

la Macro Región Norte

Síntesis del Documento elaborado por CIPCA

CIPCA - Centro de Investigación y Promoción del Campesinado

El presente artículo es una síntesis del Documento Macro Región Norte elaborado por el Centro de Investigación y Promoción del Campesinado (CIPCA) en el 2002 con apoyo del Gobierno Foral de Navarra y la Fundación Alboan España. Este documento avanza en la identificación los ejes y corredores estratégicos principales que comienzan a perfilar la Macro Región Norte (MRN), así como los criterios de inversión prioritaria para fortalecer las condiciones para el desarrollo de esta macro Región.

En el proceso de descentralización en marcha en el Perú, las regiones han sido concebidas como las unidades territoriales básicas - como unidades político administrativas- para la configuración del territorio. En paralelo, diversas iniciativas, han ido promoviendo diversos enfoques y ejes de articulación del territorio que respondan de manera más cercana las dinámicas económicas y sociales que relacionan los territorios, y que a su vez, generan ejes de complementariedad, que brindan mayores oportunidades para el desarrollo territorial.

En esta perspectiva, el Centro de Investigación y Promoción del Campesinado (CIPCA), elaboró el Documento Macro Región Norte buscando introducir la dimensión macro regional en el debate de la descentralización. Si bien la macro región no figura todavía como una comunidad política en el imaginario de los pueblos que la conforman, nos remite a la apropiación progresiva de un espacio mediante procesos económicos, culturales y sociales, en algunos casos ya existentes, y otros que podrían ser fortalecidos, en la perspectiva de optimizar las capacidades existentes para el desarrollo de las regiones.

las regiones han sido concebidas como las unidades territoriales básicas - como unidades político administrativas - para la configuración del territorio.



FOTO: Epifanio Baca

siva de un espacio mediante procesos económicos, culturales y sociales, en algunos casos ya existentes, y otros que podrían ser fortalecidos, en la perspectiva de optimizar las capacidades existentes para el desarrollo de las regiones.

Región Norte (CIPCA 2002)



Se consideran así como parte de la MRN a los departamentos de Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad y Ancash en la costa; Cajamarca en la sierra y finalmente, por el grado de interacciones existentes, los departamentos de Amazonas y San Martín en la selva. El tratamiento del departamento de Ancash como parte de la Macro Región es particular. Si bien es limítrofe con el departamento de La Libertad, tiene pocos intercambios y escasas relaciones interinstitucionales con los otros

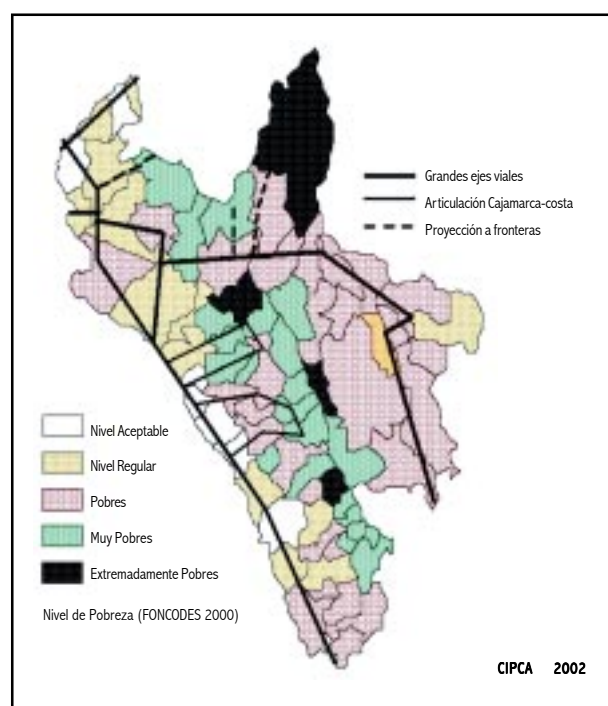
departamentos de la Macro Región Norte. Por esta razón, su tratamiento en esta propuesta es limitado y deja abierta la discusión acerca de su dinámica de integración a la MRN.

1. DINÁMICAS, ARTICULACIÓN Y HETEROGENEIDADES DE LA MACRO REGIÓN NORTE (MRN)

A. POBLACIÓN

Los ocho departamentos que componen la macro región norte cubren una extensión de 239,941.82 kilómetros cuadrados y albergaban al año 2000 cerca de 8 millones de habitantes, alrededor del 30% de la población del país. Se dividen en 76 provincias de las cuales, 20 corresponden a la costa (51% de la población macroregional), 40 a la sierra (32% de la población macroregional, y de las cuales cerca de la mitad pertenecen a Ancash pero albergan menos del 8% de la población) y 16 a la selva (17% de la población macroregional). Pese a que el crecimiento poblacional más dinámico se da en la selva alta, el núcleo histórico del norte (Piura-Tumbes, Lambayeque, Cajamarca, La Libertad) concentra todavía más del 70% de la población.

B. ARTICULACIÓN VIAL, PORTUARIA Y AÉREA



La configuración actual de la MRN, tiene mucho que ver con la lenta, pero efectiva, puesta en marcha de la visión geopolítica del Perú moderno elaborada en los años '60. Por un lado, la intensificación agrícola en la costa, a través de la inversión pública en grandes sistemas de riego, a lo largo del eje de la Panamericana. Por otro lado, en paralelo, la colonización de la Selva facilitando su integración a través de grandes inversiones en la construcción de la carretera marginal (hoy carretera Fernando Belaunde Terry). La puesta en marcha de las obras asociadas a esa visión ha transformado los patrones demográficos y productivos de la MRN. Sin un rol en esta visión, la Sierra aparece sólo como el difícil tránsito entre la Panamericana y la Marginal. De la primera, complementariamente, una serie de vías de penetración, en condiciones bastante precarias, articulan porciones de la sierra a las ciudades costeñas, siendo las conexiones transversales entre las ciudades serranas muy débiles, llamando particularmente la atención la desconexión entre la capital de la región y sus provincias, particularmente en los casos de Cajamarca y La Libertad.

La vocación agroexportadora del área costeña, impulsada por las irrigaciones, se ha asentado sobre una **infraestructura portuaria**, a la cual tienen acceso ahora los hidrocarburos de la selva (oleoducto hacia Bayovar) y los minerales de la sierra. En la última década en todo el litoral (sin contar el Callao) es el puerto de Paita el que ha manifestado el mayor grado de actividad, captando (1997) el 47% del movimiento de barcos y el 64% de movimiento de contenedores a nivel nacional.

En cuanto a **conexiones aéreas** existen vuelos diarios a Lima desde Piura, Chiclayo y Trujillo en la costa, de Cajamarca en la Sierra y de Tarapoto en la selva alta. Hay también varios vuelos semanales desde Tumbes hasta Lima. En términos de articulaciones transversales, lo único que existe son vuelos (comerciales) ocasionales, entre Chiclayo y Cajamarca, y entre Trujillo y Tarapoto.

Una nueva visión geopolítica, como la que alimentó las grandes inversiones hasta ahora, requiere construirse para los próximos 40 años, esta vez desde la propia Macro Región, consolidando los lo-

La vocación agroexportadora del área costeña, impulsada por las irrigaciones, se ha asentado sobre una infraestructura portuaria

gros de la anterior. Su orientación debe ser menos hacia la conexión con la capital nacional, ya lograda (o muy avanzada), y más bien la consolidación de su interconexión internacional, hacia el Brasil por vía fluvial, y hacia el Ecuador, permitiendo el acceso a mercados más grandes y nuevas rutas para la salida al exterior de nuestros productos. Esta nueva orientación del Macro Norte, con un impulso hacia las fronteras, permitirá finalmente articular los “espacios vacíos” del proyecto anterior: la sierra, a un nuevo dinamismo.

C. PRODUCCIÓN

La importancia económica de la Macro-región a nivel nacional es particularmente significativa en tres sectores productivos, cuya participación supera ampliamente el peso relativo de su PBI global: pesca, minería y agro.

La **pesca** regional significa cerca del 70% de la producción nacional, Chimbote aporta el 25% (principalmente harina de pescado) y Piura el 35% (promedio 1996-2000). En este último departamento, el desarrollo de la pesca artesanal, en más de 50 caletas, y las inversiones en plantas industriales abastecen alrededor de la mitad de la pesca de consumo humano para el mercado interno y la exportación.

La **minería** regional, es un sector que toma una importancia creciente en las finanzas públicas y la balanza comercial nacional, en particular por el desarrollo de Yanacocha (Cajamarca) y Antamina (Ancash). Mientras que se mantiene el dinamismo de las empresas de la sierra de La Libertad, lo que compensa el declive relativo (frente a Loreto) de la extracción de hidrocarburos en Talara y el litoral piurano. La oferta minera macroregional es el 40% de la producción nacional.

En todos los departamentos de la MRN, la **agricultura** es el primer sector en términos de PEA. En cuanto a su aporte al PBI, si bien a nivel de la Macro-región se mantiene como el primer sector (13.64%), así como en los departamentos de San Martín, Amazonas y La Libertad, en Piura y Lambayeque las agroindustrias tienen ahora el primer lugar, mientras que en los departamentos serranos de Ancash y Cajamarca, el valor de la producción minera supera ampliamente al aporte de la pequeña agricultura campesina, principal fuente de mano de obra y de distribución de ingresos.

PESO POR SECTOR DE ACTIVIDAD DEL PBI DE LOS DEPARTAMENTOS DEL NORTE

Promedio 1996-2000

(% calculado a partir del PBI en millones de nuevos soles a precios constantes de 1994)

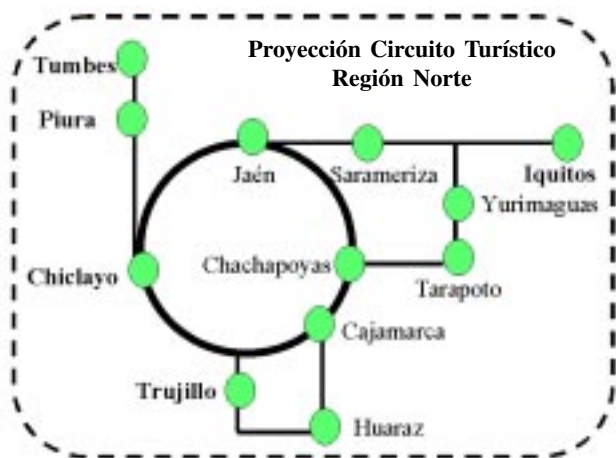
	PBI Total	Agric. Silvic.	Pesca	Minería	Indust. Manuf.	Construc.	Servicios
Perú	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
M.R Norte	21.67	35.66	67.37	39.88	15.94	22.18	19.41
Tumbes	0.42	0.46	0.17	0.00	0.14	0.94	0.47
Piura	3.47	4.62	35.47	6.01	4.10	4.31	2.66
Amazonas	1.02	3.40	0.00	0.00	0.09	3.26	0.82
San Martín	1.49	3.53	0.00	1.40	0.26	3.90	1.32
Cajamarca	2.81	5.62	0.00	19.23	0.60	1.74	1.82
Lambayeque	4.04	5.09	1.37	0.00	3.64	1.95	4.51
La Libertad	5.78	9.37	5.67	6.60	5.05	2.94	5.69
Ancash	2.63	3.58	24.69	6.63	2.07	3.13	2.12

Fuente: INEI y Cuánto - Anuario Estadístico «Perú en Números 2001» - Elaboración CEDIR-Cipca

Las principales **industrias** de importancia nacional se concentran en el sur de la MRN (cemento en Pacasmayo, calzado en Trujillo, siderurgia y harina de pescado en Chimbote); y en la costa piurana (hilandería, conservas y enlatados de pescado). Se observa también un incremento de plantas agroindustriales de nuevo tipo (mangos, espárragos etc.) en Piura-Sullana, Chiclayo y Trujillo.

El sector agrario es de una gran heterogeneidad tanto por razones ecológicas como por la diversificación de productos y de mercados. En lo que concierne un desarrollo sostenible y una lucha contra la pobreza, lo más saltante es la gran carencia de servicios (técnicos, financieros, comerciales) dirigidos a la pequeña agricultura campesina, altamente mayoritaria en cuanto a población y áreas ocupadas. Es por otra parte, uno de los sectores más perjudicados por el alto grado de centralización financiera del país.

D. TURISMO



Existe en la macro región un conjunto de atractivos que han generado ya un dinamismo turístico, como por ejemplo: la campiña cajamarquina con los Baños del Inca, Callejón de Huaylas; turismo de playas (Huanchaco, Mancora, Punta Sal, etc.), patrimonio arqueológico (Chavin de Huantar, Sipan, etc.).

En lo que corresponde a perspectivas hacia futuro, el "Plan Maestro de Desarrollo Turístico Nacional en la República del Perú" (estudio JICA-MITINCI) ha identificado un circuito y corredores que permitiría integrar bajo esta modalidad los diferentes departamentos implicados.



FOTO: Epifanio Baca

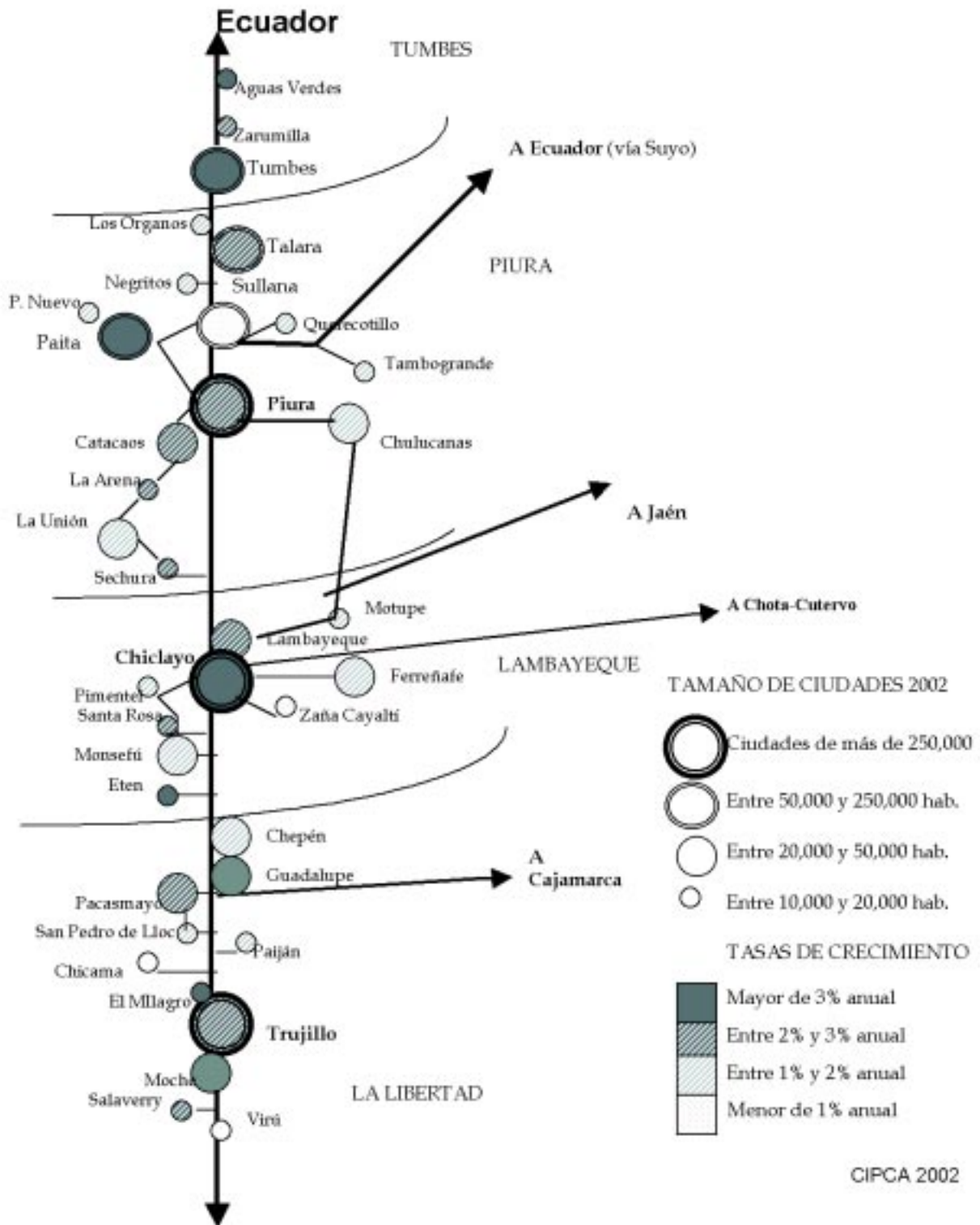
2. EJES Y DINÁMICAS EN LA MACRO REGIÓN NORTE: CRITERIOS PARA UNA POLÍTICA DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

A. EJE COSTERO

El norte del Perú tiene como eje principal de articulación el Eje Costero, definido históricamente por el asentamiento de las ciudades de Piura, Chiclayo y Trujillo, las más grandes de la macro región. Con particularidades propias, estas 3 ciudades definen, a su vez, subsistemas urbanos fuertemente articulados entre sí y con sus ámbitos rurales.

El eje muestra los efectos de la acumulación de grandes inversiones públicas desde los años 60. No sólo la Panamericana Norte, en su dinámica demográfica y productiva ha influenciado notablemente las grandes inversiones en represas y sistemas de riego, han densificado la población que vive en pueblos, cada vez más grandes y con creciente demanda de servicios urbanos.

**Esquema N° 1
EJE PRINCIPAL: COSTA**



En el sistema de ciudades intermedias (mayores de 10,000 habitantes), viven más de 2.6 millones de personas, el 72.9% de la población en ciudades de toda la MRN. El conjunto de la población de las provincias del eje supera los 3.5 millones de personas.

El caso de **Piura** resalta como red urbana. En el año 2002, sólo el sólo el 38% de la población de ciudades, vive en la Capital; el 62% vive en otras ciudades, entre ellas, Sullana, Talara o Paíta que superan los 70,000 habitantes. Lambayeque y La Libertad,

muestran cierta «macrocefalia» (alrededor de 75% de la población de ciudades corresponde a las capitales).

El mayor dinamismo de **Chiclayo**, aún con crecimiento superior al 3%, se asocia a su comunicación con las provincias de Chota, Santa Cruz y Cutervo en Cajamarca, y con la selva. En Chiclayo se realizan los procesos básicos de transformación del café y el arroz provenientes del corredor Jaén-Bagua para reenviarse a Lima. El desarrollo de un sistema de maquila y servicios complementarios del café en las ciudades del corredor Jaén-Bagua, podría redestinar el producto directamente a Paita, una de las ciudades con mayor tasa de crecimiento en los últimos años, y que cuenta, gracias a la nueva exportación de frutales, con servicios portuarios más completos que los tradicionalmente vinculados al algodón. Su capacidad de almacenamiento y descarga, sin embargo, parecen estar llegando a su límite.

Las provincias del Eje Costero no se cuentan entre las pobres del país. Los distritos que las conforman y que constituyen la base más inmediata de gobierno y posible gestión de calidad de vida, son medianos.

Provincias	Índice de Pobreza	Nivel	N° de Distritos	Pob Prom. Distr.
Talara	21.5	Aceptable	6	24,650
Trujillo	23.8	Aceptable	12	61,144
Pacasmayo	25.1	Aceptable	5	19,324
Ascope	25.2	Aceptable	8	14,556
Tumbes	25.7	Aceptable	6	24,555
Chepen	28.8	Aceptable	3	22,716
Chiclayo	29.5	Regular	20	38,301
Ctr Villa	30.2	Regular	2	8,604
Zarumilla	30.2	Regular	4	9,388
Sullana	32.4	Regular	8	33,224
Piura	33.3	Regular	9	68,217
Paita	36.6	Regular	7	13,594
Virú	37.4	Regular	3	15,089
Lambayeque	39.0	Regular	12	21,336
Ferreñafe	39.5	Regular	6	16,553
Sechura	41.5	Pobre	6	8,581
Morropón	44.4	Pobre	10	18,941

Mapa de Pobreza 2000. FONCODES

Criterios de Inversión Prioritaria en el Eje Costero

- No parecen ser las grandes inversiones (carreteras, irrigaciones) las imprescindibles en este eje

que ha concentrado ya una historia de inversión pública de alto nivel. Quizás las irrigaciones de Olmos y Alto Piura (ambas en disputa por la misma fuente agua) permitieran terminar de dibujar el sistema de aprovechamiento de su espacio árido.

- La mejor conexión del eje costero con la sierra y, particularmente el despliegue de una adecuada red de comunicaciones complementaria a la marginal norte en la selva y su conexión con Ecuador y Brasil, serán fuertes impulsos de desarrollo. El mejoramiento de las instalaciones del puerto de Paita, probablemente en sistemas de inversión mixta privado-pública, complementaría esta orientación.
- Son las capacidades de las personas lo que requiere un esfuerzo sostenido. El desarrollo de la red de servicios de agua / desagüe y luz y, sobre todo, sistemas de crédito que permitan las conexiones domiciliarias, así como el mejoramiento de las viviendas. colaborarían a la valorización de los activos familiares en regiones donde la dinámica de capital es muy fuerte incluso en su sector agrario. En el mismo sentido, políticas públicas que faciliten la titulación y la reconcentración parcelaria, colaborarían a una mayor capitalización.
- Esfuerzos muy grandes se requieren a nivel de mejoramiento de la calidad educativa. La responsabilidad del sector público a ese nivel es fundamental. Entre otros, el mejoramiento de la calidad del profesorado para atender escuelas unidocentes en los caseríos más pequeños, permitiría mejorar la base de formación escolar, altamente precaria.

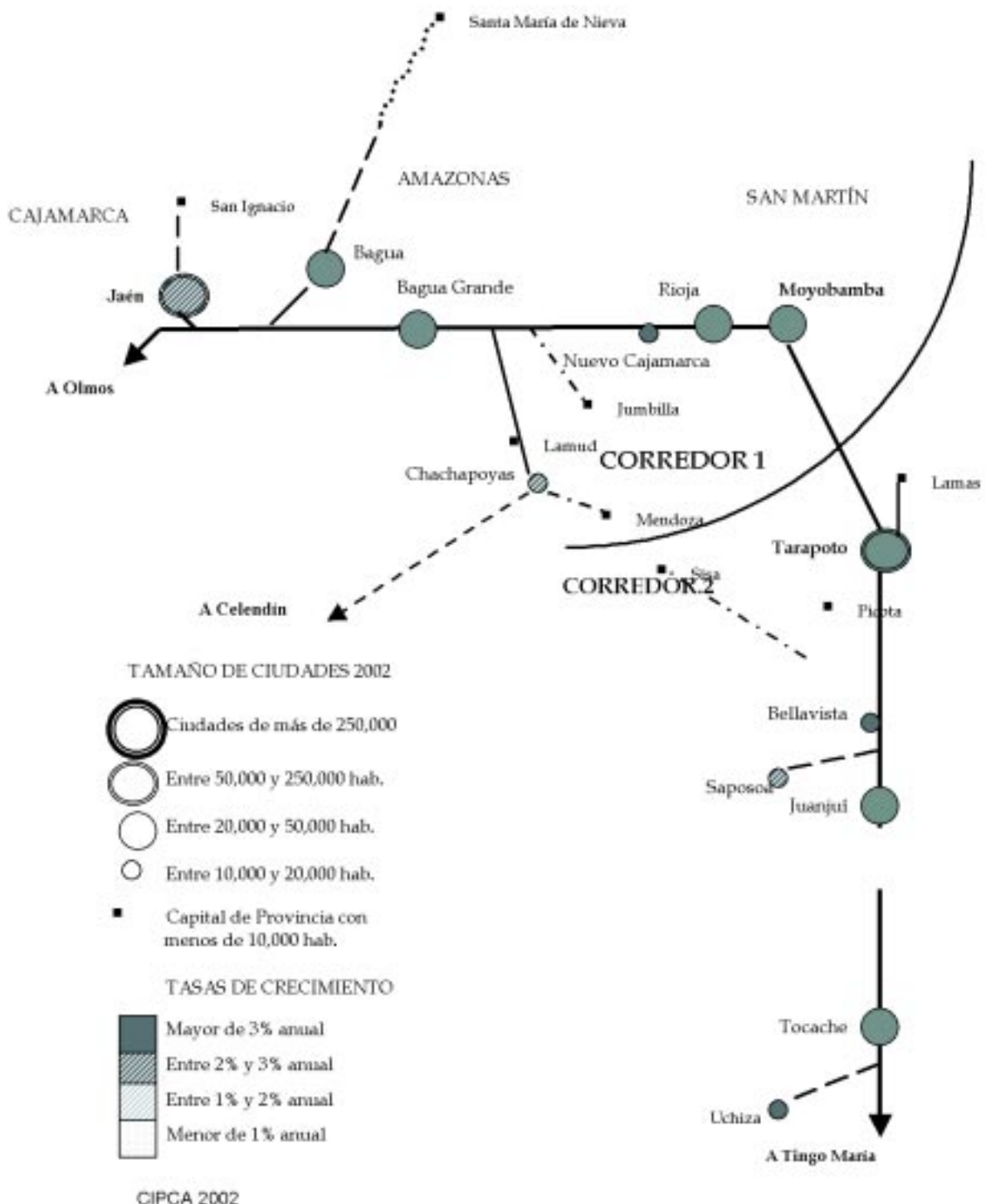
B. CORREDORES DE LA SELVA

El Corredor de la Selva es el espacio más dinámico en términos poblacionales en la MRN. Está definido por dos corredores (Jaén-Bagua y Tarapoto-Tocache), asociados a la carretera Marginal de la Selva, muy recientemente interconectados con el asfaltado del tramo Moyobamba – Tarapoto. La población de esta área, definida por los departamentos de Amazonas y San Martín, y las provincias de Jaén y San Ignacio de Cajamarca, son unas 1'5 millones de personas. En 1972, eran sólo unas 570,000. En tres décadas se ha triplicado.

Se trata, sin embargo, de un sistema urbano poco denso: prácticamente todas las ciudades, con pocas excepciones, se encuentran en el eje mismo de la carretera marginal. No se han desarrollado redes y, de hecho, las comunicaciones fuera del eje son extremadamente precarias. Las ciudades intermedias, mayores de 10,000 habitantes, son centros de acopio y reenvío a la costa, o mercados ellas mismas, pero no son espacios de transformación. Están al centro de territorios rurales con pequeñas aldeas, muy extensos, poco densos y bastante mal comunicados.

Las dificultades de transporte desde las áreas rurales a las ciudades de los corredores, mantienen una producción agrícola muy poco diversificada, centrada en productos que se comercializan secos (café, arroz, coca), quedando sin valor la enorme variedad de frutas frescas. El rápido crecimiento poblacional, la alta dispersión de la población y las dificultades de acondicionar una infraestructura urbana en ciudades que triplican su población en pocos años, acarrearán déficit de servicios.

**Esquema N° 2
CORREDORES DE SELVA**



Las provincias más pobres (muy pobres o de extrema pobreza) corresponden al Corredor Jaén, más tardío, incompleto y menos consolidado.

Provincias	Índice de Pobreza	Nivel	N° de Distritos	Pob Prom. Distr.
Huallaga	34.3	Regular	6	4,703
San Martín	35.4	Regular	14	11,553
Moyobamba	40.4	Pobre	6	17,672
Picota	41.0	Pobre	10	3,262
Chachapoyas	41.1	Pobre	21	2,554
Mcal Cáceres	41.1	Pobre	5	14,465
Bongará	43.0	Pobre	12	2,179
R. Mendoza	44.7	Pobre	13	1,886
Tocache	45.3	Pobre	5	19,653
Bagua	45.7	Pobre	5	19,357
El Dorado	46.5	Pobre	5	6,240
Rioja	46.5	Pobre	9	10,247
Lamas	46.6	Pobre	11	7,712
Bellavista	47.1	Pobre	6	8,382
Utcubamba	49.9	Pobre	7	18,797
Jaén	51.1	Muy Pobre	19	10,345
San Ignacio	56.1	Muy Pobre	7	8,548
Luya	56.5	Muy Pobre	23	2,328
Condorcanqui	64.2	Ext Pobreza	3	13,959

Mapa de Pobreza 2000. FONCODES

Criterios de Inversión Prioritaria en los Corredores de la Selva

- Inversiones prioritarias de nivel regional (o nacional), básicamente son dos:
 - La culminación del Corredor Bioceánico Paita–Belem, a través de la construcción de la carretera Bagua–Santa María de Nieva–Sarameriza (primer punto comercialmente navegable del Marañón). Con ello, el comercio con Iquitos y el Brasil (Manaos) se hace factible. Permitiría la salida de la producción industrial (cemento por ejemplo) y agroindustrial de la costa (vía Olmos-Jaén) a nuevos mercados, y permitiría una salida (por Cutervo-Jaén) a los productos del corredor Cajamarca en la Sierra, complementarios a los de zonas tropicales.
 - La construcción del eje Jaén – San Ignacio – La Balsa (Ecuador), previsto en el Tratado de Paz, y complementario al anterior. Reforzaría



FOTO: Lourdes Duarte

la dinámica de corredores ya existentes, y pondría en valor zonas de buena producción pero difícil acceso (San Ignacio). Permitiría el acceso comercial del Ecuador al Marañón-Amazonas, sin provocar el desastre ecológico que puede significar la carretera por el Santiago.

- En términos de servicios que valoricen el espacio y sus ciudades, está casi todo por hacer. Una generación de jóvenes, hijos de colonos, empieza a presionar por educación para sus hijos y esta demanda crecerá exponencialmente. La rápida conversión de lo que fueron “pueblos-campamento” en ciudades intermedias y pequeñas con tasas altas de crecimiento, requiere una rápida dotación de servicios públicos. Enormes territorios que se convierten en espacios de producción agrícola requieren, cuando menos, una eficiente y bien mantenida red de caminos rurales.
- En estos territorios de rápido y disperso poblamiento, una política de seguridad ciudadana y de control de las autoridades judiciales, será,

En términos de servicios que valoricen el espacio y sus ciudades, está casi todo por hacer.

probablemente uno de los soportes de valorización y capitalización más firmes. La inseguridad, la incertidumbre de derechos de propiedad (con la conflictividad que ello genera), la corrupción asociada al narcotráfico, pero también a cualquier espacio de difícil comunicación, impiden que la iniciativa de las personas se convierta en empresa.

C. EL CORREDOR CAJAMARCA Y LA DESARTICULACIÓN DE LA SIERRA

Comparando con los sistemas anteriores, el esquema de la Sierra tiene conexiones fragmentarias, ciudades pequeñas y muy escaso dinamismo demográfico. En toda la Sierra de la MRN (sin incluir Ancash), con una población proyectada al 2002 de 1'300,000, hay sólo 7 ciudades con más de 10,000 personas; de ellas, sólo 2 tienen tasas superiores al 2% anual. Prácticamente la única carretera asfaltada es la que une la ciudad de Cajamarca con la costa, en mucho impulsada por la construcción de la represa de Gallito Ciego, y por el desarrollo del asiento minero de Yanacocha. Estamos en el territorio de la más escasa acumulación de capital social y de inversiones públicas de la MRN.

... una política de seguridad ciudadana y de control de las autoridades judiciales, será, probablemente uno de los soportes de valorización y capitalización más firmes

El Corredor define segmentos que se articulan a la costa, aunque precarias rutas buscan entradas al Corredor Tarapoto (Celendín). No es muy diferente en las otras provincias: una carretera sólo afirmada, vincula las capitales provinciales con la costa y, en algunas de ellas, como Huancabamba, una precaria pero dinámica ruta las conduce al este (a Jaén). Por esas rutas precarias transitan migrantes de la sierra al oriente. Para las cosechas del café, o más permanentemente. No parece que la planificación de sus rutas, orientadas a la costa, haya propiciado ningún dinamismo.

Provincias de Sierra según Índice de Pobreza, Nivel de Vida y Población de la ciudad Capital

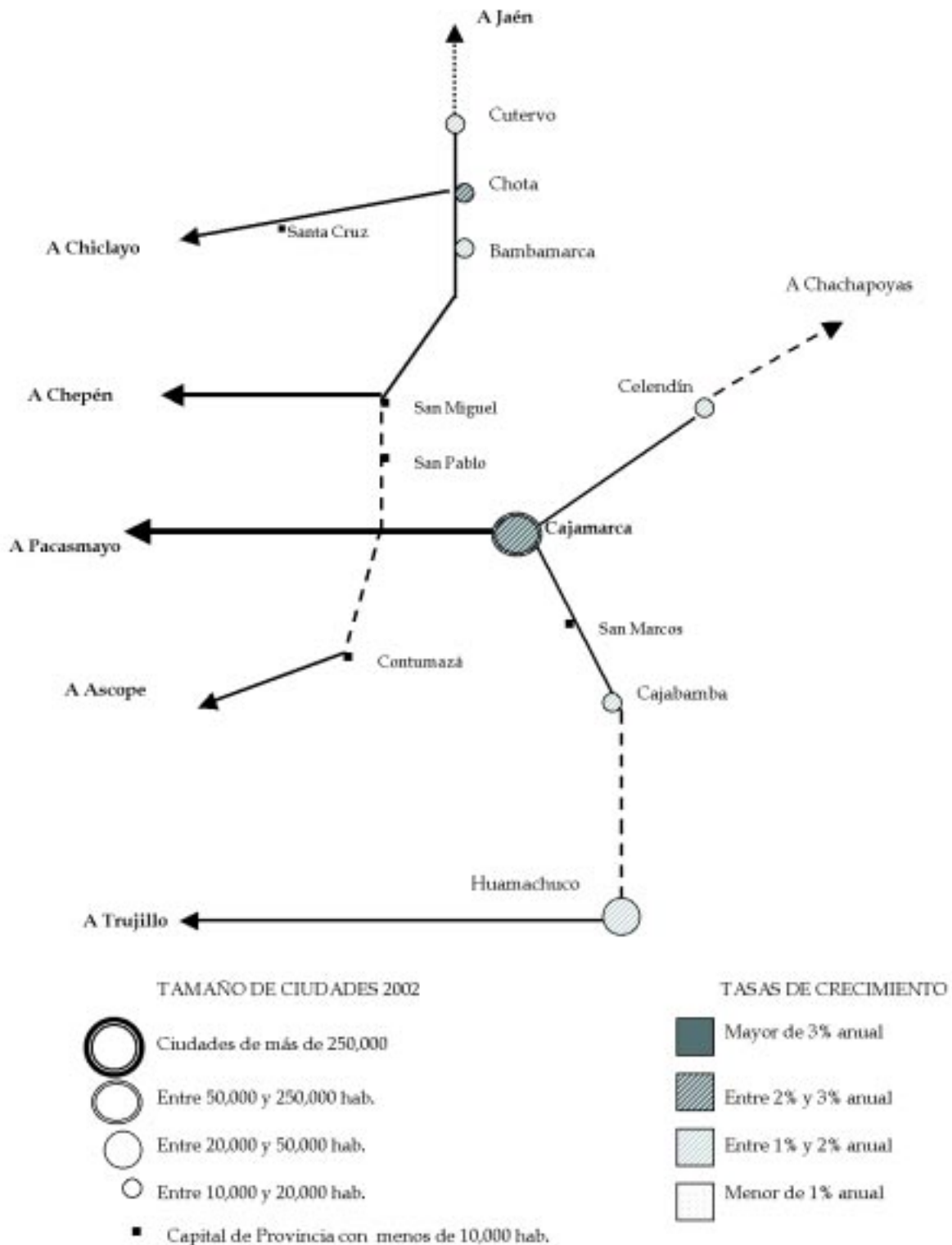
Dp	Provincia	IP	NV	TC	Capital	Población
CJ	Cajamarca	53.0	MP	0.6%	Cajamarca	92,447
LL	Sánchez Carrión	55.4	MP	1.4%	Huamachuco	18,600
CJ	Celendin	48.4	Pob	0.7%	Celendin	12,980
CJ	Cutervo	54.0	MP	0.8%	Cutervo	12,838
CJ	Chota	54.8	MP	0.8%	Chota	12,608
CJ	Cajabamba	45.0	Pob	0.4%	Cajabamba	11,940
CJ	Hualgayoc	62.5	ExP	0.9%	Bambamarca	10,630
LL	Otuzco	48.0	Pob	1.0%	Otuzco	8,237
PI	Huancabamba	54.7	MP	0.8%	Huancabamba	6,472
CJ	Stgo de Chuco	47.4	Pob	0.7%	Stgo de Chuco	4,958
CJ	San Marcos	41.8	Pob	1.9%	San Marcos	4,784
PI	Ayabaca	57.4	MP	0.4%	Ayabaca	3,988
CJ	Santa Cruz	57.2	MP	2.1%	S Cruz de Succha	3,703
LL	Gran Chimú	47.0	Pob	0.5%	Cascas	3,494
CJ	Contumaza	56.9	MP	0.8%	Contumaza	3,335
CJ	San Pablo	51.4	MP	2.1%	San Pablo	2,871
LL	Julcan	56.6	MP	1.4%	Julcan	2,530
CJ	San Miguel	46.1	Pob	2.0%	S Miguel de Pallaques	2,264
LL	Pataz	59.1	MP	1.2%	Tayabamba	2,018
LL	Bolívar	65.0	ExP	1.7%	Bolívar	2,000

IP: Índice de Pobreza; NV: Nivel de Vida; TC: Tasa de Crecimiento de la Provincia 1981-93; Pob: Población en la capital 1993. Fuentes: FONCODES Mapa de Pobreza 2000; INEI Censo 1993. Elaboración: CIPCA

Este corredor es una región predominantemente rural (72% de la población proyectada al 2002). Salvo por el hecho de que es en el Corredor Cajamarca donde se encuentran las pocas ciudades, las diferencias no son grandes respecto al resto. Once de las 20 capitales provinciales no llegaban a 5,000 personas en 1993.

Ninguna provincia se ubica sobre el nivel de "Pobre", al que sólo llegan 7; el resto son Muy Pobres o de Extrema Pobreza. Sólo 3 (Santa Cruz, San Pablo y San Miguel) presentaban tasas de crecimiento superiores al 2% (y no más de 2.1%). 11 crecieron en tasas menores a 1%. Toda la zona es neta expulsora de población.

Esquema N° 3
CORREDORES CAJAMARCA Y DESARTICULACIÓN DE SIERRA



Criterios de Inversión Prioritaria en el Corredor Cajamarca y en la Sierra

Definir la orientación geopolítica debiera conducir prioritarias inversiones en la Sierra de la MRN:

- El desarrollo de vías que permitan una mejor conexión interna del corredor y su articulación con los otros ejes estratégicos de desarrollo macro regional son una prioridad:
 - El mejoramiento del eje Cajamarca-Cutervo, capitalizaría el espacio, en particular si la carretera Cutervo-Jaén con salida al corredor Jaén-Bagua se priorizara como la conexión al Brasil.
 - El mejoramiento de la carretera de Cajabamba a Huamachuco y de allí a Juanjuí daría una mejor salida de las provincias del sur hacia el corredor Tarapoto.

En todos estos ejes, no se trata de inventar dinanismos: hay ciudades e intercambios (precarios por las condiciones del transporte). Las poblaciones de las ciudades de los corredores de la Selva de origen serrano son un importante mercado potencial, aún cuando tarde en abrirse para esta región el mercado exterior (Leticia, Manaus).

- En cuanto a servicios, los altos niveles de pobreza de esta región muestran no sólo bajos ingresos, sino altas deficiencias a nivel de necesidades básicas. Probablemente estamos ante una región que, antes que valorización del espacio, requiere inversiones en mínima calidad de vida y compartir, con el resto de la sierra del país, un proyecto de largo plazo de inversión sostenida de calidad educativa en zonas rurales.

D. EJE INTEROCEÁNICO DEL NORTE

Sobre todo a partir del tratado de paz con el Ecuador, este eje ha concentrado un evidente interés desde diferentes actores –tanto estatales como privados-, por propiciar tanto la integración departamental (hacia Loreto), como la integración internacional, específicamente con Ecuador y Brasil.

Algunas acciones vienen ampliando oportunidades para este eje. La vía interoceánica, en curso de realización, une los puertos Atlánticos de Belén do Pará y Macapá con los de Bayóvar, Paita, Puerto Bolívar y Guayaquil. Tiene componente fluvial y terrestre en Perú y Ecuador, con dos variantes en nuestro país que utilizan ambas la carretera asfaltada desde Paita-Bayóvar, Olmos, Jaén-Bagua.



La primera de estas variantes, inscrita explícitamente en el marco del acuerdo de paz con Ecuador, supone la construcción de la carretera Imazita-Santa María de Nieva-Sarameriza (punto inicial navegable del río Marañón), donde inicia su parte fluvial. La segunda, presentado en estudios de la Corporación Andina de Fomento (CAF) como “eje recomendado”, utilizaría la carretera afirmada existente entre Tarapoto y el puerto de Yurimaguas.

El desarrollo de este eje podría abrir una importante vía de comunicación hacia el oriente, que puede brindar a la Macro Región Norte interesantes oportunidades para su desarrollo desde su reposicionamiento geopolítico. La combinación entre los criterios de inversión estatal desarrollando vías de articulación, y la iniciativa privada parecen ser los principales impulsores de esta dinámica.

3. ALGUNOS APUNTES FINALES SOBRE LA MACRO REGIÓN NORTE

PERSPECTIVAS PARA LA MACRO REGIÓN NORTE

Ventajas comparativas

- Gran diversidad y la calidad de recursos naturales específicos. De mejorar y mantenerse el sistema vial intra-regional, podrían constituir una base de movilización de las energías productivas, capacidad empresarial, y recursos humanos e institucionales.
- La existencia del puerto de Paita, el segundo del país, de condiciones naturales óptimas y con desarrollo empresarial de servicios portuarios.
- La existencia en los valles áridos de la costa de una potente infraestructura de riego (Chira-Piura, Tinajones, Jequetepeque-Zaña, Chavimochic), y también de plantas agroindustriales (hilandería, molinos de arroz, ingenios azucareros, procesadoras de frutas, etc.)
- El dinamismo de las redes urbanas, favorece, aunque de manera diferenciada, la aglomeración y acumulación progresiva de capitales, servicios e inteligencia.
- La existencia de núcleos de profesionales, con buen nivel de formación y las capacidades institucionales de las universidades, colegios profesionales, así como el incipiente proceso de consolidación y modernización de las principales cámaras de producción y comercio.
- Existen tendencias en curso que buscan una mejor integración con Ecuador (e indirectamente con el sur de Colombia) y con Brasil.

Limitaciones

- Un universo empresarial desigualmente distribuido y en el que predominan abrumadoramente los pequeños productores (PYMES Más del 95% de los establecimientos existentes son de pequeña y microempresa).
- Predominancia de un modelo económico que tiende a conceder tratamiento preferencial y a rentabilizar preferentemente a las actividades primario extractivas como la minería e hidrocarburos; las actividades pesqueras, y determinados segmentos modernos del agro.
- Las compañías mineras Yanacocha (Cajamarca) y Antamina (Huaraz), A pesar de su dimensión y complejidad no han generado una cadena suficientemente consistente de actividades productivas y de servicios para poder ser considerados como un elemento significativo de descentralización productiva.

RETOS COMUNES

- Hacer de la **agricultura una actividad moderna y rentable** para una gran capa de pequeños productores, aumentando sus niveles de ingreso y de articulación ventajosa a los mercados regionales, nacionales e internacionales.
- Lograr un **mejor nivel de integración y complementariedad de los diversos espacios**, tratando de sacar del aislamiento las provincias más atrasadas de la macro región.
- Conseguir un **desarrollo interno equilibrado** que trate de evitar profundizar las desigualdades existentes.
- Encontrar mecanismos para que las **actividades más dinámicas tengan efecto movilizador en otras actividades complementarias** o que en todo caso permitan cierta distribución de las utilidades en beneficio de la población.