



PONTIFICIA
**UNIVERSIDAD
CATÓLICA**
DEL PERÚ

FACULTAD DE LETRAS Y CIENCIAS HUMANAS

PRODUCCIÓN DEL ESPACIO URBANO EN UNA CIUDAD PEQUEÑA

La ciudad de Chilite y su red urbana en Cajamarca - Perú

**Tesis para optar el título de Licenciado en Geografía y Medio Ambiente que presenta
la Bachiller:**

FRESIA INES VARGAS CHUNGA

ASESOR: José Antonio Peralta Olaechea

Lima, Julio del 2016

RESUMEN

Esta investigación es el resultado de una lectura socio-espacial y crítica de las características de la red urbana de la ciudad de Chilete en la región Cajamarca, Perú. Se busca conocer los factores de la producción del espacio urbano y cómo se relacionan con la red urbana local a partir del estudio del crecimiento físico de la ciudad, la economía urbana y la visión que el Estado tiene sobre la ciudad y su efecto en su desarrollo. Se empleó el análisis de contenido, la observación participante y entrevistas semi-estructuradas para analizar el espacio a partir de 5 planos de análisis. Se concluye que los factores de la producción del espacio urbano en Chilete son nuevas dinámicas económicas en el espacio cajamarquino que han transformado las redes en el territorio y las estrategias de vida de la población; las características físicas de la ciudad y sus gestores a lo largo del tiempo y la acción y visión del Estado sobre el desarrollo territorial en un marco de apertura económica nacional y crecimiento económico. Esta visión ha reforzado la consolidación de la red urbana macro con lógica extractiva, en detrimento de la red urbana local y la población a la que sirve.

ABSTRACT

This research is the result of a socio-spatial and critical reading of the urban network of the small city of Chilete in the Cajamarca region in Peru. It aims to understand the elements that contribute to the production of this urban space and how they relate with the local and regional urban network. It encompasses the study of urban shapes and economic dynamics through time, and the analysis of the state vision about small cities and their territories to understand its conditions of underdevelopment. Content analysis, participatory observation and semi-structured interviews were used as methodology to examine primary and secondary sources of information. The production of space is an unfinished process shaped by its inhabitants, the State and private companies. Findings show that the components of the production of urban space are the characteristics of its physical urban growth and its shapers, the survival strategies of its population and the vision and action of the State regarding the territorial development and planning which favors the merging and strengthening of the extractive macro urban network in detriment of the local smaller urban networks and the rural population they serve.

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar quiero agradecer a mis padres por darme la oportunidad de ser geógrafa y poder vivir para la observación y reflexiones sobre el mundo. A mi madre, por llevarme desde pequeña al campo y permitirme vivir momentos de compartir y alegría con los campesinos. A mi padre, por llevarme a conocer Paredones y compartir conmigo sus recuerdos junto a mi abuelo Victor Vargas Goicochea. A mi hermano, por ser un apoyo incondicional en los momentos más necesarios. Finalmente, agradecer a Winky, que con su cariño y belleza ilumina mi espíritu.

De igual modo, quiero reconocer y gratificar con cariño a mis maestros. A la profesora Rita Gregorio de Andrade que me guió en los inicios de esta investigación y que me mostró con entusiasmo y pasión el mundo de los estudios urbanos. Al profesor José Peralta, asesor de esta tesis, que recibió y respondió con paciencia mi trabajo, siempre con un comentario constructivo y cuestionador, que me hizo posible profundizar más en el tema escogido. A la profesora Ana Sabogal, por permitirme aprender y trabajar con ella, desarrollando mi capacidad propositiva y superando alguna vacilación. Asimismo, a las profesoras Miriam Nagata y Paola Moschella por sus valiosos aportes, apoyo y consideración durante mi vida estudiantil y corta vida profesional. De igual manera, al profesor Rodolfo Castillo por los valiosos aportes y apuntes que ha hecho a esta investigación.

Quiero agradecer también al pueblo de Chilete, por abrirme las puertas de su ciudad para hacer esta investigación. A todos los entrevistados, que respondieron mis preguntas con paciencia y apertura, compartiendo sus recuerdos y visiones de la ciudad. A la familia Vargas Cabanillas por acogerme en su acogedora casa durante mi trabajo de campo. De igual forma, quiero resaltar la belleza del paisaje de Chilete, caracterizado por el río Jequetepeque, las rocas, los arrozales y los árboles de mango, cuyas imágenes causaron un gran impacto durante mi infancia y motivaron mi curiosidad para reconstruir la historia de la ciudad en esta tesis.

Finalmente quiero agradecer a la Dirección General de Investigación (DGI) de la Pontificia Universidad Católica del Perú, que me otorgó el premio del Programa de Apoyo a la Tesis de Licenciatura (PADET) sin el cual no hubiera podido terminar esta investigación.

Muchas gracias.

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N°1. Número de ciudades según su categoría en la red urbana a nivel nacional.....	33
Tabla N°2. Evolución del número de ciudades en el Perú.....	38
Tabla N°3. Evolución del número de ciudades en el Perú.....	52
Tabla N°4. Edad de la población según sexo en grupos quinquenales – Ciudad de Chilete....	87
Tabla N°5. Lugar de nacimiento por departamento.....	90
Tabla N°6. Índice de Desarrollo Humano de la Población.	91
Tabla N°7. Abastecimiento de agua potable en la ciudad.	101
Tabla N°8. Servicio higiénico que tiene la vivienda.	103
Tabla N°9. Centros educativos en Chilete.....	104
Tabla N°10. Servicios con los que cuenta el hogar.	105
Tabla N°11. Actividad de económica la que se dedica en su trabajo por agrupación.....	107
Tabla N°12. Ocupación según agrupación en la ciudad de Chilete.....	108
Tabla N°13. Ocupación según agrupación en el distrito de Chilete – sin la ciudad de Chilete (capital distrital).....	118
Tabla N°14. Esquema conductor de la tesis.....	17
Tabla N°15. Volumen de flujo vehicular en números enteros.....	160

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N°1. Evolución censal de la población urbana y rural en porcentajes.....	28
Figura N°2. Distribución de la población del Perú por regiones naturales, años censales.....	29
Figura N°3. Evolución de la estructura productiva de Cajamarca.....	47
Figura N°4. PBI regional en Cajamarca, periodo 1990 – 2002 en porcentaje.....	47
Figura N°5. Valor agregado bruto por años, según actividades económicas en Cajamarca. Valores a precios corrientes, en porcentajes.....	49
Figura N°6. Distribución del canon y regalía minera al interior de las regiones.....	50
Figura N°7. Región Cajamarca, población y carencia de servicios básicos.	51
Figura N°8. Acceso a servicios básicos y analfabetismo para el distrito de Chilete, en porcentajes.....	52
Figura N°9. Etapas de la Investigación.....	61
Figura N°10. Mapa de ubicación.....	62
Figura N°11. Imagen satelital de Chilete en Junio del 2012.....	62

Figura N°12. Mapa de unidades geomorfológicas de Chilete.	63
Figura N°13. Mapa de relieve e hidrografía de Chilete.....	65
Figura N°14. Mapa de usos del suelo de Chilete.....	66
Figura N°15. Chilete en 1874.	69
Figura N°16. Fotografía antigua del puente Yonán (s/a).....	71
Figura N°17. Primeros pobladores en la estación de Chilete (s/a).....	72
Figura N°18. Reconstrucción de las estaciones del ferrocarril Pacasmayo –Chilete en 1908.....	73
Figura N°19. Puente La Mónica(s/a).....	73
Figura N°20. Tornamesa del ferrocarril con vagón de pasajeros en la Plazuela José Gálvez (s/a).....	74
Figura N°21. Campamento de Paredones.....	75
Figura N°22. Imagen satelital con esquema de Paredones.....	76
Figura N°23. Chiletanos en la puerta del recién inaugurado Banco Internacional.....	77
Figura N°24. Escuela de niñas destruida en 1967.....	79
Figura N°25. Chilete en 1960.....	79
Figura N°26. Entrada a la estación de Chilete desde la costa, hoy plazuela José Gálvez.....	81
Figura N°27. Desfile escolar entre 1960 – 1965 en la Plaza de Armas, con el vagón en el fondo.....	84
Figura N°28. Paisaje de Chilete fechado entre los años 1960 – 1965.....	84
Figura N°29. Incremento poblacional en Chilete.....	86
Figura N°30. Pirámide poblacional de Chilete, 2007.....	88
Figura N°31. Porcentaje de personas que nacieron en el distrito.....	89
Figura N°32. Último nivel de estudios que aprobó la población.	90
Figura N°33. Evolución de la población y número de viviendas 1940 - 2015.....	92
Figura N°34. Incremento del número de viviendas y población por periodo inter-censal.....	92
Figura N°35. Chilete en 1960.....	94
Figura N°36. Imagen satelital de Chilete en el 2003.	94
Figura N°37. Levantamiento catastral de la ciudad de Chilete.....	97
Figura N°38. Imagen satelital de Chilete en el 2012.	98
Figura N°39. Condición de ocupación de las viviendas.	99
Figura N°40. Organización del espacio físico de Chilete.	100

Figura N°41. Servicio de alumbrado eléctrico en la vivienda.	103
Figura N°42. PEA (ocupada y desocupada) y No PEA de la ciudad de Chilete.....	106
Figura N°43. Actividad que desempeña (la PEA ocupada).....	106
Figura N°44. Rendimiento de mango por hectárea en el distrito de Chilete en toneladas métricas.....	108
Figura N°45. Proveniencia de vehículos a la feria de los miércoles.....	112
Figura N°46. Rutas y productos principales en el espacio regional.....	114
Figura N°47. Promedio de flujo vehicular por día (%)......	115
Figura N°48. Distancias en la red vial, en horas.....	117
Figura N°49. Porcentaje de la PEA ocupada cuya ocupación principal (por agrupación) es: agricultor, trabajador calificado agropecuario y pesquero.....	118
Figura N°50. Mapa de radio de influencia de la ciudad de Chilete en el espacio circundante en Km lineales.....	127
Figura N°51. Mapa de densidad de centros poblados por ha y centros poblados urbanos según tamaño.....	129
Figura N°52. Red Urbana de Chilete, con influencia a un radio de 30km.....	130
Figura N°53. Red Urbana de Chilete, con influencia a un radio de 15km con y sin relieve.	131
Figura N°54. Espacio urbano de Chilete, 2013.....	132
Figura N°55. Paisaje de Chilete hacia el oeste, 2013.....	138

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

- PNUD: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
- BM: Banco Mundial.
- INEI: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico.
- CND: Consejo Nacional de la Magistratura.
- CEPLAM: Centro Nacional de Planeamiento Estratégico.
- IDH: Índice de Desarrollo Humano.
- IDH-D: Índice de Desarrollo Humano ajustado por desigualdad.
- ZEE: Zonificación Ecológica y Económica.
- GRC: Gobierno Regional de Cajamarca.
- FONCODES: Fondo de Cooperación para el Desarrollo Social.
- CEDEPAS: Centro Ecuménico de Promoción y Acción Social.
- MINAGRI: Ministerio de Agricultura.
- DEMUNA: Defensoría Municipal del Niño, Niña y Adolescente.
- APEPAYAC: Asociación de Productores de la microcuenca del Payac.
- FONDOEMPLEO: Fondo Nacional de Capacitación Laboral y Promoción del Empleo.
- MINAM: Ministerio del Ambiente.
- ONPE: Oficina Nacional de Procesos Electorales.
- I.E.GGC: Institución Educativa Gran Guzmango Cápac de Chilete.
- CAPESE: Cajamarca Perú *Service* S.C.R.L – Consultoría, elaboración y ejecución de proyectos de Ingeniería, Servicio de Personal, Alquiler de Maquinaria Liviana y Pesada.
- JICA: Agencia de Cooperación Internacional del Japón.
- CIES: Consorcio de Investigación Económica y Social.
- MEF: Ministerio de Economía y Finanzas.
- PBI: Producto Bruto Interno.
- ALAC: Asociación los Andes Cajamarca.
- MVCS: Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento
- INADUR: Instituto Nacional de Desarrollo Urbano

ÍNDICE DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	9
I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	13
1.1.Objetivos.....	13
1.2.Hipótesis.....	13
1.3.Justificación.....	14
II. ESTADO DEL ARTE.....	18
2.1. Bases Teóricas.....	18
2.1.1. Geografía Urbana	18
2.1.2. Geografía Crítica.....	20
2.2.Producción del Espacio (Urbano)	21
2.3.Las Ciudades y sus Redes.....	25
2.3.1. Lo Urbano.....	25
2.3.2. La Red Urbana: relaciones constitutivas.....	30
2.3.3. La importancia de la ciudad local.....	36
2.4. El contexto: globalización, apertura económica y desigualdades espaciales.....	40
III. ANTECEDENTES.....	46
IV. ASPECTOS METODOLÓGICOS.....	55
4.1.Metodología.....	55
✓ Fuentes de Información.....	55
4.2.Método.....	56
4.3.Instrumentos empleados.....	59
4.3.1. Entrevistas semi-estructuradas.....	59
4.3.2. Análisis Espacial.....	60
4.3.3. Coremas.....	60
4.3.4. Fichas para la observación.....	60
4.4.Estrategia: Etapas de la investigación.....	61
V. ÁREA DE ESTUDIO: CHILETE TIERRA DEL SOL.....	62
5.1.Ubicación Geográfica.....	62
5.2.Aspectos Ecológicos y Regionales.....	65
5.3.Historia de Chilete.....	67
5.3.1. Origen de la ciudad: instalación del ferrocarril.....	67

5.3.2. Asiento Minero de Chilete – Paredones.....	74
5.3.3. Desastres en Chilete.....	78
5.3.4. Crecimiento de la ciudad y paisaje del pasado.....	81
VI. RESULTADOS.....	86
6.1.La Ciudad Hoy.....	86
6.1.1. Población.....	84
6.1.2. Cambios en las formas urbanas.....	91
6.1.3. Equipamientos y Estructuras Urbanas.....	101
6.2.Plano económico.....	105
6.2.1. Feria de los Miércoles.....	111
6.2.2. Movilidad Vehicular.....	114
6.2.3. Actividades en el espacio rural.....	118
6.3.Lo Cotidiano en la ciudad.....	121
6.4.Plano Político.....	123
6.5.Red Urbana.....	126
VII. DISCUSIÓN.....	132
Producción del Espacio Urbano en Chilete y su influencia en la red urbana local.....	132
VIII. CONCLUSIONES.....	144
7.1 Conclusiones Principales.....	144
7.2 Conclusiones Secundarias.....	148
BIBLIOGRAFÍA.....	150
ANEXOS.....	159
A. Detalle de la Estrategia de Investigación - Etapas de la investigación.....	158
A.1.Primer etapa: de Gabinete 1.....	158
A.2.Segunda Etapa: Trabajo de Campo.....	158
A.3.Tercera Etapa: De Gabinete 2.....	160
A.4.Cuarta Etapa: Análisis y Resultados.....	161
B. Cuadro de Volumen de Flujo Vehicular.....	161
C. Cultivo de mangos, superficie y producción por año.....	161
D. Entrevista.....	162
E. Protocolo de Consentimiento Informado.....	163

INTRODUCCIÓN

La ciudad es el continente de la historia,
el tiempo concentrado en el espacio,
la condensación del pasado y la memoria, es decir,
el lugar desde donde se producen los proyectos de futuro
que dan sentido al presente (Borja & Muxi, 2000, pág. 18)

La presente investigación de geografía urbana se enmarca en los estudios de geografía humana contemporáneos. Está dedicada al estudio de la producción del espacio urbano en la ciudad de Chilate y sus relaciones con la red urbana local y regional, a través del análisis de las formas de la ciudad y sus gestores en el tiempo, la comprensión de la economía urbana y sus relaciones con la red; sumados al análisis de la visión del Estado sobre ciudades con estas características.

El estudio de la producción del espacio urbano se remite al filósofo francés Henri Lefebvre, cuyas publicaciones son referentes de los estudios urbanos contemporáneos. Asimismo, se utilizarán los estudios sobre ciudades locales latinoamericanas de los geógrafos brasileños Santos (1973) y Wendel (2010), los estudios sobre desarrollo territorial editados por Canziani y Schejtman (2013) y otros de Gonzáles de Olarte (2007), Hurtado (2000), Vergara (2012) y Monge (2012) sobre el contexto económico local y la conformación de redes urbanas en el país.

Chilate es la ciudad capital del distrito del mismo nombre, ubicado en la provincia de Contumazá, al sur del departamento de Cajamarca en el norte del Perú. Las características principales de esta ciudad son su número reducido de habitantes (2800 aproximadamente), su imbricación con la zona rural circundante y un sostenido pero moderado proceso de urbanización, causado principalmente por el incremento de la población, el comercio y la densificación de las redes de comunicación. Chilate es una ciudad de paso obligatorio para dirigirse desde la costa hacia los andes y viceversa en la región Cajamarca, y concentra flujos de redes de comunicación, intercambio comercial, servicios y riqueza asociada a la extracción de recursos primarios, especialmente minerales. Esta concentración de flujos es aprovechada tanto por pobladores locales como por las poblaciones rurales adyacentes.

El tema es especialmente relevante debido al contexto de crecimiento económico sostenido de la región Cajamarca y el país, generado por la presencia de actividades extractivo-mineras¹, que han traído como consecuencia un incremento de los recursos económicos disponibles. No obstante, la ciudad de Chilate tiene un desarrollo territorial limitado, que se refleja en el abastecimiento ineficiente de servicios básicos, educativos y de salud, así como de empleo

¹ Albergó una de las mayores producciones de oro de Sudamérica hasta el 2012 (Smith, 2012)

seguro. Cajamarca es además una de las regiones en donde se encuentran los menores niveles de desarrollo humano, mayores niveles de ruralidad y menores porcentajes de concentración urbana del Perú (PNUD, 2009).

Así, en los últimos años, el territorio Cajamarquino se ha transformado, no sólo demográficamente sino también económica y socialmente, para dar paso a dinámicas más urbanas, pero de manera desordenada y en un contexto donde prima la consolidación de las redes urbanas macro para la extracción de materias primas. El desarrollo minero ha favorecido a la economía nacional y local, intensificando los flujos de intercambio debido a una mayor disponibilidad de recursos económicos, a la construcción de nuevas vías, el incremento de las migraciones y el empleo. Sin embargo, los mayores niveles de vida y menor pobreza se han concentrado sólo en las grandes ciudades de la red urbana nacional. Esta situación se refuerza debido a la consolidación de vías de comunicación que no logran conectar a las ciudades que tienen una cantidad de población intermedia o mínima, y en menor medida incluso, con los espacios rurales.

A través del análisis de contenido, la observación participante y las entrevistas semi-estructuradas se pretende conocer como se ha dado en el tiempo la producción del espacio urbano en Chilite y sus relaciones con la red urbana local y regional, para vislumbrar las limitantes de su desarrollo territorial. Así, se estudió la ciudad a partir de 5 planos de análisis: 1) Historia, 2) Plano Económico, 3) Morfología Urbana y 4) Plano Cotidiano y 5) Plano político, sobre la base de información primaria y secundaria tanto cualitativa como cuantitativa.

En el primer capítulo se plantea el problema, enunciando la hipótesis, objetivos y justificación. En el segundo capítulo se desarrolla el estado del arte, abordando la producción del espacio urbano, las características del fenómeno urbano global y local, las redes urbanas en el Perú, la economía urbana en las ciudades pequeñas y su relación con las dinámicas rurales. En el tercer capítulo se desarrollan los antecedentes del área de estudio, específicamente respecto a las nuevas dinámicas económicas presentes en la región Cajamarca. En el cuarto capítulo, se presentan los aspectos metodológicos, explicando la metodología general del estudio, los métodos e instrumentos de investigación empleados. Asimismo, se desarrolla la estrategia que se siguió para realizar esta tesis en la que se subsiguen momentos de gabinete y campo. En el quinto capítulo se describe la ubicación geográfica y aspectos ecológicos regionales del área de estudio, así como también la historia de la ciudad y su emplazamiento. En el sexto capítulo se exponen los resultados obtenidos, organizados a partir de los planos de

análisis previamente determinados. En el séptimo capítulo se desarrolla la discusión, donde se analizará críticamente los resultados de la investigación a la luz del marco teórico para el logro de los objetivos de la investigación. A manera de cierre, en el octavo capítulo se verifica la hipótesis planteada para dar respuesta la pregunta general de investigación, a través de la enunciación de las conclusiones.

Este estudio encuentra que los factores de la producción del espacio urbano en Chilate son las nuevas dinámicas económicas en la región Cajamarca, la visión territorial del Estado y las estrategias de vida de los ciudadanos, que influyen y son influenciados por la red urbana local. Nuevos flujos en la red urbana y un aumento de las actividades económicas terciarias han ocasionado la expansión física de la ciudad. A pesar del contexto de disponibilidad de recursos económicos, no se ha logrado el bienestar integral de sus habitantes.

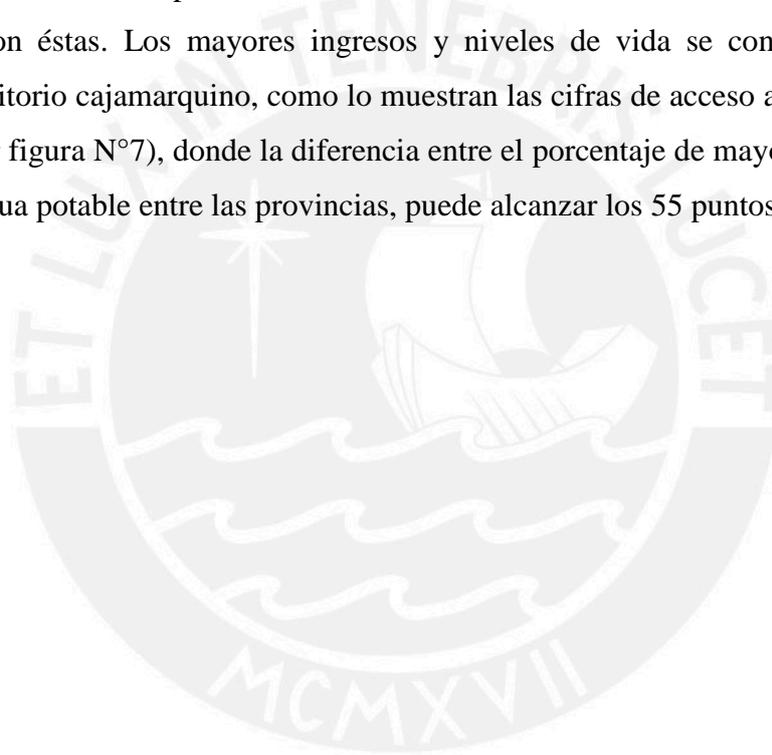
Este estudio concluye que la visión de desarrollo territorial y política del Estado han dejado de lado la planificación y desarrollo sostenible del espacio urbano de Chilate debido a que las políticas nacionales de desarrollo urbano y territorial incluyen sólo a las ciudades por encima de 20,000 habitantes. Por otro lado, las políticas de desarrollo rural, consideran sólo a la población por debajo de los 2,000 habitantes por lo que las ciudades locales quedan en un aparente vacío.

Complementariamente, se identificó que existe una sobreestimación de la cantidad de población considerada como urbana en nuestro país, debido a los criterios utilizados por el Estado para realizar la clasificación de lo urbano, que omite criterios como la densidad poblacional y características de las actividades económicas. Ello ha ocasionado que se considere como urbana a una gran cantidad de población que en realidad no lo es y que el Estado defina sus políticas en base a éstas cifras, priorizando las políticas urbanas porque en las ciudades se encuentra la mayoría poblacional.

De este modo, la visión de desarrollo territorial y el estudio de las redes urbanas peruanas han privilegiado la consolidación de las redes urbanas macro, para viabilizar las actividades económicas extractivas, en detrimento de otras actividades económicas que constituyen el sustento de una cantidad importante de población. Esto se expresa en la predominancia y mejor estado de las redes viales que sirven a estos fines, mientras que las redes que conectan los espacios locales y rurales, cuyas actividades no generan tantos recursos económicos, están en condiciones deficientes a pesar de tener una mayor densidad de centros poblados que conectar.

Esta situación causa impactos tangibles en el desarrollo de la población local y de la red urbana circundante, pues Chilate no sólo está limitada en términos de calidad de vida, sino también en el desarrollo de actividades económicas que permitan un impacto positivo en la creación de empleos y la mejora de la economía de sus habitantes. Esta situación tiene además un impacto en el desarrollo de la población rural de alrededores, al considerar la importancia que la ciudad de Chilate representa para ellos al ser el mercado principal de la red urbana local y que ofrece servicios de utilidad.

Finalmente, esta problemática se profundiza al considerar la evidente disponibilidad de recursos económicos en la región Cajamarca, pues a pesar de la abundancia monetaria de las últimas décadas, no se han producido cambios en el desarrollo de sus habitantes que se correspondan con éstas. Los mayores ingresos y niveles de vida se concentran en pocos espacios del territorio cajamarquino, como lo muestran las cifras de acceso a servicios básicos de la región (ver figura N°7), donde la diferencia entre el porcentaje de mayor y menor acceso al servicio de agua potable entre las provincias, puede alcanzar los 55 puntos porcentuales.



I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El problema central identificado en el área de estudio son las limitaciones para el desarrollo de los pobladores de Chilete, que se expresan en una carencia de servicios básicos eficientes, empleo y acceso a salud y educación. Estas limitaciones tienen su origen en una visión condicionada del Estado hacia el espacio nacional, que privilegia los espacios más rentables económicamente, definiendo una red urbana de espacios fortalecidos y otros desconectados e ignorados. Esta problemática se complejiza considerando el contexto de crecimiento económico de la región Cajamarca y que Chilete es un centro de intercambio de bienes y satisfacción de necesidades de los centros poblados rurales y urbanos aledaños.

Surge a partir de ello la siguiente pregunta general de investigación: ¿Qué factores han intervenido en la producción del espacio urbano en Chilete y cómo influye éste en la red urbana local?

1.1. Objetivos

General: Identificar cuáles son los factores que intervienen en la producción del espacio urbano de Chilete, y sus relaciones con la red urbana local y regional, para entender las limitaciones de su desarrollo territorial.

Específicos:

- Entender la dinámica económica urbana y sus relaciones con la red urbana.
- Analizar el crecimiento físico de la ciudad y sus gestores en el tiempo.
- Conocer la visión del Estado sobre este espacio urbano y cómo afecta su desarrollo.

1.2. Hipótesis

- ✓ Nuevas dinámicas económicas en la región Cajamarca y las estrategias de vida de los ciudadanos son los factores de la producción del espacio urbano en Chilete, que influyen y son influenciados por la red urbana local.

- ✓ Los flujos de la red urbana se han densificado gracias a un aumento en las actividades terciarias, las redes de comunicación y la población, ocasionando la expansión física de la ciudad de Chilate pero sin el logro del bienestar integral de sus habitantes.
- ✓ La visión del Estado sobre el territorio privilegia la red urbana macro con una lógica predominantemente extractiva y ha marginado el desarrollo de esta ciudad, a pesar de estar vialmente articulada y concentrar flujos imprescindibles para la economía de los centros poblados urbanos y rurales de alrededores.

1.3. Justificación

Existe un creciente proceso de urbanización y transformación de los territorios a nivel global. Según el Banco Mundial, ya en el año 2008 más de la mitad de la población mundial vivía en ciudades y se estima que para el año 2030, más del 60% de la población mundial vivirá en áreas urbanas (Banco Mundial, 2008). El Perú no ha sido ajeno a este proceso de urbanización, que se ha intensificado debido a cambios en los modos de producción, la apertura económica y el incremento poblacional. Los espacios urbanos ya existentes han cambiado e incrementado su población, al tiempo que han surgido nuevos.

Fuera de las grandes ciudades en el Perú, este fenómeno tiene características más específicas. De manera general, los centros poblados están cambiando rápidamente, tanto en términos poblacionales como en sus cualidades urbanas y/o rurales. Muchos de éstos, donde las actividades económicas eran predominantemente primarias, se han diversificado no sólo en el plano económico, sino también demográfica y socialmente. Así van desarrollándose más actividades que podrían denominarse “urbanas” (actividades económicas secundarias, terciarias), transformándose los modos de vida. A pesar de ello, el reducido número de habitantes de estos centros poblados y sus relaciones e imbricación con la zona rural las mantiene en la ambigüedad y las categorías de urbano o rural parecen no encajar con sus particularidades.

Se ha dejado de lado el estudio de las ciudades intermedias y ciudades locales, o lo que el INEI denomina “base de la red urbana”, y la importancia que tienen a escala local y regional, como pequeños centros de servicios e intercambio para las zonas rurales circundantes. Estas ciudades, a pesar de tener un pequeño tamaño poblacional, juntas constituyen un importante porcentaje de la población del Perú.

Encontramos que el estudio de lo urbano y las ciudades se enfoca sobre todo en la escala metropolitana o en el proceso de metropolización. Actuales estudios por parte del Estado sobre la red urbana nacional (Galarza, 2011; CEPLAN, 2011; CND, 2003) están principalmente abocados a reforzar aspectos económicos y las conexiones de las ciudades importantes con el mercado internacional, promoviendo el crecimiento económico macro.

Esta investigación contribuye con los estudios sobre la ciudad de Chilate, de aproximadamente 3000 habitantes ubicada en los Andes del departamento de Cajamarca a 847msnm, en un estrecho y cálido valle. Chilate es un centro de intercambio de productos y lugar de paso obligatorio para dirigirse desde los Andes hacia la costa y viceversa; y a través de los Andes. A pesar de tener más de 80 años de existencia formal como ciudad capital del distrito del mismo nombre, no cuenta con un eficiente abastecimiento de servicios básicos, de educación, salud y empleo, que permitan a su población alcanzar el desarrollo humano² y territorial³.

El caso del departamento de Cajamarca es complejo, pues en él se localizan numerosas actividades económicas productivas, especialmente mineras. Así, encontramos presente en el territorio a la empresa Minera Yanacocha (actualmente en proceso de cierre), que ostentó producciones importantes de oro durante sus años de apogeo, aportando de manera importante al PBI nacional. A pesar de ello, Cajamarca aparece como uno de los departamentos más pobres del país según cálculos del INEI (2007), PNUD (2009) e IPE⁴ (2015). La existencia del yacimiento minero ha transformado la red urbana departamental debido a la intensificación de los flujos de intercambio comercial, la construcción de nuevas vías y el incremento de las migraciones y el empleo, pero concentrados en ciertos espacios. Chilate no se ha visto ajeno a estas transformaciones y ha crecido demográfica y físicamente; sin embargo, el crecimiento económico de la región no ha llevado necesariamente al logro de su desarrollo territorial y el logro del bienestar de sus habitantes.

Chilate es un caso particular, pero de importancia por todos los factores que entran en juego. El estudio de lo urbano en un entorno de retrasado desarrollo social y en contexto regional de abundantes recursos económicos aparentemente disponibles, puede ayudar a responder por

² El desarrollo humano busca garantizar el ambiente necesario para que las personas y los grupos humanos puedan desarrollar sus potencialidades y así llevar una vida creativa y productiva conforme con sus necesidades e intereses. Esta forma de ver el desarrollo se centra en ampliar las opciones que tienen las personas para llevar la vida que valoran, es decir, en aumentar el conjunto de cosas que las personas pueden ser y hacer en sus vidas. Así el desarrollo es mucho más que el crecimiento económico, este es solo un medio – uno de los más importantes – para expandir las opciones de la gente (PNUD, 2009)

³ Se entiende como desarrollo territorial aquel que “sea capaz de asegurar un crecimiento socialmente inclusivo y ambientalmente sostenible” (Canziani & Schejtman, 2013)

⁴ IPE: Instituto Peruano de Economía.

qué y cómo es que la explotación de recursos naturales no está generando beneficios para la creciente población urbana de su territorio, ni mucho menos para la población rural, aunque éstas poblaciones se encuentren en las rutas de salida de estos recursos.

Por otro lado, debido a la existencia de numerosas actividades mineras en el Perú, el caso de Chilete puede ayudarnos a entender diferentes procesos con características semejantes en otros lugares del Perú; es decir, el caso de ciudades pequeñas y pobres, muy cercanas a lugares donde se ubican yacimientos de gran minería u otras inversiones de gran envergadura, que reciben un reducido porcentaje de canon minero, y por donde circulan, pero solo de paso, flujos de importante riqueza. Esto puede ser de vital importancia para empezar a comprender cómo funcionan las desigualdades producidas por los procesos extractivos y en alguna medida, la conflictividad social asociada a la extracción de recursos naturales.

Así, este estudio puede aportar a la discusión sobre cómo funciona en Cajamarca este hecho de crecimiento económico pero sin aparente desarrollo posible y sobre cómo se entienden los beneficios del crecimiento económico basado en los recursos primarios.

Los estudios urbanos han evolucionado en el tiempo, incorporando elementos de otras disciplinas para una mejor comprensión de la realidad. La geografía urbana y su aporte se han consolidado dentro del estudio del fenómeno urbano, específico en cada lugar del mundo, analizando las actividades humanas sobre el espacio e incluyendo en la discusión la complejidad de la base terrestre que sostiene a dichas actividades. En ese sentido, esta investigación de tesis sobre la producción del espacio urbano en una ciudad pequeña, constituye un aporte académico, no solo para entender el caso de Chilete y otros semejantes, sino que también contribuye al conocimiento de un área de la geografía que actualmente requiere mayor atención.

De acuerdo a lo antes analizado con respecto a la ciudad de Chilete, consideramos necesario esquematizar el planteamiento inicial, objetivos e hipótesis de esta investigación antes de la presentación del Estado del Arte.

Pregunta general de investigación	Objetivo General	Objetivos Específicos de la investigación	Hipótesis de la investigación
<p>¿Qué factores han intervenido en la producción del espacio urbano en Chilete y cómo influye éste en la red urbana local?</p>	<p>Identificar cuáles son los factores que intervienen en la producción del espacio urbano de Chilete, y sus relaciones con la red urbana local y regional, para entender las limitaciones de su desarrollo territorial.</p>	<p>1. Entender la dinámica económica urbana y sus relaciones con la red urbana local y regional.</p>	<p>Nuevas dinámicas económicas en la región Cajamarca y las estrategias de vida de los ciudadanos son los factores de la producción del espacio urbano en Chilete, que influyen y son influenciados por la red urbana local.</p>
		<p>2. Analizar el crecimiento físico de la ciudad y sus gestores en el tiempo.</p>	<p>Los flujos de la red urbana se han densificado gracias a un aumento en las actividades terciarias, las redes de comunicación y la población, ocasionando la expansión física de la ciudad de Chilete pero sin el logro del bienestar integral de sus habitantes.</p>
		<p>3. Conocer la visión del Estado sobre este espacio urbano y cómo afecta en su desarrollo.</p>	<p>La visión del Estado sobre el territorio privilegia la red urbana macro con una lógica predominantemente extractiva y ha marginado el desarrollo de esta ciudad, a pesar de estar vialmente articulada y concentrar flujos imprescindibles para la economía de los centros poblados urbanos y rurales de alrededores.</p>

Tabla N° 14. Esquema conductor de la tesis.

Elaboración propia.

II. ESTADO DEL ARTE

2.1 Bases teóricas

2.1.1 Geografía Urbana

La geografía urbana es una de las ramas de estudio de la geografía humana. Esta última, es una de las dos grandes divisiones de estudio de la Geografía⁵.

Según el Diccionario de Geografía Humana (2009), la geografía humana se centra en el estudio de los “lugares” y “espacios y ambiente” que son tanto condición como consecuencia de las actividades de las personas. Los estudios de la geografía humana, sin embargo, no dejan de lado la parte física de la realidad, por ser de importancia para la comprensión de las prácticas humanas. Estos estudios han evolucionado en el tiempo, incorporándose a ellos los estudios ambientales y de percepción. Asimismo, el enfoque de sistemas ha sido útil a los geógrafos para visibilizar las intersecciones entre los sistemas humanos y físicos.

La geografía urbana constituye “el estudio de los espacios y los modos de ser urbanos” (Gregory, Johnston, Pratt, Watts, & Whatmore, 2009) e incluye el estudio de las estructuras y procesos presentes en las ciudades a partir de las metodologías y enfoques de la geografía. De acuerdo con Tim Hall, a pesar de los numerosos cambios que han ocurrido en esta disciplina, dos preocupaciones han ocupado siempre la mente de los geógrafos: la naturaleza interna de las ciudades y las relaciones de las ciudades con contextos más grandes (Hall, 1998).

La geografía urbana está estrechamente relacionada a otras disciplinas tales como la sociología y la economía. A continuación se desarrolla una breve historia de la geografía urbana que ayudara a comprenderla mejor, basada en la recopilación de Gregory et al. (2009). Inicialmente la geografía urbana se caracterizaba por su estudio de la historia de la ciudad, que consideraba la morfología física como determinante del desarrollo urbano. Incluía también estudios regionales que se abocaban al estudio de las relaciones existentes entre diferentes poblados. Un cambio importante en esta forma de entender lo urbano, fue el aporte de la Escuela de Sociología de Chicago que inició el estudio de los espacios urbanos a partir de los métodos de la Ecología Humana, recopilando data a través de encuestas y observación participante, produciendo una serie de etnografías urbanas cuyos resultados eran novedosos en la comprensión de los fenómenos urbanos. A partir de ello,

⁵ El otro gran campo de estudio es la Geografía Física.

hacia la segunda mitad de los años 50, los geógrafos Chauncey Harris y Edward Ullman sistematizaron la sub-disciplina. Posteriormente, en las décadas de los 60 y 70's los geógrafos urbanos se convirtieron en actores claves en la Revolución Cuantitativa, siendo la economía y el análisis de localización el eje central de sus trabajos. Paralelamente, surge la llamada Geografía del Comportamiento y el geógrafo Kevin Lynch, desarrolla el trabajo "*The image of the city*", que se abocaba más bien al estudio de las percepciones de los habitantes de las ciudades y su ambiente a través de mapas mentales. Este trabajo es de importancia para comprender el surgimiento de las críticas hacia los métodos solamente cuantitativos para la investigación urbana. A partir de este momento, surgen nuevas corrientes de pensamiento y dos marcos teóricos alternativos a considerar: uno desde el Marxismo (con un enfoque desde la economía política) evidenciado en el trabajo "*Social justice and the city*" de David Harvey publicado en 1973; y otro desde el Humanismo (con enfoque pragmático y métodos más interpretativos) evidenciado en el trabajo de David Ley "*The black inner city as frontier outpost: images and behaviour of a Philadelphia neighbourhood*" en 1974.

Desde entonces, la geografía urbana ha ampliado aún más su campo de estudio, llegando a ser la temática dominante de diversas sub-disciplinas tales como la geografía cultural, la geografía económica y la geografía política.

Así, más recientemente, se ha dado el estudio de los fenómenos urbanos a partir de los marcos teóricos del feminismo y posmodernismo en los 80's; los estudios de las ciudades globales y sus redes en la década de los 90's, principalmente expuestos es los trabajos de S. Sassen y M. Castells; y los estudios postcoloniales en los 2000's (dicotomía norte-sur). (Gregory et al., 2009, pág. 785)

Una característica de la geografía urbana contemporánea, de acuerdo con Tim Hall (1998), es su perspectiva ecléctica, en el sentido que no existe una teoría urbana totalizante y única, sino que los estudios urbanos agrupan muy variados enfoques que van desde los estudios culturales, psicoanalíticos, feministas; hasta los económico-marxistas, políticos, sociales y medio ambientales. Esta situación se debe a que ninguna teoría por sí sola puede dar una explicación más que parcial sobre los complejos procesos que se dan en las ciudades. Hall insiste además en que la geografía urbana contemporánea debe crecer y cambiar al tiempo que lo hacen las ciudades y que, la teoría urbana contemporánea debe obtener sus raíces de los problemas urbanos reales.

2.1.2 Geografía Crítica

La geografía crítica nace como una nueva forma de entender la geografía en la década de los años sesenta, oponiéndose a la geografía tradicional de ese entonces, que tenía un enfoque más descriptivo y sintético. Estos trabajos surgen paralelamente a los estudios de Lynch y Ley, mencionados en el punto anterior. Según Noel Castree (2007), los geógrafos Eliseé Reclus, Yves Lacoste, Pierre George, William Bunge, entre otros, antecedieron esta nueva línea de pensamiento, que pretendía hacer de la geografía una disciplina que tuviera aplicaciones prácticas y contribuyera con propuestas para la mejora de los territorios. Años más tarde, geógrafos como Richard Chorley, Peter Hagget y David Harvey, influenciados por la corriente positivista que predominaba en las ciencias sociales, buscaron el establecimiento de la geografía como una ciencia espacial, que entre otras cosas, pudiera ser cuantificada.

De entre ellos, David Harvey, influenciado por Lacoste, George y el filósofo Henri Lefebvre, dejó este sesgo positivista en su pensamiento y se abocó al estudio de los problemas urbanos de la ciudad de Baltimore⁶, considerando variables cualitativas identificables en el espacio. Harvey, en su búsqueda de una teoría que pudiera ayudarlo a entender los fenómenos urbanos, llegó a la conclusión que no podría hacerlo sin abordar las cuestiones del capital fijo⁷ relacionándolas con los flujos monetarios y el capital financiero (Harvey, 2007, pág. 21).

Surge entonces la geografía crítica como línea de pensamiento geográfico contemporáneo, exponiéndose principalmente en la obra de vida aún no concluida del inglés David Harvey, el americano Edward Soja⁸, los españoles Horacio Capel y Jordi Borja, el brasileño Milton Santos, el francés Alain Musset, entre otros. El aporte para la geografía de la obra de Harvey, es la manera de incorporar el espacio a los enunciados del materialismo histórico (que tienen una estructura deductiva independiente de cualquier localización espacial), como un elemento que no se puede eliminar del análisis (Harvey, 2007, pág. 22). La visión de Harvey, entonces, apunta a entender el rol que juegan las ciudades, por ejemplo, en la reproducción de sociedades capitalistas (Castree, 2007, pág. 100).

⁶Nos referimos a la publicación "Social Justice and the City".

⁷ Capital fijo: según el Diccionario de Economía Política (Boriso, Zhamin, & Makarova, 1975), el capital fijo es parte del capital productivo que, participando por entero y reiteradamente en la producción de la mercancía, transfiere su valor por partes al nuevo producto, en el transcurso de varios períodos de producción, a medida que se va desgastando.

Este término fue descrito por primera vez por K. Marx en el capítulo VIII del libro segundo de su obra El Capital.

⁸ Edward Soja falleció en el 2015.

Sin embargo, David Harvey ha admitido que su obra representa interrogantes, mas no soluciones, sobre la aplicación de un modelo distinto del sistema capitalista que critica (Harvey, 2007, pág. 34).

Para el caso de América Latina, algunos geógrafos que han empleado la teoría crítica para el análisis del espacio son los brasileños Milton Santos, Henrique Wendel, Doralice Sátyro y Roberto Lobato Correa. Hoy en día, la consideración de las cuestiones de equidad territorial⁹, sostenibilidad ambiental y reducción de la pobreza son transversales a múltiples investigaciones urbanas latinoamericanas. La realidad particular de nuestros países requiere un enfoque crítico que permita dar nuevas luces a las problemáticas urbanas y visibilizar aspectos económico-espaciales y sociales que se derivan de una racionalidad capitalista y marcadamente neoliberal que caracteriza nuestra economía en las últimas décadas. Se considera importante la visión crítica para caracterizar y analizar el espacio urbano cajamarquino por los factores que entran en juego en su configuración.

2.2 Producción del Espacio (Urbano)

El estudio de la producción del espacio se remite a la extensa obra del francés Henri Lefebvre (1901 – 1991), cuyo trabajo ha influenciado no solamente el pensamiento filosófico, sino también el sociológico y geográfico. Lefebvre es considerado, junto a M. Foucault, G. Bachelard, M. DeCerteau, D. Harvey y S. Sassen, como uno de los primeros que desarrolla literatura donde se toma el espacio como variable de análisis, en la última mitad del siglo XX (Blank & Rosen-zvi, 2016). La influencia de estos trabajos ha permitido que en los últimos años las cuestiones espaciales y de “lugar” no hayan sido preocupación sólo de disciplinas tradicionalmente ligadas la base física de las actividades humanas, como la geografía o el urbanismo. Esta nueva característica común en los estudios de diversas disciplinas se denomina *Spatial Turn* o giro espacial, cuya influencia ha trascendido la geografía y humanidades, alcanzando a las ciencias sociales y el psicoanálisis.

A este cambio en la forma de entender la realidad (en la teoría), se puede agregar la creación de los SIG (sistemas de información geográfica) a inicios de la década de los 90, desarrollados por los investigadores del *Canada Land Inventory*, cuya difusión como software de análisis de datos cuantitativos y cualitativos georreferenciados, reforzó aún más el abordaje de preguntas asociadas a cuestiones espaciales por parte de investigadores de muchas otras disciplinas.

⁹ Este concepto se abordará con detalle en el punto 2.3: Las ciudades y sus redes.

En este sentido, Henri Lefebvre (2013) afirma que “el espacio (social) es un producto (social)” (2013, pág. 86).

Debe dejar de ser confundido con el espacio mental (definido por filósofos matemáticos) y con el espacio físico (definido por lo práctico-sensible- y la percepción de la naturaleza), para que pueda ponerse de manifiesto toda su especificidad. No es una colección de cosas, una suma de datos, ni un vacío colmado de materias diversas, no es una forma impuesta. (2013, pág. 87).

Cabe preguntarse entonces ¿qué es el espacio? Para esta tesis, la forma de entender la teoría de la producción del espacio corresponde a lo denominado por C. Schmid (2008) como la “tercera ola”¹⁰ de interpretación de la obra del autor francés. Para ello es necesaria la comprensión previa de 3 aspectos fundamentales que permitieron a Lefebvre constituir su teoría: un concepto específico de dialéctica (desarrollado por el autor¹¹), la teoría del lenguaje y la fenomenología francesa. A continuación se desarrollan algunos aspectos de utilidad sobre la teoría de H. Lefebvre, sobre la base del texto denominado *Henri Lefebvre's theory of the production of Space. Towards a three-dimensional dialectic* (Schmid, 2008) que emplea para su análisis no sólo la obra “La producción del espacio” sino también otras del autor francés que ayudan a esclarecer sus proposiciones.

Lefebvre propone que el “espacio” no es una realidad material que existe en sí misma, sino que esta fundamentalmente atado con la realidad social. Este espacio refiere entonces a la simultaneidad o sincronía con la que ocurren los hechos en esta realidad. El otro factor de importancia en esta teoría es el tiempo, que hace referencia a un orden diacrónico, es decir, al proceso histórico de esta sociedad.

El espacio y el tiempo son entonces resultado y precondition de la producción de la sociedad y solo pueden ser entendidos en el contexto de una sociedad específica...En este sentido, espacio y tiempo no son sólo relacionales sino fundamentalmente históricos...Lo central en la teoría de Lefebvre son los seres humanos, en su corporalidad y sensibilidad, imaginación, pensamiento e ideologías, que se relacionan con otros a partir de sus actividades y prácticas¹²” (2008, pág. 29).

Siguiendo esta línea, el espacio social se constituye como un proceso que toma lugar en términos de 3 dimensiones interconectadas y simultáneas, propuestas desde un punto de vista

¹⁰ Las anteriores olas estarían constituidas por las aproximaciones de los geógrafos D. Harvey y E. Soja.

¹¹ “Lefebvre describe su propia dialéctica como una crítica radical de Hegel, basada en la práctica social de Marx y el arte de Nietzsche” Schmid (2008), pág. 33 citando a Lefebvre en “La producción del espacio”.

¹² Se entiende por prácticas de las personas a aquellas que constituyen el ejercicio de su vida. Lefebvre afirma que “la práctica social es el hombre que crea obras y produce cosas” (Lefebvre, 2013, pág. 127)

dialéctico, que el autor define como los momentos o formantes de la producción del espacio. Estos momentos, están doblemente designados en triadas. Primero, a partir de los conceptos de “práctica espacial”, “representaciones del espacio” y “espacios de representación” (Lefebvre, 2013, pág. 92) (fundamentados en su propia teoría del lenguaje según Schmid, 2008); y segundo, desde los conceptos de “lo percibido”, “lo concebido” y “lo vivido” (Lefebvre, 2013, pág. 97) (derivados desde la fenomenología francesa según Schmid, 2008).

De acuerdo con el mismo autor, y refiriéndose a la primera dimensión, la “práctica espacial” refiere a una cadena de actividades e interacciones sociales, redes de interconexión y comunicación que se generan en la vida diaria de las personas y que descansan sobre una base material como el ambiente urbano construido o la morfología del lugar. Por otro lado, las “representaciones del espacio” son aquellas que emergen al nivel del discurso, que incluyen descripciones, definiciones, teorías, mapas y planes sobre este espacio. Finalmente, el “espacio de representación” se refiere a la dimensión simbólica del espacio, el proceso que vincula algo material del entorno (como un paisaje, un monumento o formación natural) con el espacio social, para atribuirle un sentido o significado. Con respecto a la segunda dimensión, el espacio percibido engloba todo aquello que se presenta a los sentidos (vistas, olores, sonidos, sabores y texturas), ligado a la materialidad del espacio. Luego, el “espacio concebido” denota un acto vinculado a la producción del conocimiento y se explica refiriendo al hecho de que el espacio no puede ser percibido como tal sin haberlo concebido previamente. Finalmente, el “espacio vivido” tiene que ver con cómo el mundo es experimentado por los seres humanos en el ejercicio de su vida diaria. Esta experiencia práctica difícilmente podrá ser totalmente teorizada y se expresa, en ocasiones, sólo a través de medios artísticos.

A manera de síntesis, podemos decir que la teoría de producción del espacio busca incluir todos los aspectos de la práctica social de las personas. Un espacio social, urbano por ejemplo, incluye no solamente una materialidad concreta, sino también un concepto de ese espacio y un sentido o sentimiento que le dan sus habitantes.

El centro de la teoría de la producción del espacio identifica 3 momentos de producción: primero, la producción material; segundo, la producción de conocimiento y tercero, la producción de significado...El espacio debe ser comprendido en un sentido activo, como una intrincada red de relaciones que es continuamente producida y reproducida. El objeto de análisis de Lefebvre, consecuentemente, es el proceso activo de esta producción social que tiene lugar en el tiempo...Las 3 dimensiones de la producción del espacio deben ser comprendidas fundamentalmente como de igual valor; el espacio es al mismo tiempo percibido, concebido y vivido...el espacio esta

inconcluso porque es producido continuamente y siempre está ligado al paso del tiempo (2008, pág. 41 y 43)

Durante la segunda mitad del siglo XX y el siglo XXI, el contexto mundial está influenciado por los procesos de urbanización y globalización, como desarrollaremos en las siguientes secciones de este capítulo. La teoría de la producción del espacio aparece como un marco integral para entender los procesos urbanos globales y locales, y sus configuraciones espacio-temporales. Entre los autores que utilizan esta teoría encontramos a Horacio Capel (1974) que estudia el caso español y concluye que la producción de este espacio “es resultado de las prácticas de unos agentes que actúan dentro del marco del sistema capitalista...que son modeladas de acuerdo con sus intereses, a veces contradictorios”. Los agentes identificados por este autor son los propietarios de los medios de producción (propietarios del suelo, inmobiliarias y empresas de construcción) y los organismos públicos (identificados como agentes y árbitros). Capel estudia el marco jurídico español, las estrategias de cada uno de los agentes (propietarios grandes y pequeños), el rol de la especulación del suelo para la extensión del espacio urbano, las estrategias de las empresas constructoras (abordando temas de producción de viviendas y sus características) y el rol del Estado como agente. Encuentra que las contradicciones surgidas son resultado de la lógica de las acciones de los actores, que son realizadas con una perspectiva individual a corto plazo, con la preocupación del máximo beneficio. Esta situación se agrava debido a la acción deficiente y sectorial de la administración pública y la poca regulación del Estado. Capel concluye que la planificación urbana puede ayudar a tratar de superar las contradicciones surgidas entre los diferentes agentes que intervienen en la producción del espacio, como un árbitro y negociador de los diferentes intereses. Complementariamente, Lefebvre, en su estudio “De lo rural a lo urbano” (1973) explica cómo es que en la era urbana no desaparecen las contradicciones y conflictos de la era industrial; por el contrario, la sociedad urbana en emergencia superpone sus contradicciones a las de la era industrial y la era agrícola, surgiendo más discordancias y disputas, que producen nuevas formas de integración, segregación y formas de centralidad urbana en las que el Estado juega un rol importante.

Para el caso de las ciudades pequeñas, el estudio de la producción de lo urbano no difiere mucho de lo antes descrito. En América Latina, específicamente en Brasil, la utilización del trabajo de Lefebvre obedece a una búsqueda de entender el espacio como un todo complejo a través de los diferentes procesos que intervienen en el. Enrique Wendel afirma que la esencia

de la producción del espacio urbano es su apariencia materializada, que se mantiene. Propone que para su estudio en ciudades pequeñas

Es fundamental abordar cinco dimensiones: 1) el ejercicio de las funciones propiamente urbanas; 2) la intensidad del proceso de urbanización; 3) la presencia del mundo rural; 4) el modo de vida dominante y 5) la dinámica de la sociabilidad local. Los estudios de las ciudades pequeñas describen espacios dominados por el cotidiano rural, al margen del avance de los agronegocios y la agricultura modernizada (2010, pág. 46).

Por otro lado, existe un punto de inflexión de lo agrario hacia lo urbano en las ciudades pequeñas; marcado por el ingreso de “elementos, agentes u objetos” que traen lo urbano. En la investigación de Wendel sobre Bahía en Brasil, estos elementos son las industrias, agroindustrias, mega obras, minería, existencia de bienes públicos (bases militares, universidades, cárceles, etc.); que además constituyen la repetición y/o afirmación de “lo urbano” a nivel mundial. “Estos elementos no llegan a un lugar desierto o vacío, entran en contacto con lo que ya existe o lo rural” (Wendel, 2010, pág. 54). Este encuentro y la resistencia/moldeabilidad de lo rural para recibir o aceptar lo urbano dan como resultado las especificidades de cada pequeña ciudad.

Por lo tanto, el análisis de la producción del espacio urbano en esta investigación apunta a identificar las prácticas de los principales agentes que intervienen en el espacio (población, Estado, propietarios del suelo y empresas privadas) y conocer sus percepciones, vivencias y concepciones sobre la ciudad. Asimismo, buscará entender este punto de inflexión entre lo rural y lo urbano o intensidad de la urbanización, a través de la identificación de los elementos “de lo urbano” (bienes públicos, equipamientos) y cómo son recibidos por lo previamente existente. Asimismo, conocer la presencia del mundo rural, el modo de vida dominante y la función de la ciudad para responder la pregunta de investigación.

2.3 Las ciudades y sus redes

2.3.1 Lo urbano

Tomando la escala mundial, lo urbano es una abstracción científica, un objeto virtual y potencial cuya realización no está acabada. Su consolidación se está llevando a cabo en diferentes temporalidades y espacialidades que coexisten. Hoy en día existen numerosos lugares en los que se está llevando a cabo el proceso de producción del espacio urbano, de urbanización, entendida como la posibilidad de realización de lo urbano o sociedad urbana. (Wendel, 2010, pág. 48)

Existe un rico y extenso debate sobre las definiciones más apropiadas para lo urbano y lo rural. Este debate ha evolucionado al tiempo que cambiaban las condiciones y características de lo que se asumía como cada una de las definiciones. Esta discusión se

complejiza a partir del siglo XXI, cuando de acuerdo a la División Poblacional de las Naciones Unidas (2010), en el año 2009 la población mundial total que vivía en áreas consideradas urbanas, superó a la población que vivía en áreas consideradas rurales. Este hecho es histórico y expresivo de una racha de crecimiento exponencial de las ciudades que ya se venía dando, especialmente en los países en vías de desarrollo. A pesar de que se constata que la población que vive en áreas urbanas es mayor a la rural, esto no quiere decir necesariamente que la población urbana vive en mejores condiciones que la población rural. Situaciones de pobreza y carencias sociales son consecuencias del rápido crecimiento poblacional en lugares no preparados para recibir y sostener a todos estos nuevos habitantes.

Vergara (2013) explica la reformulación de lo que se considera como urbano, manifestando que las ciudades pasan de ser el hábitat de las clases asociadas al ejercicio del poder (políticos, militares y religiosos), a ser los escenarios productivos por excelencia, gracias a la presencia de creadores de innovaciones tecnológicas. Al consolidarse esta dinámica, las definiciones sobre estos espacios se basan en su diversificación productiva: se empieza a considerar los espacios rurales como aquellos predominados por la producción primaria y crecimiento demográfico lento; mientras que se consideran urbanos aquellos donde predominan la manufactura, los servicios y un mayor crecimiento demográfico.

Estas características traen consigo asociaciones de progreso y subdesarrollo relacionadas a estas diversificaciones productivas, que no son arbitrarias. Según Remy (2013), en el Perú, la asociación de lo urbano con el progreso está vinculada a la identificación de lo urbano con el desarrollo industrial, servicios y autopistas, que se consideran, de alguna manera, “naturalmente” superiores a las actividades agrícolas, que caracterizan los espacios rurales.

A esto hay que agregar algunos aspectos que contrastan la ciudad con el campo, más allá de las relaciones productivas y económicas:

La ciudad y el campo se diferencian desde una perspectiva cultural ya que mientras más crece un centro poblado, las relaciones entre las personas son más distintas, dado que en las ciudades las relaciones entre las personas dejan de ser concretas – desarrolladas entre sujetos conocidos- y se convierten en abstractas porque los sujetos se relacionan con categorías de personas que no conocen: el taxista, el médico o el cliente a quien se vende un bien o un servicio. (Vergara, 2013)

Por otro lado, las definiciones de lo urbano con fines de gestión territorial o investigación varían considerablemente según la fuente a la que se recurra. Recientemente, UNICEF, en un estudio sobre el estado mundial de la infancia urbana afirma que

una zona urbana se puede definir por medio de uno o más de los siguientes factores: *criterios administrativos o fronteras políticas* (como formar parte de la jurisdicción de un municipio o comité de la ciudad); *el tamaño de la población* (cuando el número mínimo de habitantes en los asentamientos urbanos de la región es de 2000, aunque puede oscilar entre 200 y 50 000); *la densidad demográfica*; *la función económica* (por ejemplo, cuando la actividad primordial de una gran mayoría de los habitantes no es la agricultura, o cuando existe empleo de sobra); y la *existencia de características urbanas* (como calles pavimentadas, alumbrado público o alcantarillado). En 2010, vivían en zonas clasificadas como urbanas 3500 millones de personas”. (UNICEF, 2012, pág. 10)

La anterior es una definición a nivel general que pretende sintetizar las definiciones de lo urbano, que varían en cada uno de los países de las áreas de ese estudio. Cada Estado tiene sus propios criterios para definir y clasificar lo urbano, a partir de los cuales elabora sus políticas y actúa sobre su territorio.

En el Perú, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), que elabora los censos y otros estudios demográficos en el Perú, un área urbana es “la parte del territorio de un distrito, conformado por centros poblados urbanos. Puede estar conformado por uno o más centros poblados urbanos”. Esta definición nos lleva a la de centro poblado urbano, definido como “aquel lugar que tiene como mínimo 100 viviendas agrupadas contiguamente, formando manzanas y calles. Se considera también como centro poblado urbano a todas las capitales distritales aun cuando no reúnan la condición indicada ... por lo general, está conformado por uno o más núcleos urbanos” (INEI, 2008, pág. 1827).

Se denomina núcleo urbano al “conjunto de una o más manzanas agrupadas contiguamente, identificadas con un nombre y categoría. La categoría del núcleo urbano es la denominación con la que se encuentra registrado en la Municipalidad, la clase o rango con la que se denomina o conoce. Se consideran como categorías de núcleo urbano las siguientes: Cercado, Urbanización, Pueblo Joven, Barrio, Asentamiento Humano, etc.” (INEI, 2007)

De acuerdo con los anteriores criterios, el INEI afirma que la situación de lo urbano ha evolucionado en el Perú según como se muestra en el siguiente gráfico:

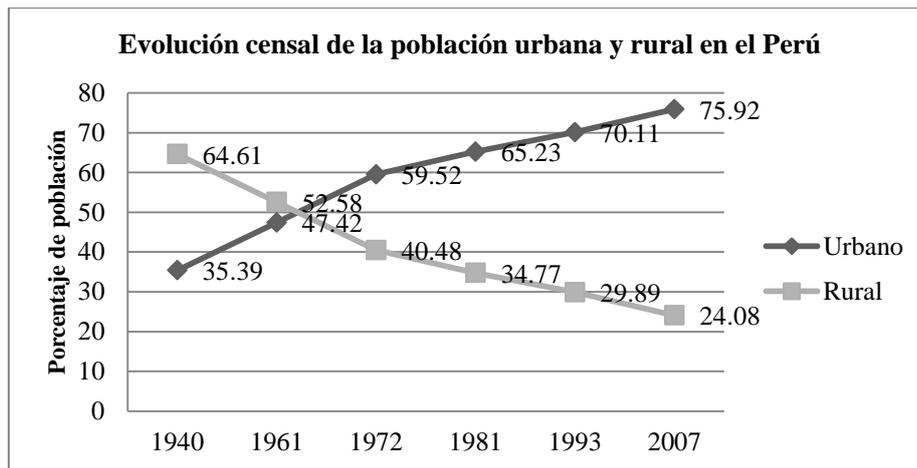


Figura N° 1. Evolución censal de la población urbana y rural en porcentajes.

Fuente: (INEI, 2008, pág. 33).

Elaboración propia.

Podemos decir entonces que el Perú se ha urbanizado rápidamente, mientras que la población rural tiene una clara tendencia a disminuir desde el censo de 1940 (tasa de crecimiento de 0.8 y 0.9 en 1981 y 1993, respectivamente), hasta alcanzar una tasa de crecimiento de 0.02% en el 2007, según el INEI (2007). Esta reducción de la tasa de crecimiento rural, nos muestra la consolidación de la urbanización en nuestro país, “a la vez que representa la reestructuración del mundo rural, que no solo está siendo impulsada por la adecuación productiva a la reciente demanda urbana de productos lácteos, cárnicos y frutales, sino también por la reducción y envejecimiento de su población” (Vergara, 2012).

Esta situación se aborda también en los resultados de una reciente investigación del PNUD (2009), sobre las relaciones entre la clasificación territorial por cuencas, el IDH y los pisos ecológicos en el Perú. En este estudio, se evidencia a través de datos estadísticos, la evolución de la población urbana en las diferentes grandes regiones naturales del país (figura N°2). Se muestra así como a partir del censo de 1972, la población urbana se ha concentrado en la región costa, hasta hoy en día constituir más del 75% del total de la población del país. No está demás decir que las mayores densidades urbanas se encuentran también en esta región.

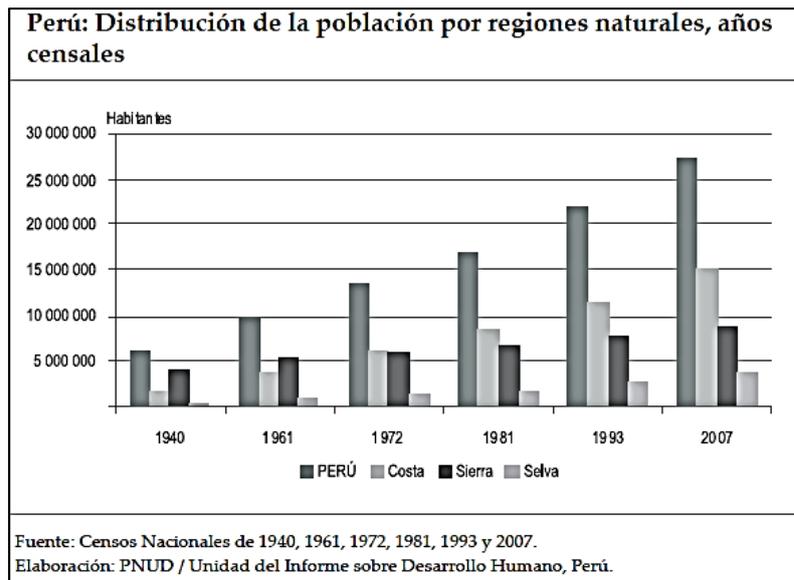


Figura N° 2. Distribución de la población del Perú por regiones naturales.

Tomada de: PNUD, 2009

Sin embargo, como se ha visto ya, esta definición de lo urbano se refiere sólo al aspecto cuantitativo del número de viviendas y habitantes, determinados instrumentalmente con fines censales. Esto complejiza la comprensión de la verdadera naturaleza del fenómeno urbano en nuestro país y Latinoamérica.

Al respecto, Remy (2013) se pregunta cuántas personas hacen una ciudad y en qué magnitud poblacional se puede marcar un límite. Encuentra así, que recién en poblados de más de 5,000 personas se puede apreciar un nivel de diversificación de actividades y aprovisionamiento del área rural circundante; pero que solamente a partir de 10,000 personas se encuentran actividades diversificadas de servicios e industriales. En este sentido, si es que se marcara un límite hipotético de diez mil habitantes para definir lo urbano, considerando también las actividades productivas, habría una diferencia importante en las cifras de la evolución de la población urbana en los censos peruanos. Recién en el Censo de 1993, el porcentaje de la población urbana en el Perú habría alcanzado la mayoría sobre la población rural. Más aún, si se retirara a Lima Metropolitana del conteo (debido a la macrocefalia urbana), para hacer un análisis del estado de urbanización de las demás regiones, el porcentaje de población urbana no supera el 50% en el censo del 2007.

Esto es importante, según Remy, porque el Perú se mira a sí mismo como un país urbano desde el censo de 1972, asumiendo como minorías a enormes contingentes poblacionales y diseñando la mayoría de sus servicios para atender a la población urbana de cierto nivel

de concentración poblacional, desatendiendo a aquellos que no cumplen esta característica. (Remy, 2013, pág. 81)

Esto se corrobora con el estudio de Schejtman (2013), que muestra evidencias de que “si se tomara un umbral de densidad demográfica como criterio relevante para delimitar lo urbano, quedará en evidencia que hay una clara sobreestimación del grado de urbanización de buena parte de los países de la región (latinoamericana)”. Esto configura una serie de limitaciones de los espacios rurales (y sus núcleos poblacionales), para enfrentar los retos del crecimiento inclusivo y ambientalmente sostenible. (págs. 39 - 41)

Por otro lado, al definir lo urbano solamente a partir del criterio poblacional, se dejan de lado fenómenos socio-económicos y la función de la ciudad, que se comprende a partir de las relaciones con otros centros poblados. Recientemente, diversos estudios debaten y teorizan sobre el solo uso del criterio poblacional, considerándolo limitado para entender la complejidad de las ciudades actuales.

Al respecto, parece útil referirse al estudio de Carrión (2013) sobre las ciudades intermedias, denominación que se da en contraste con la jerarquización clásica de ciudad grande, mediana y pequeña. Carrión afirma que esas categorías se definen a partir de criterios poblacionales y no desde relaciones constitutivas. Así, con los atributos de tamaño se definen los rangos de ciudades, mientras que con las relaciones, en cambio, se construye un sistema urbano o la ciudad en red. La denominación de ciudad intermedia “hace alusión a una función nacida en una relación constitutiva” (2013, pág. 28).

Vemos así que el fenómeno urbano en el Perú parece no ser tan urbano como aparenta, si se tiene en cuenta otras cualidades de los centros poblados además del criterio poblacional. Hacer este ejercicio develaría que muchos centros poblados considerados como urbanos tienen en realidad características rurales y requieren una atención distinta.

Complementariamente a ello, los centros poblados tanto urbanos como rurales, no están aislados en el territorio, están integrados en una red de relaciones y vida que los complementa a partir de sus características. Es necesario entonces abordar la clasificación jerárquica de las ciudades y el estudio la red urbana.

2.3.2 La red urbana: relaciones constitutivas

El estudio de las redes urbanas es indispensable para comprender las funciones y dinámica de las ciudades pequeñas, pues éstas se constituyen como las articuladoras de los espacios

rurales a la red macro. Exploraremos primero a la red urbana de manera abstracta y para ello recurrimos al trabajo de Bosque Sendra, quien sostiene que:

Una red es un sistema interconectado de elementos lineales, que forman una estructura espacial por la que pueden pasar flujos de algún tipo: personas, mercancías, energía, información. En una red se diferencian los elementos lineales o aristas, que interrelacionan las intersecciones (nodos de la red), las cuales son elementos puntuales. En ellas se sitúan los orígenes y destinos de los flujos que pasan por la red. (1997, pág. 207).

Manuel Castells (1996) expresó en su estudio *“The rise of the network society”* que las ciudades (globales) deben ser entendidas más que como lugares, como procesos localizados en un espacio atravesado por redes de flujos (Gregory et al. (2009, pág. 786). Las redes urbanas están formadas por un conjunto de ciudades interconectadas a través de los sistemas de comunicación, que establecen relaciones de diverso tipo entre sus nodos.

Los sistemas de comunicación, que proveen conexión entre los centros poblados o nodos de la red pueden ser de dos tipos: primero, los de integración física tales como las vías de transporte; y segundo, los de integración “inmaterial” entre las ciudades, que se viabilizan a través de las redes sociales y que se intensifican a partir de la llegada de nuevas tecnologías de comunicación (telefonía móvil, internet). Esta última innovación refuerza las relaciones sociales que han construido las personas en el territorio a través de los años, muchas de ellas de parentesco, que fortalecen a su vez redes económicas y de intercambio en estos espacios.

Dentro de las redes urbanas, las ciudades pequeñas son importantes pues son mediadoras entre lo urbano y rural. Hurtado describe de manera conceptual cómo es que se articulan con la población aledaña (dispersa o núcleos aún más pequeños):

Los pequeños centros poblados se convierten en importantes nodos, que a través de cierta concentración de recursos físicos, financieros y humanos generan externalidades en términos de acceso a servicios, comercio, etc. Estos nodos concentran los principales flujos de intercambio y, debido a la división de trabajo que se deriva, se multiplican algunos beneficios de las poblaciones adyacentes dispersas... Un nodo central ejerce su dominio a partir de las funciones y servicios que brinda, las que definen una estructura diferenciada de influencias. El nodo central constituye, a su vez un centro de atracción (población, bienes) y de emisión de flujos (información, bienes, decisión), que animan y diversifican la actividad económica del entorno. A partir del nodo principal se establece una jerarquía de ciudades definida por el acceso a servicios de distinto nivel... (Hurtado, 2000, pág. 25)

Esta nueva concepción de la ciudad en red, supera la lógica de la jerarquía urbana basada en criterio poblacional, pues se fundamenta más bien en las relaciones específicas que articulan el sistema urbano, donde cada ciudad es un nodo de interconexión y no solo una cantidad de población (Carrión, 2013, pág. 21). Sin embargo, este enfoque es solamente teórico pues la mayoría de países de Latinoamérica elabora su clasificación urbana de acuerdo al tamaño poblacional, basada en datos censales. Así, el número de habitantes para denominar cada una de las jerarquías de ciudades varía en cada país, de acuerdo a sus especificidades. De esta manera, una ciudad intermedia en Brasil, será probablemente denominada ciudad grande en el Perú, lo que dificulta además comparaciones entre las jerarquías de ciudades establecidas en distintos países de la región.

Para el caso del Perú, la clasificación varía según la fuente a la que se recurra. El Plan Nacional de Desarrollo Territorial (Consejo Nacional de Descentralización, 2003) considera 5 categorías basándose en parámetros relacionados a la densidad poblacional, tasas históricas de crecimiento poblacional y a la dinámica económica. Las categorías son:

- ✓ ciudades mayores” (población superior a 250 000 habitantes)
- ✓ “ciudades intermedias” (entre 250,000 y 50,000)
- ✓ “ciudades menores” (entre 10,000 y 50,000)
- ✓ “asentamientos y centros urbanos de consolidación en la Amazonía” (definidas con un criterio cualitativo, sobretodo de consolidación de presencia del Estado) y
- ✓ “conglomerados urbano/rurales de base agropecuaria” (donde la población se encuentra distribuida en diversos centros urbanos en la circunscripción distrital)

Asimismo, el INEI (2008) analiza la evolución del sistema de ciudades en su estudio “Perú: migración interna reciente y el sistema de ciudades 2001 – 2007”. En este documento sobre la configuración del sistema urbano nacional también se consideran solamente a las ciudades con más de veinte mil habitantes. A partir de ello, se clasifican en:

- “metrópolis” (de 1000 000 a más habitantes)
- “ciudades grandes” (de 500 000 a 999 999)
- “intermedias mayores” (100 000 a 499 999)
- “intermedias menores” (50 000 a 99 999)
- “pequeñas” (20 000 a 49 999).

Posteriormente se reclasifica estas 5 categorías de conglomerados urbanos en 3 grupos:

Grupo	% de ciudades a nivel nacional	Número de ciudades
Ciudades metropolitanas y grandes	5.06%	4
Ciudades intermedias mayores y menores	37.97%	30
Ciudades pequeñas	56.96%	45

Tabla N°1. Número de ciudades según su categoría en la red urbana a nivel nacional

Fuente (INEI, 2008). Elaboración propia

Resalta de la tabla N° 1, que las ciudades pequeñas constituyen casi el 57% del total de las ciudades que conforman la red urbana del Perú. Cabe mencionar que las ciudades pequeñas referidas en esta clasificación no son las mismas que aborda esta tesis. La ciudad materia de este estudio pertenece a aquellas donde el número de personas se encuentra por debajo de los veinte mil habitantes, a las que el INEI denomina “Base del Sistema de Ciudades” y cuya población oscila entre los 2,000 y 19,999 habitantes.

Por otro lado, en el estudio titulado Visión de Futuro del Desarrollo Territorial del CEPLAM (Galarza, 2011), se establecen jerarquías urbanas solo en función a su tamaño poblacional. De ello resultan 6 rangos de centros poblados entre los cuales no están incluidas las ciudades con población inferior a veinte mil habitantes.

- “Metrópoli nacional” con rango de 4,000,000 a 8,000,000 habitantes
- “áreas metropolitanas macro-regionales” con rango de 500,000 a 1, 000,000 habitantes
- “ciudades rango 200,000 a 499,999” habitantes
- “ciudades rango 100,000 a 199,999” habitantes
- “ciudades rango 50,000 a 99,999” habitantes
- “ciudades rango 20,000 a 49,999” habitantes.

En el 2007, estas se contaban en 494, constituyendo el 86% del total de las ciudades contabilizadas dentro del denominado sistema urbano y albergando al 13.41% del total de la población “urbana” (2008, pág. 34). Como se puede observar, los centros poblados que conforman la “base del sistema de ciudades” quedan fuera de las clasificaciones y estudios de planificación antes mencionados.

Sin embargo, las ciudades de la base pueden contribuir eficazmente a articular y desarrollar sus entornos rurales si se comprenden adecuadamente las relaciones entre ambos.

Estas relaciones entre las ciudades de la red se pueden conocer mejor estudiando su origen, crecimiento y cambios en el tiempo. Al respecto, Carrión indica que en Latinoamérica, de modo general, las ciudades pequeñas crecen a un ritmo de 3.7%, las ciudades medias a un 1.5% y las ciudades grandes a 2.4%. El sistema urbano latinoamericano crece en los extremos: en el caso de las ciudades grandes, debido a la migración urbana-urbana, y en las pequeñas por migración rural. Así, las ciudades pequeñas crecen gracias a la función de intermediación entre el sistema urbano y la ruralidad (región) y las ciudades grandes, debido a su articulación con la red urbana global (Carrión, 2013). “Las ciudades pequeñas lideran el desarrollo rural porque producen impactos concretos, mientras que las ciudades grandes modifican el contexto general” (Vergara, 2013, pág. 65).

Dicho lo anterior, es conveniente explorar cómo se ha configurado la red urbana peruana. Al respecto, otro estudio de Vergara afirma que:

La urbanización moderna del Perú se inició optimizando el lugar central (porque desde él se abaratan las transacciones) en referencia a la integración longitudinal de las ciudades costeras o los valles interandinos. Por esta razón, el inicio de la urbanización moderna se sustentó en la existencia de los corredores urbanos. Fue solamente después de que se multiplicaron las carreteras de penetración, que los sistemas urbanos del país se complejizaron integrando, en algunos casos, costa, sierra y selva (2012, pág. 87).

Al respecto de la consolidación de estos grandes circuitos económicos en nuestro país, Hurtado concuerda en que ésta estuvo liderada por las ciudades de la costa, que lograron su desarrollo principalmente a partir de la exportación de materias primas como minerales, lana, algodón y caña de azúcar. Su desarrollo económico y las demandas de sus centros produjeron una fuerte migración de población andina, organizándose una compleja red urbana a partir de las funciones que desarrollaba cada asentamiento humano. Asimismo, en los años 70, paralelamente a la distribución de la tierra generada por la Reforma Agraria, las demandas de las familias rurales exigían la ampliación de los servicios sociales, por lo que la creación de locales escolares y centros médicos ocasionó una incesante migración hacia los centros urbanos intermedios. Posteriormente en la década

del 80, algunas regiones vivieron la guerra interna¹³ y sus consecuencias intensificaron esta migración. A partir de los años noventa, con el restablecimiento de la economía, se recuperó y amplió la infraestructura existente, mejorando las redes viales y de telecomunicaciones, enriqueciendo la interacción entre los espacios locales y multiplicándose también las relaciones complementarias entre áreas rurales y los centros urbanos (Hurtado, 2000).

Otra razón del crecimiento de la población urbana, complementaria al contexto anterior, es que “las ciudades son el motor del desarrollo económico y social, donde se revolucionan los procesos productivos que aumentan la productividad y eliminan la pobreza” (Vergara, 2013, pág. 65). Sin embargo, en el Perú, aún no se ha podido equilibrar la supremacía urbana de la costa hacia el resto del territorio nacional, y los efectos positivos de las innovaciones que se dan en la ciudad no están distribuidos ni se articulan a la totalidad del territorio. Al respecto, Vergara señala también que

En realidad la gran catástrofe migratoria de la región (fue que) los campesinos de la sierra no migraron hacia sus ciudades, sino hacia las de la costa. En consecuencia, el efecto modernizador que genera la urbanización fue monopolizado por la costa. Las rentas de localización favorecieron a los campesinos costeros y no a los serranos; la oferta de servicios existió para los costeros y no para los serranos; la modernización de las mentalidades, de las relaciones sociales de producción y de tecnología fue ajena al espacio andino. Sin ciudades, el espacio andino vegetó en el pasado (citado por Schejtman, 2013, págs. 38 - 39).

Más recientemente, la concentración de población en la región costa, se debe, entre otras cosas a la promoción de políticas sobre agua y la ejecución de grandes proyectos de irrigación desde la segunda mitad del siglo XX, que han consolidado su supremacía urbana (PNUD, 2009), continuando con este ciclo de monopolización de los efectos modernizadores.

Por otro lado, a partir del censo del 1981 se evidencia el inicio del crecimiento de las llamadas ciudades intermedias. Remy (2013), explica que esto se debe principalmente a que los pequeños pueblos o aldeas rurales se han densificado, instalándose poco a poco pequeños comercios, instalaciones industriales, mercados de abastos, servicios financieros y públicos que consolidan rasgos urbanos. Asimismo, se observa una fuerte impronta agrícola en ciudades de la costa y sierra, que se atribuye a la consolidación de los medios de comunicación, que permiten que la población dedicada a la agricultura que vive en

¹³ El CAI se desarrollará con más detalle en el punto 2.2.4 de este estudio

estas ciudades, se desplace a sus parcelas diariamente. Así por ejemplo, la agroindustria permite la densificación rural por el asentamiento urbano de mano de obra para actividades agrícolas eventuales. Encuentra además que el escaso dinamismo poblacional de centros poblados en entornos agrícolas poco activos, característicos de la sierra, aparece en contraste con esta densificación rural y desarrollo agrícola que produce el crecimiento de las ciudades intermedias (en la costa). Concluye que buena parte de la población urbana nacional, tiene como referente de su vida y de su actividad, el dinamismo de la producción rural.

Se puede decir entonces que “la localización de una gran inversión en lugares aislados favorece nuevos circuitos comerciales, que podrían provocar ciertos dinamismos en los centros poblados cercanos cuando existen fuertes densidades de poblaciones rurales” (Hurtado, 2000, pág. 36).

La presente investigación se interesa en las características de lo urbano y el crecimiento poblacional de las ciudades más pequeñas o de la base de la red, que se relacionan directamente con la población rural; y cuál es la naturaleza de estas relaciones. Se considera relevante ahora, desarrollar cómo se pueden definir estas ciudades y sus singularidades.

2.3.3 La importancia de la ciudad local

La ciudad local es la menor unidad dentro de la red urbana, por lo cual su estudio resulta imprescindible si se quiere comprender las funciones, naturaleza y tamaño de las llamadas ciudades intermedias (Gonzales de Olarte en (Carrión, 2013, pág. 10)

Las ciudades pequeñas han sido estudiadas y descritas por numerosos autores latinoamericanos como Santos (1973), Sátyro Maia (2010), Gonzáles de Olarte (2007), Tokeshi et al. (2012), entre otros; utilizando distintas terminologías tales como ciudad local, ciudad chica, pueblo urbano, ciudad rural, etc.

El concepto de ciudad local fue introducido por el geógrafo brasileño Milton Santos en 1972 en el ensayo: “*As Cidades Locais no Terceiro Mundo: o caso da América Latina*”. Santos remarca que el estudio de las ciudades en América Latina se ha concentrado básicamente en las grandes metrópolis, sin embargo afirmó que las ciudades pequeñas se constituían como otro fenómeno urbano considerable para comprender el proceso de creciente urbanización. La denominación de “local” se debe a que, de basarse sólo en un criterio cuantitativo de número de habitantes para referirse o caracterizar las ciudades del mundo, se pueden hacer generalizaciones que no permiten considerar otros fenómenos y

particularidades que las caracterizan¹⁴ (Sátyro Maia, 2010, pág. 19)¹⁵. Podemos decir entonces que la noción de ciudad local busca referenciar sus funciones y respectivos alcances en el ámbito de la red urbana.

Santos (1973) estudió las “ciudades locales” como uno de los tipos de urbanización que se venían dando en Latinoamérica, perfilándose como un fenómeno urbano de gran importancia demográfica, pero de variada naturaleza. Santos afirmó que las ciudades responden a las necesidades de la población, que a su vez están determinadas por la densidad demográfica, la densidad de la red de comunicaciones, la economía de la región y el comportamiento socioeconómico de sus habitantes. Cada una de las ciudades tiene características específicas y variadas según sus entornos regionales, pudiendo tener características de ciudad mercado, ciudad de servicios, ciudad dormitorio, etc. Por otro lado, la investigación de Sátyro Maia (2010) sobre las ciudades locales en Brasil, encuentra que estos aglomerados urbanos “dejan de servir las necesidades de la actividad primaria para servir a las necesidades urgentes de la población a través de la especialización del espacio” (2010, pág. 20). Estas presentan un crecimiento auto-sustentado y un dominio territorial que les permite responder a las necesidades vitales mínimas, reales o creadas, de la población. Esta función implica una vida de relaciones en la ciudad y con su entorno.

La Red de Investigadores sobre Ciudades Medias de Brasil (Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe), propone una metodología para poder estudiar el proceso de producción del espacio urbano en las ciudades medias y pequeñas. Así, el estudio de los planos: económico (producción, circulación, distribución, servicios, consumo); morfológico (nuevas formas, expansión urbana, densificación, sistemas técnicos, infraestructura); cotidiano (uso diferenciado de los espacios, ruralidad-urbanidad, individualización, nuevas formas de relaciones comunitarias, vecindad y virtualidades) y político (representación de partidos, participación popular, gestión) son vitales para una correcta aproximación.

Con respecto a la importancia demográfica de estas ciudades en el espacio peruano, encontramos que son los asentamientos que más han crecido a lo largo del tiempo, como se evidencia en la tabla N°2.

¹⁴Milton Santos citado en Sátyro Maia 2010:19

¹⁵ Todas las citas de esta autora han sido traducidas por la autora.

	1940	1961	1972	1981	1993	2007
Sistema de Ciudades >20 000	10	27	33	47	61	79
Base del Sistema de Ciudades 2,000 a 19,999 habitantes	147	232	286	301	401	494

Tabla N° 2. Evolución del número de ciudades en el Perú.

Fuente: INEI, 2008, pág. 34.

Fernando Carrión destaca que una característica que predomina en estas ciudades es su pobreza, relacionada principalmente con necesidades básicas insatisfechas (educación, salud, abastecimiento de agua potable), mientras que en las ciudades grandes la pobreza se relaciona con la desigualdad. Con respecto a sus recursos económicos, explica que los gobiernos locales de las ciudades intermedias y pequeñas los reciben por transferencias y casi no tienen ingresos propios. Esta situación define su autonomía y/o dependencia y la base de su sustento (2013, pág. 30).

Ya se ha mencionado que las ciudades locales peruanas guardan una importante relación con sus entornos rurales y las actividades económicas que allí se dan. Sin embargo, es necesario comprender qué vínculos económicos rural-urbanos caracterizan el espacio peruano y cómo se expresan en términos de desarrollo o pobreza de los habitantes de las ciudades locales. Vergara afirma al respecto, que los vínculos de las ciudades pequeñas con los agricultores son concretos: la oferta de bienes y servicios sociales y productivos que reduce sus desplazamientos, el liderazgo político e intelectual, ofertas de trabajo local que generan ingresos extra-prediales, y es además donde se localizan los intermediarios mercantiles y agroindustrias (Vergara, 2013, pág. 65).

Por otro lado, el estudio de Schejtman sobre desarrollo territorial rural, examina críticamente qué medidas son necesarias para que el patrón de poblamiento urbano contribuya efectivamente a estimular el desarrollo rural. Para ello analiza los tipos de matrices agrarias que organizan el espacio y sus efectos en el desarrollo de sus territorios. Así, encuentra que los procesos de transición del latifundio a empresa capitalista, de reforma agraria y otros paralelos¹⁶, dieron lugar a la “estructura agraria bimodal” actual: compuesta por un segmento de empresas capitalistas y otro segmento de unidades campesinas. Sus efectos en la distribución de los ingresos y la acumulación resultaron en el sesgo urbano industrial la política pública de nuestra región (créditos, insumos e importaciones con aranceles diferenciados, etc.); porque no existe una oposición

¹⁶ Procesos presentes en la costa y sierra norte del Perú, contexto de nuestro estudio.

significativa por parte de los campesinos y pequeños propietarios pues carecen de poder para frenarlas. En contraste con lo anterior, aparece la “estructura agraria unimodal”, presente en países cuyas fases iniciales de industrialización contaron con una “masa relativamente homogénea de pequeños y medianos productores que se constituyen en un mercado masivo de bienes simples de consumo y de producción, hecho que dio lugar al surgimiento de empresas destinadas a satisfacerlo” (pág. 52). Así se dieron demandas recíprocas entre la agricultura y la industria que se distribuyó de manera más homogénea en el territorio.

Superponiéndose ello, en nuestro contexto actual de rápida urbanización emergen nuevas estrategias de vida basadas en fuentes diversificadas de ingresos tanto de la población urbana como rural, que intensifica la dependencia de las demandas y ofertas de sus respectivos habitantes (Canziani & Schejtman, 2013, pág. 14). Es por ello que la consolidación de una estructura agraria unimodal no necesariamente será exitosa o posible. La dinámica exitosa depende decisivamente de la naturaleza de los vínculos que lo rural establece con el núcleo urbano-industrial-comercial. Si los vínculos son solamente extractivos del hinterland rural por vías de consumo, el resultado es el estancamiento rural; por el contrario, si parte del excedente es retenido y se transforma en incrementos de capital, se genera un proceso de demandas recíprocas entre el núcleo urbano y el hinterland rural (Schejtman, 2013).

En este sentido y más específicamente en el contexto peruano, Hurtado afirma que:

La emergencia y consolidación de diferentes centros regionales puede contribuir a fortalecer la inmensa periferia que constituye el resto del país en relación a la ciudad de Lima. La potenciación de los pequeños nodos de la red en términos de equipamiento urbano e inversión productiva debería tener efectos sensibles en las pequeñas poblaciones de sus periferias, es por ello que las comunicaciones son vitales para una adecuada conectividad. (Hurtado, 2000, pág. 24)

Lo antes descrito ayuda a clarificar la situación del panorama urbano y rural local. Debido al reducido número de habitantes, las ciudades locales han sido y son objeto de abandono de las políticas estatales sin tomar en cuenta su importancia y potencialidad para lograr el desarrollo territorial. El BM (2015) afirma que las ciudades intermedias y pequeñas en nuestro país, han quedado rezagadas tanto en términos de desarrollo humano (eficiencia en la prestación de servicios básicos, de salud, educación y empleo); como de gestión local y planificación territorial. Este hecho hace que la consolidación e integración de las

redes urbanas a nivel nacional y en consecuencia el desarrollo de sus habitantes y los de sus hinterland sea algo utópico.

Finalmente, la situación de las ciudades pequeñas e intermedias en nuestro país no será totalmente comprendida sin conocer el escenario económico y social de nuestro país. Así, se desarrollará a continuación la parte final de esta sección, donde se busca contextualizar los procesos antes mencionados a una escala global y algunos hechos que han marcado e influenciado el desarrollo territorial nacional en las últimas décadas.

2.4 El Contexto: globalización, apertura económica y desigualdades espaciales

“El territorio no sólo es el escenario o el decorado en donde se expresan físicamente las desigualdades económicas, sino que juega un papel relevante en la estructuración y desarrollo de las injusticias sociales” (Gervais-Lambony, Dufaux, & Musset, 2010)

Se considera necesario poner atención a los procesos externos que influyen en la configuración de las redes urbanas peruanas y en consecuencia en las ciudades locales, poniendo especial énfasis en las redes de la costa y sierra norte, donde se enmarca el presente estudio.

En primer lugar abordaremos la transformación del proceso urbano en América Latina. Este es consecuencia, según Carrión, de 3 factores principales. El primero es la “transición demográfica” caracterizada por la reducción general de las tasas de urbanización, el cambio en las migraciones (urbano-urbano) y la relocalización de los balances migratorios. El segundo factor es “la reforma del Estado”, caracterizada por la descentralización, la privatización (que reconduce a la recomposición de los capitales y la reducción del peso del poder municipal en las políticas públicas) y la apertura de los Estados. Finalmente, encontramos como factor a la glocalización, que aparece como parte del proceso de globalización de la economía, la cultura y la política. (2013, págs. 22-27)

En segundo lugar, la globalización, como un factor importante que se experimenta con mayor celeridad en el siglo XXI. Este proceso no es del todo reciente, pues se inicia con las primeras colonizaciones; lo que es reciente, sin embargo, es la aceleración de las dinámicas que lo conforman, debido a la mayor disponibilidad de comunicaciones y tecnología. De esta manera “el proceso de globalización contemporáneo difiere de aquellos de tiempos más tempranos de tres maneras: el volumen de materiales transportados es mayor; la velocidad a la cual son movilizadas es mayor; y la diversidad de materiales (objetos, energía, información) transportados es mayor” (R. Clark, 1997, citado en Gonzales Hunt, 2012, pág. 11).

De acuerdo con Saskia Sassen (2001), en el contexto de globalización, la economía internacional se ha fragmentado, la geografía y composición de la economía global han cambiado de tal manera, que han producido una dualidad compleja: una espacialización dispersa pero con una organización de la actividad económica globalmente integrada.

Todas las ciudades asumen la función relacional al interior de la red urbana global mediante la doble expresión: la internacionalización de lo local que viene de la necesidad de lo global y de su propia dinámica, tanto que para existir lo global tiene que localizarse y para desarrollar lo local debe mundializarse, con lo cual lo global no es algo externo, sino constitutivo. (Carrión, 2013, pág. 27)

Para entender esta racionalización de la globalización, recurrimos al trabajo del geógrafo Piers Blaikie¹⁷; quien para dar explicación sobre un hecho geográfico local, recurre a una cadena explicativa para conectarlo con el contexto global. Así por ejemplo, para entender la degradación ambiental en un contexto agrícola, afirma que:

(Hay) que entender a ese sitio dentro de un conjunto de relaciones y procesos escalonados que van desde los procesos de erosión de una parcela agrícola, hasta las relaciones internacionales que influyen en los precios de los productos agrícolas, pasando por las políticas nacionales y las estructuras sociales locales y micro-regionales como escalas de análisis intermedio (citado en Bebbington, 2007, págs. 27 - 28)

Este concepto de cadena explicativa deja ver la utilidad de un análisis relacional en varias escalas. Un proceso local no puede verse solo en una escala (local o regional o mundial) o dimensión (económica o social o ambiental); “un proceso que parece local en términos meramente físicos, no lo es en términos analíticos ni político-económicos. Más bien en su mayor parte, es un proceso que es local, nacional y global al mismo tiempo” (Bebbington, 2007). Bajo esta óptica, los procesos urbanos hoy en día, no son el resultado solo de procesos locales de crecimiento endógeno de la población, sino también de procesos globales que afectan decisiones de política nacionales y tienen impacto sobre estos territorios.

En el Perú, el proceso de extracción se ha vivido desde la época de la colonia, donde bienes primarios eran transportados y comercializados hacia otros lugares del mundo. Hoy en día este modelo primario exportador no ha cambiado mucho, intensificado por el proceso de apertura económica de corte neoliberal que dio inicio en los años noventa y cuyas consecuencias tienen un impacto en las ciudades de la totalidad del territorio nacional.

A inicios de los años noventa, el Perú se encontraba inmerso en una profunda crisis económica, que fue en parte el resultado de las políticas y acciones del primer gobierno de

¹⁷Nos referimos a su trabajo “La economía política de la erosión de los suelos”.

Alan García Pérez, acentuadas por una serie de actos violentos llevadas a cabo por grupos terroristas (MRTA y Sendero Luminoso). El gobierno de turno, liderado por Alberto Fujimori, emprende un drástico ajuste económico, acompañado de una serie de políticas neoliberales con la finalidad de corregir y estabilizar el estado tan deprimido del país. Fujimori se alía con militares y organismos multilaterales para garantizar la aplicación de éstas políticas. Así, éstos últimos sugieren la aplicación de las recetas del Consenso de Washington como solución a la problemática del país, proponiéndose reformas y accediendo a préstamos para salir de la crisis (Gonzales de Olarte, 2007). A pesar del restablecimiento de la economía peruana en los años 90 y la recuperación de la posibilidad de recibir crédito internacional, muchas partes del país se encontraban en crisis y sufrían de extrema pobreza.

El resultado alcanzado [por la aplicación de las políticas neoliberales] ha sido que el Perú ha logrado estabilidad y crecimiento económico, pero sin resolver los problemas de desigualdad, pobreza y exclusión, lo que ha generado una tensión entre estabilidad - crecimiento económicos y la gobernabilidad del país. Las principales razones de estos resultados están en el mismo modelo económico primario-exportador y de servicios (PESER) que no ha logrado integrar a una parte importante del aparato productivo en la economía de mercado, y a la debilidad del Estado, que debido a la reducción de su tamaño y funciones no logra cumplir la función de redistribuidora de recursos y oportunidades (Gonzales de Olarte, 2007).

Más precisamente, con respecto a cómo han impactado estas políticas neoliberales al desarrollo de lo urbano en el Perú, Zolezzi afirma que:

El avance de las políticas neoliberales ha producido en nuestro país el mismo efecto que en el resto del mundo: la realidad a la que aludimos con los conceptos “Estado” y “ciudadanos” ha sido desplazada, y en gran parte sustituida por los de “sociedad de mercado” y “consumidores”. Con ello, las aspiraciones de un planeamiento urbano guiado por políticas públicas, que asomaron en el último tercio del siglo XX, han sido progresivamente reemplazadas por la demanda de acciones puntuales y fragmentadas que caracterizan la acción estatal y la movilización política en el siglo XXI. (Zolezzi Chocano, 2015).

En el Perú, las actividades más dinámicas en el contexto de apertura económica han sido la minería y la pesca, que por utilizar poca mano de obra, marginan a grandes segmentos de la fuerza laboral y restringen de manera severa el mercado interno (Hurtado, 2000, pág. 32). La minería define desde hace siglos algunos de los circuitos que organizan el espacio de las regiones andinas. El asentamiento de la gran minería produce nuevas dinámicas regionales en lugares aislados del territorio por las actividades de servicios que surgen para atender a una población asalariada que reside en localidades desabastecidas. La minería hace rentables la

ampliación de algunos bienes públicos tales como la electricidad y vías de comunicación, que a su vez tienen efectos sobre las poblaciones adyacentes (Hurtado, 2000).

Sin embargo, debido al contexto de globalización, la proximidad deja de ser un criterio principal al momento de definir encadenamientos económicos; de esta manera, el territorio donde se encuentra un yacimiento no es necesariamente el que mayores beneficios económicos recibirá. (Vega Centeno & Solano, 2013). Los dinamismos económicos se distribuyen de manera heterogénea en el espacio, tanto a escala nacional como a nivel de los mismos departamentos donde se realizan las actividades económicas, generando inevitablemente desigualdades sociales y espaciales. Esta inequidad espacial se explica de la siguiente manera:

La escasez de los recursos públicos y la debilidad política de la mayoría de los Estados (tanto en el norte como en el sur), sobre todo después de dos décadas de la aplicación del Consenso de Washington, conducen a una concentración excesiva de los recursos públicos en algunos espacios-clave, en detrimento de las poblaciones y territorios más vulnerables, lo que plantea el problema del aumento de las injusticias (reales o sentidas) en sociedades consideradas como modernas y democráticas. (Gervais-Lambony, Dufaux, & Musset, 2010)

La equidad territorial es definida por Gervais-Lambony et al. como “un concepto, y un principio de ordenamiento, que permite entender las situaciones reales caracterizadas por la injusticia espacial¹⁸”. El contexto antes mencionado afecta tanto a las áreas urbanas y a sus entornos rurales. Así, Schejtman afirma que “las reformas del Consenso de Washington constituyen los condicionantes externos del desarrollo rural, debido que las políticas sectoriales han quedado subordinadas a las políticas macroeconómicas y al libre juego de las reglas del mercado”; los nuevos instrumentos y estímulos para impulsar las actividades rurales no son suficientes para atender la demanda de reducción de la pobreza rural, ni generar competitividad en entre los pequeños productores con recursos, cuyo potencial se subutiliza (2013, pág. 36). Complementariamente a ello, Hurtado indica que la sostenida inserción de la economía en el circuito económico global, ha permitido la generación de nuevos flujos y por ende una mayor disponibilidad de recursos económicos que soportan y financian los crecimientos urbanos grandes, medianos e incipientes. El principal problema (...) se

¹⁸ Según Gervais-Lambony et al. “la idea de justicia espacial se origina en una geografía radical y sobre todo urbana. Así, la expresión *spatial justice* fue publicada por primera vez en un artículo corto de G. Pirie de 1983. En su obra pionera de 1973, David Harvey usa la fórmula *territorial justice*. Sin embargo, ya en 1973 podemos encontrar la primera aparición de la expresión *spatial justice*. Se trata de la tesis (PhD) de John V. O'Loughlin *Spatial Justice for the black American Voter: The Territorial Dimension in Urban Politics*, Departamento de Geografía de la Universidad de Penn State (texto no publicado)” (Gervais-Lambony, Dufaux, & Musset, 2010, pág. 19)

manifiesta cuando debido a la carencia de planificación y gestión, existen vastas poblaciones (y territorios) que no llegan a vertebrarse apropiadamente, y conforman vacíos (...) cuyos recursos y actividades no son suficientes para su subsistencia”. (Hurtado, 2000, pág. 37).

El Estado peruano aborda esta evidente problemática en la actualización del “Plan Estratégico de Desarrollo Nacional: Perú hacia el 2021” en el cual reconoce que a pesar que existe un crecimiento económico generalizado en el Perú, este ha sido heterogéneo al interior del país y que algunas regiones han crecido mucho más que otras económicamente. Expresa que esta situación es “evidencia del limitado desarrollo territorial existente en el Perú” (CEPLAN, 2015, pág. 163). En la actualidad, y a partir de 1981, son las municipalidades las que tienen la responsabilidad legal de la planificación urbana en nuestro país. De acuerdo con Castillo (2012), muchas de ellas no cuentan con la capacidad técnica y conocimiento práctico para elaborar sus planes urbanos, por lo que a lo largo del tiempo han recibido asistencia por parte de entidades asignadas por el Estado y creadas para tales fines. Así encontramos al Instituto Nacional de Desarrollo Urbano – INADUR (creado en 1981 y desactivado en el 2002) y más recientemente del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (con antecedentes en 1969 como Ministerio de Vivienda y Construcción, y en 1992 como Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción). A pesar del proceso de descentralización que se viene dando en el país, los gobiernos regionales y locales aún no logran una adecuada gestión de sus recursos, que se traduzca en un sentimiento general de bienestar social de sus habitantes Zolezzi Chocano (2015). Asimismo, el autor afirma que existe una carencia de planes de ordenamiento territorial de escala nacional y regional; y se pueden encontrar más de 15 tipos de **planes de desarrollo local** en la Ley Orgánica de Municipalidades.

El “desarrollo urbano sostenible” surge como una concepción normativa basada en el paradigma del “desarrollo sostenible”, a fin de enfrentar la progresiva solución de esta problemática urbana. Castillo (2012) lo define como proceso de cambio integral, multisectorial y positivo en los centros urbanos o en los lugares destinados a nuevas ciudades, que implicaría la conjugación equilibrada de los siguientes componentes: complementariedad urbano-territorial, competitividad urbana, funcionalidad urbana, calidad urbanística y paisajística, sustentabilidad ambiental, gestión de riesgos de desastres, equidad social urbana, identidad cultural y gobernanza urbana. En esta perspectiva, la planificación urbana debería evolucionar hacia la “planificación del desarrollo urbano sostenible” definida por el mismo autor como el proceso técnico, social y político que se concreta en un instrumento técnico-

normativo y de gestión orientado a prever, orientar, procurar, promover y regular la conjugación equilibrada de los mencionados componentes del desarrollo urbano sostenible en los centros urbanos existentes o planteados (Castillo, 2012). El autor acota que este proceso debería caracterizarse por una regulación que permita el desarrollo físico ordenado y atractivo, como resultado de una normativa coherente y eficiente; acciones estratégicas que se constituyan en el logro de la prosperidad económica urbana competitiva; una gobernanza o planificación gestión que promueva la equidad social y el equilibrio de intereses y expectativas de los actores en la ciudad; y la sustentabilidad, como criterio y objetivo de los planes urbanos (Castillo, 2012).

A manera cierre del Estado del Arte, es pertinente mencionar el estudio de Monge (2012), que encuentra que los procesos actuales que redefinen la relación entre lo urbano y lo rural en el Perú son: 1) que el mundo rural es un mundo urbanizado, en el sentido que hay un crecimiento de ciudades pequeñas e intermedias que crecen en forma de redes a través de las cuales circulan bienes y servicios; 2) es un mundo comunicado (física y virtualmente); 3) es un mundo mercantilizado (compra y venta tanto de mano de obra como de bienes y servicios); 4) es un mundo globalizado (lógicas de exportación de mercados externos y migraciones al exterior); 5) es un mundo empobrecido: la asociación: rural, indígena y pobre es clarísima; 6) es un mundo emprendedor: los campesinos están constantemente operando y tomando decisiones de mercado; 7) es un mundo “rico”, cuya ruralidad permite la biodiversidad; 8) es un mundo indígena, pues lo indígena sigue siendo mayormente rural; 9) es un mundo conflictuado, donde más del 62% de conflictos que existen son de carácter socio-ambiental y tienen lugar sobre todo en zonas rurales; y finalmente, 10) es un mundo empoderado, pues se ha democratizado la política y el ejercicio del poder en el mundo rural a través del acceso a instituciones (municipios, gobiernos regionales o el congreso) (Monge, 2012, págs. 24-29).

Encontramos entonces que las ciudades objeto de este estudio, están experimentando transformaciones significativas condicionadas por factores externos (globalización) e internos (reforma del Estado y crecimiento económico), inmersos en una economía de libre mercado. Nuevas innovaciones tecnológicas, redes sociales virtuales y reales e inversiones económicas se desarrollan a una velocidad cada vez mayor. Este modelo de desarrollo ha conseguido la estabilidad general y el crecimiento económico del país, pero no ha logrado integrar en este circuito a un porcentaje importante de la población, que no accede a los beneficios de la urbanización y las innovaciones. Estos espacios conforman vacíos en la red, con poblaciones limitadas en acceso a bienes y servicios.

III. ANTECEDENTES

La región Cajamarca al norte del Perú, donde se localiza la ciudad de Chilete, ha sido objeto de numerosos estudios en los últimos años, tanto estatales como particulares, debido a las contradicciones que presenta entre su abundante producto bruto interno (PBI¹⁹) y las condiciones de pobreza²⁰ en las que vive la población. Esta situación no ha acabado, sino que se ha mantenido por más de 20 años en los cuales no se ha podido utilizar el crecimiento económico de la región para el logro del bienestar de sus habitantes.

La región Cajamarca posee numerosos recursos naturales, de entre los cuales destacan los recursos mineros metálicos que se han extraído desde antes de la época colonial. Más recientemente, gracias a las reformas de los años 90²¹, nuevas inversiones mineras han incursionado en el territorio nacional y cajamarquino.

El Banco Central de Reserva del Perú (BCR, 2007), basándose en data del INEI y el Instituto Cuanto, afirma que en el periodo entre 1996 - 2005, el PBI que aportaba la actividad minera en la región subió de 17% a 48%, en detrimento de las actividades agropecuarias que disminuyeron considerablemente. Estas cifras son muestra de los cambios económicos que ha experimentado la región, que pasó de una matriz productiva basada predominantemente en la agricultura y ganadería a una minera. Esta información no es arbitraria ni puede verse sólo como números, sino que debe entenderse y significa, que se han producido cambios importantes en el espacio territorial donde habitan las personas que llevan a cabo estas actividades. Consecuentemente, cambios sociales y ambientales han surgido a la par de estos cambios económicos.

La figura N° 3 muestra la variación en las actividades productivas de la región en el periodo 1996 – 2005, donde se aprecia la reducción considerable en los aportes de los sectores agropecuario y de servicios, mientras que los sectores de manufactura y construcción tienen pocas variaciones.

¹⁹ Producto bruto interno refiere al valor monetario de los bienes y servicios finales producidos por una economía en un período determinado (MEF, s/a)

²⁰ Pobreza entendida como incapacidad de acceder a necesidades básicas: servicios básicos, salud y educación.

²¹ Ver ítem N°4 del Estado del Arte de esta tesis.

EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA PRODUCTIVA DE CAJAMARCA
(Millones de nuevos soles a precios corrientes)

Sectores	1996		2001		2005	
	S/.	%	S/.	%	S/.	%
Agropecuario	781	23,9	841	17,2	1 038	11,2
Minería	550	16,8	1 373	28,0	4 461	48,2
Manufactura	115	3,5	187	3,8	297	3,2
Construcción	137	4,2	225	4,6	350	3,8
Servicios	1 687	51,6	2 270	46,4	3 109	33,6
PBI	3 270	100,0	4 896	100,0	9 255	100,0

Fuente: INEI 1996, 2001 y 2006, Cuánto, 2005.
Elaboración: BCR

Figura N° 3. Evolución de la estructura productiva de Cajamarca.

Tomada de: BCR, 2007

Una mirada más detallada a las cifras del PBI, nos mostrará la magnitud de los cambios que ha experimentado esta región. Según datos de la Asociación Los Andes Cajamarca, la contribución de la actividad minera al PBI de la región pasó de contribuir un 6.2% en el año 92, a contribuir con el 36.1% del PBI en el año 2002 (ALAC, 2004). Se evidencia que la actividad minera se constituyó como la más importante para la región en esta década (ver figura N° 4), en parte gracias a los buenos precios de los que gozan los minerales con respecto a otros productos de la región.

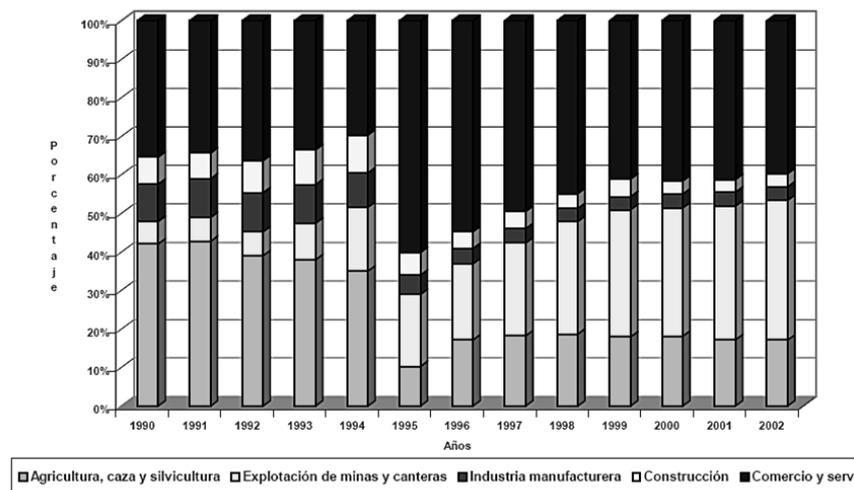


Figura N° 4. PBI regional en Cajamarca, periodo 1990 – 2002 en porcentaje.

Tomada de: ALAC, 2004

Entre las empresas que han aportado considerablemente al incremento del PBI minero en la región en esta década, encontramos a Minera Yanacocha²², autodenominada como la “mina de oro más grande de Sudamérica”, cuyas operaciones se localizan 45 km al norte del distrito

²² Yanacocha significa laguna de oro.

de Cajamarca en las provincias de San Pablo y Cajamarca. Los primeros estudios de factibilidad de esta empresa se realizaron en 1990 y en 1993 produjo su primera barra de doré²³. Minera Yanacocha fue constituida en 1992 y tiene como accionistas principales a *Newmont Mining Corporation* (51.35%), Cía. de Minas Buenaventura (43.65%) y *International Finance Corporation* (5%) (Minera Yanacocha, s/a).

Este periodo conforma la época inicial del auge de la gran minería en Cajamarca, que según el BCR generó también impactos indirectos en otras actividades económicas:

Como parte de su política de responsabilidad social, Yanacocha prioriza la adquisición de bienes y servicios en Cajamarca. Así, Yanacocha fue aumentando sus compras locales de US\$ 1,2 millones en el año 1993, a US\$ 29 millones en el año 2000 para cerrar en US\$ 107 millones el 2005. Ello significa que alrededor de la actividad minera se están generando múltiples actividades tanto comerciales como de transformación y de servicios conexos.

Se estima que son más de 100 empresas entre micro y pequeñas empresas cajamarquinas las que son proveedores de Yanacocha. Esto último debido a la cercanía de la ciudad de Cajamarca a los yacimientos auríferos. Al mismo tiempo, la operación de la mina ha provocado una mejora de algunos servicios como electrificación, el incremento del parque automotor y el crecimiento urbano (2007, págs. 90-91).

En la siguiente década (2000 – 2010), el aporte de la actividad minera al PBI regional ha disminuido considerablemente. Esto se debe, primero, al surgimiento de conflictos socio-ambientales que han ocasionado la paralización de nuevos proyectos mineros, y segundo, al proceso de cierre de las operaciones mineras que iniciaron su explotación en década de los años 90, cuyas reservas se han agotado. Así, un estudio del INEI (2013) muestra que para los años siguientes, el PBI de la región Cajamarca (2001 – 2012) tiene un crecimiento inferior al del PBI nacional (5.2%). Sin embargo, la minería sigue siendo la actividad económica que más aporta a sus cifras económicas. En la figura N° 5 se muestra el valor agregado bruto²⁴ por años y por actividades en la región.

Es necesario mencionar también, que a partir del año 2003 inició sus labores de exploración la empresa minera *Gold Fields - La Cima*, localizada en la provincia de Hualgayoc, a 10 kilómetros al noreste del poblado de Hualgayoc y a 90 kilómetros de la ciudad de Cajamarca. Su operación minera denominada Cerro Corona produce oro y cobre. A partir de los inicios de su explotación en el 2008, contribuye también de manera importante al PBI minero regional.

²³ Barra de oro y plata.

²⁴ Aporte de la unidad o sector de producción al PBI de la economía.

De acuerdo con el Programa de Vigilancia Ciudadana, en el año 2010 la producción mineral de la región se compuso principalmente de cobre, plata y oro. El mayor valor de la producción la concentra siempre el oro, constituyéndose en ese año en 2,225.6 millones de dólares americanos (2011, pág. 9). Cabe mencionar también que la producción de cobre se ha incrementado considerablemente en la región, pasando de una producción de 7,707 toneladas métricas en el 2008 a una de 30,710 toneladas métricas en el año 2015 (INEI, 2016). En menor medida, la empresa Cementos Pacasmayo explota minerales no metálicos en la provincia de Contumazá (Yonán).

Cajamarca: Valor Agregado Bruto por Años, según Actividades Económicas
Valores a Precios Corrientes
(Estructura porcentual)

Actividades	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007P/	2008P/	2009P/	2010P/	2011P/	2012E/
Agricultura, Caza y Silvíc.	18,2	15,9	13,2	11,6	11,8	12,9	16,2	13,9	12,8	12,8	13,2	13,0
Pesca	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Minería	25,0	30,3	36,5	37,7	39,5	38,8	23,7	30,1	38,7	34,9	37,1	36,3
Manufactura	10,6	9,8	9,2	9,8	9,4	9,0	11,4	9,7	7,3	8,4	8,1	7,3
Electricidad y Agua	2,2	1,9	1,6	1,5	1,4	1,3	1,5	1,4	1,4	1,3	1,1	1,2
Construcción	6,4	6,5	5,8	5,8	5,1	6,1	7,0	8,6	7,1	7,2	6,6	7,8
Comercio	9,7	8,9	8,2	8,2	7,7	7,6	10,0	8,9	7,9	8,9	8,6	8,7
Transportes y Comunicaciones	3,8	3,6	3,5	3,4	3,4	3,3	4,3	3,9	3,5	3,9	3,8	4,0
Restaurantes y Hoteles	2,7	2,5	2,4	2,3	2,2	2,1	2,7	2,5	2,3	2,6	2,5	2,6
Servicios Gubernamentales	9,0	8,9	8,7	8,8	8,9	8,7	10,5	9,5	8,8	9,1	8,7	8,9
Otros Servicios	12,2	11,6	10,9	10,7	10,4	10,2	12,7	11,4	10,1	10,9	10,3	10,1
Valor Agregado Bruto	100,0											

Nota: Las diferencias a nivel de décimas que pudieran presentarse en la Estructura Porcentual se deben al redondeo de cifras.
Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
Con información disponible a julio de 2013

Figura N° 5. Valor agregado bruto por años, según actividades económicas en Cajamarca. Valores a precios corrientes en porcentajes.

Tomada de: INEI, 2013

El dinero del que dispone el Estado peruano por la explotación de estos recursos minerales es recaudado a través de la SUNAT y corresponde al Impuesto a la Renta de Tercera Categoría y a las Regalías Mineras. El canon minero está constituido por el Impuesto a la Renta de Tercera Categoría, que paga la empresa minera por la realización de sus actividades económicas. Acorde con la Ley del Canon Minero, este “corresponde a la participación efectiva y adecuada de la que gozan los Gobiernos Locales y Regionales del total de ingresos y rentas obtenidas por el Estado por la explotación de recursos minerales, metálicos y no metálicos” (Congreso de la República, 2001).

De este recaudo, los Gobiernos Regionales que albergan actividades extractivas reciben un 50% (entregado anualmente). Además, reciben el 100% de las Regalías Mineras, regidas por su propia normatividad (Ley N°27506 – de Regalía Minera) y cuyos pagos se realizan mensualmente.

De acuerdo con la normatividad vigente, el dinero de canon y regalías mineras debe destinarse de manera establecida al interior de las regiones, y repartirse entre el Gobierno Regional, la universidad pública, el distrito productor de los recursos, los gobiernos locales de la provincia productora y los gobiernos locales del departamento productor. El cuadro que se muestra en la figura N° 6 muestra los detalles de esta repartición.

Transferencia	Gobierno regional	Universidad	Distrito productor	Gobiernos locales de la provincia productora	Gobiernos locales del departamento productor
CANON MINERO	25%*	0%	10%	25%	40%
REGALÍA MINERA	15%	5%	20%	20%	40%

* Sobre el monto el GR debe transferir el 20% a la Universidad Nacional de Cajamarca
Fuente: Normatividad Vigente

Figura N° 6. Distribución del canon y regalía minera al interior de las regiones.

Tomada de: Programa de Vigilancia Ciudadana, 2011

Se aprecia entonces que la evidente disponibilidad de recursos económicos producidos en las últimas décadas no se ha visto reflejada en el desarrollo de los habitantes de la región. Para dejar esto más claro es necesario recurrir a algunas cifras regionales y luego a otras locales. Cabe especificar que existen diferentes indicadores para medir los niveles de desarrollo, así como también existen diferentes definiciones sobre lo que significa o debe aspirar el desarrollo. Sin embargo, como ya se ha mencionado, el desarrollo al que hace referencia esta tesis es el desarrollo humano²⁵. La región Cajamarca, de acuerdo con los datos del estudio “Exclusión Social en el Perú: Hacia una nueva política social” (2014) poseía en el 2007 un rango de pobreza monetaria del 56-40%²⁶, un IDH de 0.597²⁷ y un IDH-Dde 0.408²⁸.

Los pobladores de la región Cajamarca se encuentran aún limitados en términos de acceso a servicios básicos, que se aprecia en los datos de carencia de las viviendas a nivel provincial (ver figura N° 7) donde un promedio de 67% de personas por provincia no cuentan con

²⁵ Ver definición en la Justificación de este estudio.

²⁶ Cálculos realizados con data del último censo del INEI en el 2007.

²⁷ IDH: tiene un valor de 0 a 1. Mientras más cercano a 1, sus necesidades básicas están mejor satisfechas.

²⁸ IDH-D: En una situación de igualdad perfecta, el IDH-D es idéntico al IDH, pero es inferior a este cuando aumenta la desigualdad.

servicios de agua potable, un 82% no cuenta con desagüe y un 66% no cuenta con electricidad. Nótese que las cifras promedio son bastante altas, pero existen diferencias considerables entre las provincias que ostentan los valores porcentuales menores y mayores. Así por ejemplo, encontramos que en la provincia donde se encuentra la capital de la región, la carencia de agua potable alcanza un 39% del total de la población, mientras que en la provincia de Santa Cruz un 94% de los habitantes no cuenta con este servicio. Esta diferencia de 55 puntos porcentuales ocasiona una distorsión bastante grande en el promedio general.

Este hecho indica también las grandes diferencias entre las poblaciones “más urbanas” (mayor población, servicios y actividades) de aquellas que no lo son tanto. Para la provincia de Contumazá, donde se encuentra Chilete, las cifras son alarmantes pues un 75% de la población no cuenta con el servicio de desagüe, un 59% no cuenta con electricidad y un 57% no cuenta con agua potable.

Orden	Provincia	Población 2010	Carencia de las viviendas (%)		
			Agua	Desagüe	Electricidad
1	CAJAMARCA	355,287	39	58	36
2	CAJABAMBA	79,794	62	84	64
3	CELENDIN	95,077	58	82	65
4	CHOTA	169,288	73	85	60
5	CONTUMAZA	32,997	57	75	59
6	CUTERVO	145,397	78	86	79
7	HUALGAYOC	98,275	82	87	77
8	JAEN	197,488	62	65	49
9	SAN IGNACIO	143,267	75	89	71
10	SAN MARCOS	54,581	43	84	75
11	SAN MIGUEL	58,555	75	90	79
12	SAN PABLO	24,230	75	87	82
13	SANTA CRUZ	46,348	94	89	67
	Total provincia	1,500,584	67	82	66

Fuente: MEF Indicadores para distribución de recursos determinados.

Figura N° 7. Región Cajamarca, población y carencia de servicios básicos.

Tomada de: Programa de Vigilancia Ciudadana, 2011

Al consultar los datos sobre necesidades insatisfechas en el distrito de Chilete (figura N° 8) encontramos que en el periodo censal 1993 – 2007 (de mayor crecimiento económico en la región) han disminuído las carencias, pero se mantienen aún importantes porcentajes de población urbana que no cuentan con desagüe y alumbrado eléctrico (casi 20% en ambos casos) y la tasa de analfabetismo se encuentra cercana al 10%. El porcentaje de población rural es una porción importante de la población total y suele ser aquella con mayores carencias en servicios.

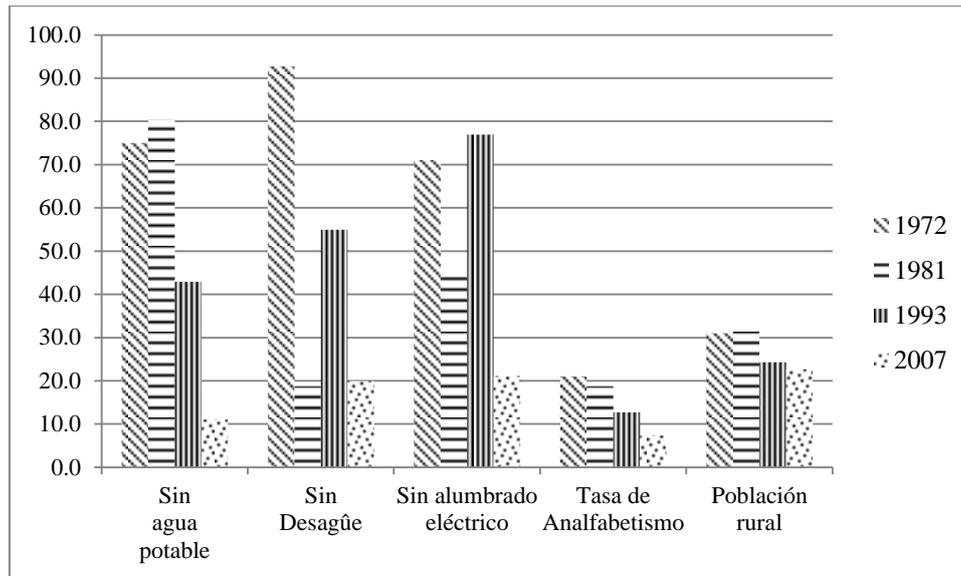


Figura N° 8. Acceso a servicios básicos y analfabetismo para el distrito de Chilite, en porcentajes.

Fuentes: 1972: Cajamarca Mapa de la Pobreza; BCRP, nov. 1982

1981: Censos Nacionales de Población y Vivienda 1981, tomo i y II; Resultados definitivos

1993: Mapa de Necesidades Básicas Insatisfechas 1993, tomos I a IV

2007: Censos Nacionales 2007, XI de Población y VI de Vivienda; Indicadores de Pobreza

Las cifras en el distrito de Chilite, son bastante mejores que el resto de los distritos de la provincia de Contumazá, incluso que las del distrito donde se encuentra la capital provincial, donde en el año 2007 un 63% del total de la población no contaba con el servicio de alumbrado eléctrico, un 33% no contaba con desagüe y un 33.1% no contaba con agua potable (tabla N° 3). La situación de los demás distritos de la provincia no es mejor.

AÑO	Distrito de Chilite					Distrito de Contumazá				
	Sin agua potable	Sin Desagüe	Sin alumbrado eléctrico	Tasa de Analfabetismo	Población rural	Sin agua potable	Sin Desagüe	Sin alumbrado eléctrico	Tasa de Analfabetismo	Población rural
1972	75.0	92.7	71.0	21.0	31.0	84.0	90.9	80.0	26.0	65.0
1981	80.3	18.7	45.1	18.7	31.5	82.6	19.3	67.3	19.3	64.1
1993	42.9	54.9	76.9	12.7	24.3	45.7	51.0	66.3	13.6	65.3
2007	11.1	19.9	21.1	7.4	22.7	33.1	33.9	63.1	12.8	63.0

Tabla N° 3. Evolución del número de ciudades en el Perú.

Fuentes: 1972: Cajamarca Mapa de la Pobreza; BCRP, nov. 1982

1981: Censos Nacionales de Población y Vivienda 1981, tomo i y II; Resultados definitivos

1993: Mapa de Necesidades Básicas Insatisfechas 1993, tomos I a IV

2007: Censos Nacionales 2007, XI de Población y VI de Vivienda; Indicadores de Pobreza

Se evidencia entonces que el Estado, en sus diferentes niveles de gobierno, no ha logrado utilizar el dinero eficazmente para resolver estas carencias. Esta situación de atraso se refuerza debido a la desigualdad existente en el acceso a las mejoras que ha traído este

crecimiento económico, donde las condiciones de bienestar existentes no se reparten de manera que resulten en el beneficio de la mayor cantidad de población. Esto se expresa, por ejemplo, en el déficit de infraestructura vial en el que se encuentra la región Cajamarca. Del total de la Red Vial Nacional que posee el departamento, sólo el 35% se encuentra asfaltada, el 52% esta afirmada y el 5% es trocha. Con respecto a la Red Departamental²⁹ ningún km se encuentra asfaltado, el 89% está solo afirmado, el 7% sin afirmar y el 4% es trocha. Finalmente 76% de los caminos rurales son trochas carrozables, un 13% esta afirmado y un 11% se mantiene sin afirmar³⁰ (BCR, 2007). La conectividad vial es un elemento clave que permite el dinamismo económico en las ciudades locales y sus entornos rurales.

Se ha hablado ya sobre la conectividad vial de Chilate, originada por su localización en una confluencia de valles, sin embargo estas están en estado deficiente. La situación de las vías de la red urbana de Chilate no es muy diferente de lo antes descrito para la región. Las carreteras asfaltadas y con adecuado mantenimiento son sólo aquellas por donde circulan los flujos de riqueza minera desde el este hacia la costa, mientras que las vías que la conectan con las provincias y distritos del norte y sur, que no poseen yacimientos mineros, están solo afirmadas o son trochas. Asimismo, Chilate permanece como una ciudad con desarrollo limitado, a pesar de ser lugar de paso de éstos flujos de riqueza mineral.

Otros indicadores sociales que nos pueden ayudar a contextualizar la situación de la región son que en el 2005, esta tenía la tasa más alta de desnutrición crónica en escolares entre 6y 9 años de edad, la cuarta tasa más alta de analfabetismo en la población mayor de 5 años y el porcentaje más bajo de viviendas a nivel nacional sin acceso a alumbrado eléctrico. Asimismo, sólo 1.2% de alumnos de quinto de secundaria alcanzó rendimiento suficiente en la prueba de matemática en el 2004 (BCR, 2007) . La desnutrición crónica en niños menores de 5 años alcanzó el 23.9% en el 2015, según INEI.

De acuerdo con el BCR (2007), Cajamarca posee el 79% del total de reservas de oro de todo el país y el 30% de las reservas de cobre, por lo que nuevas inversiones mineras van a intentar posicionarse en su territorio. Esto hace necesario y urgente empezar a pensar y entender el espacio cajamarquino de una forma distinta, para aprehender mejor el origen y factores de su problemática. Las paralizaciones y movilizaciones relacionadas con conflictos socioambientales en esta región son algunas de las más estudiadas a nivel nacional e

²⁹ La red vial departamental conecta las capitales provinciales.

³⁰ Esta información tiene como fuente datos del MTC, 2004.

internacional. De acuerdo con el Reporte de Conflictos Sociales N° 146, en abril del 2016 se han registrado 15 conflictos en la región, de los cuales 12 son de corte socioambiental, 10 activos y 2 latentes (Defensoría del Pueblo, 2016). Esto es un indicador del descontento de la población de la región, que no se siente beneficiaria del dinamismo generado por el crecimiento económico.



IV. ASPECTOS METODOLÓGICOS

La presente investigación confronta los conceptos y definiciones desarrollados en el Marco Teórico con los aspectos de la realidad observada en la ciudad de Chilete a partir de la descripción y análisis crítico de fuentes tanto primarias como secundarias, de tipo cuantitativo y cualitativo. Los métodos elegidos para la elaboración de este estudio son el análisis de contenido de fuentes primarias y secundarias, la observación participante del área de estudio y las entrevistas semi-estructuradas a ciudadanos y autoridades.

4.1. Metodología

A continuación se describirán la metodología, los métodos y la estrategia empleados para esta investigación.

De acuerdo con las características de nuestro objeto de estudio, se considera que el estudio de las ciudades locales deberá abordar factores históricos, geográficos, socio-económicos y su desarrollo en el tiempo. Asimismo, estudiar las relaciones constitutivas entre las ciudades y la población rural del territorio circundante. De esta manera, las dimensiones de análisis elegidas para entender cómo se produce y desarrolla el fenómeno urbano en Chilete son: 1) Historia, 2) Plano Económico, 3) Morfología Urbana y 4) Plano Cotidiano y 5) Plano político. Cabe mencionar que estos planos de análisis no son excluyentes, por el contrario, se superponen y complementan constantemente a lo largo de la investigación.

- ✓ Las **fuentes de la información** recolectada para cada uno de los planos de análisis varían considerablemente. A continuación detallamos las fuentes para cada plano de análisis.

Para el estudio de la historia de Chilete se recurrió a la revisión bibliográfica de archivos históricos de Cajamarca y Chilete, complementados con información de entrevistas a pobladores de edad avanzada (± 60 años).

Para el estudio del Plano Económico, se consideran algunos datos de producción agrícola de Chilete proporcionada por el MINAGRI, datos sobre la ocupación y PEA de los habitantes de los censos nacionales del INEI, además de la observación en campo de los intercambios comerciales en la red y las entrevistas.

Para el análisis de la morfología se realizarán descripciones de imágenes satelitales y fotografías antiguas de la ciudad para reconstruir la formación de la ciudad, que se

complementa con información sobre el crecimiento poblacional y de viviendas del INEI. También se incluirán datos respecto a la ejecución de obras públicas, construcción de estructuras y equipamientos urbanos (Ministerio de Vivienda, construcción y saneamiento) que han modificado el aspecto de la ciudad en el tiempo.

Para el estudio del Plano Cotidiano, se reconstruirán las dinámicas de los chiletanos y sus actividades a través del análisis de contenido de las entrevistas y notas obtenidas a través de la observación participante, complementadas con datos poblacionales del INEI. Además, se abordarán las concepciones y percepciones que los pobladores tienen con respecto a su ciudad con información de las entrevistas.

Finalmente, para el Plano Político analizamos la gestión local con datos obtenidos de la ONPE y la misma municipalidad. De igual manera, se describirá la participación de los ciudadanos, ya sea en organizaciones o independientemente, y su grado de participación en las decisiones o fiscalización del gobierno local a través de la información obtenida en las entrevistas.

4.2. Método

En esta sección definiremos los métodos elegidos para desarrollar la investigación y cómo se aplicaron y/o llevaron a cabo durante el estudio.

El **Análisis de Contenido** refiere al entendimiento amplio de los contenidos o fuentes a estudiar, tanto cualitativas como cuantitativas. Este método permite realizar el análisis más allá de una mera descripción, para conocer las características y relaciones de los contenidos estudiados con otros conceptos. Krippendorff lo considera “como un conjunto de métodos y técnicas de investigación destinados a facilitar la descripción e interpretación sistemática de los componentes semánticos y formales de todo tipo de mensaje, y la formulación de inferencias válidas acerca de los datos reunidos” (Carlós & Telmo, 2009).

Para esta investigación, el análisis de contenido se aplicará a las fuentes secundarias de información recolectadas y a la información obtenida en las entrevistas. Este análisis se hizo abocándose a los planos de análisis antes mencionados, rescatando información que permita reconstruir la producción del espacio. Este análisis no se realizó sobre lo superficial u obvio, sino sobre aquellos hechos y datos que van a contribuir a responder la pregunta de investigación y los objetivos de este estudio.

Por otro lado, se consideró conveniente utilizar la **Observación Participante** debido a que “las observaciones facultan al observador a describir situaciones existentes usando los cinco sentidos, proporcionando una "fotografía escrita" de la situación en estudio” (Erlandson, Harris, Skipper & Allen 1993, citados en Kaulich (2005). Consiste en estar presente en el lugar de estudio y mirar con detenimiento, tanto aspectos antes determinados como otros nuevos que surjan y llamen la atención. Es útil en esta investigación porque:

...permite a los investigadores verificar definiciones de los términos que los participantes usan en entrevistas, observar eventos que los informantes no pueden o no quieren compartir porque el hacerlo sería impropio, descortés o insensible, y observar situaciones que los informantes han descrito en entrevistas; y de este modo advertir sobre distorsiones o imprecisiones en la descripción proporcionada por estos informantes. Marshall y Rossman 1995, citados en Kaulich (2005).

Este método pretende entender la realidad dentro del marco de referencia de aquellos que viven en ella y requiere de algunas actitudes y habilidades específicas, de acuerdo con Dewalt & Dewalt (1998):

La observación participante se caracteriza por acciones tales como tener una actitud abierta, libre de juicios, estar interesado en aprender más acerca de los otros, ser consciente de la propensión a sentir un choque cultural y cometer errores (la mayoría de los cuales pueden ser superados), ser un observador cuidadoso y un buen escucha, y ser abierto a las cosas inesperadas de lo que se está aprendiendo (citados en Kaulich (2005)

Otro estudio de los mismos autores, sugiere que la observación puede ser útil para incrementar la validez de la investigación, pues con ella se comprueban ciertos aspectos que pueden haber sido enunciados en las entrevistas, análisis de documentos u otros métodos. Asimismo, es útil en el momento preliminar del trabajo de campo, pues puede ayudar a construir y diseñar directrices de muestreo o fichas de entrevistas. Concluyen que “la observación participante puede ser usada para ayudar a responder preguntas de investigación, para construir teoría, o para generar o probar hipótesis” (Dewalt & Dewalt, 2002 citados en Kaulich, 2005).

En esta investigación este método se aplicará para desarrollar la información de los planos económico, morfológico y cotidiano. Esta observación se realizó durante las salidas de campo, con la finalidad de conocer a profundidad las actividades urbanas diarias de los locales y transeúntes. De esta manera, esta metodología me permitió obtener un punto de partida para la investigación, a partir de la observación y participación en las actividades

cotidianas en la plazuela José Gálvez, en la que se concentran los buses de paso y el comercio permanente. Gracias a ello, pude identificar la existencia de la venta ambulante, los paraderos provinciales y actores de importancia para entrevistar. Además, me permitió conocer la economía urbana a partir de la participación semanal en las ferias de los miércoles y la participación diaria como consumidor en el mercado municipal permanente. Asimismo, a través de esta metodología me fue posible recolectar datos con respecto a las características de la población y sus aspectos culturales. Se pudo verificar que la ciudad alberga no sólo actividades económicas sino también eventos sociales de importancia que congregan a los pobladores de los centros poblados aledaños, tales como la Feria Regional de la Fruta y el aniversario de la creación política del distrito de Chilete.

Complementariamente a ello, la observación participante me permitió vivir el aspecto agrícola de la ciudad, rodeada por plantaciones de mango y arrozales, y la situación de los agricultores locales a través de jornadas de recolección de frutas en una chacra local. También pude conocer y obtener datos sobre el aspecto político urbano, al participar de la exposición de un informe municipal anual público y una reunión abierta de un partido político, donde se identificaron algunas problemáticas y actores adicionales a entrevistar.

Por otro lado, para esta investigación, el objetivo de las **entrevistas semi estructuradas** es “indagar sobre lo que es importante y significativo para los informantes y descubrir acontecimientos y dimensiones subjetivas de las personas”. Steinar Kvale (2011) afirma además que su propósito es descubrir e interpretar el significado de los temas centrales del mundo del entrevistado, para explicarlos en contraste con otros fenómenos descritos, que nos permitirán un acercamiento más reflexivo a la realidad. De acuerdo con Gill, Stewart, Treasure y Chadwick (2008) las entrevistas son adecuadas cuando existe muy poca información acerca del fenómeno a estudiar, y se requiere percepciones detalladas e individuales de los participantes. Asimismo, según Weiss y Bolton (2000) la realización de entrevistas seguirá las siguientes recomendaciones: usar preguntas abiertas, evitar preguntas que sugieran una respuesta particular o esperada, estimular a los entrevistados a profundizar en sus respuestas para producir mayor información y dejar al informante guiar, según su conocimiento.

De acuerdo con Fink (2000), el análisis de las respuestas se realiza de lo particular a lo general, pues lo que se busca es comprender la narrativa general de las afirmaciones de los entrevistados. El análisis de la información se efectúa a partir de códigos o criterios establecidos, cuyo resultado puede ser conceptualizado como una red de significados, donde

el investigador define las estructuras de significado, la lógica y coherencia. El investigador utiliza sus conocimientos personales y experiencias como herramientas para dar sentido al material, en consecuencia, éstas pueden permanecer intangibles e indocumentadas.

De las entrevistas realizadas se buscó saber si existía una narrativa general sobre la historia y origen de la ciudad o si más bien existían diferentes versiones a la oficial (documentada). Asimismo, se pretendió conocer las percepciones que tienen los pobladores sobre ese lugar, las problemáticas existentes y el día a día local. Asimismo, cuál es su visión sobre este espacio y las relaciones que mantienen con pobladores de otros centros poblados semanal y diariamente. De esta manera, se identificaron los aspectos más relevantes y repetitivos que conforman los resultados.

4.3. Instrumentos empleados

4.3.1. Entrevistas semi-estructuradas

Los códigos para el análisis de la información obtenida fueron establecidos con respecto a los planos de análisis antes mencionados. Cada uno de los entrevistados fue informado sobre este estudio y firmó un “Protocolo de Consentimiento Informado” (ver anexos) diseñado especialmente para esta investigación, donde se autoriza a la autora de esta tesis utilizar la información proporcionada. De acuerdo con lo establecido por los entrevistados en el protocolo, sólo se mencionan en esta investigación los nombres de aquellos que así lo autorizaron. Del total de entrevistados, solamente 9 consintieron que sus identidades fueran reveladas. Debido a ello nos referiremos al resto de informantes como anónimos. Las edades de los entrevistados oscilan entre los 27 años hasta los 90 años. Al concluir las entrevistas, se realizaron las respectivas transcripciones, luego de lo cual se organizó los datos obtenidos en las matrices organizadas según los códigos.

En total se realizaron 17 entrevistas a pobladores de la zona, entre autoridades (alcalde, juez de paz, gobernador, secretario de la gobernación, funcionarios municipales), comerciantes (internet, muebles, vidriería), transportistas, representantes de instituciones estatales (SENASA, SERFOR, MINAG, DEMUNA) y no gubernamentales (CEDEPAS), entre otros.

4.3.2. Análisis Espacial

Debido a que el estudio de la red urbana implica analizar la organización de los centros poblados en el espacio, se consideró pertinente utilizar esta herramienta para el análisis de la información georreferenciada. El análisis espacial o análisis de puntos analiza los procesos que se dan en el territorio a través del análisis de las distancias, de las interacciones espaciales, del alcance espacial, de la polarización, de la centralidad, de estrategia o elección espacial, de territorialidad, etc. (Pumain, 2004).

En esta investigación, este análisis se realizó con el software ArcGIS 10.0, donde cada uno de los puntos corresponde a una ciudad con unas características previamente definidas (número de población y localización). Posteriormente, se aplicaron las herramientas de “*Spatial Analyst*” denominadas *Buffer* y *Point Density*, sobre los datos de centros poblados (urbanos y rurales) de libre acceso del Ministerio de Educación y la información poblacional del censo del INEI en el 2007.

4.3.3. Coremas

Un corema es la representación gráfica del espacio a partir de elementos simples que simbolizan sus componentes. Se considera los coremas como importantes en esta investigación para agrupar ciertos tipos de información y expresarlos de manera espacial y darles sentido. A pesar no ser un mapa propiamente dicho, la simpleza de los elementos permiten comprender aspectos del análisis que tienen que ver sobre todo con la red urbana.

4.3.4. Fichas para la observación

La observación participante será realizada a partir de fichas directrices, para los planos de análisis económico, morfológico y cotidiano. Estas fichas serán diseñadas principalmente para no perder de vista, ciertos aspectos identificados como relevantes en el trabajo de gabinete. Los datos recolectados serán complementados y contrastados con los hallazgos que resulten del análisis de las fuentes primarias y secundarias de información.

4.4. Estrategia: etapas de la investigación

En la figura N°9 se muestran los pasos generales que se siguieron para llevar a cabo la presente investigación. Se puede consultar el detalle de cada una de las etapas en el ítem N° 1 de los anexos.

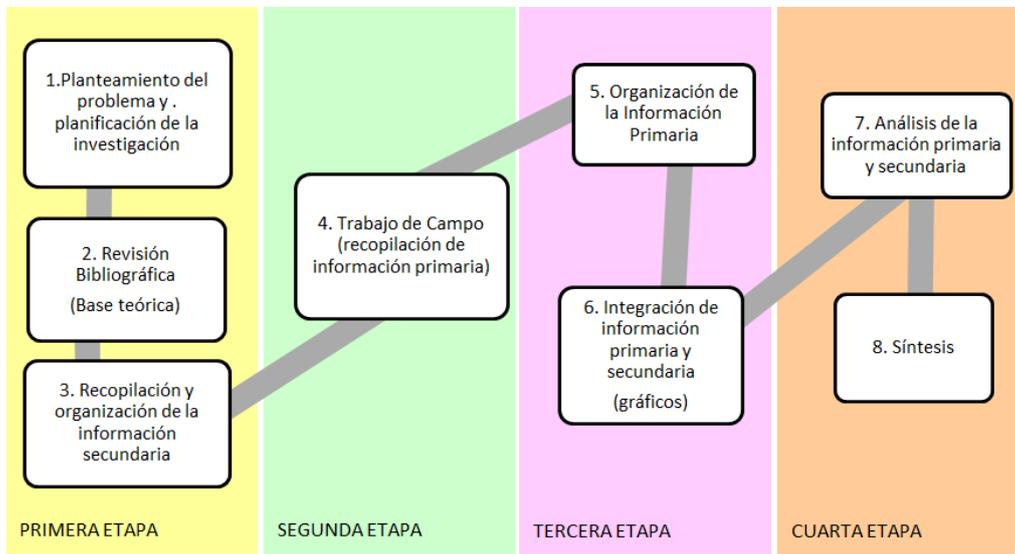


Figura N°9. Etapas de la investigación.

Elaboración: propia.



V. ÁREA DE ESTUDIO: CHILETE TIERRA DEL SOL

5.1. Ubicación Geográfica

La ciudad de Chilete es la capital del distrito de Chilete, ubicado en la provincia de Contumazá, al sur del departamento de Cajamarca. La pequeña ciudad se encuentra en el límite de las provincias de Contumazá y San Pablo; y ocupa un lugar casi central en la cuenca del Río Jequetepeque (figura N°10). El pueblo de Chilete fue elevado a la categoría de ciudad mediante la ley n°10156 el 27 de Diciembre de 1944 (que también eleva a la categoría de ciudad a la Villa de San Benito), 11 años después de la creación del Distrito de Chilete (Ley n° 7690, 30 de Enero de 1933). Se encuentra a una altitud de 858 msnm. Sus coordenadas geográficas son 7°13'17" S, 78°50'19"O.

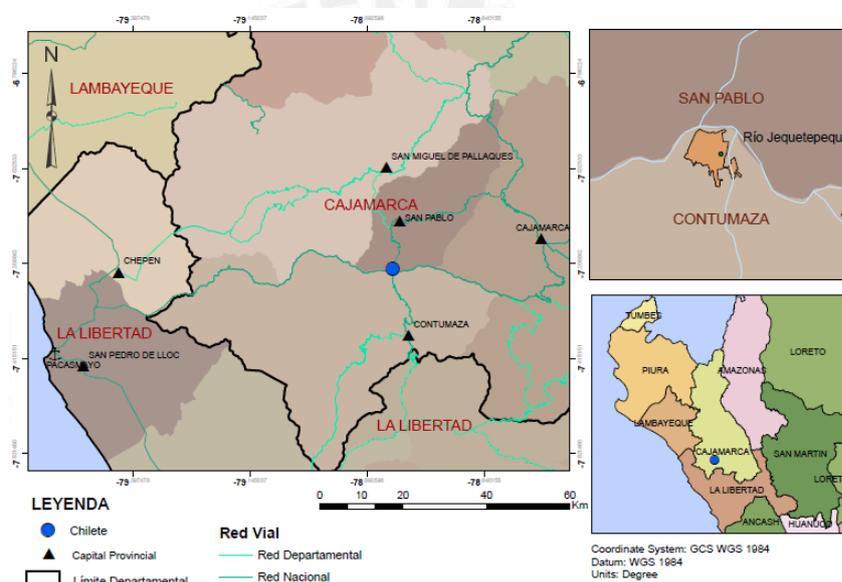


Figura N° 10. Mapa de ubicación.

Fuente: Gobierno Regional de Cajamarca, 2011, Ministerio de Educación.

Elaboración: propia.

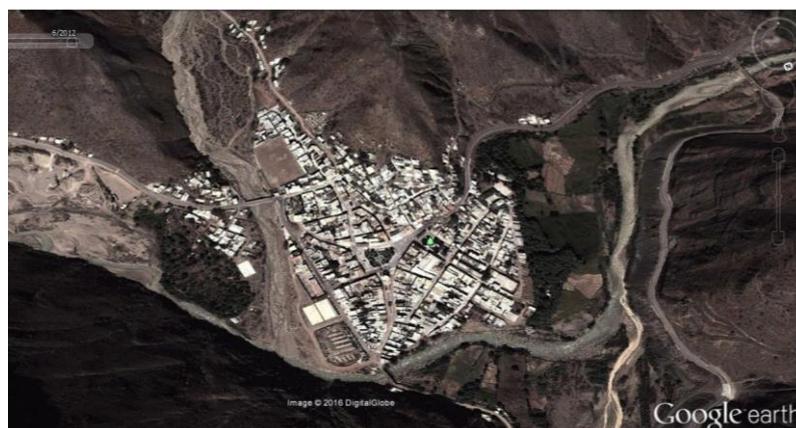


Figura N° 11: Imagen satelital de Chilete en Junio del 2012.

Fuente: Google Earth.

Como se muestra en la figura N°11, la ciudad de Chilete está asentada sobre la llanura de inundación del río Jequetepeque y se extiende hacia las laderas del lado sur de las vertientes montañosas. El paisaje dominante en el área es montañoso empinado y el único lugar con planicie es la llanura aluvial. De acuerdo con los datos de la ZEE – Cajamarca (2011), las laderas fuertemente empinadas hacia el norte, sur y oeste que rodean la ciudad están compuestas de rocas volcánicas del paleógeno, de origen estructural - erosional, caracterizadas por esporádicas caídas de rocas, derrumbes y huaycos (figura N°12). Las laderas del sur este están compuestas por rocas sedimentarias cuya morfodinámica se caracteriza por caída de rocas, derrumbes y movimientos complejos. Por otro lado, la llanura de inundación tiene un origen agradacional, y está compuesta por depósitos fluviales. La dinámica geomorfológica de esta zona se caracteriza por recibir los flujos fortuitos que se desprenden de las laderas.

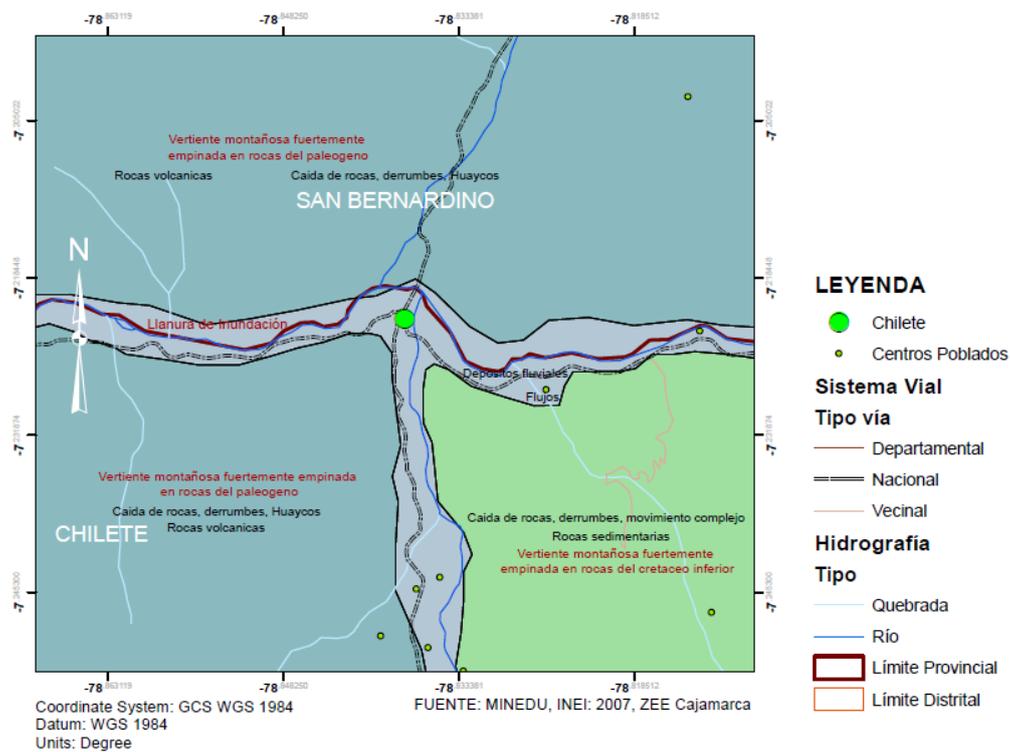


Figura N° 12. Mapa de unidades geomorfológicas de Chilete.

Fuente: Gobierno Regional de Cajamarca, 2011, Ministerio de Educación.

Elaboración: propia.

En descripciones antiguas del lugar (Cedrón Plasencia, 1983), se menciona que Chilete es un “huevo”, un “horno”, rodeado por cinco cerros que hacen eco de los ruidos, aumentando los

sonidos 3 o 4 veces. Los nombres comunes de los cerros (cumbres) que rodean la ciudad son San Salvador, La Campana, La Teresa, Pilcay, y San Antonio.

La ciudad está asentada en la confluencia del río Magdalena, el río Huertas y el río Llaminchad que dan origen al llamado río Jequetepeque. Estos afluentes pertenecen a la cuenca del Jequetepeque. Antes de esta confluencia, el río principal recibe el nombre de Río Magdalena (ver figura N°13). De acuerdo con Chunga Castro (2007) el río Jequetepeque Alto, aguas arriba del embalse Gallito Ciego en la zona donde se ubica Chilete, constituye el cuerpo receptor de numerosos residuos naturales y antrópicos de la cuenca. En él se vierten desechos provenientes de actividades mineras río arriba. Así, el río San Miguel, que es el mayor aportante de agua al sistema durante todo el año, recibe las aguas de los ríos Rejo y Llapa que a su vez reciben los efluentes de los yacimientos de las minas Yanacocha y Sipán, en Cajamarca y La Libertad respectivamente. Asimismo, la cuenca media del río, recibe residuos y desechos sin tratamiento productos de las actividades agrícolas, pecuarias, agroindustriales, domésticas (sólidos y líquidos) y del transporte de carga y público, regional y nacional que atraviesan las vías en esta parte de la región.

Por otro lado, los ríos Huertas y Llaminchad tienen poco caudal y son conocidos como quebradas por los pobladores, pero en época de lluvias se activan las quebradas y otros afluentes que les dan origen, ocasionando huaycos e inundaciones.

Estos factores han moldeado el relieve de la ciudad, que en algunas zonas es plano y en otras empinado, ha configurado la existencia de calles con escaleras y desniveles. En general, la pendiente disminuye en dirección al río Jequetepeque, y se han aprovechado las tierras fértiles ribereñas y de la llanura para implementar chacras donde se siembran arroz y hortalizas rodeadas por cercos vivos y/o huertas de frutas como ciruelas y mangos.

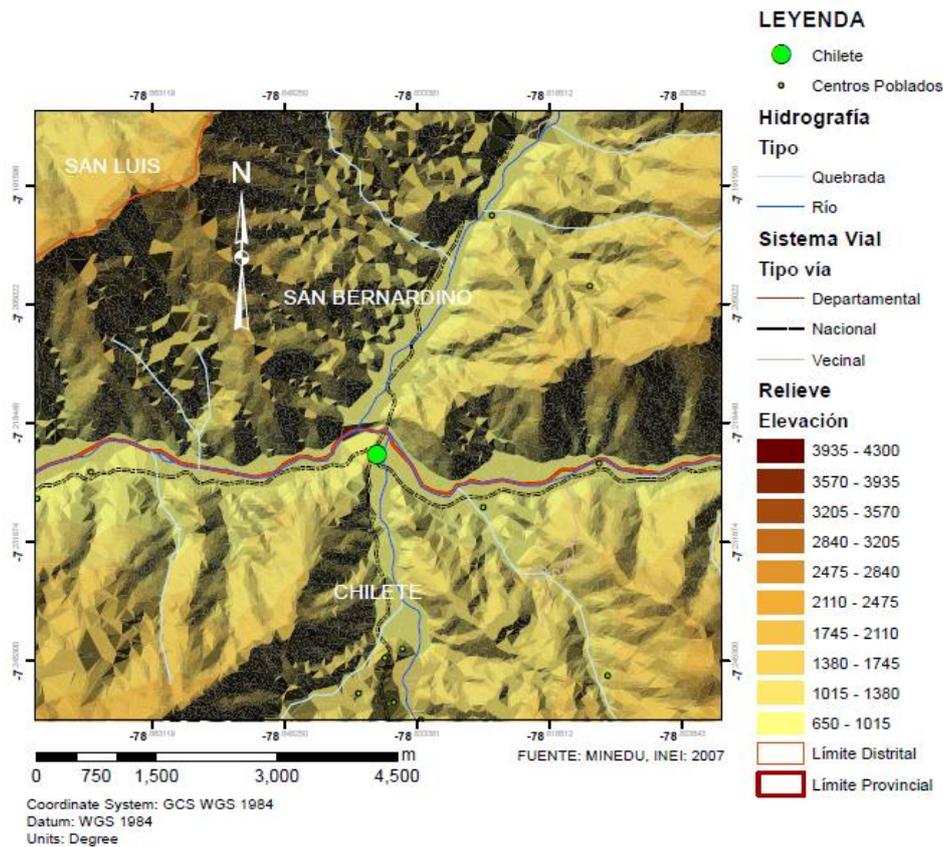


Figura N° 13. Mapa de relieve e hidrografía de Chilete.

Fuente: Gobierno Regional de Cajamarca, 2011, Ministerio de Educación.

Elaboración: propia.

5.2. Aspectos Ecológicos y Regionales

Según la clasificación de pisos ecológicos de Javier Pulgar Vidal, Chilete se ubica en la región de Yunga Marítima. Esta región se caracteriza por tener un clima cálido con temperaturas entre los 20° y 27°. Durante el día, las temperaturas son bastante altas debido a la radiación y la aridez, mientras que por la noche disminuyen considerablemente. Chilete es denominada localmente como “Tierra del Sol” o “Tierra del eterno verano” debido al calor sofocante que se siente durante el día, producto del “encierto” generado por los contrafuertes andinos que la rodean. En la época de lluvias, de diciembre a marzo, las precipitaciones son abundantes con esporádicos chubascos. La vegetación natural predominante en esta zona son los árboles como el molle, talla, faique y algarrobo, pero estos últimos casi han desaparecido debido al sobreuso de la madera para carbón. Otras plantas características son el jacarandá y la buganvilia. Los espacios públicos de Chilete están adornados con coloridas buganvillas que casi siempre están en flor. El clima caluroso y con lluvia estacional es propicio para el cultivo de frutales de valor comercial. Así, el paisaje está dominado también por la presencia de

árboles frutales como mangos, pacaes, manzanas y paltas; y arbustos de ciruelas, granadas y pomarrosas.

La combinación de estas características físicas y ecológicas ha traído como consecuencia que el estrecho espacio del valle sea utilizado con fines agrícolas de subsistencia, cuyos campos se extienden hacia el oeste. Hacia el este, el valle se cierra y no permite el desarrollo de otro tipo de actividades productivas. En la figura N° 14 podemos apreciar la distribución de los usos del suelo en la zona según la Zonificación Ecológica y Económica de Cajamarca (2011). Como se observa, gran parte del área está clasificada como “otras coberturas” y corresponde a tierras con escasa vegetación y afloramientos rocosos no utilizables.

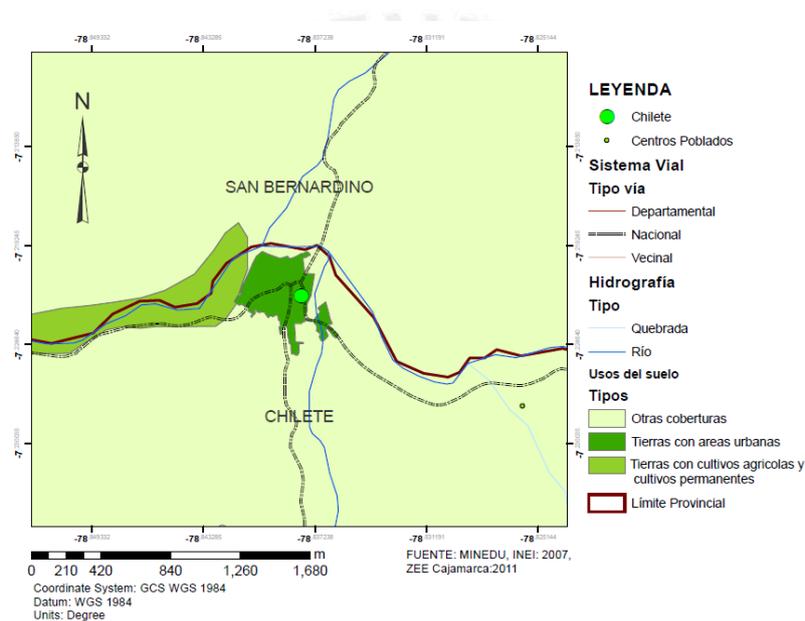


Figura N° 14. Mapa de usos de suelo de Chilite
Fuente: Gobierno Regional de Cajamarca, 2011, Ministerio de Educación.
Elaboración: propia.

Hacia el oeste de la ciudad, la aridez de la yunga marítima predomina en el paisaje y el río es lo único que se abre paso hacia la parte baja de la cuenca. Sin embargo, si se toma la dirección hacia el norte, se encontrarán los fértiles valles frutícolas en la provincia de San Miguel.

Hacia el este de la ciudad, la elevación de los andes crece y la temperatura disminuye. Encontramos aquí los valles quechua que durante el día experimentan gran radiación solar y donde se encuentran bosques de árboles de chirimoya. Se cultivan además paltas y vid. Hacia el norte y sur, se encuentran San Pablo y San Miguel, a mayor altura y que se dedican predominantemente a actividades agrícolas y pecuarias.

5.3. Historia de Chilete

Conocer el origen de la ciudad es de importancia para comprender su función en el espacio regional. En esta sección nos ocuparemos de organizar los datos sobre el origen de la ciudad y sus dinámicas económicas y sociales del pasado. Se recurre a las fuentes secundarias y primarias para reconstruir la historia de Chilete.

5.3.1. Origen de la ciudad: instalación de la estación del ferrocarril

La principal fuente histórica de la ciudad de Chilete corresponde al texto “Páginas a Chilete”, publicado por Juan M. Cedrón Plasencia en 1983. Sólo se conocen dos ejemplares de este texto, uno en la I.E.GGC de la ciudad de Chilete y otro en la biblioteca del Instituto Riva Agüero en Lima. Según este texto, ya en el siglo 16 el área de este lugar era conocida como las minas de Chiquelete. De aquí se extraía principalmente plata (Au) y se dice que de ella se habrían elaborado los objetos decorativos de los Baños de Pultamarca (hoy Baños del Inca), el tambo de Yamobamba y el Inticancha. No existen fuentes ni descripciones sobre las minas en esta época.

Posteriormente, el nombre de estas minas y su emplazamiento fue dado a conocer por escrito, después de la llegada de los españoles, gracias al visitador Cristóbal de Barrientos, que llegó a esta zona del Perú en 1540, constatando que en este lugar trabajaban al menos 700 indios que rendían mita al tenebroso y cruel encomendero Melchor Verdugo³¹. Verdugo pretendió ser el descubridor de estas minas, sin embargo, en 1572, se constató que estas minas se explotaban “antes de los incas”. Los indios mitayos provenían de las 7 guarangas³² de los alrededores, que rendían todas al encomendero antes mencionado. (Cedrón Plasencia, 1983, pág. 13). El territorio que ocupa la actual provincia de Contumazá, donde se ubican el distrito y la ciudad de Chilete, estaba repartido en la guaranga de Cuismanco (pachacas de Guzmango, Acomarca, Xabada, Machadán, Chonda, Ayamaloma, Lluntume, Llacuaz, Llamballi, Culquimarca, Caxcax y Tauripampa) y Chuquimango (pachacas de Chuquimango, Malcasen, Chalagadán, Cholulo (Chololol), Chocales, Yaodé, Chundo, Sucos, Casabul y Navalpi). Estas guarangas eran las más numerosas de todo el reino, según lo informado por Cristóbal Barrientos en su visita (Gobierno Regional de Cajamarca, sin año de publicación). A partir de 1570 el lugar pasa a

³¹Melchor Verdugo participó en la captura del Inca Athahualpa en 1532 y fue nombrado, en 1535, encomendero del corregimiento de Cajamarca, conformado por 7 guarangas: Cuismanco, Chuquimango, Chondal, Bambamarca, Cajamarca, Pomamarca y Mitmas. El territorio que ocupaban estas guarangas corresponde a los actuales territorios de las provincias de Cutervo, Chota, Santa Cruz, Hualgayoc, Celendín, San Miguel, San Pablo, Cajamarca, Contumazá, San Marcos y Cajabamba en la región Cajamarca; Otuzco, Santiago de Chuco y Sánchez Carrión en la región de La Libertad y las entradas a la sierra de las provincias de Ferreñafe y Chiclayo en la región Lambayeque. (Pereyra Plasencia, 2008)

³²Guarangas y pachacas refieren al sistema de agrupación “(una pachaca igual a 100 familias y una guaranga igual a 10 pachacas) parece haber sido impuesto –o, en todo caso, adoptado y perfeccionado por los Incas” (Pereyra Plasencia, 2008)

ser conocido como asiento minero de Chilete, pero se refería a las minas y no al pueblo de hoy en día. En 1630, López de Cervantes menciona Chilete en una semblanza sobre las minas del corregimiento de Cajamarca: “Hay en este partido [de Cajamarca] en un asiento que llaman Chilete junto al pueblo de San Pablo, minas de plata y plomo que se benefician por fundición” (Pereyra Plasencia, 2008)

A partir de 1570 el lugar pasa a ser conocido como asiento minero de Chilete, pero como siempre, se refería más bien a las minas, más que al pueblo de hoy en día. Según Cedrón, el lugar de Chilete y sus tierras podría haberse repartido por Fray Francisco de Huerta Gutiérrez³³ en 1757 tanto a la waranca de Cuismanco como a la waranca de Chuquimanco. Sin embargo, este lugar se refiere a las tierras de la margen derecha del río, no a la ubicación actual del centro poblado. La zona se describe como un lugar lleno de árboles frutales y clima muy cálido de yunga, donde el trabajo de las minas se volvía pesado y mortal para los “indios”. El pueblo de Chilete que existe hoy en día era, en la década de 1770s, un lugar al cual se llegaba cruzando el río a través de una oroya, descrito por curas y viajeros que se dirigían a San Pablo y Cajamarca (Cedrón Plasencia, 1983).

No se han encontrado datos con respecto a cómo los hechos anteriores y posteriores a la Independencia del Perú afectaron estos territorios.

La información encontrada retoma la historia de este pueblo en 1870 (13 y 24 de diciembre) cuando el gobierno peruano y Henry Meiggs suscriben un acuerdo para construir el Ferrocarril Pacasmayo - Magdalena. En diciembre de 1871 se inicia la construcción a cargo de Ernesto Malinowski y en enero de 1874 se pone en operación (Casella del Sante, 2011). En el planeamiento del ferrocarril se establece el lugar de Chilete como estación en el km 145. De acuerdo con el GRC (sin año de publicación), E. Vigo et al. (2015) y los entrevistados, la caseta de la estación del ferrocarril se instaló en Chilete entre 1871 y 1872, en los terrenos conocidos como “El Pacae” y “La Oroya” de propiedad de Belisario Rabines y Carlos Capelli . Si bien antes de la llegada del ferrocarril ya existía una pequeña población, a partir de la instalación de la estación empieza a incrementar considerablemente, surgiendo el pueblo a partir de una necesidad de un “paraje o una pasacana para el camino de una doctrina a otra y como límite entre el curato de Contumazá y San Pablo de Chalaques, que era el río Magdalena” (Cedrón Plasencia, 1983, pág. 17).

³³ Juez Visitador de Remensuras de Tierras y Desagravio de Indios.

De acuerdo con la Reseña Histórica de los ferrocarriles del Perú (Costa y Laurent, 1908) antes de la activación de este ferrocarril hubo varias irregularidades debido a la mala calidad de su construcción. A pesar de ello pudo ser inaugurado, funcionando desde Pacasmayo (km 0) hasta La Viña (Magdalena) (km 146).

En esta época, existían 10 estaciones: Pacasmayo, San Pedro de Lloc, Calasñique (aquí partía el ramal hacia Guadalupe), Pay Pay, Montegrande, Chungalá, Yonán, Lllallán, Chilete, La Viña.

Las primeras estructuras de Chilete pueblo fueron la estación del tren y unas cuantas chozas rústicas de carrizo y quincha. Entre los primeros pobladores y propietarios de la zona se menciona a Benjamín Gálvez, Nicolás Alva Castillo Juan Cancino, Leoncio Flores, Merardo Reátegui, Víctor Olano y los de origen chino Alejandro Sánchez y Ti San (Cedron Plasencia, 1983, pág. 35). Los alrededores se llenaban con equipaje, bultos y animales que las personas traían con el ferrocarril (figura N°15). Asimismo, gran cantidad de animales y arrieros esperaban para ofrecer sus servicios a los viajeros que se dirigían a las provincias aledañas.

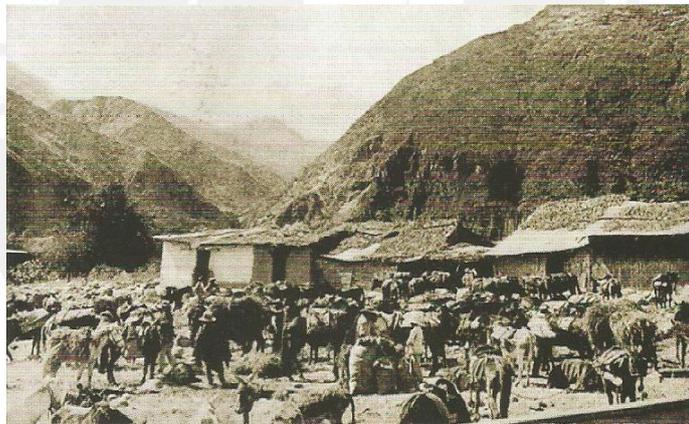


Figura N° 15. Chilete en 1874.

Fuente: (Buezo de Manzanedo, 2010)

El texto de Costa y Laurent indica también que hubo una inundación memorable en 1877, que destruyó muchos tramos de la vía, a causa de “fuertes lluvias que habían acumulado sus aguas en lugares que antes estaban defendidos”. En este estado se encontraba la vía cuando en 1879 empieza el conflicto con Chile y se produce la Guerra del Pacífico. El Perú quedó paralizado hasta Octubre de 1883. Durante estos años de lucha armada se destruyeron aproximadamente 500 km de vías ferroviarias en todo el Perú (Galessio, 2000), que retrasaron la construcción de nuevos tramos y dejaron incomunicadas varias partes del país. No se han encontrado datos de lo que ocurrió en los territorios de Chilete

entre 1879 y 1883, solo algunos relatos orales recogidos en el libro “El Folclor Mágico de Cajamarca” (1971) y “Páginas a Chilete” (1983) que dan cuenta de los recuerdos de la brutalidad de las tropas chilenas en la región.

Según Costa y Laurent (1908), el 31 de Octubre de 1883 se encargan estudios para averiguar el estado de la vía, a cargo de Ladislao Folkierski, y que se hiciera un inventario de su situación económica. La Administración Fiscal del Ferrocarril de Pacasmayo se restableció en 1884 y se encomendó a la Junta de Obras que reformule las bases para la conservación y creación de renta para la construcción de los ramales necesarios para “dar facilidades y protección eficaz del comercio y agricultura de Cajamarca y La Libertad”. Pasaron algunos años más entre papeleos y reconstrucciones. En un informe de Teobaldo Eléspuru, consta que en 1887 ya estaba restablecido el tráfico en el ramal de Guadalupe, pero en el ramal hacia La Viña el ferrocarril sólo funcionaba hasta Pay Pay, donde el puente estaba desarmado. Además, consta en el informe que, en Yonán los llamados chacaleros de la zona tenían prácticas agrícolas (de riego por inundación) y pecuarias (movilizaban a sus animales a pie), que desgastaban los durmientes y terraplenes. Consta además que la línea carecía de telégrafo y postes kilométricos. (1908, págs. 34 - 36).

En crónicas de viajeros extranjeros de 1887 del libro “Paginas a Chilete”, se describe el viaje en el ferrocarril como terriblemente accidentado, caluroso y lluvioso. Además, que casi todos los pobladores de los alrededores parecían sufrir de fiebre amarilla (paludismo) por su aspecto cansado y palidezco. Al no tener acceso a quinina, la cura para el paludismo de la época, era bastante común la muerte a causa de esta enfermedad. También se describen las torrenciales lluvias que dejaban destruidos los terraplenes de las vías o se llevaban parte de ellas. En muchas partes del camino había que bajarse y atravesar el río Magdalena (hoy Jequetepeque) en oroya, mientras arrieros transportaban las bestias a nado. En otros tramos había que bajarse del ferrocarril, pues ya no había más vía, y continuar a pie para llegar a los pueblos, muchas veces andando en la llanura aluvial del estrecho valle, con posibilidades de morir arrastrado a causa de las crecidas esporádicas.

El viaje desde Pacasmayo hasta Chilete podía demorar hasta 3 días, yendo por tramos a pie, otros tramos en mula y otros en ferrocarril (Cedrón Plasencia, 1983).

Sin embargo, esta percepción corresponde a viajeros alemanes acostumbrados a ferrocarriles más confortables, con muchas vías en relieves planos; y se contrasta con la percepción de los locales para quienes el ferrocarril era el medio de transporte que más los beneficiaba. De acuerdo con las fuentes y las entrevistas, el ferrocarril permitía la

movilidad a través del valle de Jequetepeque para comercializar productos agrícolas con los pueblos cercanos y los mercados de la costa; así mismo, permitió la migración y el establecimiento de nuevos centros poblados, la formación de redes sociales y familiares.

El 8 de Agosto de 1893, después de dictámenes de leyes y peleas fiscales, se decreta que la empresa *Peruvian Corporation* debía reconstruir el puente Pay Pay, la línea telegráfica y que las obras debían concluir en dos años. Aparentemente en 1904 el tráfico hasta Yonán estaba restablecido (con interrupciones debido a los derrumbes del puente Pay Pay), sin embargo el sector Yonán- La Viña estaba en abandono (ver figura N° 16). En ese mismo año se aprueba el rediseño hasta lo que se conocía como Magdalena (La Viña) (Costa y Laurent, 1908, pág. 39).



Figura N°16. Fotografía antigua del puente Yonán (s/a).

Fuente: (Buezo de Manzanedo, 2010)

La empresa *Peruvian Corporation* termina de reconstruir el ferrocarril hasta Chilate en Septiembre de 1908, a pesar de sus conflictos con el gobierno peruano. Constaba de 105 km de extensión desde Pacasmayo y conservaba el desvío de 26 km desde San Pedro de Lloc (estación Calasnique) hasta Guadalupe. Su trocha medía 1.435 m (Galessio, 2000). Sólo contaba con un vagón de pasajeros. A partir de esta fecha, el pueblo de Chilate empieza a crecer sostenidamente por el constante tráfico entre los pueblos que unía la vía férrea y que llegaban hasta Chilate para dirigirse a Cajamarca, Contumazá y San Pablo.

Durante este tiempo de construcciones y reconstrucciones, los viajeros que se dirigían a Cajamarca llegaban en ferrocarril hasta donde se lo permitían las condiciones climáticas y el estado de las vías férreas, concluyendo el resto de la travesía a pie o en mula por los

caminos de herradura ya conocidos. Cuando el ferrocarril llega a Chilete en 1908, el viaje desde Pacasmayo duraba tres horas y media (a más o menos 30 km/h) y la mayoría de pasajeros se dirigía hacia Cajamarca; este tiempo era mucho menor en contraste con los 3 días que podía durar el viaje antes de la existencia del ferrocarril. En la figura N°17 se puede apreciar la antigua estación y algunos de los primeros pobladores.



Figura N°17. Primeros pobladores en la estación de Chilete (s/a)

Fuente: (Buezo de Manzanedo, 2010)

Según el testimonio del periodista Oscar Miguel Deza Gallardo (1928 – 2007), el tren lanzó a muchos pueblos, caseríos y haciendas hacia el desarrollo comercial y agrícola (por ej. Chepén, Talambo, Guadalupe, y haciendas Morana, Calera, entre otras); para él, el tren fue un agente integrador del valle de Jequetepeque, que además era “rápido, alegre, económico y a veces peligroso”...

Era parte del paisaje ver a hombres y mujeres transportando los mangos, ciruelas, maíz, zapallos, camote, etc. hacia la ciudad. Los huertos de la Morana, Calera Baja y Huabal eran grandes productores de la época. También las ferias patronales de los pueblos parecían cercanas unas a otras. Era fácil trasladarse a Talambo el 1 de Enero o el 8 de Diciembre a Guadalupe. Familias enteras se movilizaban para rezar al Santo Patrón o Virgen, ver buen fútbol, comer picarones o ir al baile de la feria (Flores Sánchez, 2010).

Según el texto de Cedrón (1983), las paradas en cada estación eran bastante largas y en ellas se iban dejando los productos y pasajeros. Las estaciones en las ciudades costeñas estaban hechas de quincha y madera, mientras que hacia los pueblos de la yunga entre las montañas, eran simples chozas de cañas que daban sombra a los que llegaban y esperaban el tren. De acuerdo con la Municipalidad Provincial de Chepén (2015), desde Pacasmayo hasta Chilete, después de la reconstrucción finalizada en 1908 habían 15 estaciones:

Pacasmayo 0, San Pedro 8, Calasnique 16, Tecapa 21, Tecapa 21, Tolón 37, Ventanillas 42, Pay Pay 46, Gallito 51, Montegrande 55, Tembladera 62, Yonán 65, Quidén 83, Llallán 94, Mónica 97 y Chilete 105. Los números corresponden al kilometraje recorrido. En la figura N°18 se puede observar la reconstrucción de las estaciones en el año 1908 y en la figura N°19 se muestra el puente La Mónica, cerca de la estación del mismo nombre donde se aprecia lo precario de las estructuras que soportaban los durmientes del tren, vulnerables a las crecidas del río.

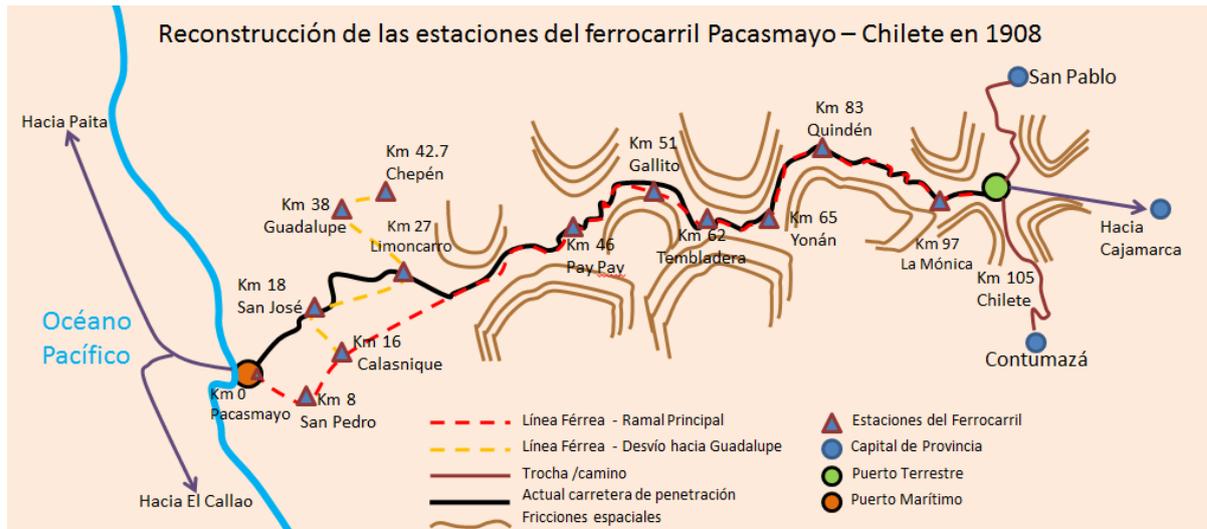


Figura N°18. Reconstrucción de las estaciones del ferrocarril Pacasmayo – Chilete en 1908.

Fuente: Municipalidad Provincial de Chepén.

Elaboración propia.

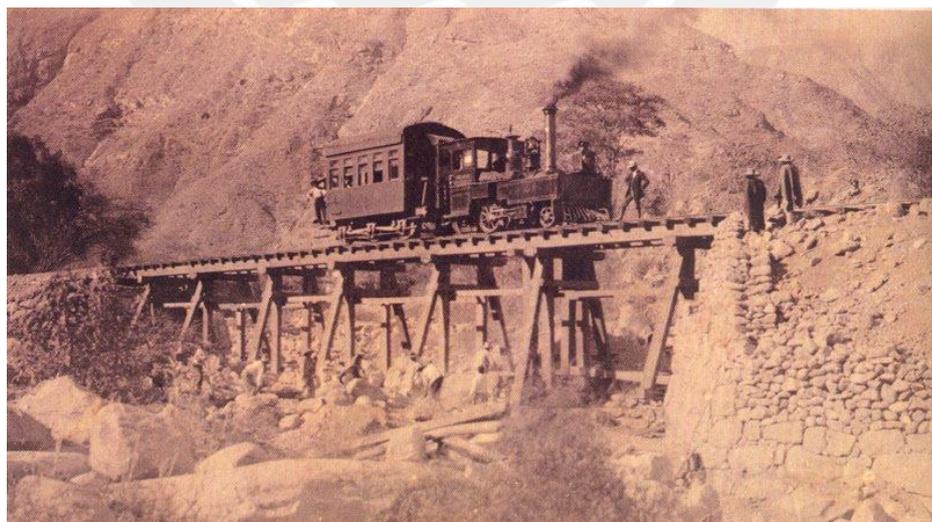


Figura N°19. Puente La Mónica(s/a).

Fuente: (Buezo de Manzanedo, 2010)

Según Cedrón (1983), la estación más grande y completa era Chilete, que además era la estación final, con un área de 27217 m² que adquirió la compañía *Northern Perú Mining Smelting Co.* de Nicolás Alva, el mayor propietario de la zona, que había adquirido previamente los terrenos con fines agrícolas y comerciales. En este espacio se encontraba el tornamesa o plataforma giratoria del ferrocarril (figura N°20) y las vías en forma triangular donde los vagones cambiaban de dirección para partir de regreso a Pacasmayo.



Figura N°20. Tornamesa del ferrocarril con el vagón de pasajeros en la Plazuela José Gálvez (s/a)

Fuente: (Buezo de Manzanedo, 2010)

De acuerdo con los entrevistados, la instalación de la estación del ferrocarril en Chilete, trajo como consecuencia no solamente el “adelanto” de Chilete sino de todos los pueblos por donde pasaba la línea férrea. Según documentos oficiales (Cruzado Medina, 2011), el ferrocarril funcionó hasta 1967, año en que ocurrió un huayco que destruyó parte de la ciudad y las vías. En este año, la empresa *Peruvian Corporation* fue autorizada para desmantelar sus vías. Ya existía en esta época la trocha carrozable hacia Cajamarca que se empezó a usar más frecuentemente para el transporte de carga y pasajeros.

5.3.2. Asiento Minero de Chilete - Paredones

Se considera importante mencionar esta mina debido a la relación que mantuvo con la ciudad desde que inició su explotación formal durante la república. Está ubicada a 3 km al noreste de Chilete en el distrito de San Pablo. En la visita que Antonio Raimondi hizo a Cajamarca en la década de 1868, visitó también estas minas y las describe sus observaciones sobre el mineral en el libro “El Perú” (1957, pág. 256). Encontró una gran cantidad de “materia metálica”, entre ellas plomo argentífero (anglesita con plata) y

galena antimonial argentífera con blenda. Menciona su satisfacción al comprobar la abundancia de minerales “suficiente para abastecer una explotación en muy grande escala”. Raimondi tenía esperanzas para la minería en este lugar debido a que en aquella época Malinowski estudiaba el trazo del ferrocarril que podría sacar los minerales en bruto. En sus apreciaciones menciona que el mineral era “tan importante como descuidado”.

Esta mina fue explotada por portugueses durante la época colonial, que extraían la plata separándola de los carbonatos de plomo. Abandonaron la mina después de un derrumbe que dejó sepultadas a varias personas (Cedrón Plasencia, 1983, pág. 56). En el siglo XIX, se reabrió la mina a cargo de José Ignacio Barrantes, que extrajo principalmente sulfuros e instaló varios hornos de fundición. Estos fueron suspendidos luego por falta de medios para transportar los minerales. La empresa de Barrantes se suspendió en 1883.

De acuerdo con Cedrón Plasencia (1983), en 1924 la compañía *Northern Perú Mining Smelting Co.* concesiona la mina por 30 años. A pesar de ello, 4 años después se suspendió su contrato de arrendamiento y la empresa compró la mina, que desactivó hasta 1946. La promulgación del Nuevo Código de Minería en 1950 (gobierno de Miguel Odría) contribuyó a ponerla en funcionamiento nuevamente. Se contrató a la firma Graña y Montero para la construcción de los campamentos y la planta minera que incluían un molino de trituración mecánica, una planta de fuerza diésel de 770 kilovatios, taller de mecánica, laboratorio experimental y de ensayos, almacén, oficina general y de ingeniería, garaje de reparaciones y carpintería además de una zona comunal.

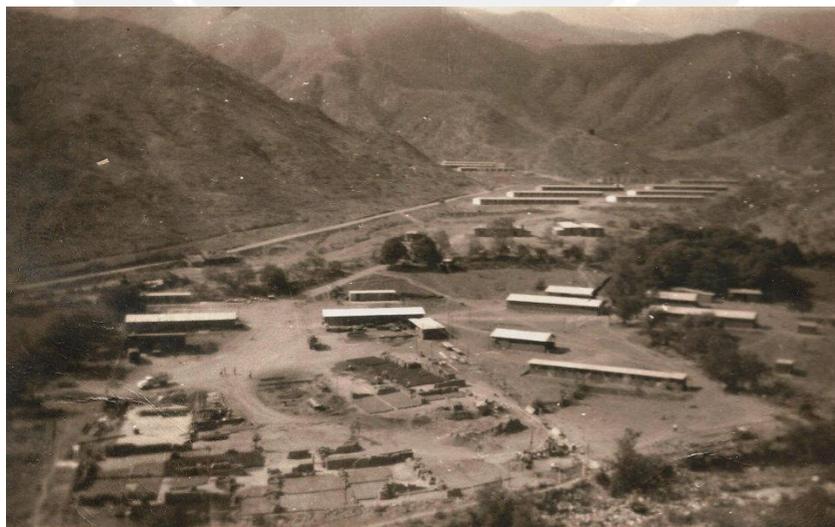


Figura N°21. Campamento de Paredones.

Fuente: Archivo de Pablo Llerena Alva.

A partir de 1952 empieza a funcionar el complejo con el nombre de Paredones, recibiendo 250 toneladas al día para molienda. La forma de explotación era por socavón y la ley de los minerales era de plata: 4 onzas, plomo: 4,5% y zinc: 12,5%. Se producía mensualmente unas setecientas toneladas de concentrados de plomo y zinc. Los minerales se transportaban desde Paredones hasta Chilete donde se embarcaban en las tinas de carga del ferrocarril para ser llevados hasta Pacasmayo. El capital invertido se contaba en tres millones de dólares.

De acuerdo con nuestros entrevistados, algunos pobladores de Chilete fueron empleados en las labores de prospección en 1948, como obreros, portamiras y mandaderos. La mina empezó sus operaciones en 1951. El pueblo de Chilete no contaba con agua ni con luz eléctrica mientras que el campamento minero estaba constituido por viviendas y edificios de material noble con capacidad para 250 obreros y empleados. Era una ciudad completa en contraste con el pueblo de Chilete pues contaba con escuela (capacidad de 350 escolares), varias lozas deportivas (básquet, fútbol, vóley), cine, hospital, bodegas, restaurant, comisaría, mercado, plaza principal, zona residencial con 10 casas para empleados, casa grande para empleados solteros, viviendas de domésticos y capilla en honor a la patrona “Virgen de la Puerta” (ver figura N°21). Contaba con servicio de agua y electricidad durante todo el día, y desagüe. En la figura N°22 se puede apreciar las ruinas de estos equipamientos mineros.



Figura N°22. Imagen satelital con esquema de Paredones.

Entrada al socavón (en naranja), antigua área de fundición (en azul) y ruinas del campamento (en rosado).

Fuente: Google Earth, reconocimiento de campo.

Cedrón menciona que entre Chilete y Paredones, “todo el movimiento era de la localidad” y existía una movilidad constante entre estos dos poblados. En 1952 trabajaban 229

obreros que vivían con sus familias en el campamento. Se consideraba que este asiento favorecía mucho la economía de Chilete y Cajamarca pues la mayor parte de los salarios se gastaban allí mismo; además, una exitosa campaña de salud contra el paludismo habría beneficiado toda la zona (1983, págs. 56-57).

A partir de la llegada de la mina, el intercambio y movimiento comercial se incrementó en Chilete. De acuerdo con los entrevistados, fue en este momento en que se empezaron a cambiar las casas de carrizo y barro por casas de adobe y se instalaron numerosas agencias de transporte de carga y pasajeros. Asimismo, se instaló una oficina del Banco Internacional a inicios de la década del 60 (figura N°23), situación excepcional en la región pues ningún otro pueblo contaba con tales equipamientos.



Figura N°23. Chiletanos en la puerta del recién inaugurado Banco Internacional.

Fuente: Archivo de Pablo Llerena Alva.

El cierre de la mina Paredones se atribuye a varios factores naturales y políticos que afectaron la zona. En 1967, debido a las intensas lluvias, la quebrada de Huertas se activó ocasionando un huayco de grandes proporciones que afectó a la ciudad de Chilete y destruyó las estructuras del ferrocarril. Los minerales empezaron a transportarse vía terrestre. Asimismo, el Golpe de Estado que impusiera Juan Velasco Alvarado en 1968 ocasionó revueltas lideradas por el sindicato de trabajadores de Paredones. De acuerdo a los entrevistados, los reclamos constantes de este sindicato se habrían agudizado debido a que estaba regentado por líderes pertenecientes al Partido Aprista Peruano. Al producirse el Golpe de Estado, los sindicalistas comienzan una serie de protestas pues su partido había ayudado a llegar al poder al derrocado presidente Manuel Prado. Esto, sumado a la desaparición de la principal vía de comunicación para sacar los minerales, ocasionó que la

empresa minera encuentre inmanejable la situación y decida abandonar las minas. Se clausuraron definitivamente en 1968.

El campamento minero de Paredones con todos sus equipamientos persistió en el área y los habitantes se retiraron paulatinamente hasta el año 1969. Los pobladores chiletanos recuerdan que las excursiones escolares y paseos se hacían hacia allí en la década del 70 por encontrarse las estructuras intactas. Posteriormente, en el año 1981, se produce el conflicto con Ecuador conocido como Falso Paquisha. Según los pobladores, el personal del ejército peruano se instaló en la zona del campamento y aceleraron la destrucción del lugar. Afirman también que los mismos pobladores de Chilete visitaban Paredones para extraer ladrillos, marcos de ventanas y puertas o cualquier otro material que pudieran usar para la construcción de sus propias viviendas. Otras piezas fueron absorbidas por instituciones en Chilete (bancas del cine donadas a Colegio).

Hoy en día se pueden encontrar varias viviendas en Chilete construidas con piezas del campamento que se encuentra en ruinas. Sin embargo pueden apreciarse aún los pisos de las viviendas y algunos muros de equipamientos como el cine en ruinas. Asimismo, persistían hasta la década del 90 los restos de las losas deportivas.

5.3.3. Desastres en Chilete

Otro aspecto resaltante en la memoria de los chiletanos son las crecidas del río Huertas) que en varias ocasiones han afectado esta ciudad. Como se ha mencionado, el 8 de febrero de 1967 hubo un desborde importante que dejó a 17 familias damnificadas y arrasó con la escuela de niñas N° 112, como se muestra en la figura N°24 (Cedrón Plasencia, 1983, pág. 42). Según los entrevistados, este huayco se llevó casi a la mitad del pueblo, el barro y piedras ingresaron hasta el espacio ocupado por la estación de ferrocarril, destruyendo las estructuras presentes. Destruyó el puente que existía en la quebrada, arrastrando varios autos y dejando varios desaparecidos y muertos.



Figura N°24. Escuela de niñas N°112 destruida en 1967.

Fuente: (Libro de Oro de la Institución Educativa Gran Guzmango Cápac - Chilete 1965 - 2015, 2015)

El huayco se repite en los recuerdos de los entrevistados de mayor edad, por la destrucción de las vías férreas, que no se volvieron a reconstruir, y la suspensión de las actividades de Paredones. Después de este momento, Chilete sufrió un decaimiento económico y el suceso se recuerda por “haber traído pobreza”, porque el “trabajo comenzó a escasear” y “porque el río malogró muchas chacras, muchos terrenos de cultivo” que empobrecieron aún más a los ya afectados pobladores. En la figura N°25 se muestra una imagen de la ciudad en 1960 donde se aprecia la escuela de niñas n°112 en la parte superior izquierda y los equipamientos de la estación (almacén de tinajas y tornamesa).

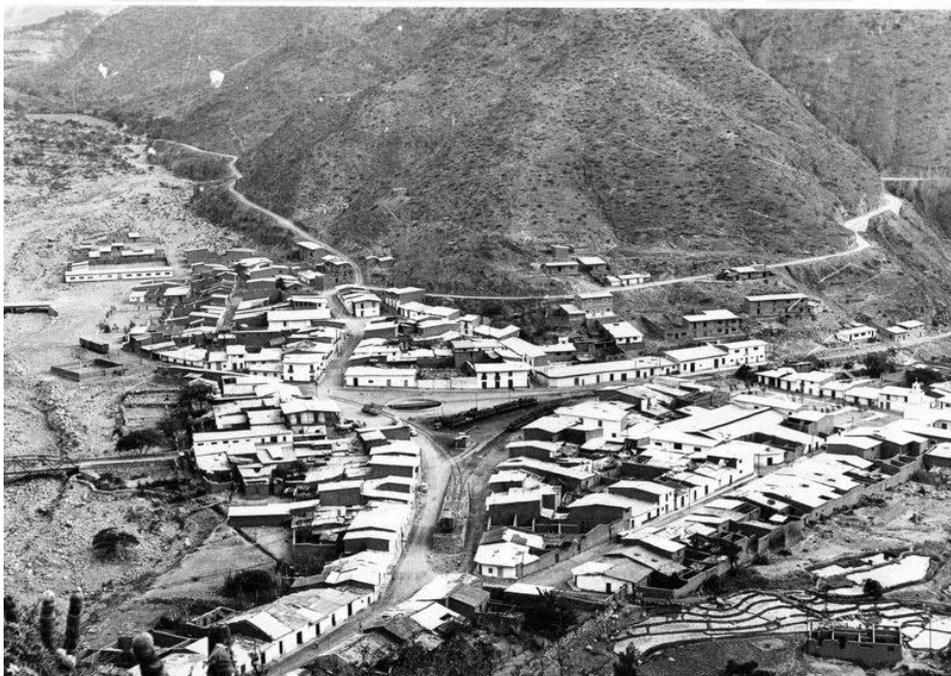


Figura N°25. Chilete en 1960.

Fuente: Municipalidad Distrital de Chilete.

Posteriormente, el 10 de enero de 1981 y 14 años después del desastre de 1967, ocurrió un huayco de gran magnitud, aproximadamente a las 4:30 de la tarde (Cedrón Plasencia, 1983, pág. 54) que destruyó el muro de contención que existía (5 m de alto) y arrastró casi en su totalidad el barrio conocido como Progreso. De acuerdo con los entrevistados, al llegar el agua desde la quebrada hacia el río Jequetepeque, obstruyó y arrastró con el puente, llegando el agua hasta la plazuela José Gálvez y la Plaza de Armas. El huayco se llevó el parque infantil, el campamento de la compañía de teléfonos, 30 viviendas más en los alrededores de la plazuela, el templo adventista, la planta de luz eléctrica, el camal municipal, entre otros. También volvió a afectar las pocas áreas de cultivo de Chilete ubicadas en las zonas ribereñas de la ciudad y varias huertas de mangos.

Los pobladores recuerdan que el barro del huayco ingresó hasta la Plaza José Gálvez (donde antes se ubicaba la estación del ferrocarril) y alcanzó una altura de 1 piso (aproximadamente 2.20m). Los pobladores huyeron para resguardarse hacia el cerro San Salvador y quedaron desabastecidos de agua y luz. Algunos de los recuerdos más destacados en las entrevistas son el de Alberto Espinoza:

...vino el Huayco y destruyó prácticamente un tercio de Chilete. Menos mal el huayco llegó a las 6 de la tarde. Si hubiera sido en la noche hubiera sido una matanza de gente, porque las casas conforme entraba el huayco iban hundiéndose. Se desapareció todas esas casas. El pueblo quedó inundado, murieron muchos, otros perdieron sus casas. Algunos por miedo se encerraban en sus casas y el huayco arrasaba con todo. El pueblo se llenó hasta la cintura de un barro negro y pestífero. Tuvimos que, los que estábamos en la parte alta, auxiliar a los que estaban abajo, las casas estaban llenas de agua... Y así hasta que limpiamos el pueblo.

Y la entrevistada Irma Delgado:

...fue horrible, la desesperación de la gente... se caían y se levantaban, la gente para subir al cerro. Al cerro nos íbamos, arriba, subiendo gradas. Nadie nos auxiliaba, nosotros nomás, llevábamos lo que podíamos nomás. Lo más importante era una colcha por la lluvia. Llovía... fue a eso de las 4 de la tarde. Había muchas piedras. Se llevó una iglesia adventista que había, no dejó ni sus huellas... el huayco llegó hasta el tope de la ventana del segundo piso del restaurante Ave Fénix. Nosotros subimos al cerro... hasta ahí llegaba el huayco...barrió con las casas de abajo...

En 1983 se activó nuevamente la quebrada Huertas y se produjo otra vez un gran huayco que afectó la ciudad. En esta ocasión no hubieron pérdidas humanas pero sí pérdidas materiales, “nuevamente el pueblo quedó destruido”, “una catástrofe”. En estos años, entre 1981 y 1983, la población recuerda haber vivido con miedo cada vez que llovía durante la época de lluvias, conservando memorias de sufrimiento. A raíz de estos sucesos, aquellos

que iniciaron la construcción y/o reconstrucción de sus viviendas empezaron a hacerlo en el cerro San Salvador (que antes no estaba tan habitado) dando origen al barrio de ese nombre ubicado en las laderas del cerro.

Posteriormente, no han ocurrido otros desastres memorables. Sin embargo, en época de lluvias siempre ocurre el aumento de caudales de los ríos Huertas y Llaminchad, que a su vez recargan el caudal del río Jequetepeque. En los últimos años, la crecida del río Huertas sólo ha producido inundaciones menores que no han ocasionado pérdidas materiales y no son consideradas o recordadas por los pobladores.

5.3.4. Crecimiento de la ciudad y Paisaje del pasado

Conforme se ha descrito previamente, Chilete era un lugar de paso o pascana para viajeros antes de su establecimiento como estación del ferrocarril Pacasmayo – La Viña entre 1871 y 1872. Los primeros pobladores llegaron debido a la dinámica de la construcción de la vía y de los pasajeros. Las primeras casas se ubicaron en los alrededores de la estación (hoy Plazuela José Gálvez) “especialmente para hacer negocio”. Se instalan con el paso del tiempo agencias de viaje y de carga principalmente en la calle Amazonas. Inicia el poblamiento con migrantes atraídos por la posibilidad de establecer comercios. El espacio de la estación y pequeño pueblo estaba rodeado por los residuos del cono aluvial, lleno de piedras y desechos. Lo cotidiano en Chilete estaba definido por la dinámica del ferrocarril y los viajeros (ver figura N°26).



Figura N°26. Entrada a la estación de Chilete desde la costa, hoy plazuela José Gálvez

Fuente: Archivo de Pablo Llerena Alva

De acuerdo con los entrevistados, debido a que Chilete era un centro poblado aún incipiente, se mantenía una fuerte conexión con el caserío de Huertas (antes llamado Dos Huertas) que contaba con una iglesia católica, párroco y escuela. La población se concentraba en este lugar debido a las actividades agrícolas que allí se desarrollaban, especialmente de producción de mangos criollos, mamey, arroz, maíz y frejoles chile. Chilete no contaba con agua potable ni luz. Los pobladores se abastecían con el agua del río y algunos se ganaban la vida cargando agua en latas hasta el pueblo. Un entrevistado recordó: “tenía que levantarme a las 4 de la mañana con un par de latas y un palo e irme a cargar agua del río al pueblo. Por dos latas, en aquellos años, me pagaban 5 centavos, ósea medio” (Marino Briones, 90 años).

Aproximadamente en el año 1936 ya se habían iniciado las obras de la carretera de penetración desde Cajamarca hacia la costa y la trocha atravesaba Chilete en el cerro San Salvador al estar ocupada la parte baja por la estación y las vías del ferrocarril. Los viajeros que se dirigían hacia Cajamarca, Contumazá y San Pablo, necesariamente llegaban hasta Chilete incluso antes del ferrocarril, para luego dirigirse a sus destinos en acémilas o pequeños camiones.

El desarrollo de Chilete era por el comercio mismo, por lo de las minas y por que como aquí llegaba el tren, de acá se distribuían (los productos) con acémilas. Eran como agencias acá en Chilete, que distribuían las cargas a Contumazá, a Cajamarca, a San Pablo, a San Miguel. Era más el tema comercial que la agricultura (Pablo Llerena Alva, 43 años)

Los servicios del tren se daban los martes y los viernes desde Pacasmayo, estableciéndose así el día de mercado o plaza los días miércoles “porque el martes a las 5 pm llegaba el tren y traía todo de Pacasmayo”. Quedaba el pueblo congestionado de productos y personas que se iban dispersando durante los días siguientes hacia el norte, sur y este (San Pablo, Contumazá y Cajamarca). Los productos que llegaban desde la costa eran principalmente bestias de carga (mulas, burros), ganado vacuno y caprino, aves, arroz y pescado. Los productos que salían desde Chilete eran además de los propios (arroz y frutas como mangos, pacaes, ciruelas, mamey, etc.), los que venían desde Cajamarca (principalmente lácteos) y Contumazá y San Pablo (frutales como manzanas y chirimoyas, frejoles y otros productos de pisos ecológicos más altos como menestras, ocas, ollucos, trigo, cebada y papas).

La Feria de los Miércoles, se constituye desde entonces en un mercado regional que se instala en los alrededores de la Plazuela José Gálvez. Según Cedrón “lo que nunca se ha visto es dejar de vender o comprar en un día miércoles” (Cedrón Plasencia, 1983, pág. 66). Los Chiletanos antiguos se abastecían de este mercado semanal pues no existía otro comercio de abastos durante la semana.

Cedrón (1983) afirma que en 1921, Chilete vivía principalmente de la actividad comercial (venta de comida y frutas) generada por el ferrocarril y en segundo lugar de los subsidiarios de carretera (que en esa época se abría paso) y el arrieraje.

El 27 de Diciembre de 1944 se eleva a categoría de ciudad al pueblo de Chilete y en consecuencia se instala la sede del municipio. Es importante mencionar que debido a la presencia del paludismo en esta zona, unas de las primeras labores que realizó el municipio fueron campañas contra el paludismo. Comenta un entrevistado al respecto que “había campañas de malaria, venían a fumigar las casas y los árboles, para matar al zancudo. Y así poco a poco se fue desapareciendo esa enfermedad”.

Según los entrevistados, aproximadamente en el año 1946 algunos fruticultores introdujeron la variedad de mango Haden en la cuenca del Jequetepeque, especialmente en la cuenca de Payac y debido a que se adaptó bastante bien a las condiciones climáticas, su cultivo se generalizó en el valle, desplazando al mango de variedad nacional (criollo). El mango criollo es considerado endémico de esta zona y solo se produce en los alrededores de Chilete, La Mónica y Llallán.

De acuerdo a nuestros informantes, la vida en Chilete era monótona y esforzada. Las personas que no contaban con negocios se ganaban la vida como ambulantes (“vendiendo lo que sea”), como peones y mandaderos. Asimismo, Cedrón Plasencia (1983) afirma que en mayo aparecían lifes, norcarras, charcocas en el río, que eran aprovechados por los pobladores. Cuando el decrecía el caudal, aparecían abundantes camarones que se podían cazar con las manos. Otro entrevistado comentó que “mucho daba que hablar el río Jequetepeque porque tenía mucho camarón y cascajo que sacaban todos los días”. Los entrevistados perciben que en las últimas décadas ha habido un decrecimiento significativo del caudal del río Magdalena o Jequetepeque.

En 1950 se construye la iglesia católica en Chilete, lo que origina que las personas que antes acostumbraban ir a Huertas para requerir los servicios católicos, dejaran de hacerlo. El primer párroco fue el conocido personaje cajamarquino Luis Rebaza Neyra. En la figura

N°27 podemos apreciar una foto de Chilete en algún momento entre 1960 y 1965, años considerados como de esplendor del ferrocarril y el funcionamiento de la mina Paredones.



Figura N°27. Desfile escolar entre 1960 – 1965 en la Plaza de Armas, con vagón en el fondo.

Fuente: (Buezo de Manzanedo, 2010)

Según Cedrón, el mineral se transportaba desde Paredones en pequeños camiones y se acumulaba en pesadas tinas de metal, que eran cargadas por una grúa que se encontraba en la estación de Chilete (1983, pág. 50). La estación y alrededores estaban ocupados por las máquinas y las tinas. Las humaredas y polvaredas eran comunes porque las calles no tenían asfalto y el ruido de las máquinas se volvía insoportable al ser magnificado por el eco producido por los cerros (figura N°28). Además de ello, el calor sofocante contribuía para hacer de la estación un lugar poco agradable cuando llegaban los vagones.



Figura N° 28. Paisaje de Chilete fechado entre los años 1960 – 1965.

Fuente: (Buezo de Manzanedo, 2010)

Chilete ya contaba con una escuela primaria de varones (N°111), una de mujeres (N°112) y un centro de educación inicial (N°76) en 1979. No se han encontrado datos de las fechas de

inicio de funcionamiento de estos centros educativos. El primer colegio de la zona fue el Colegio Cooperativo Nocturno que se implementó en 1963 con auspicio de la compañía minera y era particular. En el año 1965 se inaugura la Institución Educativa Pública Gran Guzmango Cápac. Este es un hecho de importancia porque su implementación permitió que los jóvenes de Chilete puedan acceder a la educación secundaria pública. Hasta entonces, sólo aquellos padres que podían costear los estudios de sus hijos los enviaban fuera de Chilete (a Contumazá, Cajamarca, San Pedro de Lloc o Trujillo³⁴). Posiblemente, esto provocó un incremento poblacional en la ciudad.

Según el censo de 1972, Chilete contaba con 1287 habitantes y tenía una extensión de 500 hectáreas, de las cuales 200 eran no cultivables. En las tierras cultivables, Chilete producía para su subsistencia en chacras cercanas a la llanura del río. Estas son las tierras más fértiles y “planas” para poder cultivar. Se entremezclaban los cultivos permanentes y estacionales: arroz, maíz, yuca, limones y mangos que permanecen hasta hoy. (Cedron Plasencia, 1983, pág. 43).

Más cambios en la forma y equipamientos de la ciudad se consolidan años después a través de la implementación de programas y proyectos, tanto de gobiernos estatales como regionales en diferentes periodos, que permitieron el financiamiento de obras públicas que reforzaron la cara urbana de Chilete. Estos aspectos se abordarán más ampliamente en el punto 5.2.2 de esta investigación.

Después de este resumen de los sucesos y características que parecen ser los más importantes en la historia de Chilete desde su origen, se analizará algunos factores más recientes que han consolidado las relaciones de Chilete con la red urbana local.

³⁴ Los centros educativos destino eran Abel Alva, San Ramón, Andrés Rázuri y San Juan respectivamente.

VI. RESULTADOS

¿Qué es una ciudad? Un lugar con mucha gente. Un espacio público, abierto y protegido.
Un lugar es decir un hecho material productor de sentido.
Una concentración de puntos de encuentros
(Borja & Muxi, 2000, pág. 13)

En este capítulo se presentarán los resultados obtenidos a partir de las fuentes primarias (entrevistas y observación) y secundarias para conocer los factores de producción del espacio urbano a través de los 5 planos de análisis antes explicados.

6.1. La Ciudad hoy

En esta parte de la investigación presentamos los resultados concernientes a la evolución de la población y el crecimiento físico de la ciudad. Asimismo, la variación de las formas urbanas a partir de los testimonios de los entrevistados, las imágenes satelitales y fotografías antiguas de la ciudad. Al mismo tiempo, se describirán las características de las estructuras y servicios urbanos durante estas variaciones. Finalmente, se expondrá como la ciudad sirve a la población de los centros poblados tanto urbanos como rurales de alrededores.

Cabe mencionar que para el análisis en esta parte de la tesis, se tomará en cuenta solamente la población del centro poblado urbano de Chilete (2442 habitantes). Los datos estadísticos utilizados corresponden al Sistema de Consulta de Centros Poblados del INEI, donde se puede disponer de los resultados censales a nivel de centros poblados, en contraste con los datos a nivel distrital, que expresan la suma de los datos de la totalidad de centros poblados que componen un distrito.

6.1.1. Población

De acuerdo con los datos recopilados a partir del censo de 1940, la población de la ciudad (centro poblado) de Chilete ha tenido altibajos a lo largo del tiempo, como se puede ver en la figura N°29.

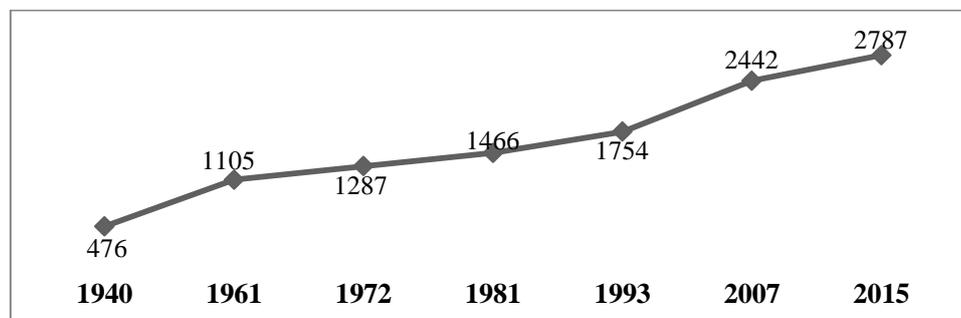


Figura N°29. Incremento poblacional en la ciudad de Chilete.

Fuente: Censos INEI 1940, 1961, 1972, 1981, 1993, 2007, 2015 (población proyectada al 30/6/15).

Así, se observa un incremento importante (+50%) de la población entre los censos de 1940 y 1961. La población parece haber gozado de un periodo de crecimiento sostenido entre el censo de 1972 y 1981, ocurriendo un incremento de 1250 personas. Posteriormente, los huaycos de 1981 y 1983 que afectaron la ciudad no parecieron tener impacto en la cantidad de población, que continuó creciendo lenta pero sostenidamente hasta el año 1993. A partir de este año, la población de Chilate ha incrementado su población en mayor medida que los periodos censales anteriores.

Según el INEI, en el último censo realizado en el 2007, el distrito de Chilate tenía una superficie de 133.94 km² y una densidad de 22,49 hab/km² (INEI, 2012). Para este cálculo se toma en cuenta la población del centro poblado urbano de Chilate (2442 habitantes), el centro poblado rural de Tabacal (210 habitantes) y la población dispersa (506 habitantes). La población dispersa está constituida por 56 anexos y caseríos habitados por entre 10 y 20 personas. La población total del distrito³⁵ en el 2007 era de 3158 personas.

Es importante recalcar que para el presente análisis se tendrá en cuenta sólo la población del centro poblado urbano de Chilate (2442 habitantes), de los cuales el 51% son mujeres, representando un total de 1234 personas.

Como se puede observar en tabla N°3, la población de Chilate en el 2007 es bastante joven. La mayor parte (51%) se encuentra en grupos quinquenales menores de 24 años.

Edad en grupos quinquenales	P: Según Sexo			
	Hombre	Mujer	Total	%
De 0 a 4 años	119	105	224	9.17
De 5 a 9 años	93	105	198	8.11
De 10 a 14 años	130	121	251	10.28
De 15 a 19 años	114	118	232	9.50
De 20 a 24 años	87	89	176	7.21
De 25 a 29 años	81	87	168	6.88
De 30 a 34 años	78	81	159	6.51
De 35 a 39 años	87	101	188	7.70
De 40 a 44 años	73	87	160	6.55
De 45 a 49 años	86	89	175	7.17
De 50 a 54 años	68	46	114	4.67
De 55 a 59 años	40	46	86	3.52
De 60 a 64 años	30	52	82	3.36
De 65 a 69 años	41	31	72	2.95
De 70 a 74 años	25	24	49	2.01
De 75 a 79 años	20	18	38	1.56
De 80 a 84 años	21	16	37	1.52
De 85 a 89 años	10	14	24	0.98

³⁵ El número total de habitantes en todos los centros poblados del distrito de Chilate.

De 90 a 94 años	5	3	8	0.33
De 95 a 99 años	-	1	1	0.04
Total	1,208	1,234	2,442	100

Tabla N°4. Edad de la población según sexo en grupos quinquenales – Ciudad de Chilete.

Fuente: (INEI, 2007).

Elaboración propia

La pirámide poblacional (figura N°30) nos permitirá analizar más exhaustivamente la población por grupos de edades. Se observa que la pirámide es del tipo estacionaria (sin cambios significativos), hasta el grupo de edad de 45 a 49 años; es decir, hay un equilibrio entre los diferentes grupos de edad posiblemente ocasionado por una natalidad y mortalidad que no han cambiado mucho a lo largo del tiempo. Sin embargo, la población entre 0 y 49 años, presenta algunos grupos de edad con mayor población en relación a otros. Así, la cantidad de población entre los 10 y 19 es mayor que la población entre 20 y 34 años.

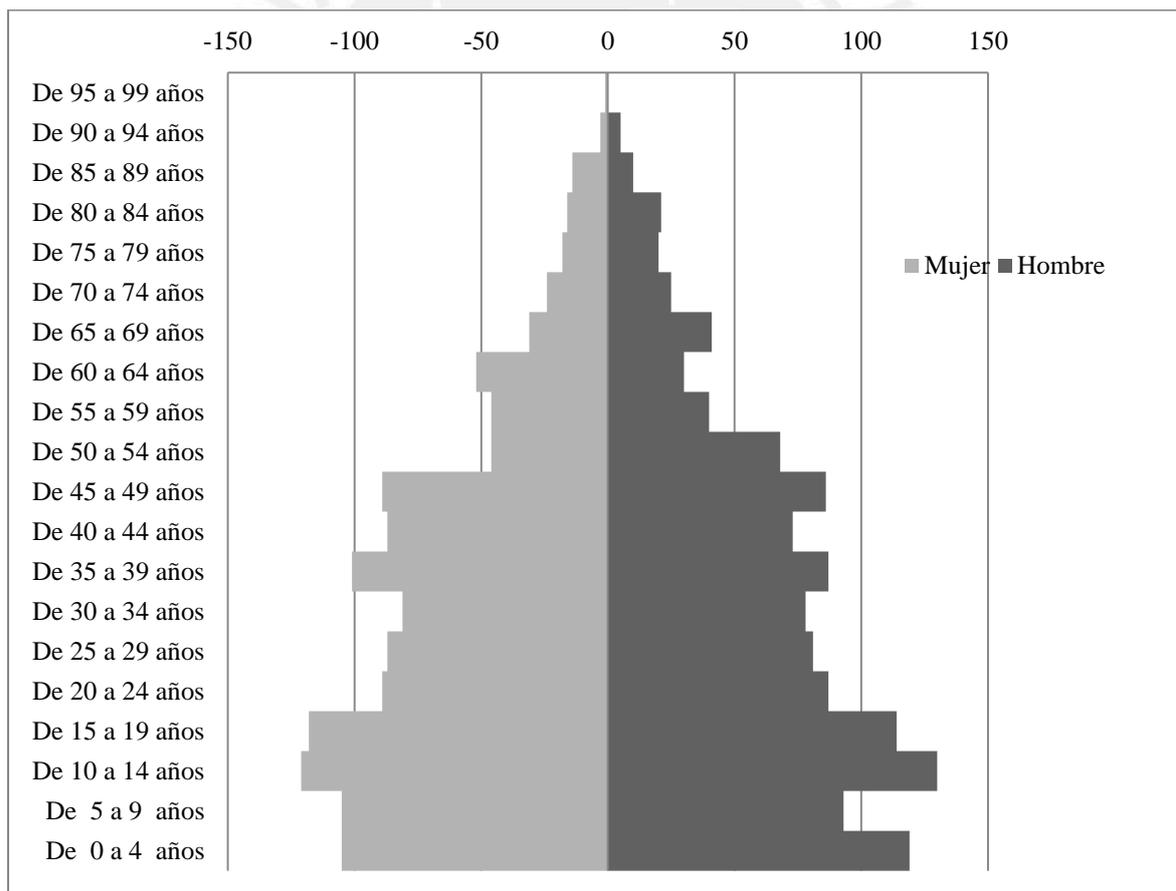


Figura N°30. Pirámide poblacional de Chilete, 2007.

Fuente: INEI, 2007.

Elaboración propia.

De acuerdo con la información recolectada, esto podría explicarse debido a que muchas familias, debido a la falta de educación superior en Chilate, envían a sus hijos a otras provincias para que accedan a estos estudios. Algunos de ellos permanecen en las ciudades más grandes.

El grupo poblacional entre los 20 y los 34 años mantiene un número de habitantes equilibrado, sin variaciones significativas, mientras que el grupo poblacional entre 35 y 50 años, tiene una mayor población. Esto podría indicar una serie de migraciones en el tiempo, que ocasionaron que los grupos de cierta edad hayan migrado, pero que luego volvieron. Esta es la situación de varios entrevistados, que vivieron en Chilate durante sus años de juventud y luego migraron por largos periodos de tiempo (entre 10 y 20 años), para luego volver a vivir a Chilate y permanecer ahí hasta su vejez. Otra observación posible es que la población de 0 a 9 años es menor a la población del grupo de edad entre 10 y 19 años. Esto podría deberse a una reducción de la natalidad o también, a la ocurrencia de migraciones de personas entre 10 y 19 años.

De acuerdo con la información recolectada sobre la formación de la ciudad, esta atrae población debido a las actividades comerciales que allí se realizan. Así, el censo del 2007 indica que el 39% de la población no ha nacido en el mismo distrito (Figura N°25)

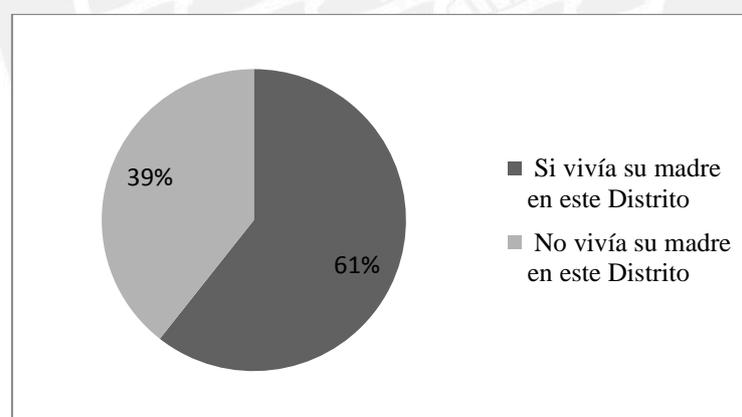


Figura N°31. Porcentaje de personas que nacieron en el distrito.

Fuente: INEI, 2007.

Con respecto a la variable “En qué distrito y departamento vivía su madre”, encontramos que gran parte vivía en el departamento de Amazonas, y solamente 426 de las madres vivía en algún distrito del departamento de Cajamarca, como se muestra en la tabla N°5. De acuerdo con los datos, solamente 2 de las madres vivían en el distrito de Chilate.

Lugar	N° personas	Lugar	N° personas
Amazonas	1619	Huánuco	10
Cajamarca	426	Ica	8
Ayacucho	157	Piura	6
Bolivia	69	Junín	3
La Libertad	43	San Martín	3
Arequipa	26	Apurímac	2
Ancash	22	Cusco	2
Callao	15	Huancavelica	2
Lambayeque	14	Loreto	1
Lima	14	TOTAL	2442

Tabla N°5. Lugar de nacimiento por departamento.

Fuente: INEI 2007

Con respecto a la educación de la población (figura N°32), la mayoría sólo cuenta con primaria (36%) y secundaria (35%). Sólo un 18% tiene algún grado de educación superior (completa o incompleta). Asimismo, de acuerdo con datos del MINEDU, existe en Chilite un módulo de Educación Especial en el Centro de educación primaria: I.E 82553 y contaba con 13 estudiantes matriculados en el año 2015.

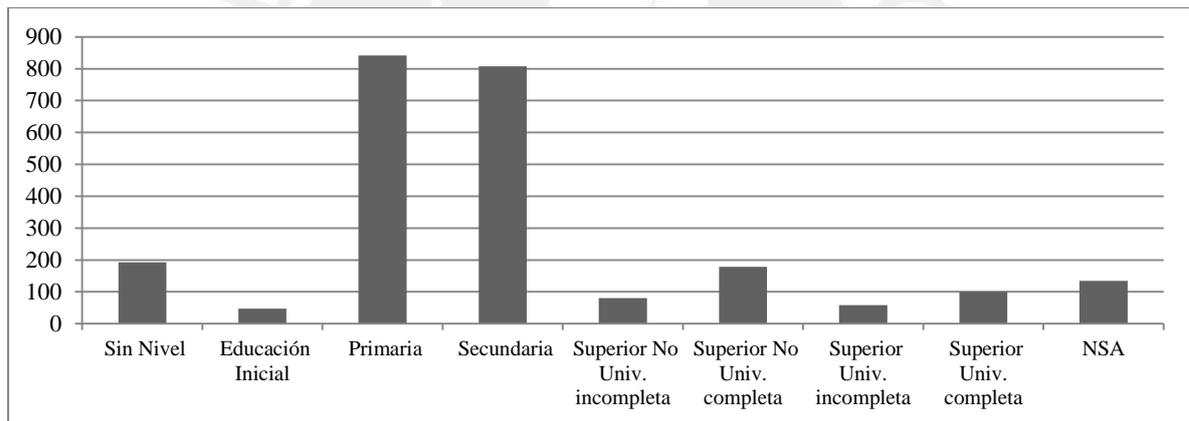


Figura N°32. Último nivel de estudios que aprobó la población.

Fuente INEI, 2007

Con respecto al índice de desarrollo humano, el distrito de Chilite es considerado uno de los “menos pobres” de la provincia, pues su Índice de Desarrollo Humano es de 0.59, ubicado en el puesto 497 del ranking nacional distrital. El distrito de San Isidro, en Lima, ocupa el primer puesto de este ranking. Debido a ello, algunos programas sociales implementados en el periodo de gobierno nacional iniciado en el 2011, no se han ejecutado en la ciudad capital del distrito, por considerarse un lugar donde no hay pobreza o necesidades urgentes.

Población 2007		% Población Rural	Índice de Desarrollo Humano		Quintil 1/	% Pobl. Sin agua	% Pobl. Sin desagüe. /letrina	% Pobl. Sin electricidad	% mujeres analfabetas	Tasa desnutrición. Niños 6-9 años
Hab.	Rank		IDH	Rank.						
3158	1098	23%	0.5914	497	3	9%	20%	19%	11%	16%

Tabla N°6. Índice de Desarrollo Humano de la Población.

Fuente Municipalidad Provincial de Chilite– CEDEPAS.

6.1.2. Cambios en las formas urbanas

En esta parte de la investigación describiremos el analizaremos físico de la ciudad (número de viviendas) y la población de los distintos años censales. También, a partir de imágenes satelitales obtenidas del software Google Earth y datos de las entrevistas describiremos las formas del crecimiento.

La ciudad de Chilite ha cambiado en el tiempo principalmente debido al incremento demográfico no sólo en la misma ciudad o distrito, sino también en los centros poblados aledaños que mantienen una relación con ella. Este crecimiento poblacional ha resultado en la multiplicación de las viviendas construidas y la consecuente expansión física de la ciudad.

Un primer momento de cambio para la ciudad se produce a partir del huayco ocurrido en 1877, que destruyó el tramo de la vía férrea Chilite – La Viña (Magdalena). En esta época Chilite era aún un centro con muy poca población y no se encontró información respecto de los posibles daños a la ciudad en ese entonces. Los datos censales obtenidos registran los cambios poblacionales y de viviendas a partir del censo de 1940.

Un segundo momento de cambio, de mayor importancia, sucede alrededor de la década de 1950 ocasionado por la apertura de la mina Paredones y la instalación de su campamento minero. En 1944 ya se le había otorgado la categoría de ciudad capital de distrito e instalado el municipio. El número de viviendas se incrementó en más del 100% en el periodo censal de 1940 y 1961 (figuras N°33 y N°34), produciéndose una primera expansión notable en la ciudad.

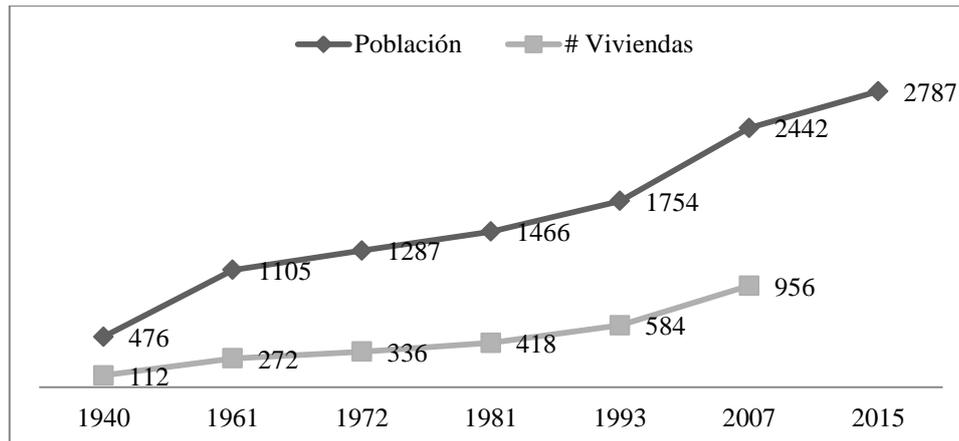


Figura N°33. Evolución de la población y número de viviendas en la ciudad de Chilette 1940 - 2015.

Fuente: Censos INEI 1940, 1961, 1972, 1981, 1993, 2007. INEI 2015.

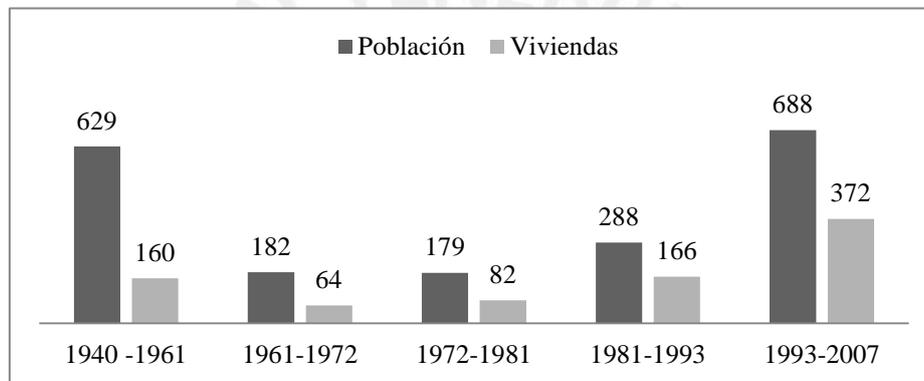


Figura N°34. Incremento del número de viviendas y población por periodo inter-censal en la ciudad.

Fuente: censos INEI 1940, 1961, 1972, 1981, 1993 y 2007

Un tercer momento de cambios en la ciudad, se da con la ocurrencia del huayco de febrero de 1967, cuyas aguas ingresaron hasta la parte central de la ciudad (estación del tren) y destruyeron las vías férreas que dejaron inhabilitado el ferrocarril. Posteriormente, en 1968, se produce el cierre de Paredones y se da una baja en la economía urbana debido a que el constante intercambio con el campamento minero y las dinámicas comerciales generadas por el ferrocarril cesaron. En esta época se crea la plazuela José Gálvez con la forma de la ruta de los durmientes del ferrocarril, aprovechando las partes amplias que antes ocupaban los rieles. A pesar de la desaparición de Paredones, el movimiento comercial continúa en Chilette y se instalan diferentes oficinas de instituciones como el Banco Internacional, Banco de la Nación, Banco Agrario, etc. La ciudad continuó su crecimiento debido a su característica de “lugar de paso”. El número de viviendas presenta un incremento más o menos sostenido entre los periodos de 1961 y 1981 (figura N°34)

pues los viajes continuaron a través de la carretera de penetración que ya existía. Después del desmantelamiento del ferrocarril, la carretera se traslada desde el cerro San Salvador al espacio antes ocupado por las vías del tren, junto a la Plazuela José Gálvez.

De igual manera, la importancia de la feria del miércoles no disminuyó pues los agricultores de Contumazá, San Pablo y Cajamarca traían sus productos al mercado ya establecido, al tiempo que se abastecían de lo que no producían. A Chilete llegaban los intermediarios que compraban la producción para comercializarla en las ciudades de la costa. A ello se suman la construcción de las instituciones educativas y hospitalarias que atrajeron a la población de los caseríos y anexos aledaños. Según los entrevistados, Chilete era y es un lugar bastante atractivo para la instalación de negocios, debido a la actividad comercial generada tanto por los vehículos que transitan como por la feria de los miércoles.

Por otro lado, este crecimiento trajo como consecuencia la disminución del área del cauce de la quebrada Huertas debido al escaso espacio físico que tenía la ciudad para expandirse horizontalmente. Poco a poco se poblaron las áreas cercanas al río (conocido como quebrada por los pobladores) y se acondicionaron terrenos de cultivo, huertas y casas en las riberas. A inicio de la década del 80, Chilete contaba con luz eléctrica sólo hasta las 12 de la noche y el agua potable abastecía por horas. De acuerdo con los entrevistados, el tema del agua siempre ha sido un problema en Chilete y nunca han tenido abastecimiento durante todo el día.

Este era el estado de la ciudad, cuando en 1981 y 1983 ocurrieron los dos grandes huaycos mencionados en el punto 5.1.3 de esta investigación. Estos hechos son hitos importantes en la morfología urbana, como recalca Marino Briones (82 años):

El problema es que aquí en la quebrada Huertas no había muros, era todo descampado... y este (refiriéndose al espacio de la ciudad) ha sido el cauce de la quebrada, parte de la quebrada. Había por acá tierra, piedras grandes de los embates de la naturaleza... Pero se fue poblando, se fue poblando este pueblo y vino el huayco porque no había ninguna defensa, y el primer año tuvo como consecuencia que se llevó un puente y hubo 13 muertos de los que se pudo contabilizar.

Después del huayco de 1981 se empezó a poblar el hoy denominado barrio “San Salvador”, en la ladera del cerro del mismo nombre. A modo de prevención, las personas empezaron a construir sus viviendas en las partes altas de este cerro. En la fotografía de Chilete en 1960 (figura N°35) se observa un despoblado cerro San Salvador, que contrasta

con la imagen satelital del año 2003 (figura N°36) donde se puede apreciar la misma ladera mucho más poblada.



Figura N°35. Chilete en 1960.

Fuente: Municipalidad Distrital de Chilete.



Figura N°36. Imagen satelital de Chilete en el 2003.

Fuente: Google Earth.

De esta manera, la vulnerabilidad ante los fenómenos naturales ha ocasionado que (la ciudad) crezca hacia la parte alta. Al respecto Pablo Llerena Burgos (75 años), comenta que:

Chilete no tenía una zona de expansión horizontal, por consiguiente, la gente al no tener un lugar en donde construir, se fue a la parte alta, al cerro San Salvador y ahí se ha levantado la ciudad de Chilete. Primero porque no había terreno en las partes bajas y segundo, para seguridad; porque siempre le tenemos miedo a la quebrada, “me voy lejos de la quebrada y de ahí miro”.

Asimismo, Marino Briones (82 años) afirmó que “después del huayco, ahí recién se va la gente arriba. Antes ahí no había nada, hacia la cuenca del Contumazá (quebrada Huertas). Ahora están los barrios San Salvador, Pueblo Nuevo. Chilete se ha expandido allá porque no tiene área para urbanizarse. Allí crece Chilete”.

Los entrevistados manifestaron que a partir del año 80 se dio un mayor crecimiento de la ciudad. Después de los huaycos, se construyeron los accesos (escaleras) desde la parte central de la ciudad hacia el cerro San Salvador; beneficiando a los barrios de San Salvador y Pueblo Nuevo. Asimismo, estos facilitarían la huida en caso de la ocurrencia de huaycos. Antes de ello, el acceso al cerro estaba por la ruta de ingreso de la antigua carretera hacia Cajamarca (límite de la ciudad al oeste). Antes del huayco, la parte “céntrica” de Chilete cerca de la Plaza de Armas no tenía un acceso directo hacia la zona oeste del cerro y solo estaban pavimentadas las calles principales o más cercanas a la plazuela José Gálvez y la Plaza de Armas, el resto de calles eran de tierra.

Los terrenos empleados para la realización de estas obras pertenecían a la empresa *Peruvian Corporation*. Sin embargo, después de la aplicación del Proyecto de Desarrollo Rural en Microrregiones (PRODERM) en la década del 80, se instala en Chilete una sede de microrregión que gestiona que estos terrenos pasen a propiedad del Estado. La construcción de estos accesos trajo como consecuencia que más personas decidan construir sus viviendas en esta ladera. Acorde con los entrevistados, a partir de la instalación de la sede de la microrregión “en Chilete empezó a haber un cambio urbanístico, en esa época el alcalde era el profesor Alfredo Chicoma (1987 – 1989), donde comenzaron a pavimentar todas las calles”.

Asimismo, entre los años 1985 y 1990 se instaló la línea de transmisión Guadalupe-Chilete-Cajamarca que reforzó el abastecimiento de luz eléctrica en la zona que hasta el momento era solamente por algunas horas al día, todos los días.

Entre 1981 y 1993 se aprecia un incremento poblacional y de viviendas (ver figura N°34) con respecto a los dos periodos inter-censales anteriores, lo que se corresponde con lo

afirmado por los entrevistados. No se han obtenido imágenes satelitales de la ciudad en este periodo.

Durante los años siguientes, debido al incremento de población en general y el tamaño del mercado de los miércoles, se establecen numerosas oficinas en la ciudad tanto de Ministerios (Agricultura, Transportes y Comunicaciones) como entidades prestadoras de dinero (cajas municipales) y ONG como CEDEPAS. El estudio más completo de catastro urbano se ha obtenido de la Municipalidad Distrital de Chilete, que en el periodo de gestión 2003 – 2006, encargó a la consultora CAPESE hiciera un diagnóstico urbano para la posterior implementación de varios proyectos de desarrollo urbano (vía de evitamiento, centro cívico, entre otros). Estos proyectos nunca se realizaron. Según el “Levantamiento Catastral de la Ciudad de Chilete” (Municipalidad Distrital de Chilete, 2003), el área total urbana de Chilete era de 183476.99 m², constituidos en 34 manzanas, con 600 lotes urbanos registrados, 28 predios su-urbanos y 70 lotes sin construir (figura N°37). Calcularon el área construida en 90 432.37 m². En este periodo, se construyó un mercado ferial en límite noreste de la ciudad con la intención de que allí se desarrolle la feria de los miércoles. Sin embargo, la deficiencia de los estudios previos ocasionó que la estructura se deteriore rápidamente debido a las condiciones del suelo de la zona y la mala construcción. Lo que llama la atención de este levantamiento catastral es que la porción urbana comprendida al este de la ciudad (barrio Los Pinos), en la ribera derecha del río Huertas (en dirección hacia Cajamarca) no ha sido dibujada en el plano ni sus lotes contabilizados. De acuerdo con la imagen satelital del 2003 (figura N°31), esta parte de la ciudad si existía en ese entonces.



Figura N°37. Levantamiento catastral de la ciudad de Chilete.

Fuente: Municipalidad Distrital de Chilete, (2003).

Elaboración: CAPESE

A partir del año 2007, empieza una nueva ola de cambios en las estructuras urbanas de Chilete. Los entrevistados identifican este periodo claramente, pues lo asocian con el actual alcalde de la ciudad³⁶. De acuerdo con los funcionarios ediles entrevistados, a partir del 2007 la Municipalidad Distrital inició limpiezas anuales del cauce del río (quebrada) Huertas y el río Jequetepeque a través del préstamo de excavadoras al Gobierno Regional de Cajamarca. Asimismo, se gestionaron 3 proyectos del Ministerio de Vivienda, específicamente del Programa de Mejoramiento de Pueblos y Barrios. Con estos proyectos, se construyó una de las vías de acceso hacia San Salvador y el Jirón 10 de Enero³⁷ paralelo al río Huertas. Según información de la municipalidad distrital, la construcción se inició en el año 2009 con un presupuesto base de 280 mil soles. Posteriormente, se adicionó más dinero para el embloquetado de las veredas aledañas a esta calle y que también sirvió para

³⁶ Ing. Arturo Plascencia Castillo, alcalde en los periodos 2007 – 2010 y 2011-2014. Su periodo actual inició en enero del 2015 y culminará en el 2018.

³⁷ Va desde el extremo noreste de la ciudad, donde se ubica el puente sobre el río Jequetepeque (conecta con la antigua vía hacia San Pablo), hasta el puente del río Huertas (que conecta con la carretera hacia Cajamarca)

embloquetar el Jr. Amazonas, que se extiende hasta la parte alta de la ciudad y conecta con la vía hacia Contumazá. De acuerdo con algunos entrevistados la consolidación del Jr. 10 de enero ha ocasionado que nuevos pobladores decidan asentarse riesgosamente cada vez más cerca al curso del río Huertas. Con respecto al tipo de viviendas en la ciudad, el censo del 2007 encontró que el 97% de las viviendas censadas (956) correspondían a “casas independientes”, el 3% restante correspondía a viviendas en quinta, casa en casa de vecindad, vivienda improvisada, hotel u hospedaje y en la calle.

En la imagen satelital de Chilete en el 2012 se puede apreciar el Jr. 10 de enero finalizado (figura N°38) y la ladera del cerro San Salvador con una ocupación más consolidada que en la imagen del 2003 (figura N° 36), además del barrio Los Pinos en la ribera derecha del río Huertas, que no fue considerada en el catastro del 2004.

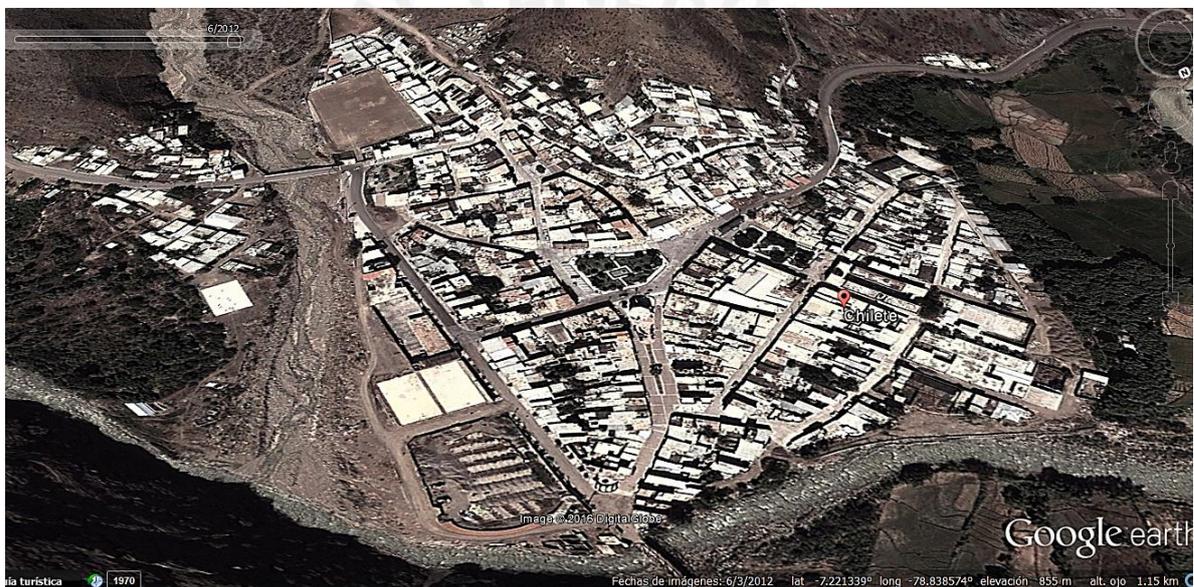


Figura N° 38. Imagen satelital de Chilete en el 2012.

Fuente: Google Earth

Posteriormente, se gestionaron fondos a través de FONCODES para remodelar el mercadillo. El Ministerio de Vivienda aprobó en el 2011 el proyecto de “Pavimentación del Barrio San Salvador” con una inversión de 526,000 nuevos soles que sirvieron para la pavimentación de los Jirones Sánchez Carrión y Amazonas, desde el reservorio de agua ubicado en la ladera de San Salvador hasta el cementerio (vía hacia Contumazá).

Entonces, la tendencia de crecimiento de Chilete ha sido hacia el lado sur-oeste, hacia el cerro San Salvador como medida previsoras hacia la posible avenida de huaycos desde el Río Huertas.

De acuerdo con el responsable del Área Técnica de la Municipalidad de Chilete (periodo 2007 – 2015), el suelo del cerro San Salvador es bastante resistente para la construcción. Sin embargo, la mayoría de personas que ha construido sus casas allí lo ha hecho sin un estudio de suelo previo a la cimentación y sin permiso municipal. Algunos pobladores entrevistados corroboraron la percepción del funcionario edil sobre el suelo del cerro San Salvador, afirmando uno de ellos que “el suelo no necesita mucho de hacer. Aquí Ud. solo excava 1 metro y puede construir 5 pisos. Es un suelo bueno para la construcción”. Sin embargo, esto también es considerado como posiblemente peligroso por otros pobladores: “hay muchas casas de material noble, pero hay otras que están construyéndose sin ningún tipo de estudio de suelo, que en cualquier momento pueden ser un riesgo en un terremoto grande”. Las casas de la ladera no tienen más de dos pisos según lo observado en campo. De manera general, en Chilete las casas no alcanzan una altura mayor a 5 pisos. La mayoría de las casas antiguas constan solamente de piso y cuentan con espacio de jardín o pequeño huerto, mientras que las construcciones más modernas si alcanzan mayor altura. Para ocupar un espacio nuevo en la ciudad, la población migrante recurre en su mayoría a la invasión. Como consecuencia, en el año 2013, la municipalidad distrital no tenía conocimiento exacto sobre el número de lotes urbanos o de aquellos que se encuentran en construcción.

Otra situación importante a considerar, es la condición de ocupación de las viviendas (figura N° 39). En el censo del 2007 sólo el 72% de las viviendas estaban ocupadas permanentemente, mientras que el resto estaban desocupadas, o con personas ausentes, eran de uso ocasional o estaban abandonadas.

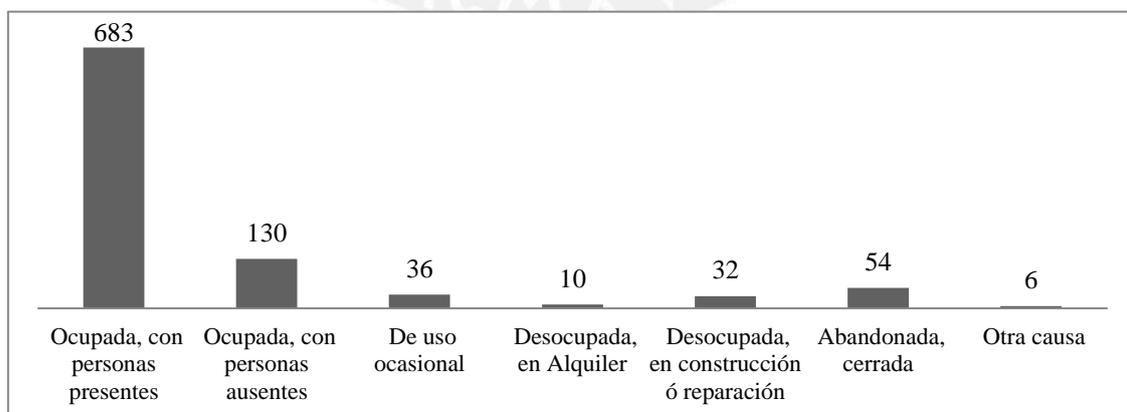


Figura N° 39. Condición de ocupación de las viviendas.

Fuente INEI, 2007

Se observa entonces que la ciudad ha crecido en población y viviendas de manera sostenida en el tiempo, pero la consolidación de vías y otros equipamientos urbanos es más o menos reciente. Los pobladores identifican más cambios en la ciudad a partir de la década del 80, que se intensifican hacia el final de la misma. Los pobladores no recuerdan cambios importantes en la década del 90 en la ciudad. Posteriormente, más o menos a partir de la década del año 2000 se han producido más cambios que han consolidado el aspecto urbano de Chilate, sobretodo con respecto al desarrollo de estructuras viales y aparición de nuevos equipamientos urbanos.

En la figura N°40 se muestra un esquema de la ciudad en el 2013, donde se han señalado las áreas antiguas y nuevas de la ciudad, los principales equipamientos urbanos y los puntos de acceso y salida de población a la ciudad (paraderos).

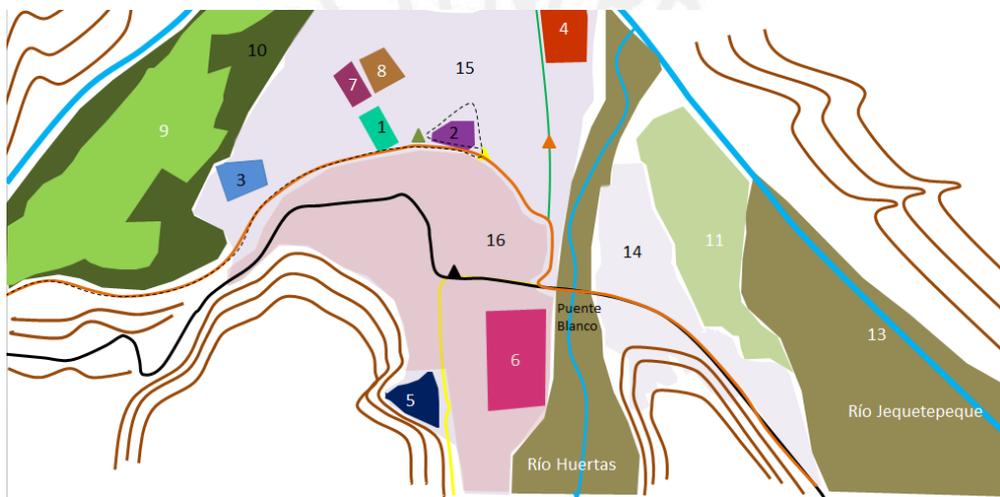


Figura N°40 Organización del espacio físico de Chilate.

Fuente: Google Earth, 2012 y observación en campo. Elaboración propia.

LEYENDA		
1		Plaza de Armas
2		Plazuela José Gálvez
3		Escuela Secundaria
4		Campo ferial (ruinas)
5		Cementerio
6		Estadio
7		Escuela Primaria
8		Hospital
9		Cultivo estacional
10		Cultivo permanente
11		Vegetación y cultivos
12		Llanura de inundación
13		Llanura de inundación
14		Espacio urbano reciente

15		Espacio urbano antiguo - tradicional
16		Espacio urbano más reciente
		Paradero Ciudad de Dios
		Paradero Contumazá
		Paradero San Pablo
		Paradero Cajamarca
		Antigua vía hacia San Pablo
		Antigua vía del Ferrocarril
		Antigua carretera hacia Cajamarca
		Vía hacia Contumazá
		Actual carretera hacia Cajamarca

A continuación se presenta una descripción de los servicios básicos con los que cuenta la ciudad y como se han desarrollado a lo largo del tiempo, además de indicar el estado de otras estructuras y servicios urbanos que han contribuido al proceso de conformación urbana.

6.1.3. Equipamientos y Estructuras Urbanas

Los datos que corresponden a esta sección se han obtenido del último censo de población y vivienda realizado en el año 2007. Se ha considerado en las tablas y gráficos los datos que corresponden sólo a la ciudad de Chilate, no a la totalidad de la población del distrito de Chilate. Además se incluyen aquellas cifras que corresponden a NSA (no se pueden censar) debido que en ocasiones corresponden a más del 20% del total de los datos de cada variable. Al no considerarlos podrían llevar a conclusiones erróneas sobre las características de la población y sus viviendas.

Con respecto al abastecimiento de agua potable en la ciudad, el censo del 2007 indica que de las 956 viviendas existentes, solamente un 63% se abastece a través de la red pública dentro de su vivienda (tiene agua potable). Sin embargo no se llegó a constatar el tipo de abastecimiento de un 29% de las viviendas (tabla N° 7).

Categorías	Casos	%
Red pública Dentro de la vivienda (Agua potable)	600	62.76
Red Pública Fuera de la vivienda	47	4.92
Pilón de uso público	3	0.31
Río, acequia, manantial o similar	4	0.42
Vecino	23	2.41
Otro	6	0.63
NSA	273	28.56
Total	956	100

Tabla N°7. Abastecimiento de agua potable en la ciudad.

Fuente: Censo INEI 2007

Lo que se pudo encontrar a través de las entrevistas es que el abastecimiento de agua siempre ha sido un problema en la ciudad. A pesar que cuentan con la red, es decir que tienen acceso al servicio de agua, el abastecimiento se da solamente durante 4 horas al día: de 6 a 8 am y entre las 12 y las 2 pm. Algunas viviendas cuentan con tanques que llenan durante esas horas para abastecerse durante el día.

La ciudad obtiene agua para el uso doméstico de 2 captaciones. La primera procede del centro poblado de Sapotal, cerca de La Viña en el distrito de Magdalena. El agua se capta de un canal que se usa tanto para la agricultura como para consumo de la comunidad de

Sapotal. Cuenta con una pequeña planta de tratamiento y el agua se traslada a través de 12 km de tuberías hasta el tanque de almacenamiento ubicado en el anexo de Tabacal, desde donde se reparte a la ciudad de Chilete. La segunda captación se ubica en el caserío de Huertas, donde el agua se obtiene del subsuelo a partir de una construcción que la encauza hasta una tubería. La tubería se extiende por 3 kilómetros hasta el reservorio ubicado en el cerro San Salvador. Huertas proporciona el agua sólo por 12 horas al día. En ambas fuentes el agua es tratada químicamente con 10 kg de cloro cada quince días. La disponibilidad de agua en meses de lluvia es suficiente tanto para las actividades agrícolas como domésticas, sin embargo en los meses secos se produce escasez y el abastecimiento se limita aún más (CAPESE, 2004). De acuerdo con los funcionarios municipales entrevistados en el 2013, la dotación de agua es suficiente, pero aún no se podía mejorar la calidad del servicio por falta de recursos.

Más recientemente, se han realizado algunos proyectos para mejorar los sistemas de abastecimiento de la zona. Así, en junio del 2014 se aprobó la transferencia de dinero para la realización del proyecto “Mejoramiento del sistema de agua potable del C.P Tabacal, Los Pinos, para Chilete, provincia de Contumazá – Cajamarca” (Ministerio de Vivienda, 2014) en el marco del Programa Nacional de Saneamiento Urbano – PNSU (antes Agua para Todos) por la suma de 2, 745,078 nuevos soles.

Algunos entrevistados afirmaron que existe un malgasto y desperdicio del agua en las pocas horas de abastecimiento, que se produce principalmente en el llenado de tanques (las llaves no se cierran al completarse el llenado), el mal estado de cañerías y griferías (fugas) que no tienen capacidad de detener el agua. En ocasiones estas no se cambian debido a que se sabe que el agua eventualmente se cortará por si sola.

Con respecto al servicio higiénico con el que cuenta la vivienda, 45.5% de la población censada cuenta con red pública dentro de la vivienda. El porcentaje de NSA es de más de 28% (tabla N°7). Otras formas de disponer los residuos son a través de pozos sépticos, pozos ciegos o letrinas o con desagüe fuera de las viviendas. Un 13% aproximado de las viviendas no cuenta con el servicio de desagüe.

Categorías	Casos	%
Red pública de desagüe dentro de la Viv.	435	45.5
Red pública de desagüe fuera de la Viv.	40	4.2
Pozo séptico	1	0.1
Pozo ciego o negro / letrina	82	8.6
Río, acequia o canal	3	0.3
No tiene	122	12.8
NSA	273	28.6
Total	956	100

Tabla N°8. Servicio higiénico que tiene la vivienda.

Fuente: Censo INEI 2007

Hasta el año 2012, los residuos líquidos de la ciudad iban a parar directamente al río Jequetepeque. En el año 2012, se aprobaron varios presupuestos para cambiar esta situación. Así, el Ministerio de Vivienda aprobó el proyecto “Mejoramiento del sistema de alcantarillado y tratamiento de aguas residuales de Chilete, distrito de Chilete” (1, 785,000 nuevos soles), cofinanciado por el Gobierno Regional de Cajamarca que aportó 1, 815, 138 nuevos soles (Gobierno Regional de Cajamarca, 2012). En febrero del 2013, la planta de tratamiento ya se encontraba funcionando. Asimismo, a finales del 2015, el Gobierno Regional de Cajamarca aprobó transferir el presupuesto para la elaboración del proyecto “Obras complementarias de tratamiento integral de defensa ribereña para la planta de tratamiento de aguas residuales de la ciudad de Chilete – Contumazá – Cajamarca” por un importe de 522,952.78 nuevos soles (Gobierno Regional de Cajamarca, 2015).

Con respecto al acceso a alumbrado eléctrico (figura N°41), 66% de la población contaba con este servicio. 273 hogares no fueron contados en este cálculo, representando un 29% del total de viviendas censadas.

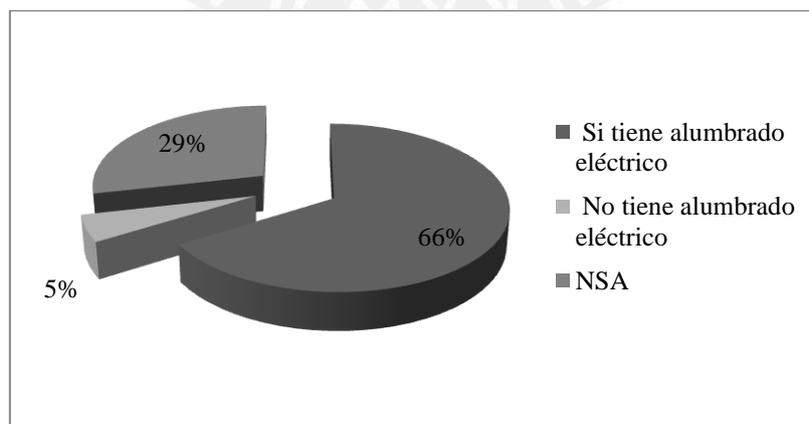


Figura N°41. Servicio de alumbrado eléctrico en la vivienda.

Fuente: Censo INEI, 2007.

De acuerdo con los datos de la unidad de Estadística de la Calidad Educativa del Ministerio de Educación, la ciudad concentra 7 centros educativos de un total de 15 con los que cuenta el distrito de Chilete (ver tabla N°9). En el año 2011, se realizó el mejoramiento del I.E N° 82553, construyéndose aulas nuevas y reforzando las estructuras ya existentes.

# Centros Educativos	Tipo de Centro Educativo	N° de alumnos 2015
1	Centro educativo inicial: I.E 076	109
1	Centro de educación primaria: I.E 82553	243
1	Centro de educación especial 82553	13
2	Centro de educación inicial no escolarizado “Barrio San Salvador” y “Chilete” (PRONOEI)	21
1	Centro de educación secundaria: I.E Gran Guzmango Cápac	254
1	CETPRO Chilete	8

Tabla N°9. Centros educativos en Chilete.

Fuente: ESCALE – MINEDU.

Con respecto al equipamiento de salud, la ciudad cuenta con un Establecimiento de tipo H.A (Hospital de Apoyo), categoría I – 4. Este hospital cuenta con camas de internamiento y está asignado para atender 2143 personas. Pertenece a la Micro-red de salud Chilete. La categoría I-4 corresponde al Primer Nivel de Atención en la categorización de centros de salud nacionales:

...donde se atiende el 70-80% de la demanda del sistema. Aquí la severidad de los problemas de salud plantea una atención de baja complejidad con una oferta de gran tamaño y con menor especialización y tecnificación de sus recursos. En este nivel, se desarrollan principalmente actividades de promoción y protección específica, diagnóstico precoz y tratamiento oportuno de las necesidades de salud más frecuentes. (Ministerio de Salud, 2004)

Por otro lado, el acceso a servicios tales como internet, teléfonos celulares o TV por cable no estaba muy extendido según los datos del censo del 2007, que indica que el 64% de hogares censados no contaba con ningún servicio (tabla N° 10). Sólo un 20% contaba con acceso a teléfonos fijos y un 6% tenía sólo teléfono móvil. Entre los encuestados, solo 3 hogares contaban con algún tipo de conexión a internet, mientras que sólo el 1.2% de hogares contaba con todos los servicios censados (teléfono fijo, teléfono celular, conexión a cable y/o internet).

Categorías	Casos	%
Hogares Sin Ningún tipo de servicio	451	64.3
Sólo tienen - Teléfono Fijo	145	20.7
Sólo tienen - Teléfono Celular	43	6.1
Sólo tienen - conexión a TV por Cable	4	0.6
Tienen - Teléfono Fijo y Teléfono Celular	32	4.6
Tienen - Teléfono Fijo y Conexión a Internet	1	0.1
Tienen - Teléfono Fijo y conexión a TV por Cable	11	1.6
Tienen - Teléfono Celular y conexión a TV por Cable	6	0.9
Tienen - Teléf. Fijo, Teléf. Celular y Conex. a Internet	2	0.3
Tienen - Teléf. Fijo, Teléf. Celular y conex. a TV por Cable	6	0.9
Ignorado	5	0.7
Total	706	100.00 %

Tabla N°10. Servicios con los que cuenta el hogar.

Fuente: INEI 2007.

Sin embargo esta situación era distinta en el año 2013 y aún más en el año 2015. Según lo observado en el campo, han proliferado las cabinas de internet, los locutorios y podría afirmarse a groso modo que un 90% de las personas posee un teléfono móvil.

En el año 2015, existían 6 negocios que contaban con computadoras y acceso a internet. De acuerdo a los entrevistados los que más usan el servicio son los jóvenes entre 8 y 22 años. Las cabinas tienen mayor demanda por las tardes y hasta las 10 de la noche.

6.2. Plano Económico

En esta parte de la investigación describiremos las principales actividades económicas en la ciudad. Asimismo, abordaremos las dinámicas generadas en el mercado de los miércoles, caracterizando los productos que se comercializan (hacia dónde van y vienen, qué productos son). Como complemento a ello, se describirá la red urbana en el espacio regional constituida por los centros poblados y las vías de comunicación. Finalmente caracterizaremos los servicios que ofrece la ciudad, identificando las principales entidades públicas, privadas y los tipos de comercio estacionario y transitorio en la ciudad.

Conocer las características de la población económicamente activa (PEA³⁸) en Chilite permitirá entender su economía urbana (figura N°42). Así, encontramos que la PEA ocupada

³⁸ La Población Económicamente Activa (PEA), es la oferta de mano de obra en el mercado de trabajo y está constituida por el conjunto de personas, que contando con la edad mínima establecida (14 años en el caso del Perú), ofrecen la mano de obra disponible para la producción de bienes y/o servicios durante un período de referencia determinado. La PEA comprende a las personas, que durante el período de referencia estaban trabajando (ocupados) o buscando activamente un trabajo (desempleados). La No PEA, es el grupo de personas en edad de trabajar que no participan en el mercado laboral. Es decir, que no realizan ni buscan alguna actividad económica. Está conformada por los estudiantes, jubilados o pensionistas, rentistas, personas dedicadas a los quehaceres del hogar, ancianos, etc. (INEI, 2000).

corresponde al 40% (880 personas) de la población de la ciudad, mientras que la No PEA se constituye como el 57% (1229 personas).

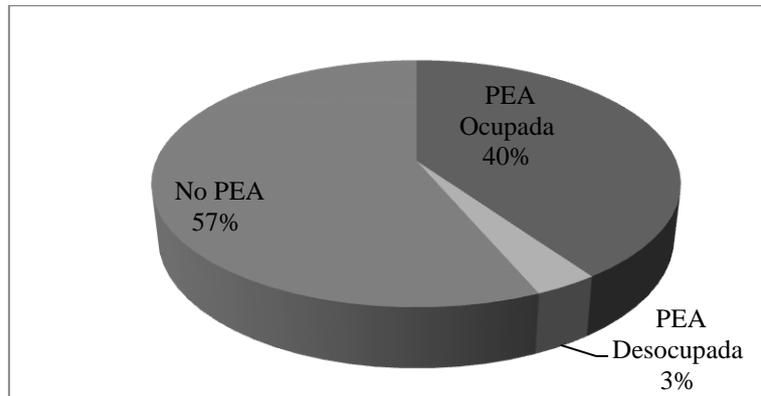


Figura N°42. PEA (ocupada y desocupada) y No PEA de la ciudad de Chilite.

Fuente: Censo INEI, 2007.

Sobre las actividades que desempeña la PEA ocupada (figura N°43), el 44% son trabajadores independientes o por cuenta propia, mientras que un 30% son empleados y un 17% son obreros y casi un 8% son trabajadores del hogar.

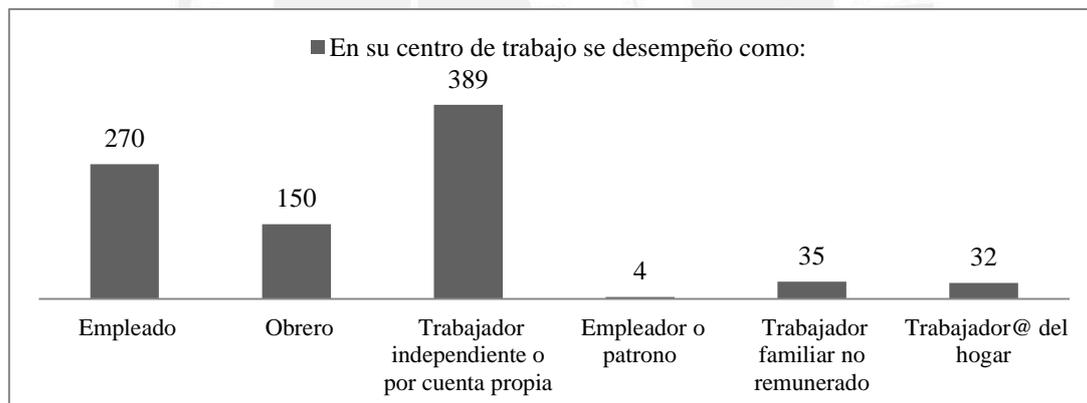


Figura N°43. Actividad que desempeña (la PEA ocupada).

Fuente: Censo INEI, 2007

Con respecto a las actividades que realiza la PEA según agrupación (tabla N° 11), el censo del 2007 indica que las principales actividades económicas en la ciudad de Chilite están relacionadas a la agricultura, ganadería, caza y silvicultura, representando un 17,7%; y el comercio al por menor casi a la par, con 17.5%. Otras actividades importantes son las relacionadas a la enseñanza (11.1%), los trabajos de transportes, almacenes y comunicaciones (10.3%), hoteles y restaurantes (8.6%), construcción (6.3%) y administración pública (5.8%).

Es importante recalcar que no se han considerado en este cálculo a 1581 personas que corresponden a la No PEA.

Categorías	Casos	%
Agri. ganadería, caza y silvicultura	156	17.73 %
Comercio por menor	154	17.50 %
Enseñanza	98	11.14 %
Transp. almac.y comunicaciones	91	10.34 %
Hoteles y restaurantes	76	8.64 %
Construcción	60	6.82 %
Admin. pub. y defensa; p. segur. soc. afil.	51	5.80 %
Hogares privados y servicios domésticos	32	3.64 %
Servicios sociales y de salud	31	3.52 %
Industrias manufactureras	30	3.41 %
Actividad económica no especificada	26	2.95 %
Venta, mant.y rep. veh. autom. y motoc.	24	2.73 %
Otras activi. serv. comun., soc. y personales	21	2.39 %
Activit. inmovil., empres. y alquileres	17	1.93 %
Suministro electricidad, gas y agua	4	0.45 %
Comercio por mayor	4	0.45 %
Intermediación financiera	3	0.34 %
Explotación de minas y canteras	2	0.23 %
Total	880	100.00 %
NSA	1,581	
Total población urbana	2,461	

Tabla N°11. Actividad económica la que se dedica en su trabajo por agrupación.

Fuente: Censo INEI 2007.

Por otro lado, de acuerdo con los datos censales, sólo 9.5% de la población total del distrito se dedica a la agricultura, correspondiendo el 6.75% a la zona urbana y 2.78% a la zona rural. Esto se explica debido a que a pesar de que la ciudad no cuenta con un área agrícola extensa, muchas personas que se dedican a actividades agrícolas viven en Chilete pero se movilizan permanentemente entre los centros poblados de los distritos cercanos porque sus terrenos se encuentran en esas localidades.

Los principales cultivos que se producen en Chilete son los mangos y el arroz. En menor medida hortalizas, maíz y otros frutales en pequeñas huertas (ciruelas, pomarrosas y paltas).

El cultivo más representativo es el mango. De acuerdo a los datos proporcionados por la Agencia Agraria del Ministerio de Agricultura en Chilete, en el distrito existen 8 hectáreas dedicadas al cultivo de mango de la variedad Haden (introducido) y 10 ha con mango criollo o nacional (endémico). Según el MINAGRI y el SENASA, el rendimiento de la producción es bastante fluctuante debido a que las plantas están expuestas a numerosas plagas y requieren de un cuidado y seguimiento que no se hacen (ver figura N°44). Estos mangos abastecen el

consumo de la Chilite distrito y los abundantes excedentes se comercializan con Cajamarca, Contumazá y San Pablo en los andes, y Trujillo y Chiclayo en la costa.

Contumazá, San Pablo y San Miguel son también productores de mango, pero debido a que mucha de la producción se lleva a comercializar a Chilite antes de ir hacia los mercados de la costa y sierra, todo el mango de esta zona se ha hecho conocido como “mango de Chilite”, a pesar de que este distrito no es el mayor productor.

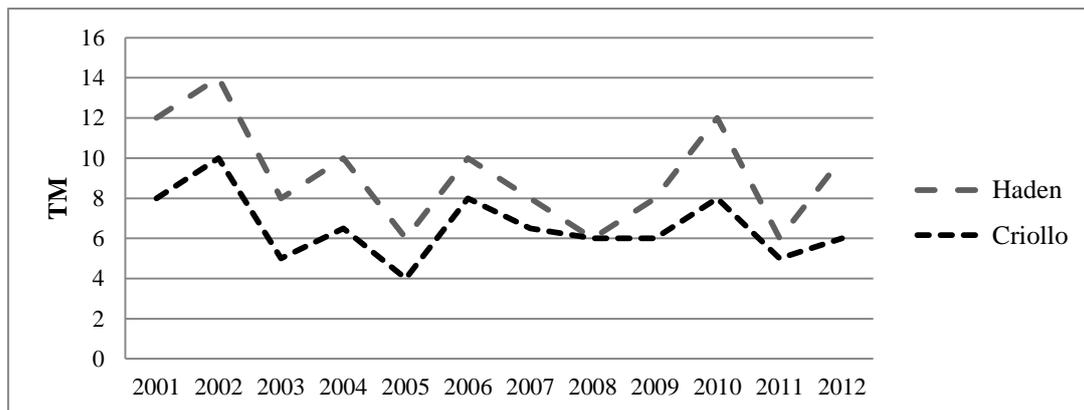


Figura N°44. Rendimiento de mango por hectárea en el distrito de Chilite en toneladas métricas.

Fuente: MINAGRI, 2013. Ver Anexo N°C.

Con respecto a la ocupación de la población (tabla N°12), más de 34% se dedica a trabajo no calificado, servicios, peón, vendedores ambulantes y afines; mientras que un 15% se dedica a trabajos de servicios personales y vendedores de comercios y mercados. Juntos hacen aproximadamente el 50% de la PEA. Sólo un 8.5% se dedica a la agricultura en la ciudad.

Categorías	Casos	%
Calif. serv., peón, vend., amb., y afines	296	34.38 %
Trabj. de serv. pers. y vend. del comerc. y mcdo.	132	15.33 %
Profes. científicos e intelectuales	117	13.59 %
Obreros construccion., conf., papel, fab., instr.	98	11.38 %
Calificados agrop. y pesqueros	73	8.48 %
Técnicos de nivel medio y trabajador asimilados	49	5.69 %
Obrero y oper. de minas,cant.,ind.,manuf.y otros	49	5.69 %
Jefes y empleados de oficina	34	3.95 %
Otra ocupaciones	11	1.28 %
Miembros poder ejec. y leg. direct. adm. pub y emp.	2	0.23 %
Total PEA	861	100.00 %
NSA	1,581	
Total población urbana	2,442	

Tabla N°12. Ocupación según agrupación en la ciudad de Chilite. Fuente: Censo INEI 2007.

Como se observa en la figura N°43, existe una No PEA (personas en edad de trabajar que no participan en el mercado laboral, es decir, que no realizan ni buscan alguna actividad

económica asalariada o independiente) bastante considerable en Chilite (57%). De esta manera, se consideró importante indagar sobre los medios de subsistencia de estas personas que están en edad de trabajar, pero que no lo hacen ni buscan trabajar aparentemente. De acuerdo a los entrevistados, en las familias chiletanas, las madres se dedican principalmente a las labores del hogar durante el día y la mayoría de varones se dedica a trabajar fuera, principalmente en el transporte de pasajeros, actividades de construcción y agrícolas.

Otros se desplazan temporalmente durante las épocas de siembra o cosecha de arroz, junto con los pobladores de los centros poblados aledaños, hacia las partes bajas del valle (Chepén, Guadalupe, San Pedro, San José, Jequetepeque) donde son empleados por jornada en los campos de cultivo. Por otro lado, algunos pobladores poseen negocios y viviendas familiares en otros distritos cercanos (San Pablo, Contumazá, San Miguel, Magdalena, etc.). Esta movilidad podría influir en los resultados censales sobre el estado de ocupación de las viviendas, que se abordó en el punto 6.1.2, donde había un considerable número de ellas que estaban habitadas, pero sus ocupantes estaban ausentes o eran de uso ocasional.

Asimismo, de acuerdo a lo observado y expresado por los entrevistados, la mayoría de personas en la ciudad se dedica al “negocio”. Esto quiere decir que se dedican al comercio al por menor, principalmente de comestibles. Así, se puede encontrar vendedores ambulantes de fruta (estacional: limas, mangos, ciruelas, paltas, mamey, manzanas, uvas, etc.) y a partir de las 4 de la tarde, de preparaciones simples de postres (gelatina, mazamorra, leche asada), anticuchos y salchipapas. Muchas de las viviendas cercanas a la plaza José Gálvez y a la Plaza de Armas, abren sus puertas e instalan bancas y mesas donde venden comestibles de diverso tipo, especialmente frituras. Existen algunas casas especializadas en determinados productos como vino, cañazo, roscas y chocolate, que no tienen las puertas abiertas todo el tiempo, pero se sabe que atienden si se toca la puerta. Los dueños de estos negocios obtienen sus productos de centros poblados cercanos tales como Magdalena (producción de vino y cañazo) y San Pablo (producción de chocolate y roscas). La venta de frutales al por menor la realizan en su mayor parte personas con pocos ingresos económicos, que recorren las chacras circundantes y recogen frutas sin pagar por ellas, para asegurar un pequeño ingreso económico. En época de cosecha de fruta (diciembre a marzo), es posible andar por las calles de la ciudad y encontrar las frutas en el suelo, que caen de las ramas de los árboles que se escapan de las huertas urbanas. Si se camina hacia los bordes de la ciudad, se puede observar la abundancia de frutas que yacen caídas en las veredas aledañas a los huertos.

Este comercio al por menor es practicado por mujeres y hombres de todas las edades. La venta se realiza a los viajeros que llegan hasta Chilete pues desde aquí pueden obtener transporte hacia las provincias del este y oeste; y a viajeros que solo se quedan en la ciudad por pocos minutos debido a que sus buses hacen paradas cortas. Los vendedores de frutas ingresan a los buses y venden los productos a los viajeros sin necesidad de que estos bajen del vehículo. La venta de comestibles a los viajeros y transeúntes es el sustento de vida, no solo de los chiletanos sino de otros que viven en centros poblados muy cercanos y que traen preparaciones diariamente para venderlas en Chilete y ganar algún dinero (tamales, humitas y frutas). La afluencia y parada de los buses permite su supervivencia.

Estos “negocios” se intensifican los días miércoles, donde la afluencia de gente por el día de mercado aumenta considerablemente, permite a los pobladores capitalizarse y abastecerse hasta el miércoles próximo, donde vuelven a salir a vender y comprar. Incluso las personas con trabajos estables en entidades de la ciudad, se dedican a la venta ambulante los fines de semana y en sus ratos libres.

Asimismo, Chilete cuenta con un mercado municipal permanente, que se encuentra en el primer piso de las instalaciones de la Municipalidad Distrital, en las inmediaciones de la Plaza de Armas. Este funciona todos los días y tiene un área de comidas con puestos especialmente diseñados que funcionan diariamente, sirviendo a pobladores, transeúntes y trabajadores eventuales en la zona. El resto del espacio está vacío y los comerciantes que pueden ser locales o de las zonas rurales aledañas arman diariamente sus puestos en mesas y estructuras de madera o el suelo. Cualquier persona, podría entrar al lugar, instalarse y vender.

Por otro lado, existe un porcentaje de la población que tiene negocios formales en locales que funcionan todos los días. Entre los principales negocios que se puede encontrar están los restaurantes y bodegas-bazar, ubicados en los alrededores de la Plazuela José Gálvez. Más recientemente han aparecido, hoteles, cabinas de internet, ferreterías y tiendas de venta de equipos celulares.

Asimismo, la ciudad por ser capital distrital alberga una serie de oficinas administrativas y de apoyo, tales como la Municipalidad Distrital, DEMUNA, Ministerio de Agricultura, SERFOR, SENASA, Comisaria, Ministerio de Transportes, Juzgado de Paz, Banco de la Nación, Plaza Pecuaria, oficinas de los programas sociales estatales CUNAMÁS, Pensión 65 y FISE. Asimismo, existen agencias de viajes y transporte de carga, almacenes de tara, servicio de molido y pilado de arroz, plaza pecuaria, ferreterías, empresas prestadoras de

servicio (HIDRANDINA), consulta de profesionales (abogados, contadores, veterinarios), tiendas de fertilizantes e insumos agrarios, etc. Otros servicios que se ofrecen son más específicos tales como internet, librerías, bodegas, vidrierías, peluquerías, tiendas especializadas de vino tradicional, panaderías, venta de carne, técnicos de audio y video y mecánica automotriz. Los restaurantes son numerosos y prósperos pues la comida preparada es el producto más demandado por los viajeros interprovinciales. También encontramos la oficina de la Coordinadora de Desarrollo de la Cuenca del Jequetepeque y la de la Junta de Regantes. Todos ellos, establecimientos públicos y privados, sirven tanto los pobladores locales como los que acuden los miércoles al mercado de la ciudad. Finalmente, entre los servicios financieros de Chilite podemos encontrar una oficina del Banco de la Nación y un cajero automático del mismo, también agentes de los bancos BCP e Interbank. También encontramos oficinas de Cajas de ahorro y crédito tales como RONDESA (de propiedad de la asociación de rondas campesinas de Cajamarca), la Caja Marca y la Caja Piura.

6.2.1. Feria de los miércoles

Chilite se transforma cada miércoles en un mercado importante para las poblaciones de los distritos y las provincias aledañas. Los inicios de este mercado se remontan a la llegada del ferrocarril los días martes y a la distribución de los productos que se desarrollaba hasta el día miércoles.

De acuerdo con Vilela y Novoa (2013), en su estudio sobre Redes de ciudades en el valle bajo del Jequetepeque, los mercados de las ciudades principales de la red del bajo Jequetepeque (Chepén, Guadalupe, Pacasmayo y San Pedro de Lloc) “enfatan su dinámica urbana, especialmente cuando coinciden con el comercio del mercadillo”. El mercadillo es definido como “el mercado itinerante que rota por diferentes ciudades del valle y una vez por semana se instala en cada ciudad de importancia” (2013, pág. 156). Este mencionado mercadillo sería el mismo al que nos referimos como la feria de los miércoles.

Los comerciantes que llegan a la ciudad provienen principalmente de las provincias aledañas (capitales provinciales, distritales y centros poblados rurales). Según lo observado en el trabajo de campo y los datos proporcionados por los entrevistados, a este mercado confluyen tanto grandes como medianos y pequeños productores, que llegan a Chilite tanto para vender sus productos como para abastecerse de aquellos bienes que ellos no producen. Asimismo, la población aprovecha los diferentes servicios que ofrecen distintas

instituciones instaladas en la ciudad mencionadas en el anterior acápite. Los chiletanos se abastecen semanalmente los miércoles por encontrar mejores precios en los productos este día, pero también pueden comprar en el mercado municipal durante la semana si es que les faltara algo.

De acuerdo con los entrevistados, este mercado tiene fluctuaciones a lo largo del año, que tienen que ver con las épocas de cosecha de los productos en las diferentes zonas de las que provienen. Así mismo este mercado ha incrementado su tamaño físico, los volúmenes y tipos de productos intercambiados a lo largo de los años.

Según un estudio realizado por la Municipalidad Distrital, en el año 2003 la feria de los miércoles albergaba a 600 comerciantes y concentraba un flujo de 1500 consumidores (CAPESE, 2004).

El estudio antes mencionado identificó también la proveniencia de los vehículos que llegaban los miércoles, encontrando que principalmente venían principalmente de San Pablo y Ciudad de Dios. Sin embargo los vehículos de otras provincias como San Miguel, Cajamarca y el distrito de Contumazá se encontraron en cantidades más o menos parecidas como se muestra en la figura N°45.

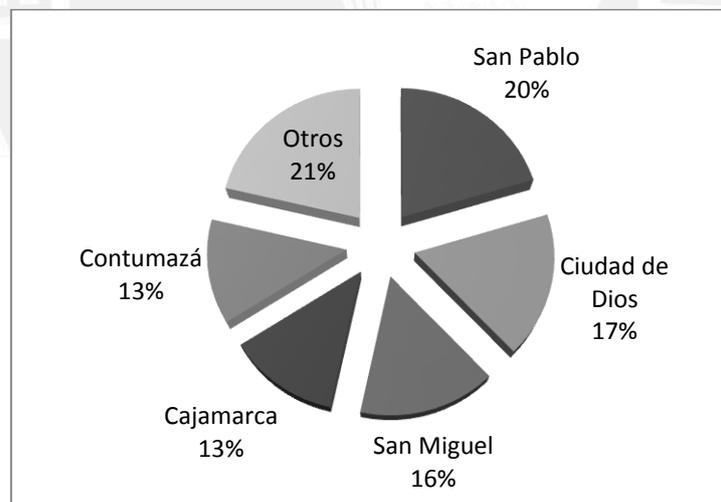


Figura N°45. Proveniencia de vehículos en la feria de los miércoles.

Fuente: (CAPESE, 2004)

El espacio alrededor del cual se instala la feria de los miércoles y la zona más comercial de Chilete es la Plazuela José Gálvez y sus alrededores, donde se concentran los principales restaurantes, bodegas grandes, agencias de viajes y transportes, vendedores ambulantes y entidades financieras y estatales. Sus calles funcionan como paradero de pasajeros a falta

de la infraestructura adecuada. El estacionamiento y descarga de productos se hace en las cuadras aledañas, en el Jr. 10 de Enero. La feria de los miércoles ocupa todo el espacio de la Plaza José Gálvez, extendiéndose por el Jr. Cajamarca, Jr. 10 de Enero, Jr. Miraflores y Av. Arequipa. El local del mercadillo ubicado en el Jr. 10 de enero se llena de comerciantes y el campo ferial en ruinas se usa como estacionamiento de camiones. Asimismo, otras actividades comerciales de importancia se realizan en la Plaza Pecuaria donde el gobernador de la ciudad vela por que la compra venta de animales sea justa. Según el testimonio de Pablo Llerena Burgos, no todos cuentan con balanzas exactas y fiscalizadas por lo que el precio de los animales se pacta a “ojo de buen cubero”, dependiendo de su salud y bajo la venia del gobernador. Los principales animales que se comercializan son cerdos, vacas, caballos, y cabras. Asimismo, animales menores tales como cuyes, gallinas, patos y pavos que tienen gran demanda por ser criados “en corral” (al aire libre) y tener mejor sabor que aquellos que son criados en granjas.

En la observación realizada en el año 2015, se contaron los puestos temporales ubicados en el área central de la Plazuela José Gálvez. El conteo total fue de 290 puestos de venta de diversos tipos de productos, tanto manufacturados como agrícolas. Sólo se contó los espacios armados con estructuras en las calles. Es posible que el conteo realizado por la Municipalidad en el 2003 haya incluido a los comerciantes ambulantes ubicados en otros puntos de la ciudad (paraderos hacia las otras provincias, mercadillo formal y plaza de armas). Existen otros mercados o ferias comerciales en las capitales provinciales cercanas, sin embargo la más popular de este espacio local es la feria de Chilete.

En la figura N°46, se muestra un esquema de los principales tipos de productos que llegan a la feria desde los distritos de alrededores. Esta figura esquematiza las rutas que siguen los productos hasta el mercado (Chilete) y los distintos destinos que pueden alcanzar.

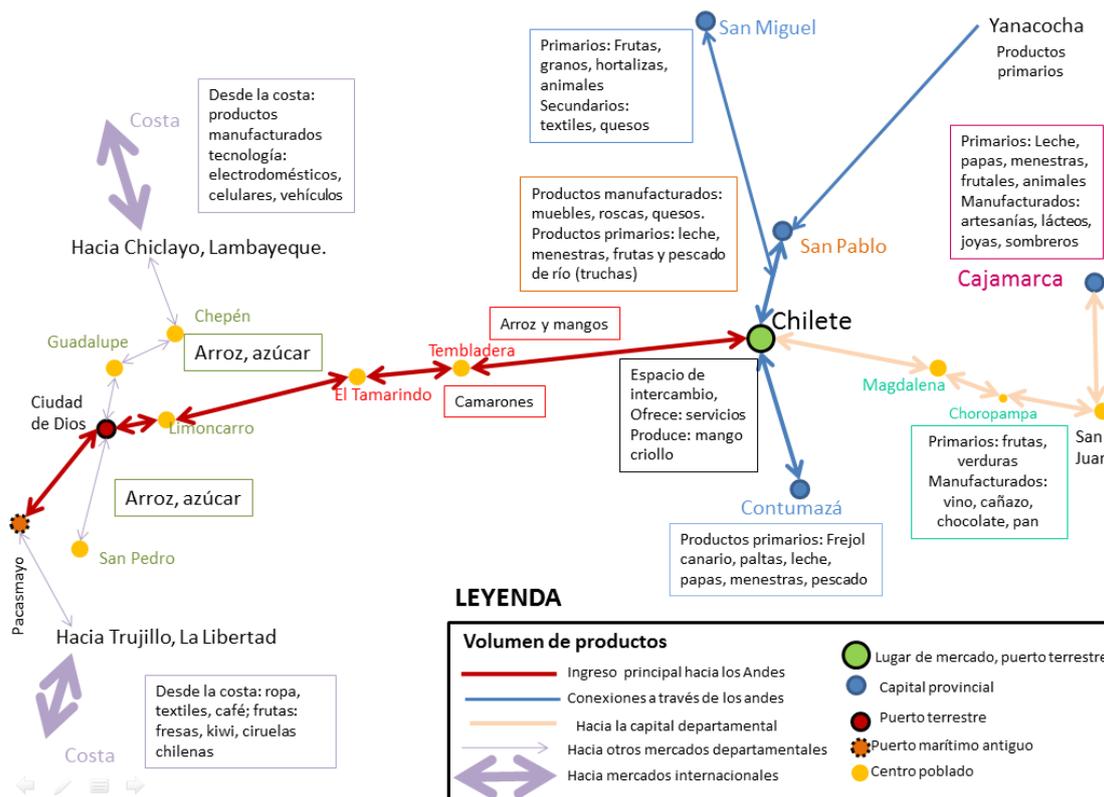


Figura N°46. Rutas y productos principales en el espacio regional.

Mercados internacionales hace referencia a aquellos otros países que son consumidores de los productos de este territorio. Estados Unidos y Japón, por ejemplo, que compran a través de intermediarios productos elaborados con los mangos de la zona.

Fuente: entrevistas y observación. Elaboración: propia

El movimiento generado por el mercado, se superpone al generado por el paso constante de buses, colectivos y autos particulares, aumentando las posibilidades de los chiletanos y los comerciantes de paso de vender sus productos. Es así que la economía doméstica de muchos pobladores se basa en el dinero que obtienen de las ventas realizadas los días miércoles, que les permite sobrevivir durante la semana hasta que llega el siguiente miércoles. El mercado empieza a desmantelarse a partir de las 4 de la tarde y a las 9 de la noche ya no se puede encontrar ningún puesto de ventas o camión de carga de productos.

6.2.2. Movilidad Vehicular

Debido a las características de las vías que atraviesan la ciudad, el flujo de vehículos es frecuente y numeroso. La ciudad se encuentra en el punto de articulación de las vías tanto departamentales como nacionales. Está atravesada por la vía PE-08, de carácter provincial,

que conecta la ciudad de Cajamarca con la Panamericana Norte (PE-1N). Hacia el norte, cuenta recientemente (2011 y cofinanciada por Estado y Minera Yanacocha) con una vía asfaltada (PE-08A) que conecta Chilete (dos kilómetros al este) con San Pablo y Porcón Alto, que mediante un ramal (3N) la conectan con los lugares de explotación de las Minera Yanacocha y Cerro Corona. Asimismo, hacia el sur cuenta con una vía de doble carril afirmada hacia Contumazá de la cual se desprenden otros ramales también sólo afirmados. La municipalidad distrital identificó en el 2004 que el mayor volumen de vehículos que circula en Chilete está constituidos por los que transportan carga pesada, los particulares y los que realizan servicios de transporte interprovincial de pasajeros (estos pueden ser de empresas tanto formales como informales sobretodo de colectivos), los particulares y de mina. Para obtener estos datos realizaron una observación durante 4 días (ver figura N°47)

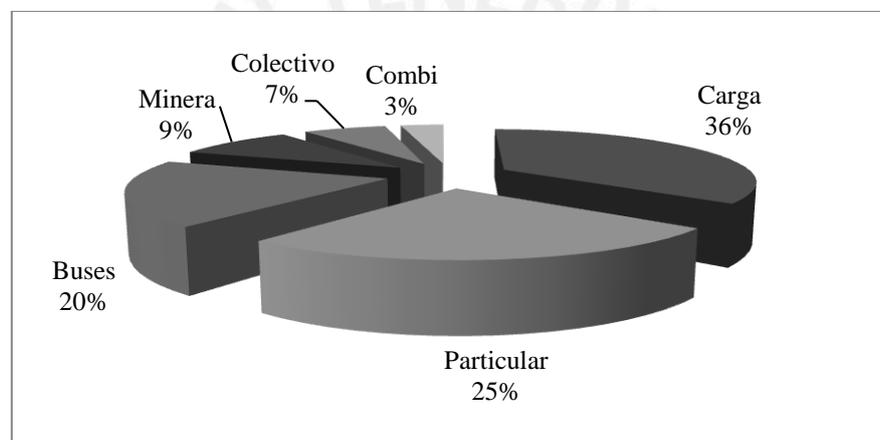


Figura N°47. Promedio de flujo vehicular por día (%).

Fuente: (CAPESE, 2004)

El transporte de pasajeros se realiza en buses interprovinciales, en combi o colectivo. Las empresas interprovinciales que hacen rutas largas y tienen oficina en Chilete son: Horna, Díaz, Trandía, Días y Cruz del Sur, que atienden con todos sus servicios (de carga, encomiendas y giros).

El transporte en combi y colectivo es interdistrital en el espacio de la región circundante. Se hacen varios viajes al día. El servicio de colectivo se hace en vehículos del tipo *Station Wagon*, cuya amplia maletera se aprovecha para llevar carga o más pasajeros. La mayoría de conductores son chiletanos o de los centros poblados cercanos. Los principales destinos son: hacia el oeste: Ciudad de Dios (desde aquí se puede tomar otro transporte hacia las ciudades al norte o el sur de la costa), hacia el este: Cajamarca, hacia el norte: San Pablo y San Miguel y hacia el sur: Contumazá.

Según el estudio de Vilela y Novoa (2013), el paradero es el elemento articulador entre la dinámica urbana propia y la relación con las otras ciudades, constituyéndose éstos como la puerta de ingreso a la ciudad. En Chilete encontramos los paraderos convenientemente localizados de manera “simbólica”³⁹ e informal en el centro de la ciudad, alrededor de la plazuela José Gálvez, donde se estacionan las combis y colectivos que ofrecen el servicio que parten en orden de llegada. Los paraderos están ubicados en los puntos de conexión con las respectivas carreteras de destino. Se puede observar la ubicación de los paraderos en la figura N°34. Los vehículos cargan además con productos variados y hacen paradas cortas en los centros poblados más pequeños de acuerdo al pedido de los viajeros.

No existe una movilidad frecuente que realice las rutas desde la costa hacia las capitales provinciales y distritales al norte y sur de los Andes de manera directa. Así por ejemplo, si alguien se dirige desde la costa hacia San Miguel, debe llegar primero a Chilete y desde ahí tomar la carretera hacia el norte. Asimismo, si se quisiera ir desde Cajamarca a San Miguel, se debería llegar primero a Chilete y desde allí tomar el desvío a San Miguel. Debido a la falta de servicios directos frecuentes, las personas prefieren realizar el viaje por tramos y sin presión por los horarios. Los colectivos hacia las capitales provinciales y distritales son muy frecuentes desde Chilete.

El transporte de mina se hace en caravanas de más o menos 5 tráiler de 6 ejes, escoltados por 2 camionetas cuatro por cuatro. Cada vez que atraviesan las carreteras ocupan un espacio de aproximadamente 300 metros de largo. Dependiendo de lo que estén transportando, en ocasiones se los puede ver escoltados por la policía de caminos. Estos viajes eran bastante frecuentes en la década de los 90 y mitad de los años 2000. Hoy en día, debido a la reducción en las actividades mineras de la región, estas caravanas han disminuido su frecuencia.

Se considera necesario mencionar un hecho ocurrido en el 2008 que afectó a la parte sur de la región Cajamarca durante más de 1 año y medio. En el año 2008 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones encargó al Consorcio Vial Chilete las obras de mantenimiento de la carretera Ciudad de Dios – Chilete. Para ello, la empresa levantó el 60% de la capa asfáltica y luego detuvo sus operaciones por “controversias y reclamos” surgidas en la ejecución. La carretera permaneció en forma de trocha carrozable destruida

³⁹ Se ubican de manera simbólica porque no existen estructuras o señaléticas que indiquen que se encuentran en esos lugares.

durante casi un año, ocasionando graves pérdidas económicas y molestias a la población del valle. Debido a ello el Ministerio de Economía y Finanzas, declaró el “Estado de Emergencia de la Carretera Ciudad de Dios – Cajamarca, tramo I: Ciudad de Dios - Chilete” (2008). La razón especificada en el decreto de urgencia es:

el eminente perjuicio al comercio y economía de la región Cajamarca, toda vez que la Carretera Ciudad de Dios — Chilete, une a la mencionada Región con la costa norte del país y por ésta se transporta toda la producción ganadera, agrícola y minera desde Cajamarca hacia los consumidores y puertos de la Costa. Asimismo, se provee de alimentos, combustible y gas a Cajamarca (Ministerio de Economía y Finanzas, 2008)

El restablecimiento de la vía se encargó a la empresa colombiana CONALVÍAS y fue activamente fiscalizada por una comisión regional conformada por representantes del Gobierno Regional, la Municipalidad Provincial de Cajamarca, la Cámara de Comercio, el Gremio de transportistas y los integrantes del Acuerdo de Gobernabilidad. La obra inició en septiembre del 2008 y culminó en septiembre del 2009, no sólo en el tramo en emergencia, sino también incluyendo el tramo II: Chilete – Cajamarca.

Asimismo, en el año 2011, se inaugura la carretera San Pablo-Chilete. Esta carretera desemboca en un puente ubicado a unos 2km al oeste de la ciudad. Esta vía permite a los camiones de transporte de minerales tener una salida directa hacia la costa.

A partir de las observaciones de campo, hemos realizado el siguiente esquema de distancias en la red (figura N°48), para tener en cuenta cuánto tiempo de viaje es necesario para atravesar la red. El tiempo ha sido calculado considerando un viaje en auto a una velocidad promedio de 65 km/h.



Figura N°48. Distancias en la red vial, en horas.

Fuente: Observación. Elaboración: propia

6.2.3. Actividades en el espacio rural

Como se ha mencionado ya, las empresas y entidades instaladas en Chilite prestan servicio no sólo a los habitantes de la ciudad sino también a los de los centros poblados de alrededor que son en su mayoría rurales. El distrito de Chilite no cuenta con muchas hectáreas destinadas a la agricultura, debido a su relieve, al valle estrecho y las condiciones climáticas. Los centros poblados y anexos viven principalmente de la agricultura de subsistencia, recolección de frutales y trabajos no calificados (peones, vendedores ambulantes y afines) (ver tabla N°13). El comercio se practica principalmente a los costados de la carretera, donde se ubican mesas con los productos que compran principalmente viajeros e intermediarios de menor escala.

Categorías	Casos	%
Total	1,051	100.00 %
Trabaj. no calif. serv., peón, vend., amb. y afines	427	40.63 %
Trabj. de serv. pers. y vend. del comerc. y mcdo.	143	13.61 %
Profes. científicos e intelectuales	124	11.80 %
Agricult. trabajador calific. agrop. y pesqueros	103	9.80 %
Obreros construcción., conf., papel, fab., instr.	102	9.71 %
Obrero y oper. de minas, cant., ind., manuf. y otros	54	5.14 %
Técnicos de nivel medio y trabajador asimilados	50	4.76 %
Jefes y empleados de oficina	35	3.33 %
Otra ocupaciones	11	1.05 %
Miembros poder ejec. y leg. direct. adm. Pub. y emp.	2	0.19 %

Tabla N°13. Ocupación según agrupación en el distrito de Chilite – sin la ciudad de Chilite (capital distrital).

Fuente: Censo INEI, 2007.

Por otro lado, los distritos aledaños a Chilite que pertenecen a las provincias de San Pablo, San Miguel, Contumazá y Cajamarca si desarrollan actividades agrícolas en mayor escala. En la figura N°49 se puede observar el porcentaje de personas (de la PEA) que se dedican a actividades agrícolas en estas provincias.

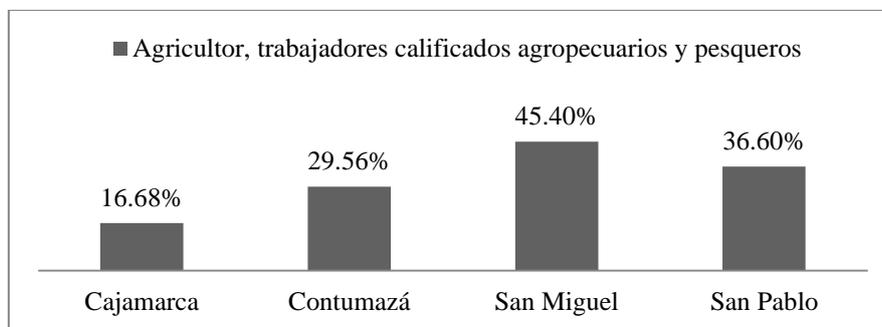


Figura N°49. Porcentaje de la PEA ocupada cuya ocupación principal (por agrupación) es: agricultor, trabajador calificado agropecuario y pesquero.

Fuente: Censo INEI, 2007.

El estado de desarrollo de los centros poblados aledaños a Chilete varía bastante de acuerdo a su tamaño poblacional y lejanía con respecto a las vías de comunicación. En los últimos años se han llevado a cabo algunos proyectos en el distrito a través de la Junta Administrativa de Servicios de Saneamiento (JASS) del Ministerio de Vivienda; para extender la provisión de servicios básicos (agua y desagüe) y asfaltado de calles de determinados centros poblados (La Mónica, Canuzán, Llallán y Huertas). También, se ha provisto de electricidad a través de paneles solares a Llallán y Huertas. Asimismo, se han desarrollado proyectos para promover el desarrollo de la agricultura en Huertas a través de la instalación de riego tecnificado con dinero de FONCODES. Los entrevistados también identificaron un aumento en el número de escuelas y calles asfaltadas en los centros poblados del distrito y la mejora de aulas con equipamientos (computadoras y docentes especializados). Otra situación identificada es la migración cada vez mayor desde los centros poblados rurales de las provincias aledañas hacia Chilete, debida a la carencia de servicios en sus lugares de origen. Estas personas se dedican al comercio ambulatorio que ya se ha descrito antes.

Asimismo, debido a las condiciones geográficas y climáticas, existen en la zona plagas que afectan los frutales y sembríos. Por este motivo se ubica en Chilete una oficina de SENASA que se encarga de realizar labores de identificación, seguimiento y control de las distintas especies de mosca de la fruta que habitan la zona. Esta plaga puede producir pérdidas de hasta 30% en los mangos y 50% en las chirimoyas. La producción de mango depende de los cuidados que las plantas necesitan (podas, seguimiento y control de plagas). En el distrito de Chilete muchas huertas de mango ya no son regentadas por sus propietarios sino que éstos las alquilan a otros que cuidan de las plantas y comercializan la producción. Debido a la falta de seguridad en la continuidad de los alquileres, los fruticultores no se dedican a las labores que requieren las plantas y la producción baja considerablemente. Otras plagas de la zona son la “quereta” y el “hongo negro”, que ocasionan manchas superficiales en la cáscara de las frutas y reducen su precio en el mercado. En ocasiones, los inquilinos abandonan las huertas (en ocasiones conforman densos bosques) y éstas quedan a merced de las moscas de la fruta que acaban con la posible producción.

Otra actividad que se realiza en los alrededores es la caza deportiva y comercial de vendados. Esta actividad es regulada por el SERFOR, encargado de dar autorizaciones tanto para estas actividades como para el aprovechamiento de productos forestales

maderables y no maderables. En este distrito y en las zonas aledañas existe en gran cantidad la especie forestal denominada tara o talla, en forma de bosque natural, y tiene gran valor comercial (taninos para curtiembre y desarrollo de partes para electrónica). La oficina de SERFOR ha sido instalada con la finalidad de evaluar planes de manejo para su aprovechamiento y brindar asistencia técnica a los productores. Este producto es comprado por intermediarios para procesarlos en Trujillo, Chiclayo y Lima. Posteriormente se exportan a Japón y E.E.U.U. Según SERFOR, En el distrito de Chilete se ha registrado una producción anual aproximada de 368 mil kilos al año. El éxito de la comercialización de este producto ha ocasionado la apertura de varios centros de acopio a lo largo de la carretera desde Cajamarca hacia la costa. Más recientemente, se ha inaugurado un depósito en la ciudad de Chilete para recibir la producción de la jurisdicción.

Otra actividad que destaca es la producción de mango Haden, en la microcuenca del río Payac en la provincia de San Miguel. Los pobladores de la zona, con asistencia de la ONG CEDEPAS han conformado la asociación APEPAYAC (Asociación de Productores Ecológicos de la microcuenca del Payac) y han trabajado juntos desde el año 2003 financiados por FONDOEMPLEO. Ellos han identificado que la principal problemática de la zona es la migración temporal desde las zonas agrícolas hacia las ciudades, ocasionada principalmente por la falta de actividad económica en las épocas de no cosecha. Al abandonarse los campos, se descuidan las plantas y los frutos no tienen buena calidad. Por ello trabajaron la zona a través de la metodología de redes empresariales para unificar y capacitar a los productores. La producción de la asociación asciende a las 900 toneladas por año, de las cuales 50% son compradas por empresas formales (Agroandino, Villandina, Lindley y SolSol) y el resto es comprado por intermediarios para abastecer la demanda local. Las empresas Agroandino y Villandina compran el producto para deshidratarlo y exportarlo hacia E.E.U.U, Alemania y Japón, mientras que Lindley compra para producir jugos envasados y SolSol para abastecer los supermercados limeños (Vivanda). Las empresas formales pagan aproximadamente 60 céntimos por kilo de mango en buenas condiciones de calidad, mientras que el mercado intermediario paga 45 céntimos y no exige demasiadas condiciones de calidad. APEPAYAC construyó un centro de acopio para sus mangos al costado de la carretera hacia la costa. Ello debido a que no existe una vía asfaltada que conecte los centros poblados donde se asientan los productores (El Huayo, El Platanar, Quindén) con la carretera hacia la costa (donde se encuentran las fábricas y otros centros de transformación de la fruta). Solo existe una trocha carrozable por donde acceden

camiones de máximo 8 toneladas de carga. Sin embargo, este proyecto se suspendió por dos años y muchos productores dejaron la asociación, abandonando o descuidando las plantaciones.

Según nuestros entrevistados, la problemática se agrava porque las empresas mencionadas no pagan al contado por la fruta y los agricultores no perciben el beneficio del precio más alto inmediatamente. Por ello, prefieren vender a los intermediarios, que no exigen buenas condiciones en las frutas que pagan al contado. Esto permite que el descuido de los campos aparezca como un factor demasiado importante para la producción. Asimismo, tener el dinero contra-entrega, les permite pagar a sus trabajadores, a los que contratan diariamente. Se percibe por parte de algunos entrevistados que no hay una “costumbre de planificación” de los gastos y costos de la producción, lo que dificulta al agricultor tener excedentes para sostener la producción sin ingresos diarios. El excedente de la producción se comercializa en Chilete y en puestos a los largo de la vía Chilete – Ciudad de Dios.

6.3. Lo cotidiano en la ciudad

En esta parte de la investigación describiremos la dinámica diaria de las personas en la ciudad con la finalidad de identificar una de las dimensiones de la producción de este espacio urbano. Esta información se obtuvo a partir de fuentes secundarias, entrevistas semi-estructuradas y observación participante.

De acuerdo con Vilela y Novoa (2013), las ciudades de características similares en la parte baja del valle, se estructuran a partir de 3 nodos que mantienen constante relación espacial: el mercado, la plaza y el paradero. En menor medida aparecen las relaciones con colegios y hospitales, constituyéndose este como un modelo de relación urbana para las ciudades del valle (2013, pág. 156)

Para nuestro caso de estudio, encontramos que la dinámica urbana corresponde a lo expuesto por lo mencionado por los autores, pero con algunas diferencias. Aparece en mayor medida el movimiento que generan los comercios permanentes y estacionarios y el negocio o venta ambulante, que se alimentan del paso continuo de vehículos de transporte de pasajeros, carga y particulares, que también resalta en este lugar. También, el movimiento en los paraderos informales de colectivos y las agencias de viaje formales. Esta actividad en la ciudad crece conforme se acerca el día de la feria (miércoles), donde el número de personas que transitan y permanecen en la ciudad puede llegar a duplicarse.

Se aprecia que al interior de la ciudad estas dinámicas han definido poco a poco espacios especializados para diferentes funciones. De esta manera se ha configurado un espacio más local en los alrededores de la Plaza de Armas, donde se encuentra la sede de la administración distrital, el mercado municipal, la escuela primaria y algunas oficinas; y un espacio más abierto a los viajeros, donde las actividades son netamente comerciales, en la Plazuela José Gálvez y sus alrededores. Allí se localizan los paraderos informales, agencias de viaje, bancos, la mayoría de oficinas privadas y públicas y los comercios permanentes.

De acuerdo con las observaciones, los chiletanos usan y transitan por estos espacios por igual. Sin embargo, el espacio con más tránsito automotriz y movimiento comercial con los viajeros y transeúntes externos es la plazuela José Gálvez, pues una de sus calles es la vía o carretera de orden nacional. La Plaza de Armas se encuentra a orillas de la misma carretera, pero en un desnivel (hacia el lecho del río) al oeste de la ciudad (ver figura N°40).

El comercio es practicado no solamente por los locales sino también por población que llega a Chilate desde los centros poblados cercanos y por horas, especialmente para vender ambulante a los viajeros (tamales, mazamoras, compotas, dulces) o en el mercado municipal (productos primarios) luego de lo cual regresan a sus lugares de origen.

El mercado municipal, ubicado en el primer piso de las oficinas de la Municipalidad Distrital, es utilizado como auditorio para eventos sociales y espectáculos. Al ser el espacio libre y techado más grande de la ciudad (ocupa aproximadamente 639.45 m²) se usa para actividades tales como conciertos, el certamen anual de señorita Chilate, la fiesta de la Feria de la Fruta, fiestas de promoción de la I.E.G.G.C y como almacén municipal. Existen además otras actividades que generan cohesión social y refuerzan los vínculos entre los pobladores tales como la Fiesta Patronal de Santa Teresita del Niño Jesús (3 de Octubre), la Feria Anual de la Fruta (febrero), el aniversario de la creación política del distrito (30 enero), el desfile de Fiestas Patrias (28 julio) y el aniversario del Colegio Gran Guzmango Cápac (4 de marzo); actividades que congregan a un 75% de la población de la ciudad.

Complementariamente, la percepción de los chiletanos sobre la ciudad es que es un lugar privilegiado, tanto por el clima favorable, el hecho de ser un lugar de paso donde se genera comercio y porque es un lugar tranquilo donde no hay delincuencia. Estas 3 características se complementan la una a la otra y se repiten constantemente en las descripciones de los entrevistados sobre la ciudad y en conversaciones informales escuchadas en la calle. Sobre la delincuencia, algunos pobladores atribuyen la falta de ésta a la buena educación que reciben

los niños en las escuelas y la inculcación de valores en sus casas. Se comentó que los viajeros dejaban su equipaje en las calles o incluso pernoctan en las bancas de las plazas sin temor a ser robados o maltratados. Incluso aquellos entrevistados que no residían en Chilete reconocieron esta cualidad de la ciudad, sin “maleados y delincuentes” en contraste con “las ciudades de la costa”. Entre los problemas que se presentan esporádicamente se mencionaron principalmente pequeños robos y golpizas.

Se indicó también que la ciudad es un lugar tranquilo porque los pobladores llevan una buena relación con sus vecinos y en muy pocas ocasiones se presentan conflictos de algún tipo entre ellos o con personas que están de paso. Se mencionó que “todos se conocen” y se saludan, que “se guardan consideración”. Asimismo, entre los pobladores se considera que una cualidad importante para poder vivir del comercio es tener buenas relaciones y amistad con los otros. Al respecto, un poblador anónimo afirmó: “Nosotros para poder vivir del negocio, hay que llevarnos bien con la gente, en primer lugar, porque si uno no se lleva bien con la gente entonces no puede ser negociante”. Asimismo, los locales afirman ser receptivos y acoger a los nuevos pobladores, que se integran a la ciudad con éxito. Se aludió además que muchas personas deciden vivir en Chilete por el clima seco y soleado durante todo el año y que muchos de los nuevos pobladores son personas adultas mayores. Asimismo, en muchas casas de Chilete, habitan varios hogares, compuestos generalmente por distintas generaciones de la misma familia.

Todos los entrevistados sin excepción mencionaron que consideran a la ciudad como “un punto central”, “como un puerto”, “un nexo entre las otras provincias y distritos con la región Cajamarca”, “es el centro, el corazón terrestre del Valle del Jequetepeque”, “es un lugar céntrico, un núcleo”, “es una zona estratégica, el punto diferenciado de la región Cajamarca”, “es una zona comercial por naturaleza”, “es un sitio centro donde se dedican al comercio pues, por eso acudimos más a Chilete”, “gente viene a vivir acá por motivo del trabajo y el negocio”, “es paradero para diferentes sitios”, “es el eje de la cuenca”, “es un paso obligado”, “es un punto de reunión”. Estas afirmaciones son importantes pues constituyen las percepciones y concepciones de la población sobre su espacio.

6.4. Plano político

En esta parte del estudio, nos referiremos al aspecto político principalmente enfocado en las características actuales de la gestión local y el grado de participación de la población en los

asuntos públicos. Esto permitirá conocer las características de su colaboración en la producción del espacio urbano de Chilete.

La gestión local de la ciudad está a cargo del Ingeniero Arturo Plascencia Castillo, reelegido por segunda vez en las elecciones del 2014. Su primer periodo fue 2007 – 2010. Perteneció al partido político Alianza para el Progreso. Según la ONPE (ONPE, 2006, 2011, 2014), en el 2006 obtuvo un 27.78% de votos válidos, que corresponden a 561 de un total de 2020 votos emitidos. Otras agrupaciones políticas presentes en el distrito son el Frente Independiente de Defensa y Desarrollo de Cajamarca, que quedó segunda con 23.56% y el Partido Democrático Somos Perú con 21.37% de los votos. En las elecciones del 2010, alcanzó un 36.18% de los votos (670), bajo la misma agrupación política. El segundo puesto lo obtuvo el partido Cajamarca Siempre Verde – Fuerza 2011 con 18.04%, seguidos del partido El Agro a la Región con 14.56% de los votos. Posteriormente, en el año 2014, Alianza para el Progreso obtuvo un 45.31% (817), seguido de la agrupación Cajamarca Siempre Verde con un (24.68) y el Frente Regional de Cajamarca con 9.65%. Se cree necesario recurrir a estas cifras pues en las entrevistas realizadas, a pesar que no se hizo una pregunta específica al respecto, un 95% de los entrevistados mencionó la gestión actual como la mejor que había tenido Chilete durante su historia. Esto se puede corroborar con los porcentajes de votos alcanzados en los distintos periodos. Los pobladores le atribuyen la llegada de la luz eléctrica, el agua y el desagüe a todas las partes ciudad, así como también el asfaltado de todas las calles y la gestión de presupuestos para la mejora de los caseríos y centros poblados aledaños, sobre todo con respecto a luz eléctrica (paneles solares), internet y cable; también la construcción de centros comunales y aulas. Sobre él los pobladores afirmaron que “Chilete ha pegado a una escala más alta”, “él se ha preocupado por este desarrollo, ha ampliado las pistas, verdes, las aguas y los desagües, no ha dejado una sola casa...”, “él ha cambiado la figura a Chilete”, “veo que el alcalde siempre se preocupa”, “es muy receptivo”.

La mayoría de los entrevistados comentaron que cuando observan que algo va mal en la ciudad o tienen alguna queja o sugerencia, van a hablar con el alcalde, tienen “contacto directo con la autoridad”, “busco entrar en diálogo con la autoridad”. El burgomaestre ofrece audiencias públicas todos los días miércoles (día de mercado) y recibe a cualquier persona que desee hablar con él. Algunos problemas que se mencionaron por los cuales los entrevistados han pedido audiencias, son la ubicación de los paraderos informales, la basura (recojo y disposición final) y el agua.

Asimismo, anualmente la municipalidad organiza una serie de actividades públicas donde brinda información sobre la gestión o busca concertar con la población sobre las prioridades del distrito. Cada 28 de julio hace un informe público de las obras hechas durante el año, luego de lo cual la municipalidad organiza un almuerzo de camaradería para todos los que quieren asistir. El día principal de las festividades de la Feria Anual de la Fruta, la municipalidad prepara un cabildo abierto en el primer piso del edificio conocido como “La Estación” (al aire libre en la plazuela José Gálvez), que es un espacio abierto. El alcalde lee el informe sobre sus actividades ediles con un micrófono, frente a la concurrencia y a los transeúntes que en el momento pasan por el lugar. Se observó también que el gobernante es una de las figuras principales en las festividades de la ciudad. Durante la mencionada feria, ofrece pequeños discursos en las actividades y recita poemas para el público con la temática del valle.

La Municipalidad de Chilete recibe aproximadamente 25,000 soles de canon minero y el resto de su presupuesto lo obtiene por transferencia desde el Gobierno Regional y el recaudo de impuestos local. Durante el recojo de la información, se obtuvo de la municipalidad dos documentos que constituyen sus instrumentos de gestión, el Plan de Desarrollo Urbano de Chilete 2004 – 2010, elaborado por CAPESE y el Plan de Desarrollo Concertado del Distrito de Chilete 2009 – 2018, realizado por la Municipalidad Distrital y CEDEPAS. En este último documento, la visión de desarrollo del distrito es:

Chilete al 2019 es un Distrito líder en la promoción del turismo, la producción y comercialización de productos agropecuarios, con infraestructura productiva adecuada y el uso de tecnologías que permiten ser parte del potencial económico del departamento, con una educación de calidad basada en valores y equidad de género, estilos de vida saludable, y el cuidado el medio ambiente; promoviendo el crecimiento ordenado e integrado del distrito (Municipalidad Distrital de Chilete - CEDEPAS, 2008, pág. 32)

Por otro lado, varios de los entrevistados conocían y/o han participado en los procesos de presupuesto participativo para fiscalizar y priorizar obras de interés para la ciudad. Algunos proyectos logrados a través de este proceso fueron el mejoramiento de la red de agua potable y la construcción de aulas en centros educativos.

Con respecto a asociaciones ciudadanas en Chilete, existe la Junta de Regantes del Valle del Jequetepeque que cuenta con una oficina de reuniones en Chilete pero cuyos integrantes no residen en la ciudad. Asimismo, se identificó a la Asociación de productores de Talla que proviene de San Marcos, pero se reúne en Chilete, al mismo tiempo que se asesoran en las

oficinas agrarias. Asimismo, Chilate cuenta con un Comité de Gestión Agraria, conformado por diversas instituciones (SENASA, MINAGRI, SERFOR y Junta de Regantes de Jequetepeque) que brindan asesorías a los agricultores que las solicitan y se reúnen periódicamente para coordinar en Chilate. Finalmente, el Gobierno Regional de Cajamarca ha conformado la Cooperativa de Servicios Múltiples del Valle de Jequetepeque para organizar a los fruticultores de la zona.

6.5. Red Urbana

De acuerdo con los datos hasta ahora presentados, la ciudad de Chilate aparece desde sus inicios como una ciudad conformada por migrantes que aprovecharon las actividades generadas por la localización de fácil acceso entre los valles, el clima y la presencia del ferrocarril en el lugar. Debido a que la ciudad sirve a las poblaciones urbanas y rurales de alrededores, se consideró necesario tener un panorama espacial de la ciudad y su relación con estos centros poblados (red urbana). De esta manera se realizaron operaciones de análisis espacial con el software ArcGIS a partir de los datos espaciales provistos por el banco de información espacial del MINEDU (Descarga de Información espacial del MED, s/a), el censo del INEI, 2007, la observación realizada durante el trabajo de campo y la información recolectada en las entrevistas.

En primer lugar se llevó a cabo un análisis de proximidad o análisis buffer, para determinar el área de influencia lineal de la ciudad con respecto a los centros poblados aledaños y su grado de articulación a partir de las vías terrestres. En las entrevistas realizadas, los pobladores mencionaron una serie de centros poblados que acuden a la Feria de los Miércoles. Al ser identificados, alcanzaban radios de 10, 20 y 30 km a la redonda, por lo que se estableció esas distancias como radio de influencia.

El resultado se muestra en la figura N°50, donde se aprecia que espacialmente, Chilate ejerce influencia hasta las capitales de las provincias de San Pablo, San Miguel y Contumazá. Así, a un radio de 30 km lineales, la influencia alcanza distritos de las provincias de San Pablo, Contumazá, Cajamarca y San Miguel en la región Cajamarca y el distrito de Cascas en la provincia de Gran Chimú en región La Libertad.

En este radio se puede encontrar centros poblados de distintas características. Así, podemos apreciar en color anaranjado aquellos centros poblados que tienen la categoría de urbano según el INEI (100 viviendas contiguas o más) y en color amarillo claro, los centros poblados rurales.

Como se abordó en el punto 6.2.2, las vías que atraviesan Chilete poseen distintas características, hay vías asfaltadas, afirmadas y trochas carrozables (que conectan principalmente los centros poblados rurales con las vías principales). Cabe mencionar que se aprecia una densidad de vías mayor hacia el norte de Chilete, en las provincias de San Pablo y San Miguel. Hacia el norte se encuentra el ramal de la red vial nacional. Hacia el sur predominan las vías afirmadas, sin afirmar y las trochas carrozables.

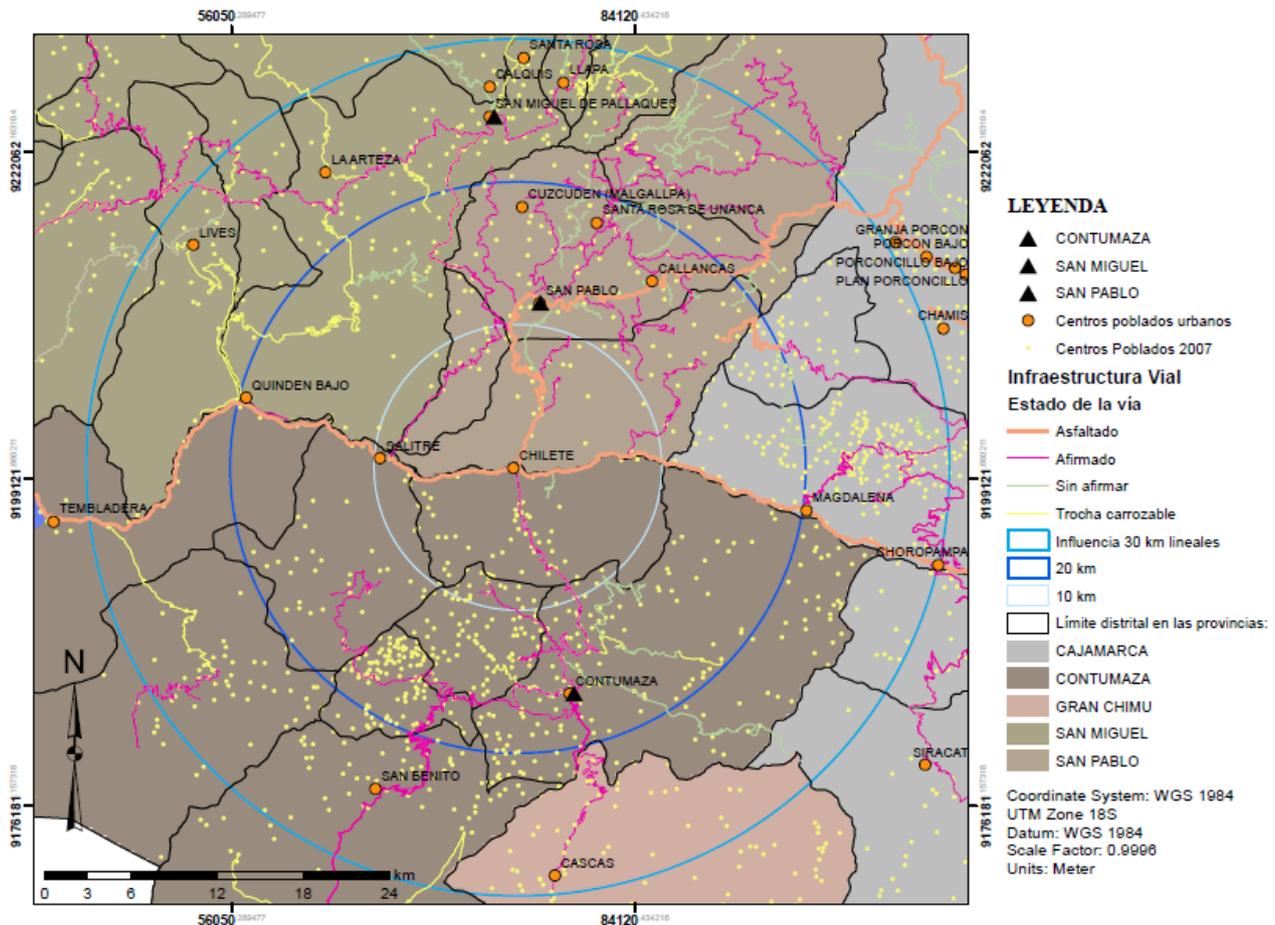


Figura N°50. Mapa de radio de influencia de la ciudad de Chilete en el espacio circundante a 30 Km lineales.

Fuentes: MINEDU, ZEE, 2011 y Censo INEI 2007.

Elaboración: Fresia Vargas

Se había mencionado ya que los distritos de las provincias aledañas basan su economía en actividades agrícolas y pecuarias, como se pueden apreciar en la figura N°49. El mercado de Chilete se constituye como el más cercano para los centros poblados de los distritos cercanos, a donde recurren para abastecerse de los diferentes productos y servicios ofrecidos.

Se consideró útil realizar un análisis de densidad de puntos, para identificar las áreas del espacio regional con mayor densidad de centros poblados (puntos) y su cercanía o lejanía a las ciudades con más de 2,000 habitantes, consideradas con suficiente población para contar con

equipamientos urbanos mínimos. Mediante el uso de la herramienta de análisis espacial *point density* de ArcGIS, se obtuvo el mapa que se muestra en la figura N°51. Se incluyó además una simbología representativa del número de habitantes de los centros poblados urbanos. En el mapa se puede apreciar que las zonas con mayor densidad de puntos de la red se encuentran alrededor de las capitales provinciales y la capital regional. El lugar que ocupa Chilete, a un radio de 10km aproximadamente, se encuentra en una zona de baja densidad de puntos, donde no existen otras ciudades de su tamaño o características. Aquí reside su importancia pues es la única de la zona que abastece a los centros poblados alejados de las zonas más densas. Las zonas más densas o con mayor número de centros poblados son las áreas al oeste de la ciudad de Contumazá y al este de Magdalena. Esta última zona densa, a pesar de estar cerca de la ciudad de Cajamarca, no tiene conexión directa por estar Cajamarca en la vertiente opuesta de cadena montañosa.

Como se ha mencionado antes, los habitantes de los centros poblados de la red, se mueven entre las distintas capitales distritales y provinciales y existen otros mercados además del de Chilete. Sin embargo, el mercado de Chilete ofrece la ventaja de ser el nodo que conecta con la vía hacia la costa, donde se demandan mayores volúmenes de productos alimenticios que en otros mercados locales de la red. Entonces, los centros poblados de las zonas más densas, también comercializan sus productos en Chilete, aunque se encuentren más cerca a otras capitales provinciales, que ofrecen también productos y servicios como Chilete.

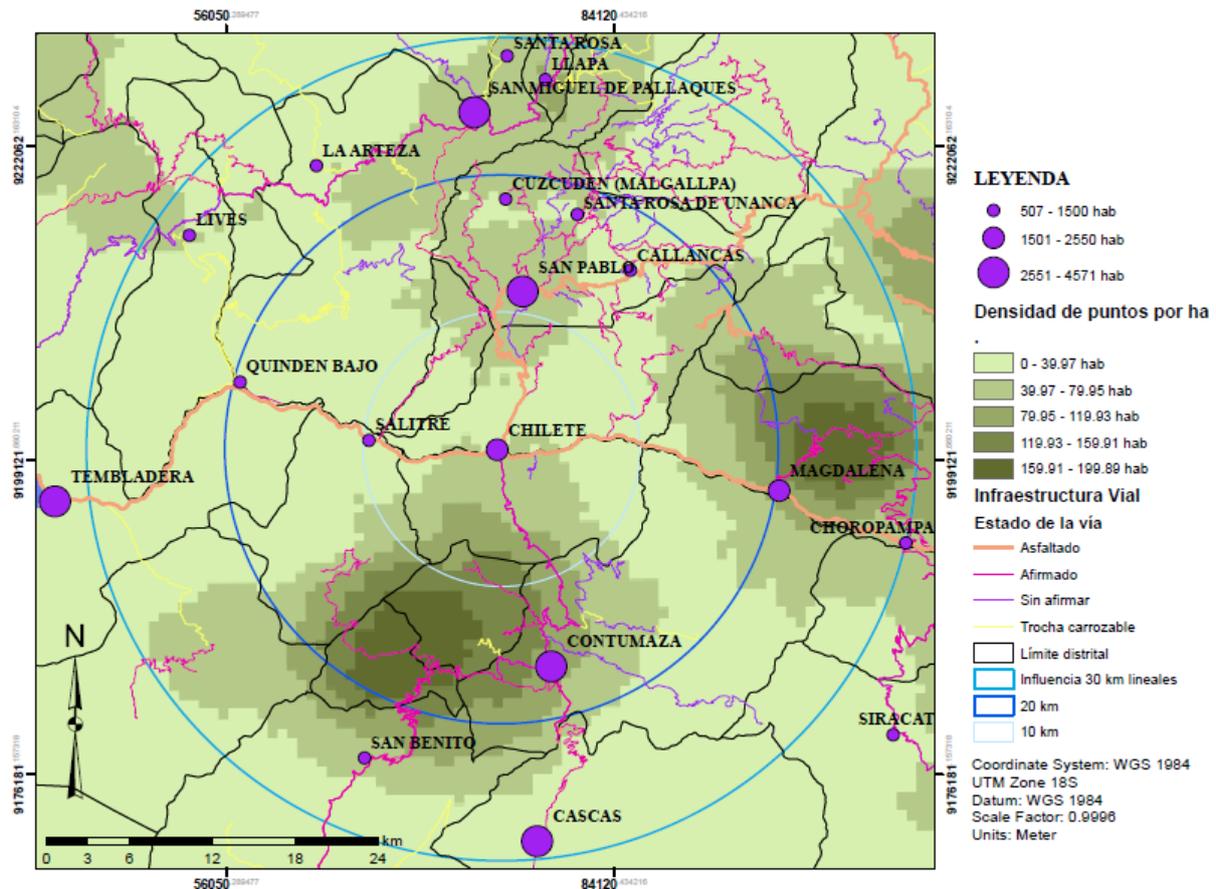


Figura N°51. Mapa de densidad de centros poblados por ha y centros poblados urbanos según tamaño poblacional.

Fuentes: MINEDU, ZEE, 2011, Censo INEI 2007.

Elaboración: Fresia Vargas Chunga

Por otro lado, es necesario incluir en este análisis el relieve de la zona. Esto permitirá conocer cómo influye, si es que lo hace, en la red urbana objeto de estudio. Por ello se elaboró un mapa incluyendo la elevación en el área de la red. Como se muestra en la figura N°52, la vía nacional sigue el curso del valle interandino, mientras que la única carretera de penetración vertical asfaltada sería la vía Chilete – San Pablo. A pesar que las poblaciones de San Pablo y Contumazá son similares (aproximadamente 3,000 habitantes), sólo San Pablo se encuentra vertebrado eficientemente a la red. Se observa además que la zona densa al oeste de Contumazá, identificada previamente, se ubica en una zona de altura donde las actividades son mayoritariamente agrícolas y pecuarias. Esta zona, a pesar de tener una cantidad importante de centros poblados, no se encuentra adecuadamente articulada con el resto de la red.

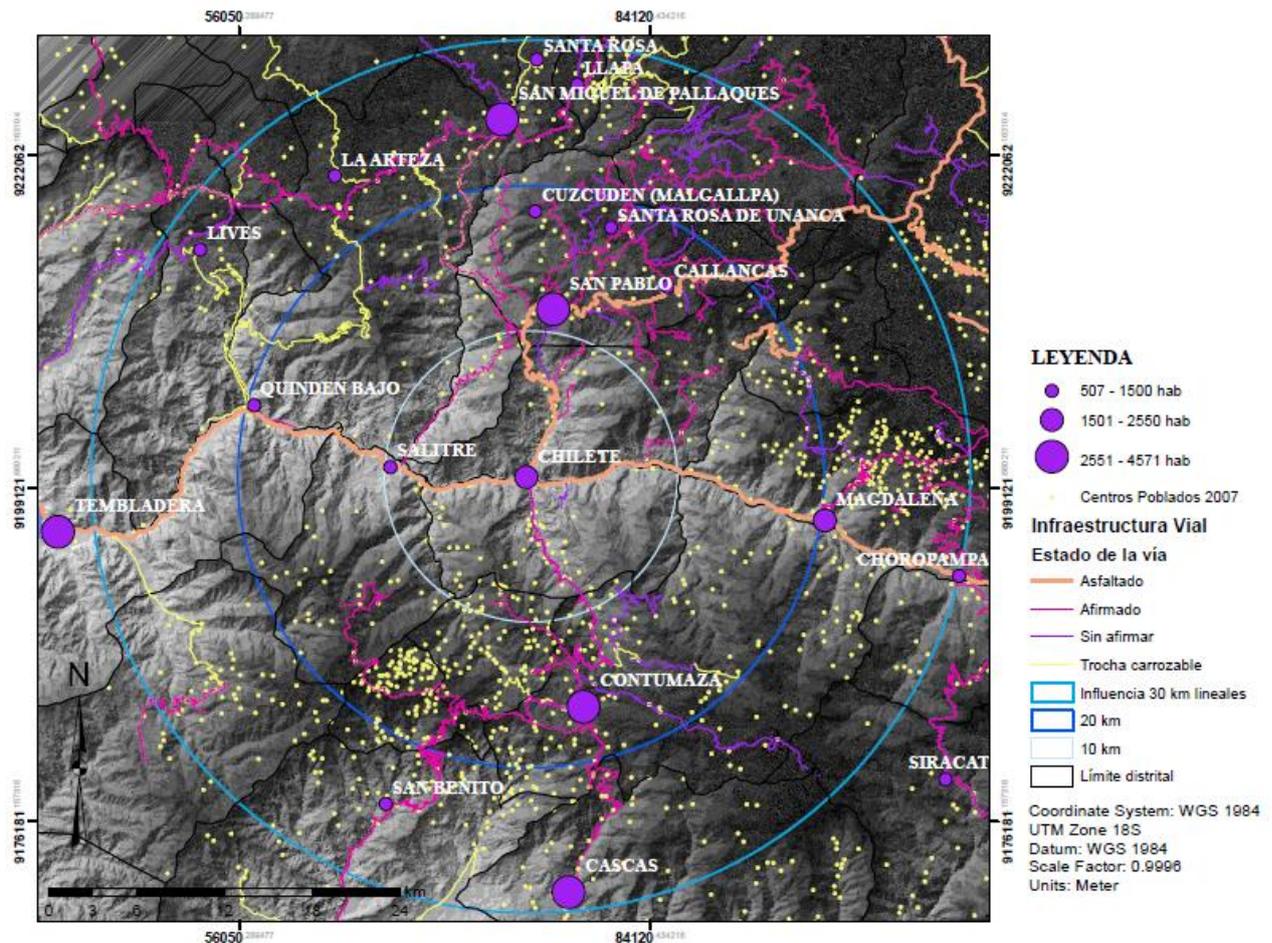


Figura N°52. Red Urbana de Chilete, con influencia a un radio de 30km.

Fuentes: MINEDU, ZEE, 2011, Censo INEI 2007.

Elaboración: Fresia Vargas Chunga

A una distancia de 15 km a la redonda (figura N°53), Chilete tiene influencia sobre un número considerable de centros poblados con población reducida, que como se ha descrito ya, esta desatendida con respecto a servicios básicos y educativos, por lo cual esta ciudad se constituye como un centro de atracción temporal para ganar el sustento a través del comercio ambulatorio, enviar a los hijos a la escuela o acceder a servicios de salud. Esta atracción se intensifica por la cercanía física de la ciudad, además de que se encuentra articulada con la vía hacia la costa y hacia la capital de la región. Además, entre los pobladores, Chilete se considera un buen lugar para vivir debido al clima y la aparente tranquilidad y seguridad, asociadas a la falta de delincuencia.

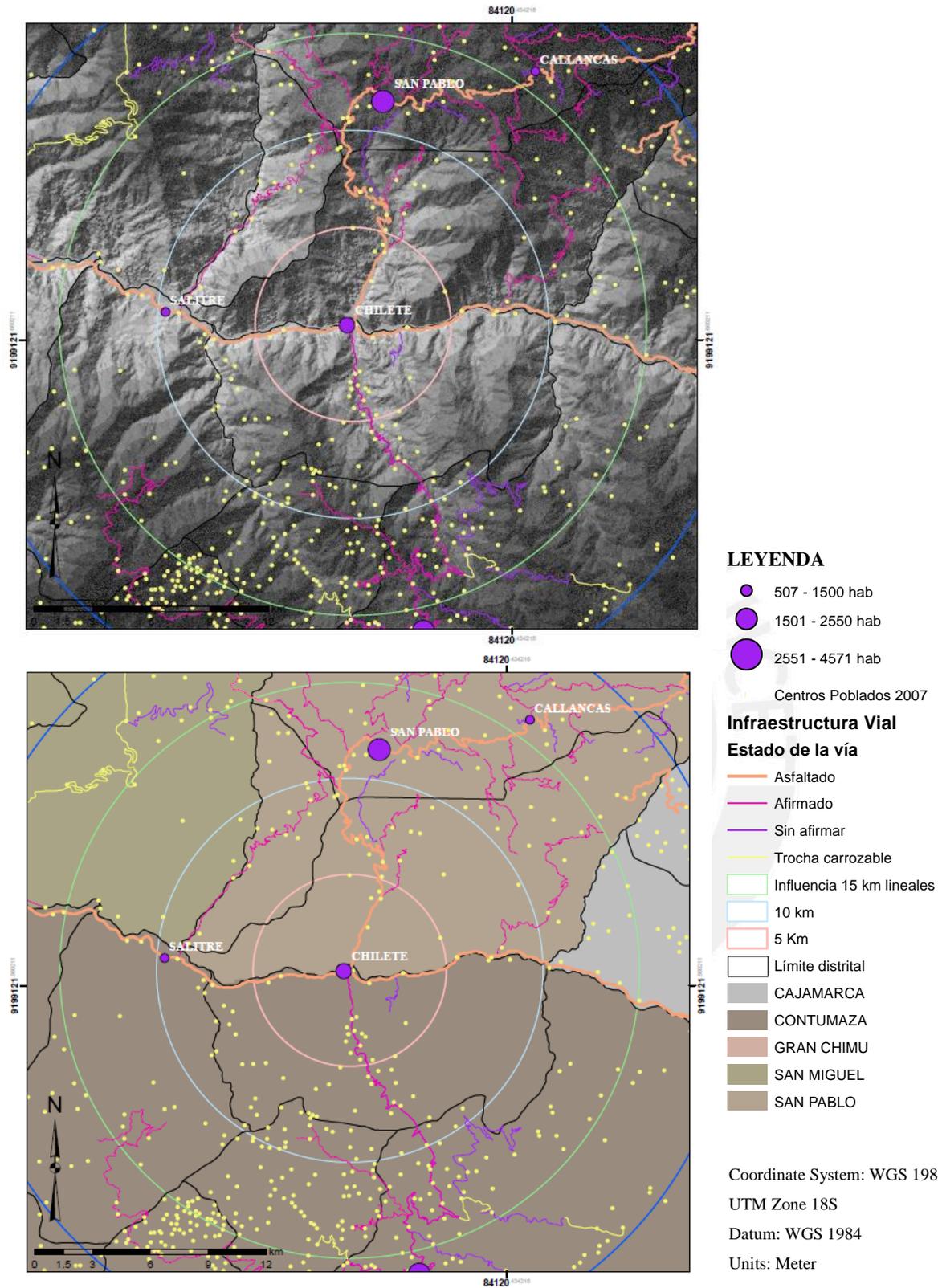


Figura N°53. Red Urbana de Chilite, con influencia a un radio de 15km, marcados cada 5km, con y sin relieve.

Fuentes: MINEDU, ZEE, 2011, Censo INEI, 2007.

Elaboración: Fresia Vargas

VII. DISCUSIÓN

Producción del Espacio Urbano en Chilete y su influencia en la red urbana local

“Space is unfinished, since it is continuously produced, and it is always bound up with time” (Schmid, 2008)

En este capítulo, se discutirán los resultados encontrados a partir de lo desarrollado en el marco teórico, para dar respuesta a la pregunta de investigación.

Teniendo en cuenta el aporte de Lefebvre para pensar el espacio de la ciudad, consideramos este espacio como un proceso social que posee simultáneamente dimensiones materiales, mentales y de significados en un tiempo determinado. La presente investigación ha pretendido reconstruir a partir del análisis de 5 aspectos, los principales factores que han contribuido a la producción del espacio urbano de Chilete. De esta manera, se busca entender cómo el espacio de Chilete, influye y es influido por la red urbana en la que se encuentra inscrito, tomando en cuenta su contexto geográfico, histórico, económico y social a través de la identificación de los puntos de inflexión de lo agrario hacia lo urbano que han transformado el paisaje y los modos de vida.



Figura N°54. Espacio urbano de Chilete, 2013.

Autora: Fresia Vargas Chunga

El espacio geográfico que ocupa la ciudad de Chilete fue naturalmente creado por la confluencia de los valles de Huertas y Llaminchad que se unen al cauce principal de la cuenca del Jequetepeque (llamado río Magdalena en este tramo). Los lugares aledaños a este punto de confluencia de los ríos eran utilizados como pasacana por viajeros que se dirigían desde la costa hacia los pueblos ubicados hacia el norte, sur y este de la región, pues los caminos aprovechaban los cursos naturales de los valles para adentrarse hacia los Andes.

En 1870 el gobierno peruano planifica y encarga la construcción del ferrocarril Pacasmayo – La Viña a la compañía *Peruvian Corporation* y asigna a Chilete como lugar para una de las estaciones. El ferrocarril empieza a operar en 1874 creando nuevos flujos de intercambio entre los pobladores del valle y reforzando otros debido a la reducción de los tiempos de desplazamiento. Las actividades económicas que contribuyeron al crecimiento de la ciudad fueron las que devinieron del flujo cada vez mayor de pasajeros (carga de bultos desde la estación del ferrocarril, venta de comida, arrieraje); las que devinieron de la localización como punto de intercambio de productos hacia las provincias aledañas (los productos se traían para ser llevados hacia la costa) y las que devinieron de las labores de levantamiento y mantenimiento del pueblo (labores de construcción y abastecimiento de agua). Estas actividades, además, atrajeron a pobladores de otros lugares aledaños y lejanos, que consideraban este lugar muy atractivo por el movimiento que generaban los viajeros que se detenían aquí antes de tomar otros caminos.

Debido a las constantes inundaciones que destruían las vías, las enfermedades y la cobertura rocosa del suelo (por ser llanura de inundación), no se consideraba a Chilete como un espacio fácil de habitar; sin embargo no se abandonó debido a que sus cualidades para conectar con los pueblos a través de los Andes no tenían igual para los pobladores de la zona. Se constituye entonces desde su origen como un punto de enlace entre los pueblos de los Andes y la costa, que creció como nodo o centro poblado por la posibilidad de realizar actividades económicas comerciales. El ferrocarril definió la vía de comunicación a través del valle y aceleró la salida y entrada de productos. También, se constituye el mercado o feria de los miércoles en función del día de llegada del ferrocarril. Más tarde, la llegada de la carretera y la difusión del automóvil contribuyeron a que los intercambios entre las provincias fueran aún más fluidos.

Gracias a que la mayoría de las actividades en la ciudad siempre fueron comerciales y/o relacionadas a las vías de comunicación, su crecimiento poblacional y físico fue directamente influenciado por los cambios económicos del contexto nacional y otros ocasionados por ocurrencias naturales (destrucción de vías, casas y equipamientos urbanos por huaycos).

De acuerdo con los datos de crecimiento poblacional y número de viviendas, se han producido cuatro momentos importantes de crecimiento físico y consolidación de lo urbano en Chilete. El primero, entre los censos de 1940 y 1961, que se atribuye a la llegada de los agentes de la compañía *Northern Perú Mining Smelting Co.* alrededor del año 1947, para realizar labores de prospección en el distrito vecino de San Pablo. La construcción del campamento y

explotación de los recursos de la mina de Paredones traen consigo un aumento de las dinámicas económicas, pues la comunicación con este otro núcleo urbano modernamente equipado era constante. A partir de entonces se produce un incremento del trabajo y el material de las viviendas cambia de quincha a adobe.

El ingreso de más elementos urbanos tales como escuelas, iglesia, colegio y servicios básicos fue incipiente pero se dio a causa de las demandas de la población, que se sostenían además por la categoría de “ciudad” que Chilete tenía desde 1944 y la consiguiente instalación del gobierno local. En esta época la ciudad ya estaba consolidada como lugar de mercado para los pobladores rurales de alrededores y de los productores de las provincias aledañas. El paisaje de Chilete era contrastante con el de otros pueblos por la existencia del ferrocarril y el movimiento minero, que trajo consigo la instalación de bancos y otras oficinas de servicios especializados.

En 1967 ocurrió un gran huayco que destruyó las vías férreas y parte de la ciudad y en el año 1968 ocurrió el cierre definitivo de Paredones. Llega entonces un periodo de baja para la ciudad debido al cese de las actividades y la emigración de los habitantes del campamento de Paredones, que se corresponde con el estado de transformación del país y deterioro económico en el contexto de dictadura militar.

Un segundo cambio importante en la ciudad tiene sus inicios con la ocurrencia de los huaycos de 1981 y 1983, a partir de los cuales se formaron los barrios San Salvador y Pueblo Nuevo en las laderas del cerro San Salvador. Chilete contaba con 12 horas de electricidad y unas 3 horas de agua potable al día. A pesar que no hubo un crecimiento poblacional importante, durante la década de los años 80, la ciudad resistió debido su condición de lugar de paso, alimentándose del comercio generado por el movimiento de viajeros y la feria de los miércoles. Asimismo, los habitantes perciben el final de la década de los años 80 como aquella en la que ingresaron más elementos urbanos, tales como la pavimentación de las calles centrales de la ciudad, y la consolidación de los barrios en ladera como consecuencia de la construcción de nuevos accesos peatonales. A pesar de ello, los servicios básicos, de salud y educación de Chilete eran aún deficientes y limitados. Estos cambios en infraestructura urbana ocurrieron en el contexto de la instalación de la sede administrativa de una microrregión, en el marco del proyecto denominado PRODERM.

Un tercer cambio es visible en el periodo inter-censal 1993 y 2007, donde la población de Chilete se incrementó en mayor medida que en todos los periodos censales anteriores, al

mismo tiempo que la población de la región. Este crecimiento poblacional se atribuye a la aparición, en el contexto regional, de los agentes de la empresa *Newmont Mining Corporation* en 1990, que iniciaron las labores de exploración para las operaciones mineras de Yanacocha en la provincia de Cajamarca. Con ello se intensifican las transformaciones territoriales en la región, cuyas actividades primarias cambiaron de una matriz principalmente agropecuaria a una minera (ver figuras N°3 y N°4). Asimismo, las actividades de servicios y comerciales también se multiplicaron debido a una mayor disponibilidad de dinero en la región. Por otro lado se produjo la construcción y asfaltado de carreteras e incremento de las migraciones hacia la región Cajamarca.

Estos cambios se contextualizan en la aplicación de políticas neoliberales (apertura y desregularización de los mercados en el país), que ocasionaron un incremento de las inversiones a nivel nacional. En este momento, las acciones y visión sobre el territorio por parte del Estado se concentran en asegurar las condiciones para la extracción de los recursos. Se produce además un incremento de las redes viales a nivel nacional, consolidándose intercambios más fluidos y de mayores volúmenes entre algunos puntos clave considerados de importancia económica, que modifican la red urbana del país. Adicionalmente se vive un incremento en la incursión y accesibilidad a nuevos avances tecnológicos como el internet y la telefonía móvil, característicos de un entorno globalizado.

Finalmente, en el año 2007 inicia un cuarto periodo de cambios físicos en la ciudad, caracterizados por un rol activo del gobierno local distrital y financiados por el gobierno regional y nacional. Estos cambios incluyen el asfaltado de casi la totalidad de las calles de la ciudad, la ampliación de las redes de desagüe y la construcción de una planta de tratamiento de residuos líquidos, el mejoramiento de la red y abastecimiento de agua. Estos cambios estarían sustentados en la visión de desarrollo del gobierno local, que apunta a promover los sectores de turismo, producción agropecuaria y el logro del crecimiento ordenado e integrado del distrito. De igual modo, se da la construcción de una nueva vía en el 2011 (financiada por la empresa minera Yanacocha y el Estado), que conecta los yacimientos mineros de la provincia de Cajamarca con la vía departamental PE08. Esta vía facilitó el flujo entre Chilete y la ciudad de San Pablo, lo que incrementó la frecuencia de los desplazamientos desde San Pablo y San Miguel, hacia Chilete.

Podemos decir entonces que el ingreso de lo urbano a Chilete ha estado marcado por momentos de cambio sostenido en el aspecto físico y forma de la ciudad, que a su vez están

relacionados con el ingreso de nuevos agentes o actores que viabilizan y financian estos cambios. Estos actores han sido principalmente el Estado peruano y las empresas privadas o inversionistas, que han definido tanto las formas al interior de la ciudad y como de la accesibilidad de las vías terrestres que soportan los flujos que atraviesan la ciudad.

Con respecto a la población, se encontró que en el 2007, más del 55% de los habitantes corresponden a la No PEA, es decir que están en edad de trabajar pero que no poseen un empleo formal y no lo están buscando. Este dato es importante pues constituye más de la mitad de la población. Aquellos que se ocupan formalmente se dedican a actividades muy diversas relacionadas al comercio y la agricultura, la enseñanza, transportes, hotelería y restaurantes, construcción y administración pública. Un menor porcentaje se dedica a los trabajos domésticos, servicios sociales, industrias manufactureras y actividades automotrices. Muy pocos al alquiler de inmuebles, comercio al por mayor, intermediarios financieros y explotación de minas y canteras.

De acuerdo a la información recolectada, gran parte de la población se dedica principalmente a labores comerciales de venta de comida y frutas, no sólo para consumo local, sino principalmente para abastecer la demanda de los flujos vehiculares constantes que atraviesan Chilite (privados, de pasajeros, de carga y de mina). Por otro lado, esta actividad de venta al por menor no solo es practicada por los chiletanos sino también por pobladores de los centros poblados aledaños que vienen diariamente a Chilite a vender preparaciones y productos primarios, tanto en el mercado municipal como en las calles, para luego regresar a sus lugares de origen. Las relaciones de Chilite con los centros poblados aledaños son constantes y muy fuertes, como se evidencia en el análisis buffer presentado en el capítulo de resultados. La localización de la ciudad en un entorno de baja densidad poblacional (ver figura N°51), la constituye como un pequeño mercado muy central para ellos, que los conecta con otros centros poblados y de donde pueden obtener ingresos diarios. Los miércoles se incrementa aún más población de paso, lo que ocasiona un incremento de los ingresos de los pobladores sin empleo, que los aprovechan hasta el siguiente miércoles, donde pueden volver a lucrar.

No obstante, la Feria de los Miércoles es también una actividad de importancia para la población regional, pues a ella acuden pobladores de las provincias aledañas y de las regiones de La Libertad y Lambayeque. Esto ocurre, como se evidenció en el punto 5 del capítulo 6, por la cercanía de Chilite desde y hacia estos lugares y la existencia de una red vial más o menos eficiente que los conecta (ver figura N°50 y N°52).

En la feria se comercializan tanto productos primarios como transformados que demandan en mayor medida las poblaciones fuera del distrito de Chilete. De igual manera, todos se benefician de la oferta de servicios sociales y financieros, públicos y privados, concentrados en la ciudad. Además, a Chilete llegan los intermediarios que compran la producción primaria para llevarla hacia la costa (donde se demandan los productos que la región produce). Algunas de las redes comerciales entre las provincias aledañas y Chilete, no son recientes, sino que se han constituido a lo largo de los años a partir de la llegada del ferrocarril, y que en los últimos años se han incrementado y diversificado debido a las nuevas demandas de los pobladores. Podemos decir entonces que existe una dependencia entre las demandas y ofertas de los habitantes urbanos y rurales de esta red.

Con respecto a la ocupación del espacio, tanto pobladores locales como rurales tienen viviendas en Chilete. Aquellos que migran hacia la ciudad, lo hacen a partir de la invasión, principalmente en los barrios nuevos de San Salvador, Pueblo Nuevo y Los Pinos. No existe una organización que considere y designe espacios a la expansión de la ciudad, lo que provoca que muchos de los nuevos pobladores estén desabastecidos de servicios básicos.

Muestra de ello es que el gobierno local desconocía el número de lotes que existían en la ciudad en el 2013. Algunos intentos de elaborar planos de la ciudad se dieron en el 2004. Sin embargo, la investigación se asignó a un ente privado externo a la municipalidad, que ignoró en su percepción de la ciudad la totalidad del barrio Los Pinos, limitando la visión de la autoridad y posiblemente ignorando a esos habitantes para acciones futuras. A pesar que existen dos instrumentos de gestión municipal local (Plan de Desarrollo Concertado del Distrito de Chilete 2009 – 2018 y Plan de Desarrollo Urbano de Chilete 2004 – 2010), sus recomendaciones para el ordenamiento del espacio no fueron nunca aplicadas en su totalidad. La última gestión municipal ha conseguido canalizar con éxito fondos nacionales y regionales para mejorar el abastecimiento de agua y desagüe, pero estos aún no son del todo eficientes y no han alcanzado a todos los habitantes.

Se ha explicado ya que las relaciones que mantiene Chilete con el espacio rural son vitales para la producción de su espacio. La cotidianidad de la ciudad está marcada por la impronta de los pobladores rurales tanto como la de los pobladores locales.

El paisaje rural del distrito está dominado por las montañas, el valle y los árboles frutales (ver figura N°55), especialmente de mangos criollos (locales) y haden (introducidos). El cultivo de estos frutales se extiende hacia la provincia de San Miguel, cuya abundante producción es

comprada por empresas que lo transforman, exportan o usan para elaboración de bebidas de consumo nacional. Por otro lado, la conexión deficiente de estos poblados productores de mango con la red vial nacional, los limita significativamente para obtener mayores ingresos o transformar sus productos. Si se compara la localización e infraestructura de estos pequeños productores con respecto a otros productores agroindustriales de mango a nivel nacional, serán evidentes sus desventajas. Estas empresas están localizadas en puntos estratégicamente conectados para exportar fácilmente sus grandes producciones y recurren a los productores del área de Chilete y San Miguel cuando no pueden abastecer su demanda. De manera indirecta, este hecho ha ocasionado que la producción de mangos locales (variedad criollo) se reduzca en beneficio de la producción de los mangos introducidos (haden), que tiene mayor demanda.



Figura N°55. Paisaje de Chilete hacia el oeste, 2013.

Autora: Fresia Vargas Chunga

Se considera conveniente ahora, contextualizar los elementos previamente descritos a una escala mayor. Para ello resulta útil recurrir al discurso y acciones del Estado sobre este espacio, es decir, cómo justifica su acción sobre el territorio acorde con sus concepciones sobre él. De esta manera, la discusión que sigue busca analizar cuál es el lugar que tienen las ciudades de las características de Chilete, en la visión y acción sobre el desarrollo por parte del Estado, que ha condicionado el ingreso de los elementos urbanos y la consolidación de la población en este lugar a lo largo del tiempo.

En el “Plan Nacional de Desarrollo Territorial” (Consejo Nacional de Descentralización, 2003) estas ciudades se inscriben la categoría denominada “conglomerados urbano/rurales de

base agropecuaria” que se asume están distribuidos en un distrito. Por otro lado, en el documento de análisis “Perú: migración interna reciente y el sistema de ciudades 2001 – 2007 del INEI (2008), solo se consideran en la red urbana a las ciudades con población mayor a 20,000 habitantes. Las ciudades con las características de Chilete, están clasificadas como la “base del sistema de ciudades” que agrupa a los centros poblados urbanos con rango poblacional entre 2,000 a 19,999 habitantes. Finalmente, el documento “Visión de futuro del desarrollo territorial” del CEPLAM (Galarza, 2011) no las considera y su establecimiento de jerarquías empieza en los 20,000 habitantes. La autora afirma que:

En el espacio andino, la población es predominantemente rural y su tendencia a expulsar población, que se concentra en las ciudades de la costa y selva, se convierte en una barrera territorial que impide la conformación de redes que estructuren los espacios macro regionales. La tendencia es la consolidación de las principales ciudades de la sierra, sin que se compartan funciones con los centros secundarios, fortaleciendo los nuevos centralismos en cada una de las macrorregiones (2011, pág. 126).

Esta afirmación muestra que las ciudades con población por debajo de veinte mil habitantes, que predominan en el espacio andino y amazónico, son de alguna manera relacionadas naturalmente al atraso y se piensan como barreras a la consolidación de redes urbanas macrorregionales. De acuerdo con la misma autora, se acentúa en el país la tendencia a la concentración de población en muy pocos centros urbanos de la costa,

lo cual no genera sistemas que apoyen al desarrollo de los territorios internos, propiciando una desigual ocupación de un espacio sumamente extenso, principalmente en la sierra y en la selva, y no apoyan el desarrollo de actividades económicas que aprovechen el enorme y variado potencial de recursos naturales en estos territorios (2011, pág. 126).

Los objetivos para realizar estas clasificaciones de las ciudades, responden a un fin instrumental de identificar los espacios con mayor dinamismo económico (recursos, fuerza de trabajo y productividades primarias) para la potenciación de su competitividad y de un crecimiento económico macro. Más específicamente, uno de los objetivos del estudio de Galarza es

Apoyar el desarrollo de los mercados internos, la productividad, la asociatividad y la innovación tecnológica donde sea necesario, que nos lleve a una mayor competitividad, para una mejor relación con los mercados externos, con la participación directa de los gobiernos regionales y locales (2011, pág. 174)

Una razón para el uso del criterio solo poblacional para la clasificación de ciudades, se explica en el mencionado estudio del INEI, que hace referencia al principio de la economía de

escala, mediante el cual “la concentración de la población en los conglomerados urbanos abarata y facilita mayor acceso a los servicios básicos que en las áreas rurales” (2008, pág. 31). Esto se cumple solo si se toma la escala macrorregional de los estudios mencionados. No obstante, las ciudades “de la base de la red” albergan un importante porcentaje de población (13.41% del total de la población urbana) que requiere atención, más aún, porque como se ha visto, producen impactos concretos en el desarrollo rural mediante un rol de intermediación con las redes más grandes. Se aprecia entonces que las ciudades de la base, quedan en un aparente limbo, pues los planes y estadísticas nacionales para el desarrollo territorial, no las consideran como parte de la red urbana. Por otro lado, los planes de desarrollo rural incluyen sólo a los centros poblados con menos de 2,000 habitantes. Se comprueba pues que se soslaya la existencia e importancia de las ciudades locales, priorizando el desarrollo de los espacios más productivos en materia de actividades primarias, de interés de los mercados externos.

Este problema no es aún evidente para los tomadores de decisiones. Las recomendaciones internacionales de fortificar las redes macro para el crecimiento económico están vigentes, como lo demuestra una reciente publicación del Banco Mundial denominada “Perú: Hacia un sistema integrado de ciudades - una nueva visión para crecer (Notas de Política)”. Esta sugiere

la implementación de políticas dirigidas a impulsar una nueva etapa de desarrollo, usando como motor la integración de los mercados domésticos, de las cadenas exportadoras y las ciudades, todo esto expresado en la integración y consolidación de los sistemas urbanos peruanos a partir de un refuerzo de aquellas que consideran deben ser las funciones de las ciudades según su escala en la red. (Banco Mundial, 2015).

Esta nueva etapa de desarrollo que se menciona, podría significar la disminución de las ciudades “de la base del sistema” ocasionada por la migración de la población hacia lugares más conectados, o su permanencia en el sistema, pero con la profundización de las desigualdades generadas entre las redes macro y micro.

Se explica que las actividades primario extractivas se prioricen porque son mucho más rentables que otras actividades primarias o terciarias y generan ganancias considerables para el fisco, pero se considera que estas deberían contribuir al logro del desarrollo de sus habitantes.

En el caso de Chilate, la minería se considera como un hecho del pasado relacionado a Paredones. A pesar de que el gobierno local recibe un monto por concepto de canon y regalías mineras, la presencia de la minería en la región no se asocia con ningún hecho de la ciudad. Los convoy de mina son parte del paisaje pero no tienen mayor interacción con lo que se vive

en la ciudad. Se considera que los mayores beneficiarios de las ganancias mineras son los distritos donde se lleva a cabo la extracción (lo cual es cierto), sin embargo, no parece tan obvio para sus pobladores que su territorio se encuentra bajo la jurisdicción y acción del gobierno regional, que recibe canon y regalías debido a las actividades extractivas.

Una de las expresiones de la exclusión de Chilete por parte de las políticas del gobierno regional y nacional, es el hecho su deficiente red vial, que articula desigualmente los espacios provinciales de alrededores. Como se ha visto en los resultados, las vías en mejor estado que confluyen en Chilete (PE-08 y PE-08A) son de conexión principalmente con el norte y con el este, por donde se transportan los flujos de riqueza mineral hacia la costa. A nivel de la red local, esta red vial fortalecida ha ocasionado la multiplicación de la red vial afirmada y de trochas, pero sólo hacia el norte de Chilete. No obstante, el sur, donde sólo se desarrollan actividades agrícolas, no cuenta con una carretera asfaltada idónea que permita el fortalecimiento de la economía de los agricultores contumacinos, a pesar de tener una densidad de centros poblados mucho mayor que el norte de la red (ver figura N ° 50). Asimismo esta desatención no la padecen solamente Chilete y Contumazá, sino también San Miguel (productores de mango del valle del río Payac) que incluso cuando sus producciones son compradas por terceros para exportación, solo cuentan con una trocha carrozable, que los conecta deficientemente con la vía PE-08, para sacar sus productos desde su pequeño valle hacia los mercados costeros y serranos.

Por otro lado, las características de Chilete como ciudad son únicas pues se aprecia un nivel de diversificación de actividades y aprovisionamiento de las zonas rurales aledañas, que Remy (2013) atribuye a las ciudades de más de 5,000 habitantes. Esta influencia alcanza incluso a otras provincias, como ya se ha visto, debido a la localización geográfica privilegiada en la confluencia de 3 valles interandinos. Chilete tiene una población aproximada de 2790 habitantes, que podría resultar fácil de abastecer y atender; pero su deficiente acceso a servicios básicos, educación, salud de calidad y empleo es evidente. Esta situación de atraso generalizado podría parecer irreal en el contexto de disponibilidad de recursos económicos que genera la recepción de canon minero en la región, sin embargo existe y persiste.

Se considera que el problema se presenta cuando las relaciones entre los núcleos poblacionales y sus entornos rurales son sólo extractivas. Esto deviene en el estancamiento económico del territorio pues no se generan relaciones recíprocas que dinamicen y promuevan

la supervivencia y bienestar de sus poblaciones. Así, se encuentra que a nivel local se está produciendo una relación solamente extractiva entre lo rural y lo urbano, pues en Chilete solo se intermedia la compra de las producciones agrícolas de los alrededores. Esto genera el estancamiento rural al no crearse estas demandas recíprocas suficientes entre el espacio rural circundante y el núcleo urbano local. Éstas se generarían si es que se produjeran allí mismos incrementos de capital. Así por ejemplo, la existencia de algún proceso de transformación para elaborar productos de demanda regional, que retuvieran el excedente de la producción, se generarían estas demandas recíprocas entre los centros poblados rurales productores y Chilete. Se generaría además una mayor fuente de empleo para los pobladores que carecen de él. La consolidación de ciudades con equipamientos e inversiones productivas tendría efectos positivos en la población, pues el desarrollo territorial no sólo depende de una adecuada conectividad, sino de la naturaleza de los vínculos de la ciudad con los espacios rurales, como lo expresa Schejtman (2013).

Es necesario ir más allá en la discusión, indicando que la integración y consolidación de los sistemas urbanos macro que recomiendan el BM para alcanzar el desarrollo, asume que el Perú es un país predominantemente urbano. Esto no es erróneo considerando los datos provistos por la entidad estadística nacional (INEI). Sin embargo, como ya se había abordado, existe una suerte de sobredimensionamiento de lo urbano en el Perú, tal vez relacionado con las asociaciones de progreso y sub-desarrollo conectadas a lo que se percibe como urbano y rural. De acuerdo con Remy (2013) y Schejtman (2013), si se definieran unos límites distintos a los del INEI para definir lo urbano, quedaría en evidencia esta sobreestimación⁴⁰. Al considerar al Perú mayoritariamente urbano, se generaliza e invisibiliza las ciudades como Chilete, diseñando servicios para una mayoría que realmente no existe como tal, limitando las posibilidades de desarrollo de éstos núcleos poblacionales.

Estas concepciones de desarrollo en grandes redes están diseñadas para atender a la población de cierto grado de concentración, privilegiando el mercado y la consolidación macro basada en el sostenimiento de la economía peruana en el circuito económico global. Las ciudades locales no son tomadas en cuenta para formular la estrategia de desarrollo territorial peruano (o un intento de ello), a pesar de que el INEI las considera como poblaciones “urbanas” en las cifras generales del país.

⁴⁰ Remy, al tomar un límite hipotético de 10,000 habitantes y retirar del conteo a Lima Metropolitana (para analizar el grado de urbanización en el resto de regiones), obtiene que el porcentaje de urbanos no superaría el 50% del total de la población en el 2007. Ver marco teórico.

Consideramos que este aparente abandono de Chilete, pasa por el hecho que el Estado peruano le atribuye características basadas solo en lo que percibe y concibe que es o puede ser este espacio: una ciudad de poca población en el medio de los Andes (“barreras al desarrollo territorial”), sin detenerse a observar que, en todo caso, esta ciudad posee las características de mercado necesarias para potencializar su competitividad en pro del desarrollo local y rural. Este atraso resulta más grave y escandaloso cuando se lo contextualiza en el marco de disponibilidad de recursos económicos en la región Cajamarca, cuyo gobierno regional tampoco ha puesto atención a las características y otras riquezas de sus espacios locales. Esta situación devela una suerte de incoherencia por parte del Estado para la elaboración de sus políticas de desarrollo, tanto a nivel nacional como regional y local, en el ámbito urbano como en el rural. De igual modo, evidencia un desconocimiento de las cualidades y aportes que las ciudades de características “intermediarias” podrían traer para el desarrollo territorial nacional y local.



VIII. CONCLUSIONES

7.1 Conclusiones Principales

La presente tesis se ha desarrollado con el objetivo general de identificar cuáles son los factores de la producción del espacio urbano en Chilete y cómo son las relaciones de la ciudad con la red urbana local y regional, para entender las limitaciones de su desarrollo territorial. Se pretendió lograr este objetivo a través de entender la dinámica económica urbana y sus relaciones con la red urbana local y regional; analizar el crecimiento físico de la ciudad y sus gestores en el tiempo; y conocer la visión del Estado sobre este espacio y cómo afecta en su desarrollo. Se concluye que la producción del espacio urbano en Chilete es un proceso inacabado, resultado de la interacción dinámica de las acciones, relaciones y pensamiento de distintos actores que tienen influencia sobre este espacio.

A continuación se describen los factores que han intervenido en la producción del espacio urbano en Chilete y cómo han influido e influyen en la red urbana a través de la verificación ordenada de las hipótesis de investigación.

Así, con respecto **a la primera hipótesis de investigación**, se encontró que nuevas dinámicas económicas caracterizan al espacio cajamarquino a partir de los inicios de la década de 1990. En este sentido, se muestra que la apertura y desregularización de los mercados iniciada por el Estado en esta década permitió la promoción de la inversión a nivel nacional y el crecimiento sostenido de la economía. Más específicamente, en la región Cajamarca, se empiezan a explotar diversos yacimientos minerales metálicos y aparecen en el contexto regional la empresa Minera Yanacocha en 1993 (responsable principal del incremento del PBI minero en la región en la década de los 90); y más adelante en el 2008, la empresa minera *Gold Fields* – La Cima. En estos años, la estructura productiva pasó de ser predominantemente agropecuaria a basarse en la extracción de minerales. Esto generó la mayor disponibilidad de ingresos en cierto sector de la población de la región y la construcción y mejoramiento de infraestructura vial y productiva que han transformado el espacio cajamarquino desde entonces.

Entonces, estas nuevas dinámicas económicas han ocasionado una densificación de los flujos económicos, de transportes y comunicaciones virtuales y físicas en la red urbana regional. En Chilete, estas nuevas actividades económicas han traído como consecuencia la expansión

física de la ciudad de Chilete, cuyos habitantes son atraídos hacia ella debido a la posibilidad de lucrar de estos flujos que la atraviesan.

En este sentido, se encontró que las estrategias de vida o economía de los ciudadanos de Chilete y los centros poblados rurales aledaños se caracterizan por servirse de los flujos de la red urbana que atraviesan Chilete para complementar sus economías familiares. Estas estrategias están basadas principalmente en la condición central de la ciudad, que articula flujos de transporte, comercio y comunicación, que se aprovechan para el comercio informal de comestibles y productos primarios. Así, se encontró que la PEA ocupada sólo corresponde al 40% de la población de la ciudad, que se dedica a actividades que devienen del funcionamiento endógeno de la ciudad (administrativo, de construcción, agrícola, financiero) tanto como a actividades de servicios que se prestan a viajeros y agricultores de paso (molinos, almacenes, control sanitario y permisos, hoteles, restaurantes y bancos). Gran parte de la población urbana y aledaña se dedica al “negocio” o comercio ambulatorio durante los días de mercado en Chilete (parte del día martes y todo el día miércoles). Esto es posible gracias a que los flujos antes mencionados se incrementan durante estos dos días. A la escala de la red local, Chilete es importante porque constituye una fuente de ingresos para los pobladores rurales de alrededores que no tienen empleo formal. Asimismo, es de importancia regional porque cada miércoles se transforma en un mercado dinámico donde acuden compradores, vendedores e intermediarios desde todos los puntos cardinales a una distancia aproximada de 30 kilómetros de radio. Éstos acuden no sólo para intercambiar o vender productos, sino también para utilizar los servicios de la ciudad. Chilete se constituye también como un centro de servicios, con oficinas de estatales y privadas que han aprovechado esta cualidad central de la ciudad desde su origen como centro poblado.

Con respecto a la **segunda hipótesis de investigación**, se consideró que para comprender las limitaciones del desarrollo de Chilete, era necesario conocer su origen como ciudad y su evolución en el tiempo (tanto en estructura física como en las actividades que desarrollan sus habitantes); y cuáles han sido sus principales gestores y/o creadores. De esta manera, se encontró que la ciudad existe como consecuencia de la instalación de una de las estaciones del ferrocarril Pacasmayo – La Viña en 1874 por parte de la empresa *Peruvian Corporation*. Algunos años después, la cercanía de la explotación del yacimiento de Paredones a cargo de la empresa *Northern Perú Mining Smelting Co.*, dinamiza las actividades de la entonces pequeña Chilete a partir de las relaciones que se generan entre ella y el campamento minero modernamente equipado. A partir de ese momento, los elementos de ingreso de lo urbano se

han intensificado en el tiempo, con incrementos por periodos que se corresponden con el contexto económico nacional. De entre estos periodos, destaca el tercer periodo, que inicia en 1967 y se caracteriza por la ocurrencia de huaycos de gran magnitud que modifican las formas urbanas. De igual manera, destaca el cuarto periodo que se da en medio del contexto de crecimiento económico en Cajamarca y los mayores cambios territoriales en esta región. Los pobladores chiletanos perciben este cuarto periodo como uno de los mejores en cuanto a mejoramiento urbano, y lo atribuyen a las obras ejecutadas por la gestión municipal reciente. Este sentir se comprueba en la aprobación mayoritaria hacia el alcalde distrital, reelegido para un tercer periodo en el 2014 por la ciudadanía chiletana. A pesar de contar con un índice de desarrollo humano considerado como no pobre, los pobladores de Chilete no cuentan con un abastecimiento de servicios básicos de calidad (sólo cuentan con 4 horas de agua al día) y los residuos líquidos reciben tratamiento recién desde inicios del 2015. De igual modo, no existe un manejo adecuado de los residuos sólidos, los servicios de salud y educación son aún deficientes; y el empleo es escaso. Su supervivencia económica es posible gracias a las actividades económicas informales que aprovechan los flujos de transporte de la red. Este limitado desarrollo de su población no se puede comprender sin referirnos a la visión y políticas del Estado con respecto al desarrollo territorial de Chilete.

Con respecto a la **tercera hipótesis de investigación**, es importante recalcar que el Estado peruano actúa tanto en el plano físico (por la ejecución de obras de carácter urbano y vial), como en la concepción de la organización del espacio nacional. Para el caso de Chilete, encontramos su influencia primero en el nivel de gobierno nacional, pues desde él se lleva a cabo el planeamiento y visión del desarrollo territorial de la región; y segundo, en el nivel de gobierno local (gobierno regional y municipalidad distrital), donde su influencia se expresa en la responsabilidad del ordenamiento urbano y la gestión y ejecución de obras de mejoramiento urbano. Sin embargo, esta influencia en el espacio no llega a ser efectiva y suficiente para la población, cuyos niveles de acceso a servicios básicos son deficientes como ya se ha visto. Muestra de ello es que la región Cajamarca tiene un índice de densidad del estado de 0.5314⁴¹, lo cual corrobora que su presencia no es eficiente en atender las necesidades de la población. Esto se explica debido a que la concepción de la organización del espacio por parte del Estado, ha fortalecido a la red vial urbana macro en pos del crecimiento económico

⁴¹ El IDE se estima con base en una canasta de servicios básicos e ineludibles que aquél debe garantizar a todos sus ciudadanos y ciudadanas, como plataforma mínima para que puedan aspirar al desarrollo humano. Así, un IDE de 1,00 significaría que la totalidad de las personas y viviendas de un departamento o provincia pueden acceder a los 5 servicios que componen el IDE. (PNUD, 2010, pág. 41)

basado principalmente en actividades extractivas. En el área de estudio, este fortalecimiento se evidencia principalmente en el abandono y deficiencia de las vías terrestres que **no conectan** los espacios extractivos.

En la red urbana de Chilete, la mayor densidad de vías se encuentra hacia el norte y el este, por donde atraviesan las carreteras que conectan con los yacimientos extractivos. Éstas son las vías en mejores condiciones, asfaltadas y que reciben mantenimiento más o menos continuo. A pesar de existir una mayor densidad de centros poblados hacia el sur, sus redes viales son pocas e ineficientes, limitando el dinamismo de sus economías. Aunque la red urbana de Chilete está atravesada por esta red fortalecida, no se beneficia de la riqueza de los flujos que la atraviesan. El Estado ha omitido a las ciudades locales de su política pública urbana, por considerarlas espacios de características rurales, generalizándolas a partir de su pequeño tamaño poblacional, su localización mayormente andina y amazónica y el aparente desconocimiento de su importante rol en el desarrollo territorial. Así, las políticas de desarrollo territorial sólo consideran en las redes urbanas a las ciudades por encima de los 20,000 habitantes. Las políticas de desarrollo rural, por otro lado, consideran solo a los centros poblados por debajo de los 2,000 habitantes, lo que deja a las ciudades locales en un vacío donde la acción del Estado no está programada.

Se puede ver pues, que los factores antes mencionados que han intervenido en la producción del espacio urbano de Chilete la han configurado como el centro de una red que abarca centros poblados urbanos y rurales de distritos y provincias aledañas. Esto ha sido posible además, debido a su localización en la confluencia de valles que permite su fácil acceso desde la costa hacia los Andes y a través de los Andes. Chilete influye en su red urbana local pues cumple las imprescindibles funciones de intermediación, articulación y concentración de flujos, que permiten la supervivencia de la población de esta red. De igual manera, la red influye en Chilete pues la ciudad ha desarrollado sus características y ha crecido condicionada por las necesidades de la población a la que sirve. En este sentido y según los autores referidos en esta investigación, las ciudades locales tienen una evidente importancia para el desarrollo territorial, porque la mejora de sus condiciones produce un impacto concreto en el desarrollo rural al cumplir un rol de intermediación entre los pobladores rurales y la red urbana macro.

7.2 Conclusiones Complementarias

La jerarquización y fortalecimiento de las ciudades grandes en una lógica de extracción de los recursos del territorio, es beneficiosa económicamente sólo a escala macro. A nivel micro, esta lógica tiene efectos sensibles en la invisibilización y desconexión de las ciudades locales y la población rural a la que abastecen, y sus posibilidades de insertarse en el mercado. Económicamente estos espacios están estancados y desatendidos por el Estado, que privilegia la atención de los grandes circuitos de extracción.

De igual manera, el desarrollo de la población de la red urbana local está condicionado debido a que el aprovechamiento económico solamente extractivo de los recursos naturales también se da a escala micro (producción de mango y tara comercializada sin transformación). No se ha considerado la creación de incrementos de capital basados en el aprovechamiento de excedentes en la ciudad, tales como la instalación de industrias que podrían generar demandas recíprocas entre la ciudad local y las zonas rurales, que se traducirían en el desarrollo de ambas a través del incremento del empleo y la ampliación de las capacidades de las personas.

Otra conclusión importante de este estudio son las limitaciones y heterogeneidad de los criterios para definir lo urbano en nuestro país, cuyas cifras se encuentran aparentemente sobredimensionadas. De acuerdo con los autores, si se establecieran unos criterios distintos a los de INEI (100 viviendas agrupadas) para definir lo urbano, se evidenciaría esta sobreestimación, que resulta en el diseño de políticas públicas destinadas a favorecer a una mayoría que vive en condiciones urbanas imaginadas. Si bien existe una gran cantidad de población urbana en el país, también existe una importante población que vive en centros poblados intermedios y en poblados rurales, con características muy particulares que en ocasiones no se pueden definir totalmente como urbanos o rurales.

Como evidencia de ello existe Chilete, que cumple con las características de intermediación, de diversificación de actividades y aprovisionamiento de la zona rural de una ciudad, sin llegar al umbral de 5,000 habitantes establecido por Remy (2013), como un hipotético criterio para definir lo urbano. Se puede decir entonces que, la cualidad de intermediación de las ciudades locales con la red macro no está sólo limitada al número de pobladores, sino que también entran en juego otros factores, como la localización y el relieve.

De igual modo, se considera importante mencionar que el Estado peruano reconoce en el “Plan Estratégico de Desarrollo Nacional - Perú hacia el 2021” (2015) que el limitado estado

del desarrollo territorial en el Perú se expresa en las heterogeneidades existentes al interior del país. A pesar de ello, la problemática de la segregación y omisión de las ciudades locales, pequeñas y medias, en favor del fortalecimiento de la red macro, no es aún evidente para los tomadores de decisiones. Así, nuevas recomendaciones internacionales para fortificar las redes macro están vigentes (Perú. Hacia un Sistema Integrado de Ciudades. Una nueva visión para crecer, 2015). Estas recomendaciones asumen que los centros poblados de menor tamaño se beneficiarán naturalmente del crecimiento económico de las ciudades más grandes. Sin embargo, lo anterior se refuta si se recurre a Chilete como caso de análisis, a su red urbana local y la red urbana macro en la que se encuentra. Así, es evidente que a pesar de estar atravesada por vías de importancia extractiva (por donde circulan riquezas minerales) y su localización en una región rica en recursos naturales, no ha logrado el desarrollo humano ni la prosperidad económica de sus habitantes. Este panorama se torna más grave si se considera el marco de disponibilidad de recursos económicos por recepción de canon y regalías mineras de un periodo de más de 20 años. Las deficiencias en la gestión regional, la corrupción y falta de institucionalidad son también factores que han contribuido a este estado de desarrollo, pero que serían materia de otra investigación.

Finalmente, se considera que los retos que representan Chilete y otras ciudades locales andinas y amazónicas, no son fundamento para su omisión en las políticas públicas, en el marco de un Estado democrático que debería garantizar el bienestar de todas y todos sus habitantes. Las ciudades de la base del sistema deben ser atendidas y sus posibilidades desarrolladas considerando además su influencia para el desarrollo de los centros poblados rurales aledaños. La consolidación de las redes macros puede ser viable y posible si se visibiliza en los planes y estrategias de desarrollo urbano y territorial del Estado, la importancia de las ciudades locales, pequeñas y otras de cualidades intermediarias. La desconexión y deficiencia vial de grandes extensiones pobladas del territorio es una realidad que condiciona las posibilidades de la población urbana, y sobretodo rural, de participar y beneficiarse del crecimiento económico que se vive en nuestro país. La atención a ésta problemática y una adecuada implementación de la “planificación del desarrollo urbano sostenible” en estos centros poblados urbanos, contribuiría enormemente a ordenar estos espacios y mejorar los servicios que proveen a sus poblaciones. Se considera que el logro del bienestar y desarrollo de los habitantes de Chilete depende en gran parte de considerar una nueva visión sobre este espacio, que vaya más allá de la dicotomía urbano-rural y considere toda la riqueza y especialidad de este lugar y otros como él.

BIBLIOGRAFÍA

- ALAC. (10 de Septiembre de 2004). *Ayuda memoria sobre el impacto favorable de la minería en Cajamarca y la urgencia de restablecer el diálogo*. Obtenido de Asociación los Andes Cajamarca: <http://www.losandes.org.pe/publicaciones/publicaciones-de-alach?download=31:evolucion-del-pbi-adquisiciones-de-bienes-y-servicios-de-minerayanacocha-a-empresas-proveedoras-locales-efectos-economicos-del-paro-provincial-en-pymes-cajamarquinas>
- Banco Central de Reserva del Perú. (Setiembre de 2007). *Encuentro Económico. Informe Económico y Social Region Cajamarca*. Recuperado el 21 de Mayo de 2016, de <http://www.bcrp.gob.pe/docs/Proyeccion-Institucional/Encuentros-Regionales/2007/Cajamarca/Informe-Economico-Social/IES-Cajamarca.pdf>
- Banco Mundial. (2008). *Informe sobre el desarrollo mundial 2009. Una nueva geografía económica. Un panorama general*. Washington: Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento/Banco Mundial.
- Banco Mundial. (2009). *Sistemas de Ciudades. La urbanización motor del crecimiento y alivio de la pobreza*. Washington: Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento/Banco Mundial.
- Banco Mundial. (2015). *Perú. Hacia un Sistema Integrado de Ciudades. Una nueva visión para crecer*. Lima: Banco Mundial.
- BCR. (Setiembre de 2007). *Encuentro Económico. Informe Económico y Social Region Cajamarca*. Recuperado el 21 de Mayo de 2016, de <http://www.bcrp.gob.pe/docs/Proyeccion-Institucional/Encuentros-Regionales/2007/Cajamarca/Informe-Economico-Social/IES-Cajamarca.pdf>
- Bebbington, A. (2007). *Minería, movimientos sociales y respuestas campesinas: una ecología política de transformaciones territoriales* (Primera ed.). Lima: IEP- CEPES.
- Blank, Y., & Rosen-zvi, I. (20 de Mayo de 2016). *Intrduction: The Spatial Turn in socialtheory*. Obtenido de <http://in.bgu.ac.il/humsos/hagar/Site%20Assets/Pages/Archive/Introduction%2010-1.pdf>
- Boriso, E. F., Zhamin, V., & Makarova, M. F. (2013 de diciembre de 1975). *Diccionario de Economía Política*. Obtenido de Enciclopedia virtual Eumed.Net: <http://www.eumed.net/cursecon/dic/bzm/>
- Borja, J., & Muxi, Z. (2000). *Espacio Público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Ediciones Electa.
- Bosque Sendra, J. (1997). *Sistemas de Información Geográfica* (Segunda ed.). Madrid: Ediciones Rialp.
- Buezo de Manzanedo, H. (10 de Julio de 2010). *Chilete y Yo*. Obtenido de El tren de Chilete: símbolo histórico: http://chileteyyo.blogspot.com/2010/07/el-tren-de-chilete-simbolo-historico_9939.html

- Canziani, J., & Schejtman, A. (2013). Introducción. En J. Canziani, & A. Schejtman, *Ciudades Intermedias y Desarrollo Territorial* (págs. 13-20). Lima: Fondo Editorial PUCP.
- Capel, H. (1974). Agentes y estrategias en la producción de espacio urbano español. *Revista de Geografía*(8), 19-56.
- CAPESE. (2004). *Plan de Desarrollo Urbano de Chilite*. Chilite: Cajamarca Perú Services S.C.R.L.
- Carlós, L., & Telmo, D. (2009). *Análisis de contenido: su presencia y uso en las Ciencias Sociales*. Obtenido de Universidad Nacional de Rosario. Facultad de Humanidades y Artes: <http://www.fhumyar.unr.edu.ar/escuelas/3/materiales%20de%20catedras/trabajo%20de%20campo/telmoyluis.htm>
- Carrión, F. (2013). Ciudades Intermedias: Entre una pirámide trunca y una red urbana en construcción. En J. Canziani, & A. Schejtman, *Ciudades Intermedias y Desarrollo Territorial* (págs. 21-31). Lima: Fondo Editorial PUCP.
- Casella del Sante, J. (2011). *Memorias de Jaime Casella Del Sante*. Obtenido de Los ferrocarriles del Perú - mis apuntes: <http://jaimecaselladelsante.blogspot.com/p/memorias-iii.html>
- Castillo, R. (2012). *La Planificación Urbana en el Perú 1947-2011: ¿Del Urbanismo Mágico a la Planificación del Desarrollo Sostenible? Apuntes para una Biografía y una Propuesta*. Tesis de Maestría en Planificación Urbana y Regional. Lima, Perú: Facultad de Arquitectura Urbanismo y Artes, Sección de Postgrado y Segunda Especialización Profesional. Universidad Nacional de Ingeniería - UNI.
- Castree, N. (2007). David Harvey: Marxism, Capitalism and the Geographical Imagination. *New Political Economy*, 12(1), 97-115.
- Cedrón Plasencia, J. M. (1983). *Páginas a Chilite*. Cajamarca: Obispado de Cajamarca.
- CEPLAN. (Octubre de 2015). *Plan Estratégico de Desarrollo Nacional Perú hacia el 2021*. Obtenido de Centro Nacional de Planeamiento Estratégico: <http://www.ceplan.gob.pe/documentos/plan-estrategico-desarrollo-nacional-actualizado>
- Chiarella Quinhoes, R. (2010). Planificación del Desarrollo Territorial: algunas precisiones. *Espacio y Desarrollo*, 77 - 102.
- Chunga Castro, F. (2007). Cuenca Social del Jequetepeque: espacios socio-territoriales-administrativos en la gestión del agua. En Ramirez, Fuenzalida, & P. S., *Derechos de Agua y Gestión Ciudadana* (págs. 180-200). Lima: CONDESAN.
- Congreso de la República. (2001). *Ley de Canon. Ley 27506*. Obtenido de http://www.mef.gob.pe/index.php?option%3Dcom_docman%26task%3Ddoc_download%26gid%3D6737%26Itemid%3D101598%26lang%3Des+Ley+N%C2%BA27506.+Ley+del+Canon.+9+julio+2001&hl=es&gl=pe&pid=bl&srcid=ADGEEs6BhCOmZRM_-H
- Congreso de la República. Comisión de Ciencia, Innovación y Tecnología. Periodo anual de sesiones 2012 - 2013. (Julio de 2013). *Informe. Estado del gasto de los recursos del canon recibidos por las Universidades Públicas*. Recuperado el 21 de Mayo de 2016, de Función de control

político y fiscalización:

[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/DE42CDD4FB2BBE3505257C820051F639/\\$FILE/Informe_Canon.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/DE42CDD4FB2BBE3505257C820051F639/$FILE/Informe_Canon.pdf)

Consejo Nacional de Descentralización. (2003). *Plan Nacional de Desarrollo Territorial 2004 - 2013*.

Obtenido de Ministerio de Energía y Finanzas:

https://www.mef.gob.pe/contenidos/pol_econ/documentos/PNDT_2004_2013.pdf

Costa y Laurent, F. (1908). *Reseña histórica de los ferrocarriles del Perú*. Lima: Perú. Ministerio de Fomento.

Cotler, J. (2005). *Clases, estado y nación en el Perú* (Tercera ed.). Lima: IEP.

Cruzado Medina, E. (2011). *Departamento de Investigación y Documentación Parlamentaria*.

Obtenido de INFORME TEMÁTICO N.º 28/2010-2011. El sistema ferroviario peruano y sus planes:

[http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/dgp/ciae.nsf/vf07web/034E9E54559F562B0525784E0056B143/\\$FILE/InfTem028.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/dgp/ciae.nsf/vf07web/034E9E54559F562B0525784E0056B143/$FILE/InfTem028.pdf)

Defensoría del Pueblo. (20 de mayo de 2016). *Adjuntía para la prevención de conflictos sociales y la gobernabilidad*. Obtenido de Reporte de Conflictos Sociales N°146. Abril del 2016:

<http://www.defensoria.gob.pe/conflictos-sociales/home.php?sec=1&pag=1>

Figueroa Asencios, C. (2014). *Exclusión Social en el Perú: Hacia una nueva política social*. Lima: INEI.

Fink, A. S. (2000). The Role of the Researcher in the Qualitative Research Process. A Potential Barrier to Archiving Qualitative Data. *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, 1(3), Art.4.

Flores Sánchez, M. (2010). *Todo Chepén*. Obtenido de Breve Reseña del Ferrocarril Pacasmayo - Guadalupe - Chepén - Chilete: <http://www.todochepen.com/ferrocarriles.htm>

Galarza, L. (1 de Febrero de 2011). *CEPLAN*. Obtenido de Visión de Futuro del Desarrollo Territorial:

<http://www.ceplan.gob.pe/sites/default/files/Documentos/visiondefuturodeldesarrolloterritorial.pdf>

Galessio, E. (2000). *Perú Ecológico. Temas Especiales: Ferrocarriles del Perú*. Obtenido de Breve Reseña Histórica de los Ferrocarriles en el Perú:

http://www.peruecologico.com.pe/esp_ferrocarrilesperu.htm

Gervais-Lambony, P., Dufaux, F., & Musset, A. (2010). Estudios Urbanos y Justicia Espacial. En D. Musset, *Ciudad, sociedad, justicia: Un enfoque espacial y cultural* (págs. 11 - 27). Mar del Plata: EUDEM.

Gill, P., Stewart, K., Treasure, E., & Chadwick, B. (2008). Methods of data collection in qualitative research: interviews and focus groups. *British Dental Journal*, 291 - 295.

Gobierno Regional de Cajamarca. (2011). *Zonificación Ecológica y Económica*. Obtenido de Base para el Ordenamiento Territorial del Departamento de Cajamarca:

http://geoservidor.minam.gob.pe/geoservidor/Archivos/Documentos/Doc_zee_cajamarca.pdf

Gobierno Regional de Cajamarca. (20 de Marzo de 2012). *Convenio de transferencia financiera para ejecución de obra pública entre el Gobierno Regional de Cajamarca y la Municipalidad Distrital de Chilete de la Provincia de Contumazá*. Obtenido de http://www.regioncajamarca.gob.pe/sites/default/files/documentos/documentos/CONVENIO%20008-2012-GR.CAJ_.GGR_.PDF

Gobierno Regional de Cajamarca. (20 de Noviembre de 2015). *Gerencia Regional de Infraestructura - Resolución N° 148 2015-GR.CAJ/GRI*. Obtenido de http://www.regioncajamarca.gob.pe/sites/default/files/documentos/documentos/RGR-148-2015-GR.CAJ_.GRI_.PDF

Gobierno Regional de Cajamarca. (sin año de publicación). *Estudio de Diagnostico y Zonificación territorial de la provincia de Contumazá - Memoria Descriptiva*. Obtenido de <http://dt.regioncajamarca.gob.pe/sites/default/files/documentos/EDZ/contumaza/doc/memoriadescriptiva.pdf>

Gonzales de Olarte, E. (16 de Abril de 2007). *Blog PUCP Economía Peruana - Efraín Gonzáles de Olarte*. . Obtenido de Economía política de la era neoliberal peruana: 1990 - 2006: <http://blog.pucp.edu.pe/blog/economiaperuana/2007/04/16/economia-politica-de-la-era-neoliberal-peruana-1990-2006/>

Gonzales Hunt, F. (Junio de 2012). Presentación en clase: Globalización. Lima, Perú.

Gregory, D., Johnston, R., Pratt, G., Watts, M., & Whatmore, S. (2009). *The Dictionary of Human Geography* (Quinta ed.). Reino Unido: Wiley-Blackwell .

Guldi, J. (20 de Mayo de 2016). *Spatial Humanities. A project of the Institute for enabling Geospatial Scholarship*. Obtenido de University of Virginia Library: <http://spatial.scholarslab.org/spatial-turn/what-is-the-spatial-turn/>

Hall, T. (1998). Capítulo 2: Changing approaches in urban geography. En *Urban Geography*. London: Routledge.

Harvey, D. (1973). *Social Justice and the city* (Primera ed.). Estados Unidos: The Johns Hopkins University Press.

Harvey, D. (2007). *Espacios del Capital* (Primera ed.). Madrid: Akal.

Hurtado, I. (2000). Dinámicas Territoriales: afirmación de las ciudades intermedias y surgimiento de los espacios locales. En Brack, Rivelli, & Hurtado, *Seminario Permanente de Investigación Araria: SEPIA VIII* (págs. 19-62). Lima: Soluciones Prácticas.

Iberico Mas, L. (1971). *El Folcklor Mágico de Cajamarca*. Cajamarca: Obispado de Cajamarca.

INEI. (1997). *Características del proceso de retorno y reasentamiento de la población desplazada. Anexo 2: definiciones y conceptos utilizados*. Obtenido de Web del Instituto Nacional de Estadística e Informática.

- INEI. (Febrero de 2000). Colección Metodologías Estadísticas - Año 1 - N°4. Lima, Lima, Perú.
- INEI. (2007). *Web del Instituto Nacional de Estadística e Informática*. Obtenido de Censo Nacional 2007: XI de población y VI de vivienda:
<http://iinei.inei.gov.pe/iinei/RedatamCpv2007.asp?id=ResultadosCensales?ori=C>
- INEI. (2008). *Capítulo 2 - Migraciones, urbanización y sistema de ciudades en el Perú*. Obtenido de PERÚ: Migración Interna reciente y el Sistema de Ciudades 2001 - 2007:
http://cdam.minam.gob.pe/multimedia/peru_migracioninterna/cap02.pdf
- INEI. (2008). *Resultados definitivos de comunidades indígenas. Anexo 4: Definiciones y conceptos censales básicos*. Obtenido de Instituto Nacional de Estadística e Informática:
<http://www.inei.gov.pe/biblioineipub/bancopub/Est/Lib0017/indice.htm>
- INEI. (2012). *Directorio nacional de municipalidades provinciales, distritales y de centros poblados - 2012*. Lima: INEI.
- INEI. (2013). *Cuentas Nacionales del Perú. Producto Bruto Interno por Departamentos 2001 - 2012. Año base 1994*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- INEI. (20 de mayo de 2016). *INEI. Sistema de Información Regional para la toma de decisiones*. Obtenido de <http://webinei.inei.gov.pe:8080/SIRTOD/inicio.html#app=8d5c&d4a2-selectedIndex=1&d9ef-selectedIndex=1>
- Instituto Peruano de Economía. (2015). *Pobreza - Fichas regionales 2015*. Obtenido de http://www.ipe.org.pe/sites/default/files/u3/ficha_2015_actualizada_ii_cajamarca.pdf
- Isik, H. (31 de Marzo de 2012). *The Production of space - Chapter 1 - Plan of the present work - Henri Lefebvre*. Obtenido de Slideshare.net: <http://www.slideshare.net/isikhande/the-production-of-space-hi>
- Jiménez, F. (7 de Junio de 2009). *Blog Economía Política Peruana. Crítica a las políticas neoliberales y propuestas alternativas*. Obtenido de El modelo neoliberal peruano: ¿Continuidad o ruptura?: <http://felixjimenez.blogspot.com/2009/06/el-modelo-neoliberal-peruano.html>
- Kaulich, B. (Mayo de 2005). La observación participante como método de recolección de datos. *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research [On-line Journal]*, 6(2), [82 párrafos].
- Kvale, S. (2011). *Las entrevistas en investigación cualitativa*. Madrid: Editorial Morata.
- Lefebvre, H. (1973). *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Ediciones 62.
- Lefebvre, H. (2013). *La Producción del Espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Llorens, J. L., Albuquerque, F., & del Castillo, J. (2002). *Estudios de caso del desarrollo económico local en América Latina*. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo.
- MEF. (s/a). *Ministerio de Economía y Finanzas*. Obtenido de Conoce los conceptos Básicos para comprender la economía del país:

https://www.mef.gob.pe/index.php?option=com_content&view=article&id=52%3&catid=8%3&lang=es

- Mendoza, W., & Gallardo, J. (2011). *Serie Estudios Regionales 2. Las barreras al crecimiento económico en Cajamarca*. Lima: Agencia de Cooperación Internacional del Japón, JICA - Consorcio de Investigación Económica y Social, CIES.
- Minera Yanacocha. (s/a). *Yanacocha. ¿Quiénes Somos?* Obtenido de <http://www.yanacocha.com/quienes-somos/>
- Ministerio de Economía y Finanzas. (Noviembre de 2008). *Declaran en Emergencia la Carretera Ciudad de Dios - Cajamarca, Tramo I: Ciudad de Dios – Chilete. DECRETO DE URGENCIA N° 046-2008*. Obtenido de https://www.mef.gob.pe/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=1566&Itemid=100602&lang=es
- Ministerio de Educación. (s/a). *Descarga de Información espacial del MED*. Obtenido de Aplicativo para la descarga de instituciones educativas, centros poblados y cartografía base - Versión 2.0.: <http://escale.minedu.gob.pe/descargas/mapa.aspx>
- Ministerio de Salud. (2004). *Norma Técnica - Categorías de Establecimientos del Sector Salud*. Obtenido de N T N° 0021- MINSA / DGSP V.01: http://www.minsa.gob.pe/dgiem/infraestructura/WEB_DI/NORMAS/NT-0021-DOCUMENTO%20OFICIAL%20CATEGORIZACION.pdf
- Ministerio de Vivienda. (Junio de 2014). *Convenio N° 529 - 2014 - Vivienda/VMCS/PNSU -Convenio de transferencia de recursos públicos para ejecución de obra pública entre el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento y la Municipalidad Provincial de Contumazá*. Obtenido de <http://www.vivienda.gob.pe/transparencia/emitidos/C-0529-2014-VIVIENDA.pdf>
- Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (Enero de 2012). *Desarrollo de Cajamarca*. Obtenido de http://www.vivienda.gob.pe/popup/Documentos_presentaciones/03_13012012_PRESENTACION_CAJAMARCA.pdf
- Monge, C. (2012). Lo Rural y lo Urbano en el Perú de Hoy. En DESCO, & T. Cabrera (Ed.), *Lo Urbano en el Perú*. Lima: Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo: DESCO.
- Municipalidad Distrital de Chilete - CEDEPAS. (2008). *Plan de Desarrollo Concertado de Chilete 2009 - 2018*. Chilete: CEDEPAS.
- Municipalidad Distrital de Chilete. (2003). *Informe técnico - Levantamiento del Catastro Urbano de la Ciudad de Chilete*. Chilete, Contumazá - Cajamarca.
- Municipalidad Provincial de Chepén. (2015). *Municipalidad Provincial de Chepén*. Obtenido de Ciudad - Historia: <http://munichepen.gob.pe/chepen/ciudad/historia/>

- ONPE. (2006, 2011, 2014). *Oficina Nacional de Procesos Electorales*. Obtenido de Elecciones / Histórico de Elecciones - Consulta de resultados por año y tipo de proceso electoral.: <https://www.web.onpe.gob.pe/elecciones/historico-elecciones/>
- Pereyra Plasencia, H. (25 de Junio de 2008). *Blog de Hugo*. Obtenido de BOSQUEJO HISTÓRICO DEL CORREGIMIENTO DE CAJAMARCA ENTRE LOS SIGLOS XVI Y XVII: <http://blog.pucp.edu.pe/blog/hpereyra/2008/06/25/el-corregimiento-de-cajamarca-notas-y-fuentes/>
- PNUD. (2009). *Informe sobre el Desarrollo Humano - Perú 2009. Por una densidad del Estado al servicio de la gente. Parte II: una visión desde las cuencas*. Lima: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
- PNUD. (2010). *Informe sobre Desarrollo Humano Perú 2009. Por una densidad del Estado al servicio de la gente. Parte I: las brechas en el territorio. Capítulo 2. Una mirada de conjunto a la densidad del Estado*. Lima: PNUD.
- Programa de Vigilancia Ciudadana. (2011). *Cajamarca Minería. Informe de Transparencia. Conciliación entre ingresos y gastos por canon y regalía minera*. Recuperado el 21 de Mayo de 2016, de <http://www.propuestaciudadana.org.pe/sites/default/files/publicaciones/archivos/cajamarca-informe-transparencia.pdf>
- Pumain, D. (2004). *Análisis Espacial - Generalidades*. Obtenido de http://www.hypergeo.eu/IMG/_article_PDF/article_265.pdf
- Raimondi, A. (1957). *El Perú*. Lima: Instituto Técnico Industrial Salesiano.
- Remy, M. I. (2013). Reflexiones sobre lo rural (y lo urbano) en el Perú. En J. Canziani, & A. Schejtman, *Ciudades Intermedias y Desarrollo Territorial* (págs. 71 - 82). Lima: Fondo Editorial PUCP.
- Reyes, L. (1999). Neoliberalismos, pobreza y políticas sociales en el Perú de los noventa. *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas*, IV(14), 61-74.
- Santos, M. (1973). *Geografía y economía urbanas en los países subdesarrollados* (Primera ed.). Madrid: Oikos Tau S.A.
- Santos, M. (1974). Subdesarrollo y polos de crecimiento económico y social. *Revista Eure: revista latinoamericana de estudios urbano regionales*, 3(9), 105 -115.
- Santos, M. (2004). *Por otra globalización: del pensamiento único a la conciencia universal* (Primera ed.). Bogotá: Convenio Andrés Bello.
- Sátyro Maia, D. (2010). Cidades médias e pequenas do nordeste: Conferência de abetura. En D. M. Ferlin Lopes, & W. Henrique, *Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e studios de caso* (págs. 13 - 37). Salvador: SEI.
- Schejtman, A. (2013). Desarrollo Territorial Rural y Ciudades Intermedias. En J. Canziani, & A. Schejtman, *Ciudades Intermedias y Desarrollo Territorial* (págs. 33-58). LIMA: Fondo Editorial PUCP.

- Schmid, C. (2008). Henri Lefebvre's theory of the production of Space. Towards a three-dimensional dialectic. En K. Goonewardena, S. Kipfer, R. Milgrom, & C. Schmid (Edits.), *Space, Difference, Everyday life* (págs. 27-45). New York and London: Routledge.
- Smith, M. (28 de Junio de 2012). *Gold Investing News*. Obtenido de Top ten gold producing countries of 2011: <http://goldinvestingnews.com/26172/top-10-gold-producing-nations-2011-china-australia-united-states-russia-south-africa.html>
- UNICEF. (2012). *Estado mundial de la infancia 2012: Niñas y niños en un mundo urbano*. Obtenido de <http://www.unicef.org/spanish/sowc2012/pdfs/SOWC-2012-Definiciones.pdf>
- United Nations. (2010). *Department of Economic and Social Affairs*. Obtenido de Population Division: <http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/urbanization/urban-rural.shtml>
- Valdoski Ribeiro, F. (1 de Noviembre de 2014). *Aproximaciones al concepto de la producción del espacio a partir de los contenidos lefebvrianos*. Obtenido de Alba Sud: investigación y comunicación para el desarrollo: <http://www.albasud.org/noticia/es/639/aproximaciones-al-concepto-de-la-produccion-del-espacio-a-partir-de-los-contenidos-lefebvrianos>
- Vasquez, F. (2012). La relación entre crecimiento económico y desarrollo humano. *Revista Moneda151: Banco Central, prestamista de última instancia*, 8-12.
- Vasquez, F. (2012). La relación entre crecimiento económico y desarrollo humano. *Revista Moneda151: Banco Central, prestamista de última instancia*, 8-12.
- Vega Centeno, P. (2011). Los efectos urbanos de la minería en el Perú: del modelo de Cerro de Pasco y La Oroya al de Cajamarca. *Apuntes: revista de ciencias sociales*(38), 9 -136.
- Vega Centeno, P., & Solano, J. (2013). Desarrollo Urbano en Cajamarca. En J. Canziani, & A. Schejtman, *Ciudades Intermedias y Desarrollo Territorial* (págs. 161 - 198). Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Vergara, R. (2012). Región y Ciudades en el Sur Peruano. En DESCO, & T. Cabrera (Ed.), *Lo Urbano en el Perú* (pág. 346). Lima: Centro de Estudios y Promoción del Desarrollo: DESCO.
- Vergara, R. (2013). Ciudades rurales y superación de la pobreza extrema. En J. Canziani, & A. Schejtman, *Ciudades Intermedias y Desarrollo Territorial* (págs. 61 - 70). Lima: Fondo Editorial PUCP.
- Vigo Soriano, E., Cabanillas Rabanal, B., Llerena Burgos, P., & Buezo de Manzanedo, H. (2015). *Libro de Oro de la Institución Educativa Gran Guzmango Cápac - Chilete 1965 - 2015*. Chilete: Sin editorial.
- Vilela, M., & Novoa, Z. (2013). Redes de ciudades en el valle bajo del Jequetepeque. En J. Canziani, & A. Schejtman, *Ciudades Intermedias y Desarrollo Territorial* (págs. 139-160). Lima: Fondo editorial de la PUCP.
- Weiss, W., & Bolton, P. (Enero de 2000). *Training in Qualitative Research Methods for PVOs and NGOs (and counterparts) - Section 3: Interviewing in Qualitative Research*. Obtenido de Johns

Hopkins Bloomberg School of Public Health - Center for Refugee and Disaster Response:
http://www.jhsph.edu/research/centers-and-institutes/center-for-refugee-and-disaster-response/publications_tools/publications/_pdf/pr_section_3.PDF

Wendel, H. (2010). Diferencias y repeticiones en la producción del espacio urbano de ciudades medias y pequeñas. En D. M. Ferlin Lopes, W. Henrique, L. Ferlin, & H. Wendel (Edits.), *Ciudades medias e pequenas: teorías, conceitos e studios de caso* (págs. 45-58). Salvador: SEI.

Zolezzi Chocano, M. (Marzo de 2015). *Ser (y hacer) un país urbano*. Obtenido de Revista Ideele:
<http://revistaideele.com/ideele/content/ser-y-hacer-un-pa%C3%ADs-urbano>



ANEXOS

A. Detalle de la Estrategia de Investigación - Etapas de la investigación

A.1. Primera etapa: de Gabinete 1

Se realizaron las siguientes acciones:

- Planteamiento del problema a investigar y la elección del área de estudio
- La planificación de la investigación: elección del asesor, cronograma, enfoque.
- Elección de la metodología de gabinete y campo (definición de las dimensiones y/o criterios del análisis de la investigación)
- Elección de las herramientas de recojo de información.
- Revisión Bibliográfica para la base conceptual:
 - Lo urbano
 - La red urbana
 - La ciudad local
 - Contextualización
- Recopilación de información secundaria:
 - Ubicación Geográfica
 - Aspectos Geomorfológicos y Ecológicos
 - Aspectos Poblacionales y de Vivienda
 - Aspectos Económicos
 - Aspectos Históricos

A.2. Segunda Etapa: Trabajo de Campo

Esta etapa se realizó en 3 salidas de campo y los métodos utilizados para recolectar la información fueron la observación participante y las entrevistas semiestructuradas. La primera de ellas en Febrero del 2013, permaneciendo tres semanas en la ciudad. En esta etapa se observaron también los servicios y equipamientos urbanos, así como el estado general de la ciudad. Participación en la feria anual de la fruta y aniversario del distrito. Se hizo las primeras exploraciones del espacio circundante, el río Jequetepeque y el pueblo de Kuntur Wasi en la provincia de San Pablo. Se visitó además las ciudades de Guadalupe y Ciudad de Dios en la costa y Tembladera, Magdalena, Choropampa y San Pablo, en dirección hacia los Andes, hasta la ciudad de Cajamarca. Se realizaron algunas conversaciones casuales con moradores de Chilete.

La segunda salida de campo se realizó en Diciembre del año 2014. Se visitaron las sedes de algunas oficinas estatales tales como el MINAG y la Municipalidad Distrital de Chilete, donde se obtuvo información secundaria tal como datos de producción agrícola e información de catastro urbano. Se visitó también la oficina del SENASA donde se obtuvo información sobre los proyectos de apoyo al control de plagas que se desarrollan en la zona, donde se detalla minuciosamente la realidad y problemática de las áreas rurales circundantes. Además de ello, se visitó la ONG CEDEPAS, donde se obtuvieron varios estudios de línea de base sobre la zona. Además, fue concretada una primera parte de las entrevistas semi-estructuradas. De esta manera, se logró entrevistar al alcalde, el coordinador de SENASA Chilete, el teniente alcalde, el gobernador, algunos agricultores, una persona dedicada al transporte de pasajeros y una persona mayor de 60 años.

Durante la tercera salida de campo realizada en Julio del 2015, se concluyó con la caracterización de usos de las estructuras urbanas y algunas entrevistas previstas con autoridades, agricultores. Además, inesperadamente, se obtuvo una lista de las personas mayores de Chilete, que habían sido recientemente homenajeadas por el municipio local con motivo del aniversario de creación política. A partir de esta lista, se pudo localizar a los pobladores mayores de 60 años y se entrevistó a aquellos que accedieron.

A.3. Tercera Etapa: De Gabinete 2

En esta etapa se realizó la transcripción de las entrevistas y la organización de los aspectos comunes o más mencionados por los entrevistados de acuerdo a los códigos de análisis propuestos. Asimismo, se ha utilizado y recogido información mencionada por los entrevistados y los datos de la observación para complementar el análisis de las fuentes secundarias.

Se realizó también la integración de la información secundaria analizada en la primera etapa con los datos recogidos a través de las observaciones realizadas en las salidas de campo. A partir de ello, se generaron los coremas para expresar mejor ciertos aspectos del estudio.

Asimismo la información recolectada a través de la observación participante fue organizada y analizada a partir de las matrices generadas para complementar los otros planos de estudio.

A.4. Cuarta Etapa: Análisis y Resultados

Después de la organización de los datos hallados en campo y gabinete se analizó el contenido de acuerdo con los objetivos de la investigación y en términos de las dimensiones de análisis. Se procedió a la redacción final de los resultados.

En esta misma línea, se realizó la discusión de la investigación, contrastando la información recolectada en el marco teórico con aquella encontrada en los resultados. A partir de ello, se desarrollan algunas recomendaciones para el logro del desarrollo territorial del área de estudio.

B. Cuadro de Volumen de Flujo Vehicular

	Día 1	Día 2	Día 3	Día 4	Promedio
Carga	214	178	225	276	223.25
Minera	83	44	38	69	58.5
Buses	132	123	136	108	124.75
Combi	271	40	8	11	21.5
Colectivo	52	62	31	21	41.5
Particular	164	155	181	135	158.751
TOTAL	672	602	619	620	628.251

Tabla N°15. Volumen de flujo vehicular en números enteros.

Fuente: (CAPESE, 2004).

C. Cultivo de mangos, superficie y producción por año

CULTIVO DE MANGO SUPERFICIE Y PRODUCCION POR AÑOS

DISTRITO	Variedad	Superf. Ha.	RENDIMIENTOS POR / Ha. AÑOS TM											
			2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Unión Agua Blanca	Haden	390	12.00	14.00	8.00	10.00	12.00	10.00	8.00	6.00	8.00	12.00	6.00	10.00
	Nacional	15	8.00	10.00	5.00	6.50	8.00	8.00	6.50	6.00	8.00	5.00	6.00	6.00
El Prado	Haden	297	12.00	14.00	10.00	10.00	6.00	10.00	8.00	6.00	8.00	12.00	6.00	10.00
	Nacional	25	8.00	10.00	6.00	6.50	4.00	8.00	6.50	6.00	8.00	12.00	6.00	10.00
San Miguel	Haden	60	12.00	14.00	8.00	10.00	5.00	10.00	8.00	6.00	8.00	12.00	6.00	10.00
	Iqueño	84	10.00	12.00	8.00	12.50	9.00	12.00	10.50	10.00	10.00	12.00	10.00	10.00
Magdalena	Haden	05	12.00	14.00	8.00	10.00	5.00	10.00	8.00	6.00	8.00	10.00	6.00	10.00
	Nacional	03	8.00	10.00	5.00	6.50	4.00	8.00	5.50	6.00	6.00	8.00	6.00	10.00
Chilite	Haden	8	12.00	14.00	8.00	10.00	5.00	10.00	8.00	6.00	8.00	12.00	6.00	10.00
	Nacional	10	8.00	10.00	5.00	6.50	4.00	8.00	6.50	6.00	6.00	8.00	6.00	10.00
Tantarica	Haden	16	12.00	14.00	8.00	8.00	6.00	10.00	8.00	6.00	8.00	12.00	6.00	10.00
	Nacional	08	8.00	10.00	5.00	6.50	4.00	8.00	6.00	6.00	8.00	12.00	6.00	10.00

Estos datos que aparecen en el presente cuadro son índices promedios que se maneja en esta Oficina Agraria Chilite.

Chilite 08 de Febrero del 2013.

GOBIERNO REGIONAL CAJAMARCA
DIRECCIÓN REGIONAL PESQUISCA
AGENCIA AGRARIA CONTUMAZA
OFICINA AGRARIA CHILITE

Ing. Roberto C. Silva Peralta
JEFE O.A. CHILETE



D. Entrevista

1. Nombre y Edad:
2. ¿Cuál es su ocupación principal?
3. ¿Tiene alguna ocupación secundaria?
4. Lugar de Nacimiento
5. Dónde es su residencia actual
6. En caso haya nacido en otro lado, ¿Hace cuántos años vive Ud. en Chilete?
7. ¿Cómo era Chilete hace 20 años?
8. ¿Recuerda algún hecho climático u otro de la población que haya marcado la historia de Chilete?
9. ¿Cómo han cambiado los caseríos vecinos en los últimos 20 años?
10. ¿Conoce algún programa del gobierno actual o pasado que haya contribuido al crecimiento/mejoramiento de la ciudad de Chilete y/o de sus pobladores?
11. ¿Conoce algún programa del gobierno actual o pasado que haya contribuido al mejoramiento de las zonas rurales aledañas a Chilete?
12. ¿A qué cree que se debe que la ciudad de Chilete haya crecido?
13. ¿Por dónde es la zona por la cual se ha expandido la ciudad?
14. En la ciudad ¿Han abierto nuevos negocios/comercios en los últimos años? ¿A qué cree que se debe?
15. ¿Cuál es el tipo de negocio que predomina en Chilete?
16. ¿De qué vive principalmente la gente de Chilete?
17. Con respecto a las ferias de hace 10/20 años, ¿Ha aumentado o reducido o se mantiene la cantidad de gente que viene?
18. En los días de mercado o feria, ¿Cuáles son y de dónde vienen los productos que se comercializan en la feria?
19. ¿Con cuál centro poblado cree que es mayor el intercambio de productos?
20. ¿Cuáles son los principales cultivos que se producen en Chilete distrito?
21. Que Ud. recuerde, ¿siempre ha habido mangos en Chilete?
22. ¿Cuáles cree Ud. que son las potencialidades de Chilete como ciudad?
23. ¿Cuál es la relación que tiene el caserío de Huertas con Chilete?
24. ¿Cómo describiría su día a día en Chilete?
25. ¿Considera que se lleva bien con sus vecinos?
26. ¿Ha venido gente de otros lugares a vivir a Chilete? ¿Se han integrado con los vecinos antiguos?

27. ¿Ha participado alguna vez de las decisiones que toma el gobierno local, tales como presupuesto participativo, algún referéndum, consulta para el arreglo de calles, parques, etc.?
28. ¿Conoce alguna asociación/organización de pobladores en Chilete? ¿Pertenece a alguna asociación/organización de pobladores?
29. ¿Se ha quejado alguna vez a la municipalidad de alguna cosa que le parece que funciona mal en la ciudad (basura, abastecimiento de agua, arreglo de pistas, etc.)?
30. ¿Cuál cree que es el rol que cumple Chilete para los demás centros poblados aledaños?

E. Protocolo de Consentimiento Informado

Protocolo de consentimiento informado para participar en la investigación “Producción del espacio urbano en una ciudad pequeña: El caso de la ciudad de Chilete en la Región Cajamarca, Perú”

El propósito de este protocolo es brindar a los y las participantes en esta investigación, una explicación clara de la naturaleza de la misma, así como del rol que tienen en ella.

La presente investigación es conducida por Fresia Ines Vargas Chunga, bachiller en Geografía y Medio Ambiente de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Ud. ha sido elegido para participar en este estudio debido a su condición de ciudadano de Chilete y los conocimientos que tiene sobre este lugar.

La meta de este estudio es identificar cuáles son las situaciones, causas o circunstancias que contribuyen al mantenimiento y crecimiento de la ciudad como tal. Estas circunstancias pueden ser de índole económica, social, histórica o de carácter físico. La indagación de esta información nos llevará a identificar cuál es la función e importancia de Chilete como ciudad, tanto como para los pequeños centros poblados de alrededores, como para las capitales provinciales cercanas.

Si usted accede a participar en este estudio, se le pedirá responder una entrevista, lo que le tomará entre 15 y 60 minutos de su tiempo. Las preguntas a realizar tienen que ver con sus apreciaciones sobre la ciudad, los desastres que han ocurrido en el pasado, cómo ha cambiado la ciudad comparándola con su situación hace 10 y 20 años, cuáles son las potencialidades que Ud. encuentra en ella, entre otras de la misma índole. Los resultados de esta investigación serán difundidos en la sustentación de este estudio a través de una presentación en *power*

point, la publicación en una revista académica y la posible realización de un video informativo con videos de paisajes, fotografías y esquemas dibujados.

La conversación será grabada y/o escrita en una libreta de campo de modo que la investigadora pueda transcribir de mejor manera las ideas que usted haya expresado. Una vez finalizado el estudio las grabaciones serán destruidas.

En principio, las entrevistas resueltas por usted serán anónimas, por ello serán codificadas utilizando un número de identificación y serán mantenidas en un lugar seguro. Si la naturaleza del estudio requiriera su identificación, ello solo será posible si es que usted da su consentimiento expreso para proceder de esa manera. Por ello, si Ud. desea autorizarme a usar información que pueda ser identificada con su persona, puede hacerlo firmando con sus iniciales al final de esta carta.

Además, si Ud. desea darme autorización para sacar fotografías de Ud. en actividades cotidianas o en eventos públicos, que serán publicadas tanto en las presentaciones y publicaciones profesionales, como en el video informativo, también puede hacerlo firmando con sus iniciales al final de esta carta.

Su participación será voluntaria y no afectará ninguna relación futura que pudiera tener con la Pontificia Universidad Católica del Perú. La información que se recoja será estrictamente confidencial y no se podrá utilizar para ningún otro propósito que no esté contemplado en esta investigación.

Si tuviera alguna duda con relación al desarrollo del proyecto, usted es libre de formular las preguntas que considere pertinentes. Además, Ud. tiene la libertad de finalizar su participación en cualquier momento del estudio sin que esto represente algún perjuicio para usted. Si se sintiera incómoda o incómodo, frente a alguna de las preguntas, puede ponerlo en conocimiento de la persona a cargo de la investigación, abstenerse de responder y pedir que la grabación sea detenida. También puede pedir que su entrevista no sea usada en el estudio.

Ud. toma la decisión positiva o negativa de participar en este estudio. Su firma indica que Ud. ha leído y entendido la información de esta carta y ha decidido participar. A pesar de ello, Ud. puede negarse a participar en esta entrevista en cualquier momento después de firmar.

Muchas gracias por su participación.

Yo, _____ doy mi consentimiento para participar en esta investigación y soy consciente de que mi participación es enteramente voluntaria.

He recibido información en forma verbal y escrita sobre el estudio mencionado anteriormente y he leído la información escrita adjunta. He tenido la oportunidad de informarme sobre el estudio y hacer preguntas.

Al firmar este protocolo estoy de acuerdo con que lo dicho por mí en las entrevistas, incluyendo datos relacionados a mi salud física y mental o condición, y raza u origen étnico, podría ser usado según lo descrito en la hoja de información (hoja 1) que detalla la investigación en la que estoy participando.

Entiendo que puedo finalizar mi participación en el estudio en cualquier momento, sin que esto represente algún perjuicio para mí.

Entiendo que recibiré una copia de este formulario de consentimiento e información del estudio y que puedo pedir información sobre los resultados de este estudio cuando éste haya concluido. Para esto, puedo comunicarme con Fresia Ines Vargas Chunga al correo fvargasc@pucp.pe o al teléfono celular_____.

Nombre completo del (de la) participante	Firma	Fecha
--	-------	-------

Nombre del Investigador responsable	Firma	Fecha
-------------------------------------	-------	-------

Por favor, responda las siguientes preguntas llenando los casilleros de respuestas si/no con sus iniciales:

1. Yo autorizo al investigador para que use secciones del audio de grabaciones y citas de mi entrevista en presentaciones profesionales, publicaciones profesionales y video explicativo.

Iniciales SI _____ Iniciales NO _____

2. Yo autorizo al investigador para que use información de nuestra entrevista que puede ser identificada conmigo.

Iniciales SI _____ Iniciales NO _____