ocupar el territorio. Por ello, se estableció una ocupación en red multidireccional, que permitía la articulación transversal a nivel local, a lo largo de las cuencas hidrográficas y entre pisos ecológicos próximos, y la articulación longitudinal entre valles, relacionándose así todo el territorio; sin embargo, la centralidad se ejerce con mayor determinación desde la Colonia: concentrar decisiones y poder era la base de esta ocupación, lo que en la actualidad se convierte prácticamente en un modelo de ocupación concentrada y centralizada.

- **Valle–desierto:** el desierto es el desafío común de la ocupación de la costa, si se entiende al territorio como continuidad. Se presenta como el protagonista principal que finalmente nos integra en el territorio; por lo tanto, todas las ocupaciones y actividades humanas en la costa priorizarían el manejo y uso del agua para incrementar la frontera agrícola.

Entre el valle y el desierto, en lugar de establecerse una continuidad, estos quedan enfrentados; por un lado, el desierto recibe la basura de las ciudades de los valles, y estos desiertos no llegan a ser un soporte sustancial de los bosques secos, que ayuden al equilibrio ecológico de un valle. Por otro lado, el desplazamiento de las dunas genera deterioro de los canales y de los sembríos próximos; dicho desplazamiento se debe a que las dunas no se estabilizan por medio de vegetación rastrera, que es parte de la flora local.

- **Urbano–rural:** la gestión municipal y hasta provincial, a pesar de tener dentro de su jurisdicción el espacio urbano y rural, solo se ocupa del ámbito urbano en detrimento del campo. Por ejemplo, al vaciar sus desagües urbanos en los canales de regadío, y en el campo los tipos de regadío por inundación y la aplicación de pesticidas van en perjuicio de las ciudades próximas por deterioro de suelos y contaminación de la napa freática. Las instituciones públicas están dejando de ver el territorio como una unidad.

- **Ciudad formal–ciudad informal:** dentro de las ciudades, lo informal se refleja en la falta de servicios básicos para la vida como el agua, y de accesibilidad del transporte, entre otros, lo que muchas veces ocupa extensiones de igual proporción que la ciudad formal.

- **Cuenca baja–cuenca alta:** en esta dicotomía existen grandes diferencias y grandes desequilibrios en la calidad de vida de la población que habita en la cuenca alta y baja. La complementariedad se entiende de arriba hacia abajo: si llueve arriba (cuenca alta) y si la forestación se da para el control del mejoramiento de suelos en las zonas altas, entonces habrá agua para los valles costeros de la parte baja. Sin embargo, es difícil ver la relación de complementariedad de abajo hacia arriba; tal vez esto se pueda ver mejor cuando se tome en cuenta la importancia del agua y de dónde viene esta. Cabe resaltar que esta visión dual o de dicotomías espaciales implica, dentro de una visión futura, desarrollar el concepto de continuidad territorial.

La continuidad territorial en una condición de red espacial tiene propiedades esenciales para su funcionalidad:

- **La complementariedad:** de acuerdo con los grados de competencia o capacidad que cada centro tenga dentro de una red, se generarán roles de complementariedad y niveles de competitividad.

- **La reciprocidad:** esta propiedad explica que las relaciones complementarias benefician con equidad recíproca a los centros enunciados por Rostworowski (2005) desde las primeras ocupaciones en la zona norte del país.

- **La asociatividad:** esta propiedad en la red es un sistema con características coordinadas de sinergia; si esta se da, es porque existe una identificación de la población con su lugar.

Mientras más presentes estén dichas propiedades en una red, mayor fuerza tendrá el estado reticular de la misma y su eficiencia. Esta realidad constituye en sí un sistema, e intrínsecamente, una red¹¹.

Estas propiedades esenciales de la red —complementariedad, reciprocidad y asociatividad— son el soporte del desarrollo de la gestión municipal. Estos planteamientos son relevantes dado que nos sirven para coproducir con la población involucrada una imagen de las propuestas espaciales.

El desarrollo territorial de las ciudades intermedias está sujeto a la consolidación y a la eficiencia de una red espacial que permita un desarrollo armónico con su entorno, estableciendo sinergias en la relación urbano-rural y valle-desierto, mejorando la relación dentro de la cuenca entre la ciudad formal e informal y estableciéndose la red espacial como alternativa entre la centralidad y la dispersión.

¹¹ Desde una perspectiva topológica, una red posee tres tipos fundamentales de componentes: centros, vínculos y superficies, los que desarrollan propiedades de tendencia sinérgica.

2.1. Dinámicas urbanas y escalas territoriales

La complejidad en la intervención del territorio sobrepasa la destreza de los planificadores para articular de manera eficiente la relación *entre* y *en* las escalas territoriales, lo que constituye un desafío para la urbanización; en esta la red debe funcionar en las articulaciones de las escalas, considerando que el territorio es continuo, que se adapta, pero que también es frágil.

El origen de cada ciudad le asigna un carácter que desarrolla y que mantiene en su historia. San Pedro de Lloc fue «ciudad de españoles» y logró consolidarse en la época de la Independencia con una población de criollos, muchos de ellos combatientes de la guerra de Independencia. Es así que desde su origen mantiene el carácter de ciudad administrativa; en la actualidad es sede de la capital provincial y concentra la infraestructura de la administración educativa, de salud, entre otros.

Pacasmayo es una ciudad localizada en el litoral; fue desde su origen una caleta de pescadores y luego puerto. El tren local del valle la consolidó en la actividad del intercambio: el puerto la relacionaba directamente con Europa, Norteamérica y otras ciudades importantes. La vía Panamericana desde 1940 ha desplazado al tren y al puerto, pero la ciudad sigue siendo hasta hoy un centro dinámico de comercio y de servicios especializados, como el educativo, siempre vinculada al litoral, que hoy es más bien un recurso turístico, debido a las playas, la actividad de deportes marinos como la tabla, y de pesca artesanal. Cabe resaltar la localización en su periferia de la Compañía de Cementos Pacasmayo, empresa de gran envergadura que moviliza gran parte de trabajadores especializados en la zona y que ejerce un alto dinamismo en la distribución del cemento hacia el norte del país.

Guadalupe es una ciudad que tiene su origen en el convento de los agustinos y en la extensa concentración de tierra agrícola en un solo centro administrativo. Luego, en la Independencia, esta alta concentración de tierras se diseminó y fue constituyéndose de manera más diversificada, se fortaleció como ciudad predominantemente residencial y de servicios orientados a la educación y al comercio.

Chepén tuvo su origen en una reducción o pueblo de indios: la parcelación de sus lotes así lo indica. Luego fue residencia de la mano de obra de grandes haciendas como Talambo, de muy fuerte desarrollo en la época de la Colonia y, más tarde, de la hacienda Lurifico, hacienda de mucha importancia en el despegue de la industria agrícola en el valle (Burga, 1976). Hoy es el gran centro de comercio especializado del valle.

Cada ciudad tiene un origen distinto, definido por su ubicación y por su historia, que ha ido formando el carácter de cada una; el crecimiento y el desarrollo de cada una se debe también a factores externos.

Dentro de cada ciudad, la zona urbana más antigua es la plaza de armas, donde se localizan la iglesia y la municipalidad distrital, los servicios educativos, financieros —como los bancos— y el comercio local, así como farmacias, restaurantes, librerías, entre otros. Otra zona urbana con centralidad en cada ciudad es el mercado, y otra lo constituye el paradero. Dentro de la ciudad tiene especial importancia la ubicación del paradero que es el elemento articulador entre la dinámica urbana propia y la relación con las otras ciudades: es la puerta de ingreso a la ciudad.

El mercado de la ciudad enfatiza su dinámica urbana, especialmente cuando coincide con el comercio del mercadillo¹², que es el mercado itinerante y semanal en el valle, que atrae a la población de las aglomeraciones menores de su entorno. Por ejemplo, Guadalupe atrae población de Ciudad de Dios y Pakatnamú, así como Pueblo Nuevo y Santa Rosa.

El paradero de las ciudades principales está en la vía Panamericana, que es altamente dinámica para la ciudad: concentra un volumen importante de población en las horas punta, los mejores restaurantes buscan localizarse en su proximidad, al igual que el comercio ambulatorio. La Panamericana es actualmente una vía de circunvalación que ya ha sido rebasada por el crecimiento urbano.

Los servicios educativos y de salud son elementos de fuerte atracción urbana. La población estudiantil de las aglomeraciones menores del entorno viaja diariamente hacia los centros educativos.

La ciudad se estructura a partir de tres nodos importantes, que se mantienen en constante relación espacial: el mercado, la plaza de armas y el paradero en la vía. Luego está la relación con otros equipamientos importantes, como son los colegios y el hospital. Este prácticamente constituye un modelo de relación urbana que se encuentra en las diferentes ciudades del valle.

Es de importancia aproximarse a estas relaciones urbanas de la ciudad, dado que el nivel de especialización de los equipamientos y de los servicios de cada ciudad va a generar una relación en red en diferentes escalas, urbanas y territoriales, las que actualmente no resultan del todo articuladas.

La gestión así como la planificación se centran muchas veces en un solo nivel de estudio o trabajo. Por ejemplo, el nivel urbano se articula difícilmente con niveles de diseño urbano y arquitectónico, y menos aún con niveles territoriales mayores.

¹² El mercadillo es un mercado itinerante que rota por diferentes ciudades dentro del valle y una vez por semana se instala en cada ciudad de importancia. Los domingos se localiza en Chepén, los lunes en Pacasmayo (total de puestos: 369; encuesta realizada en agosto de 2007), los martes en San Pedro de Lloc (total de puestos: 256), los miércoles en Chilete (total de puestos s/d), los jueves en Guadalupe (total de puestos: 244), los viernes en Pacanga (total de puestos: 94), y los sábados en Limoncarro (total de puestos: 101). El mercadillo tiene su propia organización y relación con los diferentes municipios, así como sus espacios establecidos en la ciudad.

Este es el caso de los paraderos, que como parte de la ciudad se constituyen en elementos interesantes por tener la capacidad de ser articuladores a diferentes escalas: hacia la ciudad y hacia el valle.

2.2. Los planes, la urbanización y el territorio

Los estudios y talleres realizados con autoridades y funcionarios de los gobiernos locales provinciales y distritales, y en particular con la Comunidad Campesina de San Pedro de Lloc, tienen siempre el enfoque territorial, que no solo nos remite a articular las diferentes escalas de gobierno, sea este local, municipal, provincial y del territorio del valle, sino también a observar las dinámicas de manera integrada y en su proceso.

Dentro de esta dinámica de talleres se trata primero de conocer cómo se da el proceso urbano en relación con el territorio, y es ahí que se manifiestan algunas inquietudes y preocupaciones. Quedó en evidencia por ejemplo el desconocimiento de los planes que existen de las diferentes escalas territoriales. Además los municipios no cuentan con un plan de desarrollo urbano, lo que denota la poca o nula importancia que tiene este aspecto para la población en el desarrollo de sus ciudades. Entonces ¿cómo se priorizan las inversiones y cómo la ciudad ve el territorio? Es decir, ¿cómo se plantea la articulación de diferentes escalas regionales con otros nodos urbanos, con corredores económicos, ejes de desarrollo o con las inversiones regionales?

En cuanto a la visión de la cuenca como unidad territorial, la gestión del valle bajo del Jequetepeque se desarrolla por sí sola, y no está tomando en cuenta los otros componentes de los sectores medio y alto de la cuenca para una mejor gestión territorial que no solo involucre los recursos naturales sino su propia gobernabilidad.

Para el cumplimiento de la normativa que exige elaborar planes de acondicionamiento territorial, planes de ordenamiento territorial y planes de desarrollo urbano, estos no se proyectan dentro del marco de la unidad del espacio que permite integrar a las dos provincias que conforman el territorio del valle, como propone el Plan de Ordenamiento Territorial del valle del Jequetepeque. Una visión unitaria nos llevaría a desarrollar la integración de la ciudad y del campo, involucrar al valle con la franja marino-costera muchas veces olvidada, y las relaciones con la cuenca.

En el planteamiento de trabajo del grupo técnico, denominado «Ciudad y territorio en el valle del Jequetepeque»¹³, hemos comenzado a sensibilizar a los directores de Desarrollo Urbano (funcionarios pertenecientes a las direcciones de los municipios

¹³ El equipo de trabajo «Ciudad y territorio» está realizando un programa de talleres urbanos, que se inició en el año 2009. El primer taller fue «Convocatoria y antecedentes», el segundo fue «Redes de ciudades y planes existentes»; el tercer taller fue «Diagnóstico urbano», y el cuarto taller, «Espacio urbano prospectivo».

provinciales y distritales) sobre la conveniencia de trabajar el espacio mayor que es el valle del Jequetepeque, y a partir de ahí comenzar a identificar algunas situaciones que involucren proyectos de interés común para ambas provincias. Dentro de este aspecto se enunció como ejemplo la gestión de residuos sólidos de manera integrada.

Es preocupante que, existiendo instrumentos de referencia que orientan respecto a ciudad y territorio, ellos estén siendo subutilizados; por ejemplo, en el estudio «Ejes de desarrollo prioritarios en la zona norte», se da el enfoque territorial desde la perspectiva del proceso urbano pero lamentablemente las Direcciones de Desarrollo Urbano no lo conocen o no lo tienen en cuenta, y por lo tanto no lo utilizan.

Igualmente, las propuestas de «Ejes de Desarrollo» que involucran la cuenca íntegra del Jequetepeque, y las de «Gestión Urbana Regional Integrada»: GURI La Libertad, que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y el de Vivienda y Construcción realizaron plantean un manejo adecuado del territorio y proponen incluso lineamientos para el ordenamiento territorial, no son conocidas y lamentablemente estas dependencias municipales no las tienen consigo, por lo que no se vinculan con estas.

Desde la perspectiva del enfoque territorial se ha empezado a trabajar propuestas de ordenamiento que involucran al litoral (Novoa, 2009), donde se identifican las zonas marino-costeras por proteger, y se incorpora el espacio litoral como parte del territorio del valle, que es de vital importancia como un espacio económico, geográfico y sociocultural.

Los alcaldes, los directores urbanos y la propia sociedad civil son conscientes de que el proceso urbano de sus ciudades requiere ser planificado y ordenado, de manera que se puedan corregir los problemas que se han estado presentando. Estos planes se deben elaborar con participación de los actores locales, con nuevos enfoques que consideren el territorio como sistema, más aun teniendo una ocupación en red dentro del valle, y una relación integradora de lo urbano-rural, y de la ciudad y el territorio. Los planes deberán incorporar alternativas de intervención que den solución a problemas comunes, desde la perspectiva de red, así como propuestas de inversión que potencien los atributos del territorio o que consoliden la funcionalidad de los centros urbanos que conforman la red.

Aprender a observar la complejidad del territorio y abordarlo es un ejercicio principalmente de abstracción y de inclusión social. Aproximarse al territorio por las redes espaciales tiene importancia dado que estas son el reflejo de las dinámicas socioculturales, económicas y políticas en su espacio; estas son las relaciones en el territorio.

En el valle del Jequetepeque se han identificado las redes fundamentales del agua, del transporte y de la gestión, mediante las cuales entendemos el territorio en su continuidad y en su adaptación.

Entender que el territorio es una construcción nos permite tener una aproximación integral y de continuidad de las redes y de las tendencias espaciales. Tanto la observación espacial como la coproducción de los planes (tema por desarrollar) permiten asegurar la calidad del proceso de la planificación.

La ocupación en red es una alternativa para el desarrollo en un contexto muy centralizado como el nuestro, siempre y cuando se tengan en cuenta la inclusión social y el desarrollo sostenible, lo que es pertinente en un medio de gran diversidad pero también frágil por razones de dispersión, y donde la finalidad es la del desarrollo humano en su espacio territorial.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Burga, Manuel (1976). *De la encomienda a la hacienda capitalista. El valle del Jequetepeque del siglo XVI al XX*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos (IEP).
- Canziani, José (2009). *Ciudad y territorio en los Andes, Contribuciones a la historia del urbanismo prehispánico*. Lima: Fondo Editorial PUCP.
- Centro de Estudios Sociales y Desarrollo Rural (CESDER) (1995). *Cuenca del Jequetepeque, diagnóstico preliminar*. Lima: CESDER.
- Deza Rivasplata, Jaime (1996). *Jequetepeque*. Lima: Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología-Universidad Nacional Agraria la Molina.
- Dupuy, Gabriel (2001). *L'Urbanisme des Réseaux, Théories et Méthodes*. París: Armand Colin.
- Eling, Herbert Jr. (1975). Interpretaciones preliminares del sistema de riego antiguo de Talambo en el valle de Jequetepeque. En VV.AA., *III Congreso Peruano: el hombre y su cultura, actas y trabajos*. Tomo II (pp. 401-419). Lima: Ramiro Matos Mendiola.
- Gutiérrez, Ramón (1993). *Pueblos de indios, otro urbanismo en la región andina*. Quito: Ediciones Abya-Yala.
- López Guzmán, Rafael (comp.) (1995). Urbanismo español en América. Un modelo de transferencia. En VV.AA., *Actas del Congreso Vías de confluencias culturales: un patrimonio común*. Popayán: Instituto Nacional de Vías Subdirección de Monumentos Nacionales.
- Magnaghi, Alberto (2003). *Le projet local, Architecture + Recherches*. Bélgica: Mardaga.
- Novoa, Zaniel (1997). *Montes costeros, naturaleza y cultura en el desierto*. Lima: PUCP-Sociedad Geográfica de Lima-Asociación Pakatnamu.
- Novoa, Zaniel (2009). *Geografía de la zona marino costera del litoral pacífico peruano*. Lima: Sociedad Geográfica de Lima.

- Oficina Regional del Norte del Instituto Nacional de Planificación (ORDEN) & Sistema Nacional de Movilización Social (SINAMOS) (1971). *Rol y funciones del valle Jequetepeque dentro de la estructura espacial del nor medio y del norte peruano*. Chiclayo.
- Pumain, Denise & Jean-Marc Offner (dirs.) (1996). *Réseaux et territoires, signification croisées*. París: Editions de L'áube.
- Rostworowski, María (2005). *Recursos naturales renovables y pesca, siglos XVI-XVII / Curacas y sucesiones, Costa Norte*. Lima: IEP.
- Tola Pasquel, José (2001). *Introducción a la Topología*. Lima: Fondo Editorial PUCP.
- Vilela, Marta (2009). *Construcción de un modelo espacial de Redes territoriales para ciudades intermedias. Redes de ciudades en el valle bajo del Jequetepeque, costa norte del Perú*. Tesis doctoral. Universidad de Lieja, Bélgica.