

UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERIA

PROGRAMA ACADEMICO DE ARQUITECTURA URBANISMO Y ARTES



**ESTUDIO URBANO DE LA CIUDAD
DE JUANJUI**

TRABAJO DE INVESTIGACION

PRESENTADO POR:

TULIO ANIBAL VASQUEZ CANALES

Director de Tesis: Arq. VICTOR SMIRNOFF BRACAMONTE

LIMA - PERU

1984

P R O L O G O

La selva peruana oculta en su interior los pueblos y experiencias de lo mas inusuales para un costeño. Me refiero a aquellas que su casco urbano se confunde con la frondosa vegetación, y es a simple vista diferenciar lo urbano de lo rural, inclusive en sus costumbres. Potencialmente constituyen una importancia económica para el desarrollo regional.

Juanjuí está dentro de estas ciudades, sin embargo parece como si estuviera a la deriva dentro del contexto nacional. Tal es la indiferencia política que, no existe un plano de la ciudad en el municipio. Es allí donde nace la idea de hacer un estudio urbano de Juanjuí, comenzando así una aventura larga para conocer la ciudad palmo a palmo, conocer a su gente y sus costumbres, ambientarse con el contexto urbano y la región.

Verdaderamente es un caos urbano, porque Juanjuí nació y creció sin una debida planificación urbana que derive de un plan regulador.

El trabajo es un compendio casi 100% de experiencia personal en toda su extensión. Me formo la idea que algún día, el gobernante de turno se acuerde de las ciudades como Juanjuí. Recomiendo se haga un Plan Regulador en base al presente estudio, porque la ciudad tiende a un crecimiento demográfico desmesurado, no existiendo un patrón ordenador para ello.

Quiero agradecer a los pobladores de la ciudad de Juanjuí, por el apoyo que me brindaron durante mi estadía, para llevar a cabo mi investigación.

ooo ooo ooo ooo

C O N T E N I D O

INTRODUCCION

MARCO REFERENCIAL

La ciudad de Juanjuí: Ubicación

PARTE I : LA REGION DEL HUALLAGA CENTRAL Y BAJO MAYO

Características esenciales de la región

Alcances del Proyecto Huallaga Central y Bajo Mayo

La carretera Marginal y su importancia regional

CONCLUSION - 1

PARTE II: ANALISIS SECTORIAL DE LA ECONOMIA REGIONAL

Generalidades

A.- Sector Agropecuario y Forestal

B.- Sector Transportes y Comunicaciones

C.- Sector Comercial y Financiero

D.- Sector Industrial

E.- Sector Turismo

F.- Sector Minería

G.- Sector Vivienda y Construcción

CONCLUSION - 2

MARCO CONCEPTUAL

IDEA RECTORA

PARTE III: JUANJUI EN LA REGION

Generalidades

Antecedentes históricos

A.- Factores de asentamiento

B.- Etapas de formación

C.- Elementos determinantes del crecimiento urbano

a) elementos naturales

b) obras de infraestructura

c) instrumentos legales

Características físicas y climatológicas

PARTE IV: ANALISIS DE LA ESTRUCTURA URBANA DE JUANJUI

Áreas de influencia de la ciudad

Núcleos urbanos en las áreas de influencia

Área de tratamiento

Estructura urbana actual

A.- Sistema vial

Tendencias de expansión

Conformaciones urbanas

Dinámica urbana

A.- Altura de la edificación

B.- Estado de la construcción

a) áreas consolidadas

b) áreas en proceso de consolidación

c) áreas incipientes

d) áreas decadentes

CONCLUSION - 4

PARTE V: USOS DE SUELO

Generalidades

A.- Uso residencial

B.- Uso comercial

C.- Uso industrial

D.- Equipamiento comunal

a) equipamiento educativo

b) equipamiento de salud

c) equipamiento recreativo

d) correos y comunicaciones

E.- Uso institucional

F.- Otros usos

CONCLUSION - 5

PARTE VI: INFRAESTRUCTURA DE SERVICIO

Generalidades

A.- Red de agua

B.- Red de desagüe

C.- Red de aguas pluviales

D.- Red de energía eléctrica

E.- Servicios públicos

- a) recolección de basura
- b) limpieza pública y ornato de la ciudad
- c) estación de servicio

CONCLUSION - 6

PARTE VII : ASPECTOS SOCIO-ECONÓMICOS DE LA CIUDAD

Características demográficas

A.- Composición de la población

B.- Composición familiar

Las migraciones

Proyecciones de la población

Características socio-económicas

A.- Función económica de la ciudad

B.- Población económicamente activa (P.E.A.)

C.- Estructura ocupacional

D.- Niveles de ingreso familiar

CONCLUSION - 7

PARTE VIII : DIAGNOSTICO

Esquema introductorio

Diagnóstico

Prognóstico

Prioridades de solución.

PARTE IX : PROPUESTA

Objetivos

Areas de intervención

Criterios generales para la orientación de la expansión urbana

Sectorización de la ciudad

Zonificación de los usos de suelo

Distribución del uso de suelo hasta el año 2,000

Conclusiones finales

B I B L I O G R A F I A

I N T R O D U C C I O N

El desarrollo del presente estudio, se ha efectuado considerando las incidencias del Proyecto Huallaga Central y Bajo Mayo en el Departamento de San Martín, así como el papel que desempeña la Ciudad de Juanjuí en la región.

En lo concerniente al estudio urbano de la ciudad específicamente, se hace un análisis de la realidad física, social, económica y de su área nucleada correspondiente, para llegar a un conjunto de proposiciones que sirvan en el ordenamiento urbano, considerando las previsiones necesarias a tomarse en su expansión.

Dentro de la política de desarrollo de la región del Huallaga Central y Bajo Mayo, Juanjuí cumple un papel fundamental como eslabón en la cadena de desarrollo agropecuario del país. Como tal, está íntimamente ligada al futuro de la explotación agropecuaria y al desarrollo de los centros urbanos de la región.

El tamaño poblacional de la ciudad, sus condiciones administrativas, la importancia de sus equipamientos urbanos y su función actual, futura en el ámbito regional, son factores determinantes para la elaboración del presente estudio, considerando que el incremento y reacondicionamiento de su actual infraestructura urbana, determinan que se convierta en un Polo de Desarrollo de importancia regional.

La proximidad de ciudades y poblados aledaños al área nucleada de Juanjuí, así como la similitud de características físicas, sociales y económicas de éstas, hacen del conjunto una micro-región la cual está inmersa dentro de la región.

El desarrollo de ciertas actividades económicas, ya sea en el campo comercial o productivo, están generando necesidades en esta micro-región, las cuales tienden a canalizar su solución en el casco urbano, generando así un deterioro progresivo dentro de su carácter de Ciudad Provincial, incrementándose física y poblacionalmente un desorden de crecimiento por falta de un control adecuado para estas circunstancias,

por parte de las autoridades competentes.

Este desorden urbano se ha dado como consecuencia de no haber existido una planificación en su origen, teniendo en cuenta que no se ha previsto la expansión urbana de la ciudad ni los nuevos asentamientos poblacionales existentes hoy en día.

Tal es el caso de los equipamientos comunales consolidados (hospital, colegio Wiesse), así como la pista de aterrizaje del aeropuerto, limitan su crecimiento en una dirección de terminada, sumándose el río Huallaga como un límite natural.

Actualmente se encuentra en ejecución un proyecto para cambiar el eje de la actual pista de aterrizaje (el cual prácticamente separa al poblado de La Merced de la ciudad), permitiendo así una integración física de la ciudad con los centros poblados existentes alrededor del área nucleada.

Para tal fin, será necesario elaborar un proyecto piloto integral de carácter físico-espacial, de utilidad para todo el casco urbano y de un alcance de uso a nivel distrital.

Los resultados finales del presente estudio, darán la información necesaria que deberá ser analizada para determinar los usos específicos a programarse en el área del proyecto, y también servirá de base para la elaboración del programa arquitectónico de un Centro Cívico-Comunal, el cual deberá ser consecuente en todo aspecto con los criterios de la propuesta.

Nuestra amazonía, siempre fue considerada como una fuente de riquezas inagotables, aún sin la evaluación previa de sus recursos naturales. De nuestra selva se tejieron muchas leyendas, siendo una de ellas referida a la localización de El Dorado. Muchas expediciones españolas fracasaron en su búsqueda, debido a las condiciones impenetrables del lugar.

De estas expediciones nacieron las primeras colonias en nuestra amazonía, acentuándose de esta manera la presencia del hombre en los departamentos de Amazonas, Loreto, San Martín y Madre de Dios. Lógicamente al se comparan sus poblaciones con las ciudades de la costa, se notará claramente la baja densidad poblacional, así como una infraestructura urbana y servicios inter-urbanos deficientes.

Con el auge de la explotación del caucho, muchas ciudades de la región comenzaron a progresar, además de otras que se desarrollaron dentro de sus limitaciones con la explotación de los recursos naturales, ubicados en las riberas del río Huallaga.

Aparte de los recursos agropecuarios, se cuenta con una riqueza petrolera, la cual incide grandemente en el desarrollo integral de la selva, dado que para su explotación, ha sido necesario construir un oleoducto y mejorar las vías de comunicación, para su mejor explotación.

Así como el oro ha comenzado a impulsar el desarrollo de Madre de Dios, el petróleo, está impulsando el desarrollo de Amazonas, San Martín y Loreto, en cuanto a su estructura regional básica.

El gobierno central, siempre ha tenido presente el potencial económico de la amazonía, y entre una de sus gestiones para hacer factible el uso de dichas riquezas, en 1,960 solicitó la asistencia técnica de las Naciones Unidas para profundizar el estudio de evaluación de los recursos naturales y humanos de la región del Huallaga Central y otros lugares del nor-este del país.

En 1964, el Consejo Directivo del Fondo Especial de las Naciones Unidas, designó a la FAO como Agencia Internacional Ejecutiva, nombrando el gobierno central al Ministerio de Agricultura para que se encargue del proyecto denominado: DESARROLLO DE LAS CUENCAS DE LOS RIOS HUALLAGA CENTRAL, CHIRIYACU Y NIEVA.

Estos trabajos comenzaron a fines de 1965, teniendo una duración de seis años, en los cuales se ha podido evaluar los recursos naturales y humanos, ofreciendo lineamientos futuros de importancia para el desarrollo regional. Con respecto a las áreas de las cuencas del Huallaga Central y de los ríos Chiriyacu y Nieva, existen las siguientes zonas de estudio :

- ZONA I (Yurimaguas)
- ZONA II (Huallaga Central y Bajo Mayo)
- ZONA III (Moyobamba)
- ZONA IV (Chiriyacu y Nieva)

La ZONA II del Huallaga Central y Bajo Mayo, comprende la región más fértil de las cuatro mencionadas, estando ubicada en su integridad en el departamento de San Martín, comprendiendo gran parte de las provincias de San Martín y Lamas, la provincia de Huallaga en su totalidad y la provincia de Mariscal Cáceres, con excepción de los distritos de Uchiza y Tocache.

La Ciudad de Juanjuí : Ubicación. - Es capital de la provincia de Mariscal Cáceres, del departamento de San Martín y está ubicada a las riberas del río Huallaga, teniendo las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud sur..... 7° 05'
Longitud Oeste76° 30'
Altura s.n.m.320 mts.

Cuenta con una población estimada en 10,927 habitantes, encontrándose comprendida dentro del estudio de la ZONA II del Proyecto Huallaga Central y Bajo Mayo.

PERMIT

2
2

LA FENIX DEL

WILLIAM C. WILSON

YOUNG & RUBICAM

CARACTERÍSTICAS ESENCIALES DE LA REGION

La zona del Huallaga Central y Bajo Mayo tiene una extensión territorial de 13,500 Km², equivalente a 1'350,000 Has. y forma parte de la cuenca del río Huallaga desde la boca del río Huayabamba, afluente por la orilla izquierda, hasta el paso llamado EL VAQUERO, donde el Huallaga cruza el relieve del cerro LA ESCALERA, el cual constituye el límite con la zona I de Yurimaguas. Por su parte norte, bordea con la meseta de Moyobamba, que pertenece a la Zona II. Al oeste, los límites lo constituyen los relieves de la pre-cordillera andina. Por el sur, con los cerros bajos que bordean los valles del Bajo Biabo y del río Ponaza. Hacia el sur-este, el límite de la zona está constituido por el río Mishquiyacu, que corre cerca a la elevada laguna de Sauce.

El área de la zona está comprendida entre los 6° 30' de latitud sur y de 76° a 77° de longitud oeste. Comprende la cuenca del río Huallaga Central, entre la desembocadura del río Huayabamba, cerca de la ciudad de Juanjuí y la localización de Chazuta. Incluye también los valles y vertientes de los ríos Saposoa, Sisa y Ponaza; los cursos inferiores de los ríos Biabo, Mayo y Mishquiyacu y parte del curso del río Huayabamba.

La región del Huallaga Central presenta una serie de formaciones montañosas de baja altura, donde se forman los ríos tributarios del Huallaga. Las alturas varían desde los 300 metros sobre el nivel del mar a lo largo del Huallaga, hasta los 1500 metros en el cerro LA ESCALERA por el este, y la pre-cordillera andina por el oeste y nor-este. Por el sur, los cerros no pasan de los 900 metros de altura.

La topografía de la región presenta sólo un 10% de planicie, otros 10% de terrenos con declives suaves, un 25% presentan gradientes que oscilan entre el 20 y 50%, siendo el resto de la zona bastante accidentada, con la presencia de fuertes gradientes y quebradas. Las tierras planas se encuentran en los valles del Huallaga, desde Juanjuí a Pilluana; también en los valles de los ríos que desembocan en el Huallaga. Estos suelos son los que presentan mayor interés para la explotación agrícola y ganadera.

Las tierras medias de suave declive son terrenos ondulados, situados principalmente en las terrazas altas y cerros bajos. Estos suelos son en su mayoría de naturaleza ácida y su fertilidad oscila entre moderada y pobre. Las altas tierras, de declives pronunciados, presentan zonas de topografía variable, con quebradas y montañas, estando mayormente ubicadas en lomas y cerros altos.

La mayor parte de estos cerros presentan una restringida posibilidad de uso agropecuario, tanto por su relieve abrupto como por la pobreza de la tierra. El drenaje del suelo se efectúa eficazmente a través de los diversos ríos de la zona y de las numerosas quebradas que desembocan en el Huallaga.

La temperatura varía con la altitud. En las zonas planas, la temperatura media es de 26° C con una variación entre máximas y mínimas que no exceden de los 12° C. Los promedios mensuales para la región varían entre 27 y 16° C, siendo las desviaciones de los promedios mensuales con respecto a la media anual de 1.5 °C.

Las precipitaciones no son tan intensas como en la región de Yurimaguas. El cerro La Escalera es una barrera natural que sirve relativamente contra las corrientes húmedas procedentes del Atlántico. Es por ello que a partir de dicho cerro, las precipitaciones decrecen rápidamente con la altura y bajan entre 1,350 a 1,200 m.m., siguiendo una línea imaginaria entre Moyobamba y Tarapoto. En el sentido contrario a la corriente del río Huallaga, siguiendo la línea Tarapoto - Juanjuí, las lluvias disminuyen desde los 1,250 hasta cerca de los 800 m.m. en la confluencia del Mayo con el Huallaga.

En las partes más bajas presentan mejores condiciones topográficas, las precipitaciones varían desde un promedio de 1,000 a 1,200 m.m. en las márgenes de los ríos, hasta las áreas relativamente secas con 600 a 700 m.m.. Hacia el norte del Huallaga, en la parte septentrional de Sisa y de Saposoa, las precipitaciones llegan a cifras superiores a los 2,000 m. m. anuales.

Los promedios diarios de humedad relativa varían entre 73 y 93%. La humedad del aire es bastante alta, incluso en

las áreas de menor precipitación.

En cuanto a las horas de insolación, se tiene un promedio mensual de 142 horas; como mínimas promedio de 122 horas en los meses más lluviosos. La evo-transpiración ofrece cifras anuales que oscilan entre los 500 y 900 m.m. en toda la zona.

Los suelos de la región pueden agruparse en:

- a) Suelos de origen aluvial reciente y de topografía plana, con pendientes entre 0 y 5%, situados mayormente en terrazas bajas o medias. Son generalmente profundos y de buena fertilidad.
- b) Suelos de origen aluvial antiguo, planos o ligeramente inclinados sobre terrazas altas. Son moderadamente profundos, ácidos y de baja fertilidad.
- c) Suelos aluviales muy antiguos, situados en los cerros bajos. Son generalmente muy superficiales y de baja fertilidad.
- d) Suelos residuales, desarrollados sobre rocas sedimentarias cuarzosas en laderas y cerros.

En la región se encuentran formaciones ecológicas que varían entre el tipo de bosque tropical muy seco hasta bosque húmedo bajo. Las áreas pobladas entre bosques muy secos y secos con temperaturas medias superiores a los 25 °C y precipitaciones entre los 500 y 1,00 m.m. se hallan a lo largo de Huallaga y en los valles bajos de sus afluentes, en un área estimada de 155,000 Has., Siendo la mayor parte arable. Los suelos reciben humedad adicional desde las colinas y a través de filtraciones de los cursos de agua.

La región ha estado poblada por colonizadores, además de las tribus aborígenes desde los comienzos de la conquista española, debido a su clima favorable y a la fertilidad de sus suelos.

En 1969, su población alcanzó la cifra de 135,900 habitantes, con una densidad de 10 hab./Km². Durante el período 1940 - 1961, el crecimiento demográfico fue de 2.5% anual en el área del Bajo Mayo y de 3.5% en el área del Huallaga Central. Pero el período 1961 - 1969, la población de ambas

áreas creció solamente 1.7%. Esta baja tuvo desigual distribución dentro de la región, ya que mientras la ciudad de Lamas experimentó una tasa negativa de crecimiento por causas de grandes emigraciones, otras áreas como la de Tarapoto crecieron hasta en un 5.5%.

La población urbana de la región crece ligeramente menos que la rural (2.5 y 2.9% respectivamente), debido al escaso cambio de la estructura ocupacional de la región, en la que predomina ampliamente la agricultura.

ALCANCES DEL PROYECTO HUALLAGA CENTRAL Y BAJO MAYO

Este proyecto está cumpliendo un rol importantísimo dentro de los planes del desarrollo regional. Se han fijado metas dentro de un período de cuatro años para desarrollar sus actividades, iniciándose a fines de 1979, debiendo culminarse en 1983.

El Proyecto mencionado se fundamenta en el Convenio de Préstamo AID (Agencia Internacional para el Desarrollo) N° 527 - T061, con la correspondiente contrapartida del Presupuesto General de la República. Se estimó inicialmente una inversión del orden de 50 millones de dólares, la cual se ampliará en vista de los resultados obtenidos. Las actividades y tareas programadas comprenden: caminos de penetración, mantenimiento de caminos, Crédito Agropecuario, parque de maquinarias, centro de comercialización y recolección, trabajos de topografía y titulación, servicios de extensión, evaluación de recursos, dirección ejecutiva y asistencia técnica.

Como se puede apreciar, el Proyecto Huallaga Central y Bajo Mayo tiene dimensión regional, incrementándose con otros programas como son : las centrales hidroeléctricas para la laguna de Sauce y Gera, para el Alto Mayo y Bajo Mayo, que aumentarán el potencial energético de Moyobamba, Tarapoto y poblaciones aledañas.

El Proyecto tiene su oficina principal en Tarapoto y se encuentra en plena ejecución de los programas, de acuerdo al calendario establecido, habiéndose logrado en 1980, una inversión del orden de los 1,900 millones de dólares. Dentro de esta inversión figuran en lugar preferencial los caminos vecinales que conectan los valles tributarios del Huallaga con la carretera Marginal. Igualmente, comprende el mejoramiento y terminación de otras rutas existentes, la instalación de puentes que facilitarían el tránsito permanente. Por otro lado, la producción aumentará cuando los caminos estén estabilizados y las aguas de los ríos produzcan energía. Estos dos aspectos son fundamentales para afianzar el progreso regional. Las carreteras permitirán un tránsito fluido hacia la costa, y por Tingo María, hacia Lima y Pucallpa.

Se completaría así el circuito del nor-oriente, teniendo como vías paralelas, la Panamericana Norte y la Marginal de la Selva, contando a la vez con salidas hacia Yurimaguas.

El Proyecto Huallaga Central y Bajo Mayo, con sólo realizar los caminos de penetración en los valles de los ríos Biavo, Sisa, Ponaza y Pucacaca, tributarios en ambos márgenes del Huallaga Central, ha incrementado la frontera agrícola de estos valles en 180,000 Has. adicionales a las 100,000 Has. existentes y en actual producción.

Atendiendo a una de las demandas más urgentes de la región, el Proyecto Huallaga Central y Bajo Mayo ha adquirido equipos y maquinarias, las cuales se han puesto a disposición de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, para el mantenimiento del tramo de la Carretera Marginal que cruza la zona.

El crédito agropecuario se encuentra abierto para los agricultores de San Martín. Ya se han utilizado varios de éstos, en programas de leche y carne con tasas preferenciales sin precedentes, del 7% y a 12 años de plazo. Estos créditos se canalizan a través del Banco Agropecuario, ligado por un convenio establecido con la Dirección Ejecutiva del Proyecto.

Otras realizaciones del año de 1980 comprenden las centrales de maquinarias agrícolas en Tarapoto, Bellavista y Picota; los centros de recolección y comercialización como es el canal de Tarapoto y los almacenes de granos en Juanjuí, Tarapoto y Picota, con capacidades de 2,000 y 4,000 T.M.; los estudios topográficos y de titulación, que en 1980 lograron catastrar 6,000 predios y titular 600, esperando llegar a 8,000 predios por año, en base a la información aerofotográfica y catastral existente; el servicio de extensión agrícola, proporcionando asistencia técnica profesional en los valles del Bajo Mayo, Ponaza, Sisa y Biavo; y finalmente, la evaluación de los recursos naturales mediante convenio con la OBERON, con trabajos de campo y estudios detallados de suelos, recursos hídricos, vegetación y fauna.

El Proyecto Huallaga Central, en pleno funcionamiento, está impulsando el desarrollo de esa enorme región desde todo punto de vista.

CARRETERA MARGINAL Y SU IMPORTANCIA REGIONAL

Esta comprendida a todo lo largo de la selva, uniendo así a esta región física del Perú. Así mismo, al conectarse con ciudades de importancia como Tingo María, Pucallpa, y la selva de Satipo y Oxapampa, se une indirectamente con la costa donde se encuentran las principales industrias consumidoras de la producción agropecuaria de la selva.

En su recorrido proyectado, cruza en forma longitudinal, al departamento de San Martín, desde la ciudad de Tingo María hasta Yurimaguas y Mendoza, y en forma transversal desde Calemán hasta Orellana; integrando al departamento con los demás circundantes a él, así como con la costa norte en primera instancia y con Lima por vía a Tingo María.

Actualmente, gran mayoría de sus tramos construidos, presentan deficiencias en su funcionamiento por falta de un mantenimiento adecuado en épocas de lluvia, con lo cual se hacen intransitables. El desarrollo integral del proyecto comprende dicho mantenimiento, el cual será permanente para asegurar un servicio constante a través de toda la región.

En el período militar de gobierno, se paralizó prácticamente el desarrollo del proyecto de la carretera Marginal, descuidándose el mantenimiento de los tramos construidos, los cuales se han ido deteriorando paulatinamente hasta volverse inservibles. Con el proyecto de desarrollo agropecuario del Huallaga Central y Bajo Mayo se reactivaron dichos tramos, reanudándose la construcción de los tramos siguientes. Posteriormente, con el reingreso al gobierno del presidente Belaunde Terry, comenzaron a desarrollarse proyectos integrales de desarrollo urbano y rural, teniendo como base la carretera Marginal, lo cual refuerza la importancia que tiene en el desarrollo económico nacional.

Al cruzar el departamento de San Martín, ha generado un desarrollo espontáneo de las ciudades que se sitúan en su recorrido. La carretera está comprendida dentro del proyecto del Huallaga Central y Bajo Mayo, en el cual tiene prioridad uno por ser la columna vertebral de desarrollo para dicho proyecto. Es tanta su importancia que, se han acelerado la cons

trucción de muchos de sus tramos que cruzan la región del Huallaga, así como la construcción de nuevos puentes de mayor capacidad de carga para permitir el tránsito vehicular de gran tonelaje. Es así como se ha construido el puente Santa Marta que cruza el río Huayabamba en su tramo concerniente a la carretera Marginal. También está terminándose la construcción del puente Punta Arenas, el cual permitirá la integración vial por medio de dicha carretera con los pueblos de Pachiza y Huicungo, al sur de la ciudad de Juanjuí.

En cuanto se concluya el tramo de la carretera Oros del departamento de San Martín hasta la ciudad de Caleman del departamento de La Libertad, se tendrá una conexión directa de la región con la costa, convirtiéndose en el más corto para dicho cometido.

La región del Huallaga Central y Bajo Mayo, está considerada como la más importante en el desarrollo agropecuario de la selva peruana, por tener las condicionantes geográficas y climatológicas necesarias. Dentro de este desarrollo, la importancia de la carretera Marginal no radica sólo como estructura vial, sino como un eje de desarrollo para los pueblos que están afectados por el proyecto agropecuario, en todos los sectores económicos, incidiendo en gran parte en el sector industrial, el cual tiene un bajo desarrollo, por no existir actualmente las garantías necesarias para el transporte la producción industrial. Así mismo permitirá el desarrollo del sector Turismo, el cual está limitado, por tener como único medio de acceso a la región la vía aérea, siendo éste medio de transporte relativamente caro.

Actualmente, los fletes de transporte son demasiado altos, por hacerse este servicio por vía aérea, teniendo el gobierno que subvencionar algunos productos de primera necesidad tales como el combustible y productos alimenticios como el azúcar y arroz. Esto no ocurre con los materiales de construcción, los cuales vienen por vía terrestre, resultando el costo bastante alto, no permitiendo el desarrollo del sector vivienda y construcción, limitado al uso de materiales del lugar, o en todo caso a la producción artesanal de estos.

Todas estas condicionantes que limitan el desarrollo regional, serán salvadas con el aporte que ofrecerá la carrete

ra Marginal, así como la incentivación no solamente de desarrollo de los sectores económicos mencionados, sino, en el aspecto del desarrollo urbano de muchas ciudades, las cuales esperan un incentivo de dicha infraestructura para surgir como ciudades de importancia económica.

Entre otros aspectos, el desarrollo integral de la Marginal, permitirá conectarse con la carretera de penetración amazónica del Brasil, con lo cual se unirá vialmente el Atlántico y el Pacífico, incentivándose de este modo un desarrollo económico más integral de la región y de otros sectores, del territorio peruano. En lo referente a la región el Huallaga Central, permitirá la incentivación del comercio de exportación e importación tanto de la producción agropecuaria, como de la producción industrial regional, pudiendo constituirse a largo plazo en una base económica de importancia como lo que es actualmente la minería.

Este desarrollo, si en gran parte puede darse con el desarrollo físico de la Marginal, es necesario que se cuente con una continuidad en el desarrollo de otras infraestructuras regionales tales como la energía eléctrica, agua potable y servicios de comunicación.

Es necesario además, incentivar el espíritu de superación en la población, creando centros de capacitación profesional que permitan una ocupación coherente con las necesidades locales. Es también indispensable incentivar la inversión privada, dirigidas al sector industrial, teniendo como garantía la continuidad de la Marginal en su funcionamiento. Estas pautas están consideradas en el Proyecto del Huallaga Central y Bajo Mayo, pero como muchos proyectos, están sujetas a cambios y paralizaciones, en su mayoría por motivos políticos, generados en un cambio de gobierno.

CONCLUSION - 1

Dada las características esenciales de la región y los alcances del proyecto de desarrollo agropecuario del Huallaga Central y Bajo Mayo, conjuntamente con el desarrollo de la infraestructura vial de la carretera Marginal, es de esperar que ésta tendrá una importancia de primer orden en la economía nacional, dado a que todas las condicionantes expuestas conlleven a un desarrollo adecuado y coherente de los sectores económicos existentes en la región, así como a la reactivación de los sectores prácticamente nulos con respecto a los otros sectores de la economía regional.

En la región, es perceptible una zonificación inadecuada de los asentamientos poblacionales, los cuales en su formación espontánea se ubicaron en las riberas del río Huallaga, pero al introducir en la región un proyecto de desarrollo integral, es importante controlar el desarrollo de dichos asentamientos, jerarquizando su condición de urbano y rural, dándoles una facilidad de desarrollo en su equipamiento e infraestructura de servicio.

La falta de una planificación inicial para el desarrollo regional, ha originado una ocupación poblacional en forma de igual, reflejado en los diferentes grados de densidades y desarrollo de los asentamientos poblacionales existentes, ya sean urbanos o rurales. Así mismo, está provocando migraciones internas hacia ciudades que están en pleno proceso de desarrollo, por cuanto el equipamiento de infraestructura regional está dirigida hacia las áreas de ocupación de mayor importancia política. Es por ello que muchas poblaciones rurales en algunos sectores de la región, por la importancia del sector agropecuario como base económica.

El proyecto del Huallaga Central y Bajo Mayo, deberá tener una repercusión notable para salvar dichas deficiencias, tal como se consideran en sus alcances a mediano plazo, donde jugarán un papel importante las inversiones dirigidas a la industria y el desarrollo urbano de las ciudades que están comprendidas dentro del área afectada por dicho proyecto.

Actualmente, este proyecto está dando importancia al desarrollo de la infraestructura vial regional, así como al aprovechamiento del potencial energético que posee la región, en referencia al potencial hidráulico lo que conlleva al desarrollo de centrales hidráulicas para satisfacer la demanda de energía eléctrica, carentes en la región. Falta del servicio de agua potable es muy latente en la mayor parte de las ciudades, porque no se han tomado las medidas necesarias para explotar los recursos hidráulicos que abundan en la región. Esta situación está contemplada también dentro del proyecto, así como otros servicios de importancia urbana y rural. También existe una política de colonización en las áreas de intervención ubicadas en zonas vírgenes, con el propósito de explotar su potencial agropecuario.

Uno de los factores que incide en el bajo desarrollo del sector económico regional es la falta de infraestructura adecuada para el almacenamiento de la producción y su correspondiente comercialización, así como una infraestructura vial para el transporte de dicha producción hacia las ciudades de la costa para su procesamiento industrial. Esta deficiencia está siendo estudiada y se han tomado las medidas necesarias para su pronta solución, ya que se están construyendo silos para el almacenamiento de granos, así como la conclusión de muchos tramos de la carretera Marginal que unen los centros de producción los lugares de comercialización e industrialización, pero esto no es suficiente, por cuanto es necesario el mantenimiento permanente de dichas vías, las cuales quedan inutilizadas en las épocas de precipitaciones pluviales, quedando muchos centros de producción completamente aislados. Aún así, el futuro de la región es bastante prometedor en relación al desarrollo económico y urbanístico de muchas de sus ciudades.

PARISH OF ST. MARY
CATHOLIC CHURCH
1000

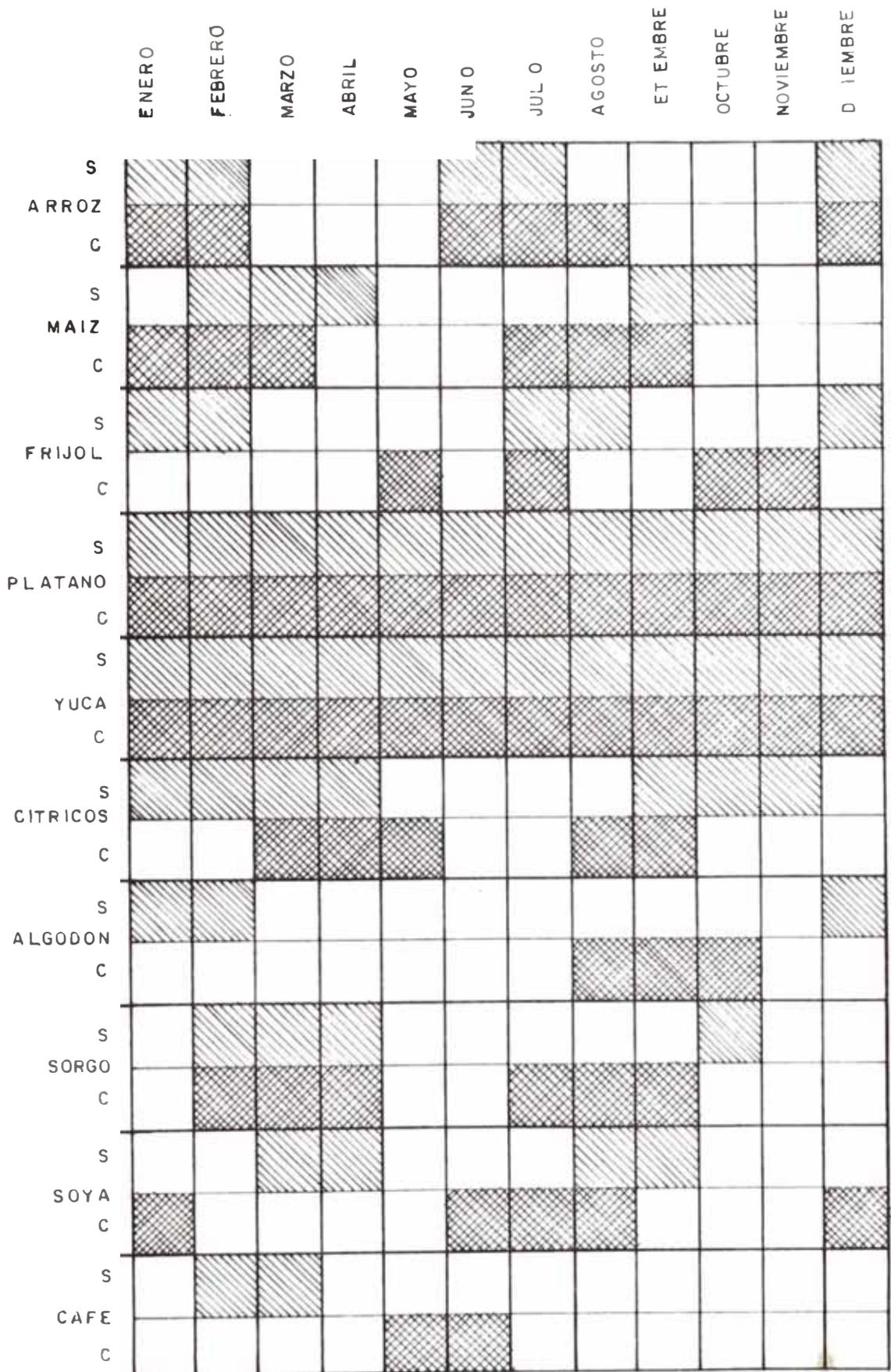
GENERALIDADES

La cuenca amazónica representa para la economía regional una gran reserva, requiriendo de una debida planificación para su adecuada explotación. En lo concerniente a la región del Huallaga Central y Bajo Mayo, se le puede considerar como una gran despensa económica nacional en el sector agropecuario y forestal, así como un potencial económico en el sector turístico e industrial.

Tanto el clima como su geografía la hacen propicia para un desarrollo de dichos sectores económicos, dependiendo de la política de implementación y participación del gobierno central, así como del sector privado.

Actualmente se ha generado el desarrollo de los medios de comunicación y transportes en toda la región, lo cual ha incentivado un aumento de la tasa migracional. Así mismo, se han previsto centros de colonización futura, como consecuencia de las diversas obras de infraestructura que se tienen proyectadas en el área.

Analizando los sectores económicos activos, se puede tener una idea real de como se aprovechan los recursos económicos, así como el grado de infraestructura existente que genera o limita dicho desarrollo.



A.- SECTOR AGROPECUARIO Y FORESTAL.- Representa un potencial económico de importancia regional, por la abundancia y variedad de especies tanto en la flora como en la fauna.

Referente a la agricultura, la conservación y abonamiento del suelo, son prácticas desconocidas, debido a la alta fertilidad de éste. En muchos casos, la actividad agrícola se realiza como una actividad económica esencialmente de subsistencia. Dentro de los productos, cuya explotación se da en gran escala comercial destacan el tabaco, caña de azúcar, coca, maíz, café, algodón, yuca, camote, arroz, etc.. El cultivo de frutales se realiza en muchos casos a una escala doméstica, abundando por ello muchas casas-huertas. Los frutales más apreciados son el plátano, naranjo, limón, coco, papaya, marañón, etc

La fauna es rica y abundante tanto en especies domésticas como silvestres, sean mamíferos, aves, reptiles o peces. Abundan también una gran variedad de insectos propios de la región.

La ganadería, es una actividad que está en etapa de readaptación, ya que se están introduciendo nuevas especies ganaderas, las cuales están en etapa de aclimatación. Estas especies son el búfalo de agua, y el cebú. Se crían vacunos, porcinos, caprinos, equinos, asimismo, sachavacas, sajinos, conejos, etc. La piscicultura se está desarrollando en forma experimental, obteniéndose buenos resultados con la crianza de paiches.

Referente a las riquezas naturales existentes, hay un gran número de aserraderos que extraen en forma alarmante las especies madereras tales como roble, caoba, cedro, ishpingo, etc., sin una acción inmediata de reposición. Así mismo, existen cazadores que están diezmado muchas especies de la fauna tales como tortugas, boas, lagartos y muchas especies de aves, que por sus vistosos plumajes son muy apreciados en el mercado.

Dichas actividades están alterando el equilibrio ecológico regional ya que no existen acciones inmediatas para contrarrestarlas.

B.- SECTOR TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.- Predomina el transporte aéreo y fluvial, ya que las vías terrestres que cruzan la región se deterioran fácilmente en épocas de lluvia, no contando a la vez con un adecuado mantenimiento. El transporte

El vial enlaza a los pueblos adyacentes al río Huallaga. El transporte aéreo es el más común, pero resulta anti-económico en el transporte de productos agropecuarios, por el elevado precio de los fletes. Muchos aeropuertos de la región no cuentan con pistas de aterrizaje apropiadas para recibir aviones de gran tonelaje. Tal será la intensidad del tráfico aéreo regional que, la ciudad de Tarapoto se ha convertido en el segundo aeropuerto comercial del Perú.

Actualmente, las vías terrestres existentes se encuentran en malas condiciones. La ciudad de Tarapoto se ha convertido en importante centro de comunicaciones terrestres, ya que llegan las carreteras Yurimaguas-Tarapoto (1964) y los tramos construidos de la carretera Marginal: Tarapoto-Moyobamba y Tarapoto-Juanjui.

Existen varios caminos de herradura, por los cuales se transportan los productos agropecuarios, ya sea a lomo de bestia o por cargadores que proceden de los pueblos rurales. La falta de vías terrestres apropiadas limita considerablemente sus posibilidades de desarrollo.

En cuanto a las comunicaciones, la región está conectada con el resto del País por medio del sistema de micro-ondas en la mayoría de los pueblos, pero otros aún no han sido beneficiados por dicho sistema. Sólo en ciudades importantes tales como Tarapoto, Moyobamba, Bellavista entre otras, existe el servicio telefónico local. El servicio de correo y encomiendas, está supeditado a las condiciones meteorológicas, ya que se realiza por vía aérea. Sólo el transporte de carga pesada se realiza por vía terrestre. Tanto la radio como la televisión están siendo beneficiadas con el mejoramiento de los sistemas de transmisión.

C.- SECTOR COMERCIAL Y FINANCIERO.- La comercialización de productos agropecuarios es intenso, debido al potencial que posee. Por no contar con industrias de productos esenciales, es que la materia prima agropecuaria es comercializada con ciudades industriales de la costa, a través del Pacto Andino hacia países importadores de Sudamérica. Los productos comercializables, a parte del agropecuario son los de manufactura industrial básica y artesanal. El sector alimenticio posee un auto-abastecimiento relativo, con excepción del azúcar, la sal, el aceite y combustibles, los cuales son traídos de la

costa. La comercialización entre los pueblos urbanos y rurales es intensa y la característica de dicho comercio es el intercambio de productos de pan llevar por los pueblos rurales, así como de productos de agricultura por los pueblos urbanos.

Los pueblos urbanos cumplen una función administrativa a nivel comercial, encargándose de la comercialización a gran escala de la producción agropecuaria de los pueblos rurales; asimismo, prestan el servicio bancario existente en su localidad.

En el aspecto financiero, muchas entidades financieras, tanto nacionales como extranjeras, desean invertir en la región, tanto en obras de infraestructura, como en equipamientos urbanos, rurales e industriales, teniendo como garantía los recursos naturales existentes y su potencial económico evaluado por las N.N.U.U. En la mayoría de los casos, dichas inversiones van dirigidas al sector agropecuario, derivándose de ello, la necesidad de mejorar el sector transporte y comunicaciones. Con un crédito de 19 millones de dólares, proporcionados por la agencia Interamericana de Desarrollo (AID), así como un aporte de 6 millones de dólares por parte del gobierno peruano, se ha puesto en marcha el Proyecto Especial Huallaga Central y Bajo Mayo, de carácter agropecuario y forestal.

En el gobierno del Presidente Morales Bermúdez (1979), se anunció la transferencia de 94 millones de soles en calidad de préstamo, para los consejos municipales dependientes económicamente del Banco de la Nación, con el fin de acelerar las obras prioritarias de la región. En éstas y otras inversiones, tanto el Ministerio de Transportes y Comunicaciones como el de Energía y Minas prestan el apoyo necesario para su ejecución.

D.- SECTOR INDUSTRIAL.- No existen industrias manufactureras de gran importancia, por lo que las existentes tienen una producción en su mayoría local y muchas de ellas son de nivel artesanal. Existen industrias diversas del tipo extractivo, de transformación, elaboración liviana y artesanal y cada una de ellas, según la zona donde se encuentren, tienen su radio de acción regeridas a los alcances de producción. Entre estas industrias se tiene la fabricación de sombreros de paja de to

quilla, muebles de mimbre, elaboración de chancaca y aguardiente de caña, " jabón negro, aceite de pepita de algodón, bebidas gaseosas y otros. Todos ellos, limitados en su producción ya que la región carece de energía eléctrica, la cual es necesaria para un desarrollo industrial apropiado a parte de las deficiencias que adolece el sector transporte y comunicaciones. Existe mucha expectativa en cuanto al desarrollo industrial regional y es por ello que varias entidades financieras están interesadas en invertir en dicho sector económico.

E.- SECTOR TURISMO.- Este rubro económico está poco difundido en la región ya que no cuenta con la infraestructura necesaria para tal fin, además no existe una campaña destinada a publicitar las riquezas paisajistas existentes, así como la gran variedad de especies tanto en la flora como en la fauna. En su recorrido, el río Huallaga que nace en la cordillera de Raura, en sus 1,600 Km de recorrido, forma grandes cañones y "mal pasos", los cuales posean una gran belleza natural. Además de ello, gran parte de su recorrido es navegable. Todos estos motivos hacen propicia a la región para incentivar zafaris fotográficos. También se puede considerar como otro filón turístico, las ruinas del Gran Pajatén, que está ubicada al Nor-Este del pueblo de Pataz, entre los ríos Gelache y Santa Cruz, pertenecientes a la provincia de Mariscal Caceres del departamento de San Martín. Así mismo, un atractivo turístico de importancia es el folklore regional, desde sus bailes costumbristas (la pandilla), su artesanía, platos típicos como (juanes, tacachos, chunchullinzones, etc.) bebidas (agua-jina, mistela, masato, etc.) y otros.

En el calendario de actividades turísticas se consideran las siguientes fechas :

Junio	20 - 22	Feria agropecuaria y artesana en Moyobamba.
Junio	23 - 30	Semana de Moyobamba (coincidiendo con las fiestas de San Juan y SAN Pedro).
Setiembre	21 - 25	Semana de la Patrona de La Merced en la ciudad de Juanjui.

Además de otras fiestas propias de cada pueblo, celebrando su aniversario. Alguna feria agropecuaria y artesanal.

F.- SECTOR MINERIA .- La región posee un potencial importante en cuanto a las riquezas minerales. Se tiene conocimiento la existencia de Yacimientos de Petróleo, oro, azufre, lignita, yeso, sal, etc., siendo los Yacimientos petrolíferos los que frecen mayores perspectivas en cuanto a su explotación. El oro se encuentra en forma natural en algunas quebradas de la región, siendo su explotación a nivel artesanal y por la baja ley de las vetas encontradas no son rentables como para su explotación en gran escala. En 1979, en el gobierno de Morales Bermúdez se anunció la existencia de yacimientos de Uranio en la región del Huallaga Central, por lo que dicha región, aparte del petróleo, acrecienta la importancia del sector económico minero.

Existen muchas canteras de piedras calizas en las diversas quebradas existentes, las cuales son materia prima para fabricar cemento; así mismo abundan canteras de cal y azufre.

Existen actualmente en explotación varias minas de sal, la cual se hane en forma rudimentaria debido a la falta de infraestructura adecuada.

G.- OR VIVIENDA Y CONSTRUCCION.- No ha tenido gran apoyo para su desarrollo por parte de las autoridades regionales. Actualmente se está incentivando como consecuencia del Proyecto Huallaga Central y Bajo Mayo, como a otros sectores económicos. Una de las causas del bajo desarrollo de la construcción es la falta de mano de obra especializada la heterogeneidad de materiales usados y el alto costo de los materiales llamados nobles como el ladrillo, cemento, fierro y los acabados. En cuanto al ladrillo, existen muchas fábricas de te a nivel artesanal. Como resultado, se tienen elementos constructivos de diversos tamaños y de dudosas características técnicas. En cuanto al acero y cemento, son traídos desde la costa. Los organismos representativos del ministerio de Vivienda, no han tomado acciones para remediar estos inconvenientes. El mismo ministerio no tiene un plan definido, dirigido a las ciudades de la región para efectuar un control adecuado en el ramo de la construcción. Muchas ciudades, carecen de un estudio urbano, el cual podría servir como punto de partida para evaluar necesidades de vivienda y de construcción. Algunas, no cuentan con dependencias del Ministerio u oficinas municipales encargadas de dichas funciones.

CONCLUSION - 2

El sector agropecuario y forestal es el de mayor incidencia en la economía regional, estando los otros sectores supeditados relativamente al desarrollo de éste. En el gobierno militar, fue muy poco lo que se hizo por la economía regional, mas que nada por razones políticas. El proyecto Huallaga Central y Bajo Mayo continuó desarrollándose durante este período, con lo cual no se descuidó el sector agropecuario y forestal.

El hecho de no haber considerado un desarrollo mancomunado con los sectores industrial y el de transportes y comunicaciones, ha traído la pérdida de divisas nacionales con la importación de insumos que produce la región. Así mismo, el hecho de no haber puesto en marcha acciones para el mejoramiento, ampliación y mantenimiento de las vías terrestres, ha encarecido los fletes para el transporte de carga.

Los fletes a reos resultan muy caros para el transporte de los productos agropecuarios, por no contar los aeropuertos regionales con la capacidad de pista como para recibir aviones de carga de gran tonelaje. El transporte fluvial tiene sus limitaciones, por cuanto sólo abarca los pueblos adyacentes a las riberas del río Huallaga. Estos factores deficientes del transporte enunciados, hacen de la región una zona con poco futuro industrial, y turístico, así como el transporte de pasajeros local, e inter-regional dificultoso. Es el temor de muchos industriales el invertir en una región con poca facilidad de transporte de sus productos. Así mismo, la vivienda y construcción se ha visto afectada por dichas razones, resultando bastante caro la construcción con materiales nobles. Esto ha generado la proliferación de fábricas artesanales de materiales de construcción, los cuales, sin pasar ningún control de calidad, son usados en la construcción, sumándose a esto, el manejo inestrufuloso de malos funcionarios públicos, los cuales han hecho un uso inadecuado de las partidas económicas destinadas al desarrollo de los diversos sectores económicos de la región. Todas estas consideraciones, son causantes que los sectores económicos enunciados presenten un bajo desarrollo. Se conoce el potencial industrial

regional, así como el turístico, presentando buen panorama en el campo de las finanzas. Se han considerado muchos planes de desarrollo en el campo de la construcción, por cuanto el desarrollo del sector agropecuario y forestal, así como el de transportes y comunicaciones, principalmente el de la carretera Marginal, impulsarán el crecimiento de la tasa migratoria hacia la región, con lo cual se creará la necesidad de viviendas para los emigrantes, la cual será necesaria satisfacerla.

Por otro lado, de no contar con un control de los aserraderos que diezman en forma desmesurada los bosques, se tendrá un problema ecológico muy difícil de resolver. Cuando se mejore el transporte terrestre en la región, comenzarán a desarrollarse los sectores económicos atrasados mencionados.

El sector económico minero depende de la política y acciones que se tome el ministerio de su jurisdicción, basándose en las evaluaciones pertinentes de su potencial.

Si mismo será necesario una continuidad de los programas y acciones que se tomen para lograr dicho propósito, lo cual no ha ocurrido, salvo excepciones cuando dichas decisiones no han tenido un cariz político. El potencial como fuente de trabajo es enorme en la región, en todos los niveles económicos.

M A R C O C O N C E P T U A L

El desarrollo urbano se ha generado en el territorio peruano, considerando las diversas realidades sociales existentes patrones culturales y geografía variada. Todos estos factores, inducidos al consumo tecnológico exterior, orientan al desarrollo del país a un acondicionamiento territorial en beneficio de grupos extra-nacionales.

Dentro de la estructura social del Perú, el gobierno central es manejado económicamente, convirtiéndose en una dependencia capitalista, el cual obtiene la materia prima a bajo precio, creando de este modo mercados a precios muy altos para los productos manufacturados.

Esta situación conlleva a una dominación imperialista industrial y financiera, en la cual se dan las inversiones especulativas y creación de industria en el lugar de la dependencia .

Estas relaciones de dominación inciden grandemente en la organización espacial de una sociedad; tanto así que generan un desequilibrio en los sectores de producción agropecuaria y originan las migraciones del campo a la ciudad, generando un proceso de urbanización desordenado y arrastrando consigo los problemas afines.

Considero que la planificación regional es aún más débil, ya que en la mayoría de los países latinoamericanos, los estudios regionales quedan a nivel de proyecto y no se dan a ejecutarse mayormente. Muchos de estos, pueden llegar a modernizar y desarrollar una región estudiada, pero generalmente ... existen intereses multinacionales de por medio.

Por el momento se acepta el concepto de polo de desarrollo, creando centro de desarrollo económico ubicados estratégicamente, que por inducción generan un movimiento social en todos los niveles.

Dentro de la política de integración económica multinacional, se ha tenido poco éxito debido a una organización interna a punto del colapso en las estructuras sociales de los países integrantes, así como la falta de una política integracionista convergente entre éstos.

En la mayoría de los casos, el número de obras de infraestructura no representa cuán avanzada está la planificación física, sólo representan soluciones físicas de urgencia para la región.

El desarrollo social, en su aspecto geográfico, se dan en dos dimensiones: el Urbano y el Rural.

En el aspecto urbano el problema principal es la incorporación de asentamiento extra-urbanos, dentro de la ciudad.

En la planificación rural, incide mayormente la falta de previsión de energía eléctrica y agua a las viviendas del campesino. El problema queda sin solución por falta de una planificación adecuada.

Dentro de los aspectos culturales, científicos y tecnológicos de la planificación en nuestro medio, se han realizado programas valiosos tales como la eliminación de plagas y nuevas técnicas de cosecha, implementación de ferias regionales y la divulgación del arte Folklórico del territorio peruano.

A nivel de planificación nacional se han hecho muchos trabajos, actualmente archivados y sin efecto, debido al sistema de gobierno existente.

Normalmente, se requiere de dos a tres años para elaborar un plan de alcances considerables, y en un planeamiento es esencial tener una continuidad de acción durante un período de al menos diez o veinte años. Aparte, existe una falta de personal calificado que se haga cargo de las Oficinas Regionales.

La participación de la población es indispensable en la preparación de un plan de desarrollo, así como en su implementación, pero ésta casi nunca se ha dado en América Latina.

A nivel micro regional, pueden rescatarse ejemplos de participación poblacional, tanto en los caseríos de la sierra, como en los agrupamientos rurales de nuestra selva.

Estos sistemas de participación puntuales, son insuficientes en el desarrollo del país, ya que la concientización de la comunidad en los ejemplos puntuales se desarrollan con un esquema mental dirigidos en una sola dirección, la cual es su comunidad. Para la preparación de planes de desarrollo regional y nacional es preciso una divulgación, consulta y preparación con la población.

En cuanto a los criterios de selección del área en estudio en el presente trabajo, se ha considerado el hecho de la no existencia de un estudio anterior que haya sido dado a conocer; por otra parte, las características regionales de la ciudad de Juanjuí, así como su estructura social de clases, su geografía, ubicación regional y geográfica, importancia política y económica, futuro de desarrollo inducido por obras de infraestructura vial y su capacidad como para convertirse a largo plazo en un polo de desarrollo de importancia en la región del Huallaga Central.

I D E A R E C T O R A

Enfocando a la región del Huallaga Central y Bajo Mayo, como el punto neurálgico del desarrollo amazónico, es imprescindible analizar la infraestructura existente, la forma de vida de los asentamientos poblacionales a lo largo de las riberas del río Huallaga y sus afluentes, la importancia nacional del sector agropecuario y forestal, así como las relaciones sociales y económicas entre los poblados y ciudades de la región con las ciudades industriales de la costa, para poder evaluar y programar planes de acción que permitan un desarrollo físico-espacial, económico y social, a nivel regional.

Esta planificación para dicho desarrollo, tendría que ser inherente a los cambios políticos del gobierno central, los cuales suceden continuamente en nuestra realidad. Para ello, sería conveniente incentivar la inversión privada, y de preferencia nacionales, en los diversos sectores económicos que demande la región, teniendo el gobierno la responsabilidad del mejoramiento vial regional.

Con este esquema, las acciones dirigidas al desarrollo específico de un poblado o conjunto de poblados, no serían mermadas por un giro ideológico del gobierno central, porque el capital privado tiende a proteger sus inversiones.

La región se presta para la inversión privada en el sector agropecuario y forestal, así como en el desarrollo de la industria de la construcción y particularmente en el sector industrial.

El Proyecto Huallaga Central y Bajo Mayo, ha motivado a un desarrollo acelerado de la infraestructura vial y de las comunicaciones a nivel regional, esperando que dichas acciones no tengan trabas en su continuidad.

En las riberas del río Huallaga, se han generado ciudades y poblados, tanto urbanos como rurales, los cuales esperan alcanzar un desarrollo coherente a la economía que generarán las obras que se están desarrollando en la región.

Tal es el caso de la ciudad de Juanjuí, cuya ubicación

con respecto a dichas obras la hacen propicia para alcanzar un desarrollo físico-espacial y económico tal que, en un futuro se convierta en una ciudad autosuficiente.

Para ello es necesario realizar un estudio urbano de la ciudad, analizando su problemática físico-espacial, en lo referente a los asentamientos urbanos que la conforman y su dirección de crecimiento actual. La propuesta de la comunidad, en cuanto al cambio de dirección de la pista de aterrizaje, conlleva a un reordenamiento urbano en los aspectos físico, administrativo, económico y social, dado que la actual pista prácticamente margina al barrio de La Merced del casco urbano actual.

Existe mucha variedad en cuanto a formas constructivas y de materiales usados, los cuales generan las características espaciales existentes, así como un uso desordenado del suelo. Las construcciones existentes, se efectúan con un apoyo técnico muy incipiente, no existiendo una dependencia local encargada de su control. Las industrias están limitadas en su funcionamiento, ya sea por su ubicación o por su implementación.

La ciudad ha perdido el carácter histórico de su formación por causas naturales, sumado a esto, la inoperancia de las autoridades locales para tratar de preservarlas ó restaurarlas, ya sea por el desconocimiento de su importancia histórica, o por causas ajenas y de beneficio particular. Tal es el caso de la total demolición de la antigua Iglesia, para sustituirla por una de construcción nueva, ya que presentaba daños de consideración, provocados por el terremoto ocurrido en la localidad en 1972.

Por los motivos expuestos, considero la necesidad de un estudio urbano que sirva de base para la planificación de la ciudad, tanto en su crecimiento, como en una dirección correcta para su normal desarrollo, considerándose pautas de zonificación del uso de suelo, así como de densidades y coeficientes de edificación. Con ello se tendría un ordenamiento espacial más coherente del existente. Es necesario restaurar y preservar las pocas edificaciones de carácter histórico existentes, considerando el ambiente monumental que generan dichas edificaciones alrededor de ellas.

Por los hermosos paisajes naturales que ofrece la región, es importante una zonificación adecuada para los usos industriales, tratando de no provocar un desequilibrio ecológico con productos contaminantes, porque se perjudicaría el potencial turístico regional. Es necesario también que se estudie y se tomen acciones inmediatas para contrarrestar la fuerza destructora del río Huallaga.

En cuanto a la industria de la construcción, es necesario incentivar el capital privado para su desarrollo, generando así nuevas plazas de trabajo. Es necesario contar con una oficina local que se encargue de fiscalizar la planificación y la construcción; así mismo, es necesario la normalización de los materiales de construcción empleados, porque muchos de ellos se fabrican artesanalmente, sin pasar por ningún control de calidad que los garantice.

Cuando se construya la nueva pista de aterrizaje, que todavía está en etapa de anteproyecto, el área de la antigua pista tendrá que ser usada, pensando en elementos urbanísticos integradores y direccionales, los cuales permitan un crecimiento armonioso de la ciudad. También se hace necesario una integración física de la ciudad con el poblado de Juanjuicillo a través de la quebrada del mismo nombre, lo cual conlleva a la construcción de puentes que permitan dicha integración.

Se han enunciado una serie de dificultades las cuales resaltan unas más que otras, proponiendo a la vez soluciones específicas, siendo de vital importancia considerar la conformación de una empresa, para que cuando se den acciones, éstas cumplan su cometido. Como la localidad está muy distante del gobierno central, y el gobierno local no tiene continuidad en la política de desarrollo, pienso que se debe incentivar al capital privado, para que los programas de desarrollo urbano y otras obras prioritarias, no sufran paralizaciones por motivos ideológicos.

Esto significaría a nivel local, la creación de un tipo de gobierno económico, donde los empresarios industriales y accionistas de la localidad, conjuntamente con profesionales competentes, conformen un consorcio destinado al desarrollo físico-espacial, económico y social de la localidad.

PART III

APPENDIX

TABLE

CONTENTS

GENERALIDADES

El departamento de San Martín está dividido políticamente en provincias, siendo una de ellas la de Mariscal Cáceres, cuya capital es la ciudad de Juanjuí, la cual se encuentra ubicada a 248 Km. de la capital del departamento (Moyobamba), sobre la margen izquierda del río Huallaga.

La provincia de Mariscal Cáceres, comprende los distritos de Huicungo, Tocache, Pachiza, Juanjui, Uchiza, Campanilla y Biavo.

La región del Huallaga Central se encuentra en su totalidad en el departamento, comprendiendo gran parte del territorio de las provincias de San Martín y Lamas, la totalidad de las provincias del Huallaga y la provincia de Mariscal Cáceres, con excepción de los distritos de Uchiza y Tocache. Juanjuí está comprendido en el proyecto Huallaga Central y Bajo Mayo, poseyendo los terrenos de mayor interés para la explotación agrícola y ganadera. En sí, estas tierras están comprendidas desde Juanjuí hasta Pilluana.

Como distrito, comprende los siguientes poblados: Juanjuí, Quinilla, Juanjuicillo, San Juan, La Merced, La Victoria, Huayabamba, Villa Prado y Cayena.

La ciudad de Juanjuí concentra en su casco urbano una población estimada en 10,927 habitantes y un área de 152.45 Has. su economía se basa principalmente en la producción agropecuaria, de la cual tiene la función administrativa con los centros de producción ubicados en los pueblos rurales de su jurisdicción por intermedio de instituciones representativas del gobierno central.

El nivel de región puede considerarse como una ciudad de paso, ya que la administración central está en la ciudad de Tarapoto.

Por ello, no deja de tener una importancia estratégica en el desarrollo de la región, ya que cuenta con un aeropuerto, que si bien tiene deficiencias de funcionamiento, presta un servicio valioso en el transporte de carga y pasajeros, sirviendo de nexo importante entre los centros de producción y las ciudades industriales de la costa, o de consumo en la

sierra o selva.

Cuenta con tres puertos fluviales, los cuales facilitan el transporte de carga y pasajeros, incentivándose de esta manera un intercambio comercial continuo entre la zona urbana y la rural. Por ello, en el casco urbano de la ciudad, la forma económica predominante es la comercial. Cuenta además, con instituciones bancarias, cooperativas de crédito y ahorro, que impulsan el desarrollo regional, incentivando la inversión, tanto en la ciudad como en el campo.

La carretera Marginal, atraviesa el casco urbano de la ciudad, convirtiéndose en un importante eje de desarrollo, dependiendo de su mantenimiento para que su funcionamiento sea útil, y de esta manera absorber la demanda del transporte terrestre.

En el aspecto educativo, cuenta con un Núcleo Educativo Comunal, el cual sirve de base a los centros educacionales de la provincia de Mariscal Cáceres y Huallaga. Así mismo, el hospital de la ciudad presta un servicio médico y administrativo a los centros hospitalarios de la región, con el mismo radio de acción del sector educacional

ANTECEDENTES HISTORICOS

Según la leyenda, Juanjuf, capital de la provincia de Mariscal Cáceres, fué fundada el año de 1,800 por un señor que procedía de Lamas, llamado Juan, cuyo apellido es anónimo. Dicho señor, salió de Lamas perseguido por la justicia, motivo por el cual negaba su apellido, y se radicó inicialmente en la quebrada de Juanjuicillo. Este personaje, impresionado por las riquezas naturales de la zona, decidió establecerse con su familia, para lo cual regresó a su tierra, donde invitando a familiares y paisanos retornó a las nuevas tierras para establecerse definitivamente. Posteriormente, llegaron varias familias más, entre ellos, las de Gaspar López y don Pedro Vásquez, quienes formaron sus hogares, y como consecuencia, estos apellidos predominan actualmente en la comunidad de Juanjuf.

Etimológicamente, la palabra " Juanjuf " deriva de dos vocablos el nombre " Juan " y su atributo " Huido ", que quiere decir " Juan Huido ", (hombre fugitivo).

El distrito de Juanjuf, fué declarado como tal el 11 de Setiembre de 1868, y a la categoría de Villa, el 21 de Noviembre de 1906. Fué declarada Ciudad, el 23 de Noviembre de 1921. Por Decreto Ley N° 9097 del 7 de Mayo de 1940, fué declarada Capital de la provincia de Mariscal Cáceres, siendo Senador por el departamento de San Martín el Dr. Manuel Arévalo y el Presidente Constitucional de la República, el Dr. Manuel Prado Ugarteche.

A.- FACTORES DE ASENTAMIENTO .- Uno de los factores de asentamiento que incidió inicialmente fue la abundante flora y fauna de la región, el medio de navegación fluvial al que se prestaba el río Huallaga y su clima cálido y seco, aunque lluvioso en temporadas.

Poco después, con la venida de inmigrantes de la región, se fueron construyendo caminos de trocha para transporte de carga a las, automotores ó por el hombre.

Con la construcción del Aeropuerto, se generó una consolidación del asentamiento, dado el apoyo que prestó la aviación en la penetración hacia lo más recóndito de la región

Amazónica, y es así como se da inicio a la construcción de la carretera Mariscal, que conjuntamente con el aeropuerto, el río y los recursos naturales que ofrece la región fueron factores determinantes en la consolidación de Juanjul.

B.- ETAPAS DE FORMACION.- Se puede afirmar que la ciudad, tuvo dos etapas de formación bien marcadas en cuanto a su función política de la región: cuando fue considerada como Villa, colonia o poblado rural y en 1940, cuando se lo consideró como Capital del distrito de Mariscal Cáceres.

En el período inicial de formación, la población de la colonia fue a nivel familiar de 30 personas aproximadamente y se asentaron alrededor de la Quebrada de Juanjuicillo, conformando fundos agrícolas.

Al constituirse en una Villa, la población rural era conformada por varias familias, que comenzaron a tener altercados por la posesión de territorios cerca a la quebrada o al río Huallaga. Persistió el problema de transporte y el único medio era el fluvial, los caminos de trocha, en tiempo de lluvia eran impenetrables y fangosos, por lo que su uso se limitaba a cortas distancias y en temporadas cortas de sequía. Estos factores generaron que la población se agrupara alrededor de un área común, la cual se constituyó poco a poco en la Plaza de Armas.

En 1940, se construyó el aeropuerto, que funcionó como una base militar, con fines pacifistas de penetración hacia la región y trajo como consecuencia un crecimiento poblacional, y como capital de la provincia, adquirió una importancia fundamental, tomando un cariz de asentamiento urbano, dada las funciones administrativas y de comercialización que se generaban. Las migraciones hicieron que el poblado creciera y comenzara a conformar en un damero urbano, característica que prevalece en cuanto a su estructura urbana.

Posteriormente, con la construcción de las carreteras de penetración, el crecimiento urbano trajo como consecuencia la formación de asentamientos tales como Juanjuicillo, San Juan, la Merced.

C.- ELEMENTOS DETERMINANTES DEL CRECIMIENTO URBANO.- Desde su formación como colonia hasta la actualidad, hubieron y per -

si ten muchos factores que han determinado el crecimiento de Juanjuí. A nivel urbano, se consideran tres tipos los determinantes

a) elementos naturales.- Tales como la quebrada de Juanjuí, el río Huallaga, el suelo fértil, el clima y las migraciones.

b) de infraestructura.- La actual carretera Marginal, la cual se ha convertido en un eje importante del crecimiento urbano; el aeropuerto, que facilita las migraciones hacia esta ciudad; la implementación de la infraestructura urbana y medios de comunicación, que disminuye en cierta forma la emigración; las industrias artesanales y de extracción.

c) instrumentos legales.- Al declararse a Juanjuí capital de la provincia de Mariscal Cáceres, se le dio la importancia suficiente para que aumente la migración hacia ese sector, así como la creación de organismos públicos que permiten la administración local. La ciudad tiene bajo su jurisdicción a muchos pueblos rurales, que inclusive no pertenecen políticamente a la provincia, tanto en el aspecto educacional, como en el de salud.

CARACTERISTICAS

FISICAS

CLIMATOLOGICAS

La ciudad de Juanjuí se encuentra situada en las riberas del río Huallaga. Sus coordenadas geográficas son: latitud sur : 7° 05'; longitud oeste : 76° 30'; su altura con respecto al nivel de mar es de 320 mts.

Su topografía urbana presenta una configuración casi plana del suelo y cuya pendiente es mínima, a excepción del poblado de San Juan, el cual es un poco más inclinado en su geografía. Entre Juanjuí y Juanjuí Bajo, existe una quebrada llamada Juanjuí, semejante a la formación de un cañón, que divide prácticamente los dos poblados.

Juanjuí Alto, se encuentra dividido de Juanjuí Bajo por la carretera Marginal, estando localizado en una meseta a una altura de seis metros aproximadamente de la carretera.

El poblado de La Merced se encuentra dividido de Juanjuí por la pista de aterrizaje, siendo su geografía plana,

sin presentar accidentes geográficos, situándose a las márgenes del río Huallaga. La ciudad de Juanjui, presenta en el sector, cerca al Puerto Amberes, la formación de un pantano antiguo, que imposibilita su crecimiento urbano, por el área. Este pantano está en proceso de extinción, por la actividad industrial maderera que se realiza y los intereses administrativos de ganar terreno a la naturaleza.

Presenta un clima tropical, propio de la región, que hace contraste con la frondosa vegetación existente. Tiene un clima caluroso prácticamente todo el año, siendo los meses más cálidos Octubre, Noviembre, Diciembre, y Enero, con una disminución gradual en los meses restantes. La temperatura promedio en los meses de calor es de 29°C, y en los meses de frío de 25°C. En el siguiente cuadro se puede apreciar la variación de temperatura durante el año de 1980, semana a semana.

SEMANA	TEMPERATURA			
	1	2	3	4
MES				
ENERO	27.90	28.60	26.87	25.21
FEBRERO	26.65	27.77	27.47	29.22
MARZO	27.18	27.04	27.01	26.59
ABRIL	26.61	26.94	26.52	26.34
MAYO	25.67	26.38	26.18	26.24
JUNIO	24.51	26.6	25.91	26.43
JULIO	25.67	26.02	27.24	27.44
AGOSTO	25.75	24.87	24.68	26.26
SEPTIEMBRE	27.41	27.45	26.41	26.54
OCTUBRE	25.47	29.35	27.92	26.34
NOVIEMBRE	26.35	27.97	28.67	26.94
DICIEMBRE	27.97	27.4	27.62	26.95

Se le puede considerar como un clima seco por su promedio anual de 75% de humedad relativa, siendo el promedio alto de 87% y el promedio bajo de 65%.

El siguiente cuadro se ha elaborado con datos estadísticos de 1980:

H U M E D A D

SEMANA	1	2	3	4
MES				
ENERO	73.00	71.28	74.85	84.30
FEBRERO	79.71	73.35	77.85	67.92
MARZO	78.28	76.50	78.42	80.00
ABRIL	80.35	79.28	81.57	80.55
MAYO	82.28	80.57	81.85	81.40
JUNIO	78.78	76.50	79.85	75.83
JULIO	81.42	79.07	74.21	79.95
AGOSTO	81.71	82.28	76.85	75.45
SETIEMBRE	73.53	72.78	77.35	79.27
OCTUBRE	82.57	68.57	75.14	79.90
NOVIEMBRE	80.07	76.85	72.07	78.27
DICIEMBRE	77.14	77.57	78.50	79.15

En cuanto a las precipitaciones pluviales, los meses de intensa lluvia corresponden a Mayo y Abril, donde éstas llegan hasta los 23 m.m.; asimismo, entre Octubre y Noviembre, con una precipitación pluvial de 17 m.m.. En los meses de Junio, Julio y Agosto, las precipitaciones son mínimas, con un promedio de 1.5m.m., siendo el mes de Julio el más seco. Según el cuadro estadístico de 1980, el panorama es el siguiente:

P R E C I P I T A C I O N

SEMANA	1	2	3	4
MES				
ENERO	0.00	1.85	4.57	5.41
FEBRERO	0.71	4.28	0.00	0.14
MARZO	9.57	0.00	17.00	8.70
ABRIL	22.71	1.71	13.21	6.00
MAYO	3.71	2.28	3.71	8.10
JUNIO	0.00	0.00	2.14	0.44
JULIO	6.42	0.00	0.00	3.60
AGOSTO	0.14	2.85	0.71	1.60
SETIEMBRE	1.14	0.14	4.71	6.00
OCTUBRE	2.71	0.00	2.42	16.50
NOVIEMBRE	10.28	1.85	5.42	9.22
DICIEMBRE	1.42	0.28	3.00	0.10

Los vientos en la localidad son variables a través del año, siendo los meses de enero, febrero, marzo y Abril los más parejos, con 6.5 nudos promedio, mientras que en los meses de julio, agosto, setiembre, octubre existen fuertes vientos, los cuales llegan a alcanzar un promedio alto de 26 nudos. Así mismo, estos meses son bastante variables ya que existen días de calma. El promedio anual de vientos es de 5.85 nudos.

FUERZA DE VIENTO - AÑO 1980

SEMANA	1	2	3	
MES				
ENERO	7.00	6.50	5.75	6.29
FEBRERO	5.71	5.57	6.43	5.71
MARZO	4.75	5.38	7.63	6.14
ABRIL	5.86	5.86	5.00	5.86
YO	5.43	5.75	6.00	6.33
JUNIO	5.83	5.57	5.43	6.17
JULIO	6.00	10.33	7.38	6.40
AGOSTO	8.90	6.86	9.63	9.50
SETIEMBRE	6.86	6.67	6.75	9.00
OCTUBRE	6.60	7.50	7.14	5.67
NOVIEMBRE	9.00	8.88	6.25	6.20
DICIEMBRE	8.50	8.00	6.67	9.00

Los vientos prevalecientes soplan hacia el NE y con mayor frecuencia en los meses de fuertes vientos, mientras que los de menor intensidad son hacia el SW, y NW, en los primeros meses del año y por lo general cuando existen variaciones bruscas de dirección en el transcurso del año.

DIRECCION DE VIENTOS PREVALECIENTES

DIRECCION	N	NE	E	SE	S	S	NW
FUERZA (Nudos)	5.15	7.17	6.24	6.12	5.50	5.11	6.37

Los días de vientos prevalecientes y días de calma están dados por el siguiente cuadro:

DIAS DE VIENTOS PREVALECIENTES

DIRECCION N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALMA
ENERO	3	14	2	12	5	1	1	-
FEBRERO	3	13	6	6	3	1	4	-
MARZO	5	10	6	9	3	-	3	2
ABRIL	3	10	4	5	1	1	7	1
MAYO	-	13	6	5	1	1	7	1
JUNIO	2	7	7	1	3	1	14	1
JULIO	2	8	7	4	2	1	5	3
AGOSTO	1	3	16	1	7	2	4	1
SEPTIEMBRE	-	12	7	8	7	1	2	2
OCTUBRE	1	9	8	2	6	-	2	-
NOVIEMBRE	4	6	7	-	-	-	10	1
DICIEMBRE	1	5	-	1	4	1	4	1
TOTALES	25	110	76	54	42	10	64	13

Los días de asoleamiento, comprenden el 76 % del total de un año, teniendo las épocas de días nublados entre los meses de Mayo, Junio y Julio, y las de fuerte asoleamiento entre Setiembre y Diciembre.

DIAS NUBLADOS

SEMANAS	1	2	3	4	TOTAL
ENERO	-	1	2	4	7
FEBRERO	4	2	1	1	8
MARZO	-	2	4	-	6
ABRIL	3	2	2	1	8
MAYO	2	4	2	2	10
JUNIO	1	4	3	2	10
JULIO	4	3	3	1	11
AGOSTO	3	2	1	3	9
SEPTIEMBRE	1	2	1	-	4
OCTUBRE	4	-	2	2	8
NOVIEMBRE	-	-	3	2	5
DICIEMBRE	1	-	1	1	3
			días nublados =		<u>89</u>
			días de sol =		<u>276</u>
			total de días =		<u>365</u>

CONCLUSION - 3

Desde sus inicios, el patrón de crecimiento de la ciudad ha sido el mismo, condicionado por elementos naturales, tales como el río y la quebrada, obras de infraestructura como el aeropuerto y la carretera Marginal, así como leyes que han delimitado su jurisdicción política. Las primeras causas de acondicionamiento territorial, no han sido previstas e cuanto los efectos que iban a causar en el momento de una expansión urbana. Es por ello que la ciudad prácticamente se encuentra desmembrada físicamente por dichas condiciones, no habiendo actualmente ninguna acción que permita esa falta de integración física y funcional. Las características de sus inicios de formación resaltan en el proceso de expansión que ha sufrido la ciudad a través del tiempo, y esto ha provocado un centralismo de sus funciones administrativas y equipamientos comunales, no compatibles con la función que desarrolla la ciudad como ente administrativo de las áreas urbanas de su jurisdicción. Además es perceptible la desaparición de muchas edificaciones que fueron patrimonio histórico de su formación, suplantados por edificaciones cuyos usos son inherentes a su proceso de evolución y a las necesidades actuales de la ciudad, tales como comercios indiscriminados y sin una planificación adecuada; industrias situadas en el casco urbano, sin posibilidades de desarrollo; carencia de áreas recreacionales, y otras deficiencias urbanas que veremos más adelante.

Como capital de provincia, no tiene los elementos necesarios como para administrar adecuadamente los territorios de su jurisdicción, por lo que muchas funciones como vivienda y construcción tienen sus sedes en la ciudad de Tarapoto, así como el sector agropecuario y forestal, que teniendo su sede en la localidad, funciona solamente como una sucursal, cuya función administrativa y ejecutiva queda supeditada a las decisiones ministeriales correspondientes con sede también en la ciudad mencionada.

Cabe señalar, entonces que, la función de la ciudad es sólo a nivel local, mas no a la jurisdicción territorial que le corresponde, en cuanto a la administración correspondiente

por no contar con elementos de infraestructura suficientes para dicha función.

Las condiciones climatológicas imperantes en la localidad, han generado un patrón de estructuración urbana natural, el cual se amolda al comportamiento y necesidades de la población. El calor imperante ha conllevado a una configuración física de sus estructuras, las lluvias y vientos han encaminado un uso adecuado de los materiales de construcción y formas constructivas adecuadas, pero con la proliferación de materiales nuevos, se han deformado las características iniciales, uniéndose a este fenómeno las importaciones formales de una arquitectura proveniente de ciudades costeñas, que nada tienen que ver con las condicionantes climatológicas de la localidad. Estas deficiencias progresivas que se han ido generando en el casco urbano, están ocurriendo por no existir un organismo local que se encargue de dicho control.

Existe un peligro potencial en cuanto al uso de las calaminas que sirven de cobertura en las edificaciones, por los fuertes vientos que soplan en la región. Se ha dado casos de sacos desprendimientos de estos materiales, producto de no contar con una asesoría técnica en cuanto al uso de dichos materiales, así mismo por no hacer estudio formal de una arquitectura local que prevea todas estas condicionantes.

Desde sus inicios de formación, no se ha previsto la necesidad de sistemas de desagüe pluvial, y como consecuencia de ello, mientras más se expande la ciudad, dichas aguas irán deteriorando su estructura urbana, porque carece en su integridad de vías pavimentadas, siendo intransitable en épocas de lluvias.

Con una evaluación adecuada de las características climatológicas, tales como temperatura, vientos y precipitaciones pluviales, podría pensarse en su uso como recursos energéticos, lo cual supliría en gran forma la falta de estos.

F F T E U :

A R L S E D L

E T A C T P A P E S

D E W A W

AREAS DE INFLUENCIA DE LA CIUDAD

La influencia que ejerce la ciudad con los centros poblados que existen en la región, está suceptada a la relación existente en el aspecto político, administrativo, económico, social y medios de comunicación.

En cuanto al aspecto político, en lo que se refiere a la jurisdicción distrital, la influencia es inmediata. Por otro lado, en el aspecto administrativo la influencia se da más allá de los límites distritales, tal es el caso de los sectores educacional y salud, en los cuales su alcance administrativo abarca además, algunos distritos de la provincia de Huallaga.

En el aspecto económico, el alcance de la influencia es limitado a la relación económica existente entre la ciudad y otros centros poblados, de acuerdo al grado de accesibilidad hacia dichos lugares. A nivel local, esta influencia se da a lo largo del río Huallaga en sus tramos navegables, considerándose esto una influencia indirecta. Por vía terrestre sólo es posible llegar hacia algunos centros poblados rurales y urbanos, reduciéndose así la influencia de Juanjuí a otros centros poblados no colindantes con el río Huallaga y limitando su alcance a los poblados aledaños a la ciudad. Tiene una relación directa con pueblos y ciudades que poseen aeropuertos, con los cuales se mantiene una actividad e intercambio comercial intenso.

NUCLEOS URBANOS EN LAS AREAS DE INFLUENCIA

A nivel distrital, el área de influencia política de Juanjuí abarca los poblados urbanos y rurales siguientes: Juanjuí, Juanjuicillo, La Merced, La Victoria, San Juan, Quinilla, Huayabamba, Villa Prado y Cayena.

Como centro urbano distrital, está conformado por asentamientos poblacionales de características urbanas y semi-rurales, que se han ido generando a su alrededor, como consecuencia del centralismo administrativo existente aquí, la proximidad con el río Huallaga y la localización del aeropuerto, el cual está dentro del casco urbano. Estos dos factores

fundamentales del transporte, conjuntamente con la Marginal, la cual pasa cruzando la ciudad, generaron la actual conformación urbana que comprende los poblados de San Juan, Juanjuicillo Alto Juanjuicillo Bajo, La Merced y Juanjuí.

Como en toda ciudad administrativa regional, comenzaron a darse los primeros asentamientos sub-urbanos o barriadas, tanto en las márgenes del río Huallaga, como a los lados de La Marginal (El Porvenir y La Victoria), los cuales tienen características semi-rurales por el usos de suelo y su forma social de producción.

El poblado de Huayabamba, también se encuentra afectado por la influencia administrativa de Juanjuí, sin estar dentro de su casco urbano.

AREA DE TRATAMIENTO

Para el presenta estudio, se tomarán en cuenta sólo los poblados que conforman el casco urbano de Juanjuí, por presentar características físicas, sociales, políticas y de producción similares en algunos y diferenciados en otros, pero no opuestos, ni mucho menos excluyentes. Estos núcleos urbanos son: Juanjuí, San Juan, La Merced, Juanjuicillo Alto y Juanjuicillo Bajo.

ESTRUCTURA URBANA ACTUAL

La actual fisonomía de la ciudad de Juanjuí es el resultado de la cohesión de múltiples factores, tanto de orden histórico como económico, político y geo-físico.

La ciudad cuenta con un aeropuerto, cuya pista de aterrizaje está localizada dentro del casco urbano; así mismo, cuenta con un uso de suelo tanto de equipamientos como de infraestructura de servicio, cuya ubicación para el tamaño de la ciudad es todavía tolerable. El casco urbano, está estructurado en una cuadrícula, la cual obedece a sus antecedentes de formación, cuyo modelo sirvió para la conformación urbana de los demás poblados circundantes de la ciudad.

Como elementos determinantes e incidentes en mayor grado de dicha estructuración, se tiene a la carretera Marginal, la quebrada de Juanjuicillo, el aeropuerto, el río Huallaga

y la parte central del poblado de Juanjui, que conjuntamente con los equipamientos urbanos iniciales, sirvieron de pie forzado en el desarrollo de la estructura urbana existente, en la que juega actualmente un papel muy importante del sistema vial.

La ciudad carece de una reglamentación específica que controla su desarrollo tanto en el aspecto físico como en el socio-económico y administrativo. Es por ello que la actual estructura urbana no refleja un acomodo orgánico de los poblados que conforman el casco urbano.

Dentro de las condicionantes actuales que determinan su estructura es la vocación comercial existente, como consecuencia de su función administrativa con respecto a los centros de producción agropecuaria y su condición de capital de provincia. Esta condicionante específica no ha permitido un desarrollo importante de otros sectores económicos, conforme un ordenamiento urbano tal que para promover la reactivación de los sectores económicos relegados, será necesario una reestructuración y actualización de los equipamientos urbanos existentes, incidiendo en el sistema vial, columna vertebral de un desarrollo urbano.

SISTEMA VIAL

La cuadrícula urbana que conforma la actual estructura urbana, coincide con el sistema vial existente, el cual es en su totalidad de suelo apisonado, y es por ello que debido a las intensas lluvias se deterioran fácilmente, y al no existir un mantenimiento adecuado, muchas de ellas quedan inutilizadas, perjudicando el normal desarrollo del tránsito urbano.

Del cien por ciento del sistema vial existente, sólo el 37 % pueden ser usados para el tránsito vehicular, mientras que el resto, a nivel peatonal, y muchos de estos con gran dificultad.

Como eje principal del sistema, se tiene al Jirón Hualлага, el cual conecta la Marginal con la Plaza de Armas, entre los cuales conforman un eje de desarrollo. En el cruce de la Marginal con el jirón Hualлага, se tiene un rompimiento de continuidad de la carretera, creando un peligro potencial

con respecto al tránsito futuro por este sector.

El mantenimiento del sistema vial está a cargo del ministro de Transportes y Comunicaciones, notándose la deficiencia de su funcionamiento en este aspecto. Por ello, el transporte urbano, se remite al tránsito de vehículos ligeros tales como bicicletas, triciclos y motos, siendo el uso de automóviles muy reducido. Esto es uno de los motivos de la falta de transporte público urbano, siendo el transporte interurbano sólo en épocas de poca precipitación pluvial.

El sistema vial existente tiene una función importante en el funcionamiento de los puertos fluviales, así como del aeropuerto, que conjuntamente con los equipamientos urbanos y el desarrollo comercial, conforman la estructura urbana.

TENDENCIAS DE EXPANSION

La ciudad tiende a crecer por el oeste hacia el poblado de San Juan, cuya geografía es más inclinada con respecto a los demás poblados, pero físicamente mejor integrado; por el sur con los poblados de Juanjuicillo Bajo y Alto, teniendo como nexos entre ellos y el centro a la carretera Marginal; por el norte con el poblado de La Merced, perjudicada en su integración urbana por la pista de aterrizaje.

Existen problemas de erosión fluvial, en los sectores, de los puertos, perjudicando la consolidación de las estructuras físicas existentes. La Marginal tiende a convertirse en un eje que le está dando la dirección de crecimiento actual el cual se puede observar por los asentamientos poblacionales en formación, tanto hacia el sur como al norte, que tarde o temprano formarían parte del casco urbano, incidiendo en la necesidad de mejores equipamientos e infraestructuras de servicio.

Esta tendencia acarrear problemas de orden económico en los medios de producción, transportes, servicios comunales así como de infraestructura urbana, por falta de capacidad de servicio, debido a que no existe un plan ordenador que regule dicho crecimiento considerando su infraestructura.

CONFORMACIONES URBANAS

Se define claramente el centro del casco urbano al poblado de Juanjui, siendo el de más antigüedad; así mismo, por el norte se encuentra La Merced, cuyas características urbanas, están limitadas en su integración física con respecto a Juanjui, por la pista de aterrizaje y el río Huallaga.

Su característica esencial de usos de suelos es el de vivienda-huerta, y agropecuaria, teniendo como límites los sembríos de la granja experimental del Ministerio de Vivienda y terrenos de cultivos del poblado rural de la Victoria. En su área aledaña al río, está situado el canal municipal para el beneficio de las rocas, de consumo local.

Hacia el Est. de Juanjui, cruzando la Carretera Marginal, el terreno se hace más inclinado con una gradiente promedio de 3 a 5%. En esa extensión de terreno, teniendo como eje de desarrollo al Jirón Huallaga, se desarrolla el poblado de San Juan, cuyo límite de crecimiento es la naciente de la quebrada de Juanjuicillo y las áreas de sembrío laterales existentes, siendo su integración urbana con Juanjui en forma directa. Hacia el Sur, se encuentran los poblados de Juanjuicillo Bajo y Alto, estando el primero físicamente separado de la ciudad por la quebrada de Juanjuicillo, comunicándose con ésta, únicamente por la Carretera Marginal. Es un poblado con vestigios de pueblo rural, por características espaciales, siendo su estructuración urbana similar a la de Juanjui, contando con un espacio central para uso comunal.

Juanjuicillo Alto, está situado frente a Juanjuicillo Bajo, separado por la carretera Marginal y a una altura de seis metros aproximadamente, cuya característica esencial es la vivienda (viviendas-huertas). A diferencia, puede considerarse como el más reciente, dado los materiales de construcción usados y su tendencia de crecimiento periférico, teniendo una estructuración similar a Juanjui.

Dentro del casco urbano, por el Puerto Ambaros se está dando un asentamiento poblacional de condición precaria

con respecto al resto de la ciudad. Puede definirse como una barriada en formación.

Asimismo, toda su conformación que le da la jerarquía de la ciudad, adolece de los males sociales y físico-espaciales de toda ciudad, como los asentamientos poblacionales de tipo ilegal los cuales forman luego barriadas.

DINAMICA URBANA

Dentro del proceso de urbanización que se siente en la localidad, los agentes promotores son naturales y provocados.

Dentro de los aspectos naturales puede considerarse el crecimiento poblacional que viene sufriendo la ciudad, la cercanía al río, el bajo precio de los terrenos y el clima seco. Además, por la fertilidad del suelo agropecuario, atrae la mano de obra, provocando la necesidad de viviendas dentro del casco urbano.

Los agentes promotores provocados, son aquellos de raíces políticas, administrativas o económicas.

Dentro del orden político, es de el caso del cambio de eje de la pista de aterrizaje, lo cual permitirá una integración física entre Juanjui y La Merced propiciando de ésta manera un vector direccional en su expansión.

A nivel de administración local se piensa cotizar la pista con fines de lucro, para uso urbano, no considerando un estudio previo de las consecuencias futuras que pueda acarrrear.

La carretera Marginal, también ha incentivado el crecimiento urbano de la ciudad, dándole en cierto modo una direccionalidad.

El Aeropuerto se ha constituido en el eje del desarrollo urbano por su importancia comercial y de transporte, lo mismo sucede con los puertos fluviales y la carretera.

Así como el río Huallaga ha generado en cierto modo un asentamiento poblacional natural, la Quebrada de Juanguicilla ha generado lo mismo. A nivel de crecimiento urbano,

existe un deterioro paralelo del suelo producido por la erosión del río en la zona de los puertos Miramar y Ampato, para lo cual no se han tomado acciones para contrarrestarla.

Sólo en las zonas del Puerto Amberes, se ha comenzado un programa de construcción de defensas para las crecidas fluviales.

.- ALTURA DE LA EDIFICACION.- Los poblados que conforman el casco urbano de la ciudad, denotan características casi homogéneas en cuanto a su altura de edificación salvo algunos sectores céntricos colindantes con la plaza de armas y lugares cercanos con la Torre de Control del aeropuerto.

Los materiales de construcción usados en mayor porcentaje son de adobe, caña o ladrillos para los muros, con techos de hojas de palma, tejas o calaminas siendo en promedio general, el uso de adobe con calamina, luego adobe con hojas de Palma y ladrillo con calamina.

Por los sectores sub-urbanos, es generalizado el uso de construcciones a base de cañas con techado de hojas de palma.

En Juanjuí las edificaciones de un piso tienen como características que son de ladrillo con techo de calamina (70%) y el resto de adobe con techo de calamina o tejas así como un pequeño porcentaje (2%) de caña con techo de hojas de palma o calamina.

En el poblado de La Merced, las construcciones son de un piso y su construcción (80%) es de caña con techado de hojas de palma o calamina y las construcciones de adobe, en su mayoría están techadas con tejas y sólo un 3% de la construcción es de ladrillo con techo de calamina.

El poblado de San Juan cuenta con dos edificaciones de dos pisos en los cuales se ha usado ladrillo y calamina; el resto de las edificaciones son de un piso en base de adobe y techado de calamina. Se podría decir que sólo el 1% de la construcción del poblado es de ladrillo y calamina.

Juanjuicillo Bajo presenta en su generalidad una construcción a base de caña y techo de hojas de palma; muy pocas construcciones son de adobe y techos de calamina, no existiendo ninguna con techo de tejas, lo cual no sucede con los poblados enunciados.

Muy pocas son las construcciones de dos pisos cuyos materiales son de adobe y las tejas, siendo en su mayoría de adobe con techo de calamina o ladrillo y calamina.

De tres a más pisos, las construcciones son de ladrillo con techos de calamina unos cuantos y en los demás casos de concreto. Estas edificaciones representan sólo el 25% del total de construcción existente en el casco urbano.

Predomina el techo indicado a dos aguas por motivos climatológicos, cuyos ángulos en los techos de hojas de palma son los más grandes: las pendientes de sus planos inclinados son de 60% con respecto a la horizontal. Los techos de calamina o tejas tienen una pendiente de 40% aproximadamente.

Ambos esquemas de techado presentan un volado de 80 a 100 centímetros más o menos. Sucede que en la ciudad no existe un sistema de drenaje fluvial, lo que trae como consecuencia el deterioro de las vías, no existe una homogeneidad arquitectónica a nivel general y se ha perdido el carácter histórico de su construcción que prevalecía hasta antes del terremoto de 1973, que destruyó muchas construcciones de la época colonial

B.- ESTADO DE LA CONSTRUCCION.- Como centro urbano, Juanjuí es la zona cuya densidad de construcción es la mayor dentro del casco urbano, tanto en sentido horizontal como vertical, siendo los centros urbanos periféricos, menos densos y más homogéneos en la variación de alturas.

El estado de construcción, está relacionado con el tipo de material empleado.

En cuanto a las construcciones en buen estado son aquellas de ladrillo y techo de calamina en su mayoría; existiendo también en esa categoría las de adobe y calamina. Estas por lo general son las más altas y algunas tienen techo de concreto. Las construcciones catalogadas en regular estado, por lo general son de madera y techos de hojas de palma o calamina. Este tipo de construcciones alcanzan una altura no mayor de dos pisos. Las construcciones en mal estado son por lo general hechas a base de adobe, techo de tejas y de uno o dos pisos y su estado se debe a la falta de mantenimiento. Muchas de éstas que no fueron reparadas a su debido tiempo, dado el peligro que representaban, fueron siendo sustituidas por las edificaciones de ladrillo.

Se ha perdido por este motivo el carácter histórico de la ciudad cuyas construcciones de su etapa inicial tenían un

estilo colonial derivadas de la ciudad de Moyobamba. Las edificaciones de esta clasificación, funcionan en su mayoría como huertas, casa-huertas o viviendas con comienzos de tugurización. La ciudad presenta características propias de una dinámica que se da a través del tiempo y que generan áreas específicas de ocupación. Estas áreas se clasifican en : consolidadas, en proceso de consolidación, incipientes, decadentes y otras áreas.

a) Áreas consolidadas.- Aquellas cuyas construcciones están definidas espacialmente y se encuentran en buen estado. Estas definen la imagen urbana de la ciudad y se encuentran alrededor de la Plaza de Armas y entre los jirones Triunfo y Huallaga en un gran porcentaje. La consolidación de áreas en San Juan se da en gran porcentaje. Juanjuicillo Bajo presenta su área consolidada alrededor de su área libre central.

b) Áreas en proceso de consolidación.- Existe una indefinición espacial en cuanto a la función y forma; los materiales usados son de regular y buena calidad, pero su estado es óptimo.

A este tipo pertenecen mayormente los centros urbanos en formación, como el pueblo de Juanjuicillo Alto en su totalidad, gran parte de Juanjuicillo Bajo y de La Merced.

Jaanjuí en su perímetro, tiene este tipo de áreas.

c) Áreas incipientes.- Cuyas construcciones están en la etapa inicial de formación ó se han truncado por motivos económicos, estabilizándose entre lo rural y lo urbano. Estas formas se pueden encontrar en la periferia de los centros poblados y en las zonas sub-urbanas situadas dentro ó perimetral al caso urbano.

d) Áreas decadentes.- Puede definirse a las zonas de mayor antigüedad, y que tienen un estado de construcción deplorable. Las áreas en mal estado o ruinoso, así como los tugurios o asentamientos sub-urbanos, están comprendidas en esta clasificación.

CONCLUSION - 4

La repetición del damero urbano en los poblados que conforman el casco urbano, no permiten un ordenamiento categorico de los usos de suelo. Muchos equipamientos urbanos y usos de suelo, pertenecientes a su creación, limitaron su desarrollo urbano, condicionando la expansión urbana actual. Actualmente dichos equipamientos perjudican el desarrollo físico de la ciudad, y muchos de ellos, lamentablemente están, muy consolidados para pensar en reubicarlos.

Es bastante dificultoso dotar de infraestructura adecuada a una ciudad cuyas partes se encuentran prácticamente aisladas unas de otras físicamente por no contar con un desarrollo de su sistema vial que permita dicha integración, sumándose a ello la quebrada de Juanjuicillo, como un obstáculo natural y la carretera Marginal, que como obra de infraestructura regional, parte a la ciudad, condicionándola a un desarrollo a lo largo de su trayectoria. Internamente, la falta de mantenimiento del sistema vial, compromete al desarrollo, de las actividades socio-económicas, así como el desarrollo de sus estructuras físicas, perjudicando el normal funcionamiento de los equipamientos existentes. Esto se refleja en el grado de desarrollo con que cuenta cada poblado, además, que es diferente el grado de densidad poblacional y tendencia de expansión de cada uno de estos poblados. Por estos motivos, la ciudad cuenta con diferentes direcciones de crecimiento, destacándose la del sur por su área de expansión y la del oeste por su coherencia con el centro de la ciudad. Es importante un estudio que determine la dirección óptima de la expansión futura, así como la búsqueda de una optimización de los servicios que prestan los equipamientos existentes, cuando se dé dicha expansión. La falta de una adecuada sectorización del suelo, puede generar el deterioro de los campos agrícolas en el desarrollo físico del casco urbano. Es necesario incentivar una política de ocupación dirigida hacia las áreas eriazadas, o de características no compatibles con dicha ocupación económica.

Actualmente la cuadrícula urbana cuenta con una geografía más o menos pareja, lo cual debe aprovecharse con una planificación adecuada de los usos del suelo, considerando accio

nes que contrarresten los factores determinantes que condicionan el desmembramiento físico del casco urbano, cuando se elaboren las pautas que sirvan para el ordenamiento urbano.

Referente al aspecto físico de la ciudad, se puede apreciar una baja densidad de área construida, sumándose a esto la baja altura de edificación, la cual en su mayoría llega a dos pisos, sirviendo como indicador de un deficiente uso del suelo, sumándose a esto una heterogeneidad de las características formales, y un uso indiscriminado de materiales de construcción de procedencia artesanal, los cuales no han pasado por pruebas técnicas que garanticen su calidad. Esto se produce como consecuencia de los altos costos de los fletes de transporte, provocados por el mal estado del sistema vial regional, condicionándose este servicio al transporte aéreo.

Como consecuencia de ello, muchas construcciones se encuentran en malas condiciones, debido a la falta de materiales adecuados para su reparación, así mismo por la falta de una política local que promueva el mantenimiento y restauración de las construcciones antiguas. Es por ello que las áreas consolidadas tienden a convertirse en decadentes, limitando el proceso evolutivo de las áreas incipientes y en estado de consolidación, condicionando a la vez el desarrollo socio-económico de dichas áreas. Estas características de ocupación, reflejan el estado socio-económico del poblador y del grado de incidencia de los equipamientos urbanos de servicios, lo cual servirá para orientar las acciones a tomar en el ordenamiento de la estructura urbana.

G.E.N.E.R.A.L.I.D.A.D.E.S

Debido a la falta de una planificación urbana adecuada el casco urbano ha tenido un uso de acuerdo a las circunstancias, tanto sociales como políticas, por ello es necesario tener una visión más concreta de la situación físico-espacial para lo cual se hará una descripción de los diversos usos de suelo, la que servirá para concluir, haciendo hincapié en las deficiencias encontradas en su espacio físico, y luego poder priorizar con el fin de tener un orden en el momento de dar soluciones a nivel de propuestas.

En la ciudad de Juanjuí, el sector económico más importante es el comercio, por no existir condiciones esenciales para un desarrollo industrial, siendo el uso residencial condicionado en su estructura física, por la estructura económica y administrativa, limitado por equipamiento de diversas características urbanas que no satisfacen las necesidades actuales de la población y muchas de ellas perjudican el desarrollo y expansión urbana local.

Estas deficiencias del uso de suelo son fácilmente perceptibles, por el mal estado en que se encuentran muchas edificaciones ó por los usos inadecuados, así como su ubicación perjudicial para el desarrollo urbano local.

Es necesario incidir en la relación existente entre el servicio que prestan los equipamientos urbanos actuales y la población urbana actual y tendencial hacia el año 2,000. En tanto, la desarticulación existente entre el uso comercial y residencial está provocando problemas sociales varios, tales como bajos ingresos familiares, tugurización, promiscuidad y comercio ambulatorio, por no contar con una reglamentación urbana que regule dichos usos en el casco urbano. Estos problemas repercuten en desarrollo socio-económico de los diversos poblados que lo conforman, así como en el interés de inversión en los sectores comercial e industrial.

Esta situación es una de las causas del bajo desarrollo de los equipamientos que están bajo la administración del gobierno local, mientras otros equipamientos y usos de suelo dependientes de los ministerios presentan una marcha regular de acuerdo a las posibilidades que les brinde sus partidas económicas asignadas.

A.- USO RESIDENCIAL.- Es el de mayor porcentaje en la estructura urbana local, derivado de los procesos sufridos por la ciudad, que también ha servido para los otros usos y equipamientos. Como característica, cabe destacar que, desde sus inicios la ciudad ha estado ligada al campo, siendo una de las causas de la existencia de viviendas-huertas dentro de la cuadrícula inicial. Después, fue adquiriendo características más urbanas, conjuntamente con un comercio más consolidado, el que dió lugar al tipo de viviendas-comercio, así como de viviendas-talleres. Todos estos tipos se desarrollaron espontáneamente, sin previa planificación, dándose alrededor de la Plaza de Armas, en la cercanía de los puertos y a lo largo del jirón Huallaga. Las viviendas-huertas poco a poco fueron disminuyendo del centro de la ciudad, dando lugar al tipo de vivienda urbana, con impostaciones formales propias de una arquitectura de la costa. Los demás poblados del casco urbano, resaltan en su uso residencial las costumbres rurales de su origen y prevalecen por ello las viviendas-huertas. La degeneración del uso residencial se da cuando, por falta de una infraestructura adecuada, la ciudad no puede hacer frente a un crecimiento poblacional. Como no existe un programa de vivienda para afrontar dicho problema, muchos propietarios, concientes de esto, han comenzado a lucrarse con sus propiedades, originando la aparición de hacinamientos y tugurios, generalmente en las áreas consolidadas y decadentes, donde ya no es necesario la existencia de viviendas-huertas; mientras, en la periferia, están apareciendo asentamientos sub-urbanos o barriadas, carentes de una infraestructura básica de servicio.

Resumiendo, se tiene un uso residencial, que presenta los siguientes tipos de viviendas: vivienda-comercio, vivienda-taller, vivienda-huerto y vivienda propiamente dicha. Los tugurios y barriadas son consecuencia de la falta de control en el proceso del desarrollo socio-económico local.

La concentración poblacional actual en el uso residencial se da por los alrededores de la Plaza de Armas, así como en la cercanía de los puertos fluviales, siendo la densidad ocupacional menor conforme se esté más alejado de estos sectores. La carretera Marginal es un eje importante del cre-

cimiento poblacional, generando en sus laterales el desarrollo del uso residencial en los poblados de Juanjuicillo Alto y Bajo, San Juan y los asentamientos poblacionales incipientes de El Porvenir y La Victoria. El poblado de San Juan, ha recibido la influencia del poblado de Juanjuí, a través del jirón Huallaga, el cual también le sirve de eje en su estructura urbana.

La ciudad presenta un problema de expansión, debido a la ubicación de la pista de aterrizaje del aeropuerto, que no permite una integración directa entre los poblados de Juanjuí y La Merced, por lo que éste último presenta características rurales de su formación en cuanto al uso residencial.

Esto mismo ocurre con los poblados de Juanjuicillo Alto y Bajo, que se encuentran físicamente aislados por la quebrada de Juanjuicillo, mientras que el poblado de San Juan presenta un desarrollo más coherente con respecto al centro de la ciudad, por tener una integración más directa.

Dentro de la propiedad de la vivienda, existen tres tipos: vivienda propia (70 %), vivienda alquilada (20 %), vivienda de los asentamientos sub-urbanos (10 %). Dentro de las viviendas alquiladas existen 25 % con características de hacinamiento o tugurización; y 35 % de los propietarios se lucran con el alquiler. La falta de un control adecuado del uso residencial por parte de las autoridades, puede generar un constante aumento de dichos problemas, los cuales provocan un costo irreal y elevado de la vivienda, tanto en su alquiler como en la construcción, así como en los aranceles comerciales, por no existir un arancel municipal.

B.- USO COMERCIAL. - El comercio se da a lo largo del jirón Huallaga en forma muy marcada, hasta la Plaza de Armas, donde se concentra el comercio de mayor importancia local.

Por otro lado, otro eje comercial viene a ser el jirón Eduardo Peña, desde la calle La Libertad hasta la calle Bolívar. El jirón Triunfo tiene importancia comercial, por ser uno de los lados de la plaza de Armas, entre la calle La Merced y Grau, pero su comercio abarca desde la calle Progreso hasta La Libertad.

Por su radio de acción existen cuatro categorías de comercio :

a) Locales. - Que vienen a ser las bodegas o tiendas de artículos de primera necesidad, existen 20 tipos de ellas.

b) Vacinal. - Referido a un radio de servicio más grande, o sea, las bodegas más surtidas, restaurantes, pensiones, y algunos talleres artesanales (corte y confección). 15 son los tipos de comercio de esta clase.

c) Sectoriales. - Comercios más especializados, como casas fotográficas, hoteles, restaurantes de gran servicio, almacenes, etc. Existen 9 tipos de este comercio.

d) Distritales. - Este es el tipo de comercio de mayor cantidad existente en Juanjuí y su clasificación se debe a su especialización y ubicación con respecto a los demás asentamientos poblacionales de Juanjuí. Su concentración se da alrededor de la Plaza de Armas, y, aunque de un tipo de comercio existen varios locales no se desmerece su categoría de comercio distrital. Ejem. Zapaterías, Comerciales importadoras, farmacias, bancos, agencias de viajes aéreas, cines, etc. Dándole este tipo de movimiento comercial una característica muy peculiar de ciudad administrativa a Juanjuí. En este tipo de comercio el número es de 30. Como se ha visto, el comercio se concentra en Juanjuí, más no en los barrios aledaños, ya que su estructura urbana es incipiente.

C.- USO INDUSTRIAL. - Se puede apreciar que no existe una planificación industrial adecuada, esto se debe más que nada a la falta de un estudio respectivo para la ciudad y, a sus antecedentes históricos, desde que comenzó como pueblo rural o colonia.

Un hecho que resalta es la empacadora de algodón que es la más antigua.

En ese entonces, Juanjuí como poblado rural era chico y abarcaba unas cuantas cuadras alrededor de la Plaza de Armas, de tal modo que la empacadora de algodón quedaba en la periferia de la ciudad, actualmente ésta se encuentra prácticamente en el centro de la ciudad, colindando con el

aeropuerto, y viviendas.

A nivel industrial se han clasificado las industrias de la siguiente manera:

- Por su clasificación:

PRIMARIO

SECUNDARIO

TERCIARIO

ARTESANAL

- Por su actividad:

EXTRACTIVAS

TRANSFORMACIONES: PESADAS - LIVIANAS

ELABORACION

INDUSTRIA CASERA

- De las industria extractivas tenemos a los aserraderos, en Juanjuf y Juanjuicillo Bajo.

- La fábrica de ladrillos ubicada en la calle Arica que viene a ser un tramo de la Carretera Marginal, antes de cruzar un puente sobre la Quebrada Juanjuicillo.

- De las industrias de transformación pesada se cuenta con una empacadora de algodón situada en el Jirón Castilla colindando con el Aeropuerto.

- La Industria de Madera, a nivel de transformación liviana, está referida a productos de uso doméstico, como muebles de comedor y de sala.

- En cuanto a la Industria de elaboración, se tiene a la fábrica de gaseosas, cuya elaboración es a nivel local, ubicada en la calle Miguel Grau a dos cuadras antes del río.

- Otra industria de elaboración es la panadería, que está situada entre la calle Progreso y el Jirón Triunfo, y es la única en la ciudad de Juanjuf.

- Dentro de las Industrias Artesanales o Industrias Caseras, se están clasificados los Talleres de Corte y Confección, talleres de reparaciones de motores pequeños (motos, bicicletas); además industrias de hojalatería.

Como se puede apreciar el crecimiento industrial, aunque insignificante es desordenado; teniendo la ciudad un potencial industrial muy grande con relación a la producción agropecuaria existente en la zona.

Es necesidad prever un área industrial teniendo en consideración la tendencia de crecimiento urbano de la ciudad y su infraestructura vial y de transporte

D.- EQUIPAMIENTO COMUNAL.- Lo conforman aquellos servicios, cuyas funciones se dan en espacios destinados a ello, o en todo caso, acondicionados. Los equipamientos existentes, funcionan con limitaciones que derivan del orden económico y político, afectando no solamente a los pobladores del casco urbano, sino también a los pueblos rurales circundantes.

a) equipamiento educativo.- En la ciudad, está ubicado el Nucleo Comunal N° 03, perteneciente a la Región de Educación I, Zona de Educación 16, creado el año de 1972. Este Núcleo comprende en su área administrativa a las provincias de Mariscal Cáceres y sus distritos: Juanjui y Pajarillo, y Huallaga y su distrito de Huallaga. El total de estudiantes pertenecientes al N.E. C. 03 en el año de 1979 fue de 10,764, todos de modalidad estatal, no presentándose la modalidad particular en ningún nivel de enseñanza.

En la provincia de Mariscal Cáceres, el total de alumnos de los distintos niveles de enseñanza fue de 5,018, 158 docentes en 27 centros educativos con un total de 183 secciones, contando con 145 aulas y usándose por turno 139, debido a que la enseñanza en casi la totalidad de los centros se da en tres turnos.

En el casco urbano de Juanjui, la población escolar, según estadísticas de 1979, fue de 4,300, teniendo en cuenta todos los niveles de enseñanza, 131 docentes, 124 secciones, 120 aulas y 117 aulas en uso.

En cuanto a los centros de educación inicial, la ciudad cuenta con cuatro locales: uno es alquilado, otro es prestado y los dos restantes propios. La población de este nivel es de 235, y el promedio de alumnos por sección de 26.

Los centros de educación primaria tienen una población escolar de 2,218 y un promedio de 37 alumnos por sección. Son ocho los locales para este nivel de enseñanza, siendo solamente dos los locales alquilados.

Los centros de educación secundaria cuentan con dos locales de importancia, que son: El colegio C. B. Carlos Wiese, que viene a ser el Núcleo Educativo Comunal 03 de la Región de Educación I; y el colegio Na-

cional La Inmaculada, administrado por religiosos. Ambos colegios cuentan con local propio.

El colegio Carlos Wiese, cuenta con 371 alumnos, 24 docentes, 18 secciones y 17 aulas en uso, y un promedio de 49 alumnos por sección. El local cuenta con canchas de fútbol y basquet. La construcción es de material noble. Del área total del terreno, sólo está construido un 20%, teniendo espacio para ampliar más su capacidad.

El Colegio Nacional La Inmaculada, fue creado antes que el Carlos Wiese, por ello cuenta con una infraestructura más completa, pero su capacidad de alumnado es mucho menor. Cuenta con canchas deportivas, 11 aulas de enseñanza, 15 docentes para 11 secciones que albergan a 384 alumnos. El promedio de alumnos por cada sección es de 35.

El nivel de Educación Básica Laboral, funciona en turno de noche en el local del Colegio Carlos Wiese, contando con 443 alumnos por sección. Su infraestructura es inadecuada para las labores manuales nocturnas. En lo que se refiere a centros de información, tanto del Carlos Wiese como La Inmaculada, cuentan con pequeñas bibliotecas, que prestan un servicio limitado.

Por la Plaza de Armas, al costado de la Iglesia, existe una Biblioteca Comunal, la cual ha sido acondicionada en un local que antes era depósito. El tipo de documentación que se guarda, es a nivel escolar y los documentos son donaciones de la población prestando un servicio limitado, dada la capacidad que tiene (50 personas) y la documentación desactualizada. Cuenta con una iluminación natural deficiente, teniendo que recurrir a la iluminación artificial.

b) equipamiento de salud. - Juanjuí cuenta con un Hospital General el cual es una área hospitalaria muy importante y, a su administración pertenecen las provincias de Mariscal Cáceres y Huallaga. Está denominado como Área Hospitalaria N° 5, Hospital General de Juanjuí y cuenta con un área de 9,000 m² de terreno, de los cuales 1,696 m² son de área techada. Presta servicios

de Rayos X, Dental, Laboratorio, Enfermería, Consultas y servicio de Cirugía; contando para ello con salas de reposo para hombres, mujeres y niños, así como partos, servicio de emergencia y otros complementarios como farmacias, cocina, lavandería, etc. Tiene una capacidad de 40 camas para hospitalización, entre hombres, mujeres y niños.

Presta un servicio importante en los que se refiere a consulta externa, ya que es el único Centro Hospitalario de Juanjui, debido a que en los poblados circundantes de Juanjui, no existen costas médicas, ni centros de salud. Como función administrativa, cumple un papel importante dada a la centralización de esta función, referido a los puestos sanitarios existentes en los pueblos rurales de Juanjui y Huallaga.

La ciudad también cuenta con dos farmacias localizadas en la cercanía de la Plaza de Armas, las cuales prestan además, servicio de inyectables. Además, existe en 3 consultorios particulares, dos de Medicina Dental y el otro de Medicina General.

Existe un puesto Asistencial en el barrio de La Merced, pero éste prácticamente se limita a la aplicación de inyectables, porque carece de equipos médicos adecuados, así como de medicina para primeros auxilios.

En cuanto a las consultas realizadas en el Hospital, según los datos estadísticos de 1978, se tienen las siguientes atenciones y el número de pacientes observados tratados a través de ese año:

HOSPITAL

1.- Exámen clínico general.	634
2.- Observación y atención Pre-Natal	509
3.- Síntomas y estados morbosos mal definidos	265
4.- Otras enfermedades del aparato Génito-Urinario	281
5.- Infecciones Respiratorias Agudas	236
6.- Bronquitis, Enfisema y Asma	158
7.- Infecciones de la piel y Tejido Sub-Cutáneo	125
8.- Otras Almintíasis	127
9.- Enteritis y otras enfermedades diarréticas	103

10.- Tuberculosis del Aparato Respiratorio	98
11.- Otras enfermedades del Aparato Respiratorio	85
12.- Anomías	72

El total de pacientes observados fue de 2,695 y según el estimado del hospital, sólo responde el 70% o menos de los pobladores que tienen la necesidad de tratamiento o consulta médica, por lo que se está efectuando la ampliación del hospital.

La población, también recurre a las medicinas naturales, para la cura de sus males. Este tipo de atención se da con más frecuencia, en los pueblos rurales, por la lejanía a los centros hospitalarios.

c) equipamiento recreativo:- La recreación en la ciudad se da de dos maneras: al aire libre y techada. Su equipamiento es muy deficiente en las dos formas, ya sea por tener un área o local no apropiado o simplemente por no tenerlo. Las únicas áreas deportivas existentes que son de piso de concreto, están ubicados en los colegios Carlos Wiese y "La Inmaculada", Generalmente, son áreas chicas destinadas a deportes tales como basket, fútbol y boley. La cancha de fútbol del Colegio Carlos Wiese, así como las áreas libres destinadas a las actividades recreacionales de la comunidad son de piso afirmado y de fácil deterioro en épocas de lluvia.

Sólo en el Carlos Wiese existen vestuarios deportivos, los cuales se encuentran en pésimo estado. Sucede que por falta de campos deportivos, los niños y adolescentes, usan la pista de aterrizaje como campo de juego, debido a la falta de control en la pista por parte de CONPAC. La ciudad tampoco cuenta con un local para la práctica de los juegos de salón. Eventualmente, la comunidad improvisa una sala de usos múltiples para tales funciones. El río es un lugar de esparcimiento público natural, el cual es usado como playa en los meses que no llueve.

En cuanto a los juegos infantiles, los existentes en las cercanías del puerto Amberes están deteriorados. No existe en ninguna parte de Junajui un área destinada a la recreación infantil.

Cuenta con un cine como local de espectáculos, que tiene una capacidad para cuatrocientas personas. El local se encuentra en malas condiciones debido al tipo de material de construcción usado (adobe), y que fue dañado en 1973 por un sismo producido en la zona, no efectuándose reparaciones de edificación en forma eficiente. El aislamiento acústico requerido, así como la sonoridad de la sala es deficiente. No cuenta con camerinos, porque no ha sido diseñado para teatro.

Las actividades artístico-folklóricas se realizan en los colegios o áreas libres improvisadas que sean apropiadas, por carecer de un local apropiado para eventos. La Plaza de Armas, por ser una de las pocas áreas de concreto, es usada por los niños como centro recreativo, asimismo por los adultos como un lugar de tertulia.

d) correo y comunicaciones.-- El local del correo funciona en una vivienda de un piso que ha sido acondicionada para tal función. Se encuentra ubicada entre la calle La Punta y el Jr. Eduardo Peña. La construcción, es deplorable, no contando con energía eléctrica.

Ofrece servicio telegráfico y recepción de correspondencias y encomiendas, las cuales llegan por vía aérea únicamente. No cuenta con radio de comunicaciones y solamente cuenta con una línea telefónica directa para Tarapoto.

COMFAC y la parroquia son los únicos equipamientos que cuentan con radio transmisor que prestan servicio a la comunidad sólo en caso de emergencia.

La ciudad no cuenta con un sistema telefónico para uso urbano tampoco para llamadas de larga distancia fuera del casco urbano. El sistema de enlace por microondas para comunicaciones, todavía no ha llegado a Juanjuí, como medio de comunicación masiva. Son muy pocas las estaciones de radio que pueden captarse en la ciudad, no contando con una estación de radio comercial local. Existen proyectos de enlace por microondas, de parte de Entel-Perú que afectará a la región con lo cual mejorará el sistema de comunicación.

E.- USO INSTITUCIONAL.- La ciudad cuenta en su área urbana ,
con instituciones públicas y privadas.

Las instituciones públicas existentes son de tipo político-administrativo, económico y social.

Entre las instituciones político-administrativas se tienen :

- **MUNICIPALIDAD.-** Ubicada en la calle Miguel Grau, entre los jirones Triunfo y Huallaga, frente a la Plaza de Armas. En dicha administración funciona el registro civil, registro de defunciones, de recién nacidos y demás funciones propias del municipio.

- **MERCADO Y CANAL.-** De cuya función depende la adecuada administración de los alimentos hacia la población. En dicha función, están ligadas las instituciones ministeriales competentes y el municipio. El mercado está ubicado en el jirón Eduardo Peña, entre las calles Progreso y La Merced; por otra parte, el canal está ubicado en el jirón Bolognesi del poblado de La Merced, colindante al río Huallaga, prolongación de la calle Bolívar.

- **MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES.-** Situado en el jirón Arica, colindante con el hospital. Se encarga de la administración de las partidas económicas, destinadas al mejoramiento y mantenimiento de los medios de comunicación existentes en la ciudad, tales como la red vial urbana y el tramo de la carretera Marginal que se encuentra en su jurisdicción, el mejoramiento de los puertos existentes en la ciudad, y las defensas contra las crecidas y erosiones provocadas por el río, el servicio de correo y comunicaciones, así como el estudio de factibilidad para instalar una central telefónica de alcance local y nacional.

- **MINISTERIO DE AGRICULTURA.-** Se encarga de estudiar los recursos agropecuarios de la región, así como el mejoramiento de dichos productos, para lo cual cuenta con una granja experimental. Está ubicado a un lado de la carretera Marginal, colindante con la pista de aterrizaje. Uno de sus papeles es el control de la producción agropecuaria, tanto en su siembra, cosecha, y su adecuada

de comercialización. Administra el expendio de productos tales como arroz, azúcar, harina y otros, cuya importancia es básica en el consumo popular. Dicha labor la hace en coordinación con el municipio y la comunidad.

- MINISTERIO DE PESQUERIA.- Ubicado en la calle Bolívar entre los jirones Mariscal Castilla y Triunfo. Es de reciente creación y su labor principal es el estudio de la fauna acuática del río Huallaga, así como la factibilidad de crianza de algunos especímenes en crasias especiales, con fines de producción comercial. Actualmente, se están haciendo experimentos de crianza con el paiche.

En cuanto a las instituciones de orden económico, se cuenta con el Banco de la Nación y el Banco Amazónico. Dichas entidades cuentan con local propio, no estando preparados para absorber la demanda futura de dicho servicio por no haber sido proyectados para tal fin.

Referente a las instituciones de tipo social, se cuenta con instituciones para-militares como la Guardia Civil y la Guardia Republicana, un centro de reclusión que funciona en una casona antigua, la cual no tiene la infraestructura de servicios suficiente como para cumplir con la función asignada. Se cuenta con una fiscalía, prefectura y juzgado de paz, los cuales funcionan en locales cuyo estado de construcción es pésimo, no contando con una infraestructura adecuada.

De las instituciones privadas se tienen:

- Instituciones religiosas, las cuales, además de catequizar y servir a la población, prestan servicio de apoyo social en coordinación con el hospital y los centros educativos existentes. Las Iglesias existentes se encuentran situadas a lo largo del jirón Triunfo.

- Clubes privados, que funcionan a nivel local, teniendo poca trascendencia.

F.- OTROS USOS.- Están catalogados de esta manera aquellos usos, cuya característica esencial es la importancia que tienen a nivel local o regional. Estos son los siguientes:

- - atropuerto.- Administrado por COPPAE, que cuenta

con una pista de aterrizaje de 900 metros de longitud , por 90 metros de ancho, siendo útil solamente 750 m. La pista es de tierra afirmada, careciendo de sistemas de seguridad apropiados que permitan un normal funcionamiento. Por este motivo, solo funciona cuando el tiempo es bueno y en el día. El local de atención para los pasajeros, así como la recepción de equipajes, resulta chico e incómodo, dado el gran número de viajantes que se está dando en la región, consecuencia del mal estado de las carreteras. Es por ello que la vía aérea se convierte en el único medio de transporte que une a la ciudad con las demás ciudades del territorio peruano.

En 1979, la comunidad planteó a las autoridades competentes un proyecto de ampliación de la pista de aterrizaje, así como el local del servicio público. Dicho proyecto consiste en construir una nueva pista de aterrizaje, utilizando la misma infraestructura existentes y una parte de la actual pista, como áreas de parqueo de los aviones. Su dirección sería Norte 32° Este.

- Puertos fluviales.- Estan ubicados en tres puntos de las riberas del río Huallaga. Estos puertos son: Miramar, Maldonado y Amberes, siendo este último el más importante, ya que se realizan intercambios comerciales de productos agropecuarios con ciudades situadas a las riberas del río. Prestan también servicio de transporte de pasajeros con los diferentes poblados y ciudades rurales ubicados en las árgenes del Huallaga. Estos puertos carecen de infraestructura adecuada para su funcionamiento; no cuenta por ejemplo, con un atracadero de lanchones. Dichos puertos están ubicados en lugares bastante susceptibles de ser dañados por la erosión continua del río, no existiendo una defensa adecuada para contrarrestarla.

Por el puerto Amberes, se está construyendo, una defensa de concreto, como un muro de contención, que va a circundar las riberas, por donde es factible una inundación. En dicho puerto se ha proyectado la construcción de un terminal fluvial. Con respecto a los otros puertos, no existe ningún plan de acción inmediato

Es apreciable la falta de una planificación en el desarrollo urbanístico de Juanjuí, tanto en su uso residencial como en el comercial e industrial, lo cual ha generado que los equipamientos existentes adolezcan de deficiencias en el servicio que prestan.

En el uso residencial, la carencia de reglamentación local para su desarrollo, ha generado una baja densidad de construcción que ha sido una de las causas que motivaron localmente el problema de vivienda.

La falta de una zonificación de usos urbanos en la localidad, ha motivado un número apreciable de comercios, que se establecen espontáneamente en muchas arterias locales, generando una alza arancelaria en muchos casos no compatible con su realidad, además que muchos giros comerciales se saturan, haciendo daño los mismos comerciantes. Esta situación ha motivado la proliferación del comercio ambulatorio, fenómeno social que es nuevo para la localidad.

Las industrias existentes, al establecerse en la localidad, han quedado prácticamente inmersos dentro del casco urbano, no teniendo alternativas de expansión. La falta de un reglamento de zonificación, infraestructura de servicio adecuada y el carácter comercial de Juanjuí, hace que no pueda ser apreciada la vocación industrial en muchas líneas de producción, con insumos agropecuarios.

Al margen de estos usos, el equipamiento comunal existente resulta insuficiente, tanto en su capacidad, como por la infraestructura. Es el caso del equipamiento educativo, cuyo servicio e infraestructura de apoyo no está de acuerdo con las necesidades actuales de la población escolar, además de no satisfacer dicha demanda, la cual está aumentando progresivamente.

En cuanto al equipamiento de salud, al no ofrecer las garantías de salubridad ni de atención médica por parte del área hospitalaria local, motiva a la población a recurrir al curanderismo en la cura de sus males, además de no existir postas médicas en ninguno de los poblados que conforman el casco urbano. Esta práctica que está bien enraizada en gran parte de la población, es una de las causas del bajo desarro

llo asistencial existente. La falta de un control científico de muchas enfermedades, ha provocado en muchas oportunidades epidemias, con un costo social muy elevado.

El equipamiento existente, prácticamente no existe en la localidad. Esta falta hace que gran mayoría de la población emigre a otras localidades los fines de semana. A nivel de espectáculos, es muy pobre el servicio que prestan los equipamientos existentes debido a su antigüedad, estado de construcción, o porque no son apropiado para dicha función.

En cuanto a correo y comunicaciones, al no existir el servicio telefónico, tanto local como de larga distancia, y ser deficiente el servicio de correo, la ciudad queda prácticamente aislada con respecto a su entorno.

Las instituciones, al no contar muchas de ellas con un local adecuado para su funcionamiento, brindan un servicio deficiente a la comunidad, tal es el caso de las instituciones del orden público, judiciales y otras ligadas al gobierno municipal.

Dentro de los otros tipos de uso de suelo, el aeropuerto, al no contar con un adecuado local para su funcionamiento queda limitado en el servicio que presta a la comunidad, así como su pista de aterrizaje, la cual al encontrarse dentro del casco urbano, está limitando su crecimiento urbano. Los puertos fluviales, al carecer de una adecuada infraestructura de funcionamiento, no satisfacen a los usuarios, gran mayoría de ellos provenientes de los centros de producción agropecuaria, sin embargo como necesidad de transporte urbano ha motivado una direccionalidad en la expansión urbana, densificándose poblacionalmente sus entornos.

Estas deficiencias en el uso de suelo, sumándose la falta de una planificación adecuada, irán aumentando aún más los problemas en la estructura urbana existente, lo cual obstaculizará el desarrollo orgánico de Juanjuí.

FOR THE
UNITED STATES
DEPARTMENT OF JUSTICE
WASHINGTON, D. C.

THE
UNITED STATES
DEPARTMENT OF JUSTICE
WASHINGTON, D. C.

UNITED STATES
DEPARTMENT OF JUSTICE
WASHINGTON, D. C.

UNITED STATES
DEPARTMENT OF JUSTICE
WASHINGTON, D. C.

GENERALIDADES

La infraestructura de servicio existente, se ha formado teniendo como parámetros los diversos usos de suelo del casco urbano inicial. Algunos de estos servicios, tales como la red de agua y desagüe, fueron construidos de acuerdo a una planificación inicial, sin considerar una futura expansión de la ciudad.

En el caso de la red de desagüe, ésta nunca cumplió su función, ya que solo se usó una pequeña parte, deteriorándose el resto en el transcurso del tiempo, hasta volverse inservible. La red de agua, no ha podido satisfacer la demanda poblacional, por tener una limitación, tanto de la red como en la capacidad del reservorio, perjudicando a la ciudad en su desarrollo urbano.

La red de energía eléctrica, que fue instalada después de su creación política como ciudad, es incompatible en su capacidad de servicio para satisfacer la demanda poblacional aminorándose temporalmente dicho problema, debido a que en muchas viviendas todavía existen las costumbres del campo que suplantán dicha necesidad, pero no por ello no se hacen imprescindibles los servicios inexistentes.

En muchas ciudades de la región, existe el problema del deterioro urbano por causa de la basura y el descuido del ornato de la ciudad. En Juanjuí, el grado de deterioro por estas causas es muy pequeño, ya que dicho servicio se ejecuta eficientemente por los encargados municipales, considerando que no cuentan con los implementos necesarios.

Así como los otros servicios, la infraestructura vial es producto de la formación inicial del casco urbano, sirviendo como patrón para la configuración urbana de los otros asentamientos poblacionales que lo conforman.

Dentro de la infraestructura de servicio, existe la necesidad de contar con una red de aguas pluviales. Dicha falta ha perjudicado grandemente al sistema vial, así como a los demás servicios y usos de suelo, entorpeciendo el normal desarrollo de las ciudades en épocas de precipitaciones pluviales.

A.- RED DE AGUA.- La red de agua potable abarca solamente la zona central de Juanjuf, más no los barrios aledaños, los cuales se abastecen de las aguas que fluyen en la quebrada Juanjuicillo, el río Huallaga o aguas de lluvia.

El tendido de tuberías en su totalidad es de uso doméstico, alimentándose de un reservorio de 500 m³. ubicado a la entrada de la ciudad y de un pozo ubicado en el barrio de La Merced.

Del reservorio sale un ramal de alimentación de 8" de diámetro y del pozo la tubería de alimentación es de 6" (concreto). Los ramales de distribución tienen un diámetro de 4" y los de conexión a los usuarios de 2".

La red principal está tendida a lo largo del Jirón Huallaga hasta la calle Alfonso Ugarte y de ésta, hasta el pozo de alimentación en La Merced.

El diámetro de 8" es solamente desde el reservorio hasta el Jirón Loreto y a partir de allí hasta el pozo es de 6". Por el jirón Mariscal Castilla se ubica otro ramal de alimentación de 6" de diámetro, desde la calle Alfonso Ugarte hasta la calle Loreto. Existe una sola tubería industrial que alimenta a la panadería situada entre la calle Progreso y el jirón Triunfo. Las instalaciones de agua contra incendio están malogradas hace varios años.

En cuanto a los usuarios, muchos de estos han instalado en forma ilegal su propia red de agua, debido a la falta de control por parte de las autoridades. Estos una vez identificados, regularizan su situación y pagan un promedio del consumo mensual de los usuarios legales. No existe control de presión de agua para tuberías domésticas debido a que utilizan sólo manómetro.

Con medidores o sin ellos, la cantidad de abonados es de 350, siendo el consumo mensual promedio de 20 m³. El porcentaje de instalaciones ilegales es del 20% del total. En cuanto a la administración del servicio de agua doméstica, se encarga una entidad municipal llamada Agua Potable, que tiene la responsabilidad de mantenimiento y mejoramiento de la red.

B.- RED DE DESAGÜE.- La red de desagüe fué tendida hace 20 años y comprendía lo que hasta ese entonces era la ciudad de

Juanjui, pero de todas éstas, la únicas que trabajaron fueron las que están comprendidas entre Huallaga y Dos de Mayo, hasta Bolívar; del Jirón Triunfo, entre Miguel Grau y Dos de Mayo hasta el puerto Miramar; la calle Progreso, entre Triunfo y Huallaga.

A excepción de las tuberías nombradas, las demás nunca se usaron, y actualmente están corroidas e inservibles.

Algunas viviendas, para afrontar el problema del desagüe usan pozos sépticos, los cuales tienen una vida útil de aproximadamente diez años. Las demás viviendas se valen de canales de acequia para evacuar las aguas servidas.

Tanto las acequias como la red de desagüe, evacuan las aguas servidas al Huallaga, sin previamente haber sido tratadas para descontaminarlas.

Actualmente existe un proyecto de instalación de la red de desagüe que abarca todo el casco urbano, a cargo del Ministerio de Vivienda y Construcción con sede en la ciudad de Tarapoto.

C.- RED DE AGUAS PLUVIALES.- La ciudad carece de esta infraestructura, evacuándose las aguas de las lluvias por la pendiente de las calles, las cuales, como no están pavimentadas sufren grandes deterioros. Muchas de ellas que no tienen casi nada de pendiente, quedan inutilizadas, debido al empozamiento de las aguas, con lo cual, tanto el tránsito vehicular como peatonal quedan afectados.

Dichas evacuaciones naturales están dirigidas hacia el río Huallaga; así mismo ocurre con el drenaje de la pista de aterrizaje, cuya pendiente la hace propicia para contar con una evacuación natural.

D.- RED DE ENERGIA ELECTRICA.- Está conformada por una planta electrógena diésel, cables de alimentación de 2,300 voltios, sub-estaciones de transformación y cables de distribución de 230 voltios.

La planta eléctrica está ubicada en la entrada de la ciudad y colinda con el colegio Wiese. Consta de un motor que genera teóricamente 250 Kw., pero debido a sus tres rectificadas, se asume su potencia de servicio menor, y teniendo

do un horario de servicio de 5 a.m. hasta las 12 de la noche.

Los cables de alimentación, se conectan a las sub-estaciones a través de un tendido eléctrico aéreo, y la ubicación de estas sub-estaciones es la siguiente :

- En el jirón Huallaga, entre las calles Arica y Ramírez Hurtado, sub-estación de 15 KW. , entre Lobeto y La Libertad, sub-estación de 50 KW.
- En el jirón Triunfo, entre las calles Dos de Mayo y Miguel Grau, sub-estación de 82.5 KW.
- En la calle Alfonso Ugarte, entre el jirón Mariscal Castilla y Jirón Triunfo, una sub-estación de 50 KW.
- Por otro lado en la Carretera Marginal, en el barrio de Juanjuicillo Bajo, entre la calle Atahualpa y Miguel Grau existe una sub-estación de 82.5 KW. que alimenta a este barrio y al de Juanjuicillo Alto.

Como puede notarse, el barrio de San Juan carece del servicio eléctrico, lo mismo que el barrio de La Merced.

En cuanto a la red de distribución residencial, no existe planes referidos a ésta.

La tendencia al consumo eléctrico oscila en el año entre los 80 y 200 KW. por lo que las autoridades decidieron la compra de un generador de 160 KW. de potencia, contando para ello con una partida de S/. 11'400,000.00 (presupuesto de 1978)

La instalación de la red eléctrica está a cargo de Oficinas de proyectos de Interés Local. Las partidas económicas a cargo de CODE SAN.

Actualmente existe un programa de electrificación de los barrios circundantes a Juanjuí.

El consumo eléctrico en la ciudad tiende a aumentar a 2/3 del consumo actual. El siguiente cuadro estadístico resume dicho aumento de demanda:

<u>MENSUAL 1978</u>	<u>MAXIMA DEMANDA</u>	<u>DIA</u>
Enero	126 KW	1
Febrero	126 KW	5
Marzo	128 KW	13
Abril	127 KW	2
Mayo	136 KW	4

Junio	135 Kw	14
Julio	136 Kw	16
Agosto	157 Kw	25
Setiembre	158 Kw	30
Octubre	158 Kw	20
Noviembre	160 Kw	25
Diciembre	164 Kw	24

La administración del servicio eléctrico, está a cargo de Electro-Perú, cuya oficina está ubicada entre el jirón Eduardo Peña y la calle La Libertad.

E.- SERVICIOS PUBLICOS.- En la mayoría de los casos, destinados al mantenimiento y ornato de la ciudad, tanto público como vecinal, teniendo una frecuencia bastante buena y positiva para bien de la población.

a) recolección de basura.- Este servicio se da con mucha regularidad cada dos días, para lo cual se usan vehículos improvisados tales como camionetas y camiones de construcción.

b) limpieza pública y ornato de la ciudad.- Existe un mantenimiento de las áreas pavimentadas, las cuales son muy reducidas y la constituyen la Plaza de Armas y las veredas que circundan a ésta. En cuanto a las vías afirmadas, la población está en la obligación de mantener limpia el área que le corresponde a su fachada, tanto de basura, como de vegetación espontánea.

c) estación de servicio.- Ubicado junto al puerto Maldonado, en el jirón Eduardo Peña. En dicha estación se distribuye combustible, tanto para uso industrial como doméstico (petróleo, gasolina y kerosene), los cuales vienen por vía fluvial o aérea. Cuando las carreteras se encuentran en buen estado, el transporte se realiza en camiones de carga.

F.- SISTEMA VIAL.- La cuadrícula urbana coincide con el sistema vial existente, el cual es en su totalidad de suelo asfaltado. Debido a las intensas lluvias, se deterioran fácilmente, y como no existe un mantenimiento adecuado, quedan en dicho estado, perjudicando al normal desarrollo del tránsito urbano. Del 100% del sistema vial existente, solo el 37 % pueden ser usados para el tránsito vehicular, el resto a nivel peatonal, y muchos de ellos con gran dificultad.

Como eje principal del sistema, se tiene al jirón Huallaga, el cual conecta la carretera Marginal con la Plaza de Armas, los cuales forman un eje de desarrollo urbano.

El mantenimiento del sistema vial está a cargo del Ministerio de transportes y comunicaciones, siendo muy deficiente por falta de maquinarias adecuadas. Es por ello que el sistema de transporte urbano se remite al tránsito de vehículos ligeros como bicicletas, triciclos y motos, siendo el uso de automoviles muy reducido. No existe transporte urbano público, pero sí a nivel inter-urbano con poblados vecinos, solo en épocas de poca precipitación pluvial. Como la mayoría de los pueblos vecinos se encuentra en las riberas del río Huallaga, muchas veces el transporte fluvial suple limitadamente al transporte terrestre, contando la ciudad con 3 puertos: Miramar, Maldonado y Amberes, siendo el último el más usado. Así mismo las deficiencias del sistema vial local en los días lluviosos determinan el uso masivo del transporte aéreo, ya sea de las compañías aéreas comerciales, o del grupo Aéreo N° 8.

CONCLUSION - 6

Se cuenta con un servicio de agua y desagüe bastante deficiente, y solo un bajo porcentaje de la población cuenta con dichos servicios, lo que ha originado la proliferación de enfermedades intestinales y dermatológicas, al verse obligada la población a consumir el agua del río ó de la quebrada. En las áreas incipientes, donde no existen construcciones de pozos sépticos, los desagües evacuados hacia el campo por acequias, han dado lugar a la proliferación de enfermedades infecto-contagiosas. Así mismo, las aguas servidas, tanto de las acequias como de la red de desagüe desembocan en el río, sin un previo tratamiento de descontaminación, por lo cual están destruyendo la flora y la fauna acuática del lugar.

El servicio de agua no puede abastecer la demanda de consumo, la cual está aumentando, por la falta de redes de servicio y por la poca capacidad de almacenaje que tiene el reservorio local. La no existencia de grifos contra incendios hace que la ciudad corra un grave peligro en caso que suceda. Por no existir una red para uso industrial, las pocas existentes hacen uso del agua potable, con lo cual aumenta más el problema de escases.

Referente a las aguas pluviales, al no existir una red para evacuar dichas aguas, se han deteriorado las vías existentes en el casco urbano, ya que son de suelo apisonado, así como algunas edificaciones de construcción antigua, cuyos cimientos se han visto afectados por las filtraciones subterráneas provenientes de las lluvias. Es por ello que la ciudad presenta un aspecto desagradable después de una precipitación pluvial.

En cuanto a la red de energía eléctrica, dicho servicio se ha centralizado por el jirón Huallaga hacia la Plaza de Armas, siendo una de las causas del bajo desarrollo de los poblados que conforman el casco urbano. Como cuenta con grupos electrógenos reparados, que funcionan a petróleo, son susceptibles a continuas fallas, así como a la escases de combustible. El aumento de la demanda de dicho servicio, hace

que se considere la ampliación y mejoramiento de la infraestructura existente.

Los servicios públicos tales como la limpieza pública, ornato de la ciudad y recolección de basura, están contando con bastante apoyo de la comunidad, siendo imprescindible el apoyo de las autoridades en las gestiones necesarias para implementar con herramientas adecuadas a los trabajadores municipales que se encarguen de dicha labor, y así mejorar dicho tipo de servicios.

La estación de servicio, urbanísticamente carece de una ubicación apropiada, ya que está muy excéntrica con respecto a los poblados que conforman el casco urbano y al sistema vial existente, y debido a su cercanía con los puertos fluviales, se ha generado una densificación poblacional en dichas áreas, siendo éstas susceptibles a inundaciones en épocas de lluvia.

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

CARACTERISTICAS DEMOGRAFICAS

El distrito de Juanjuí presenta una población estimada en 15,836 habitantes, con una población urbana de 10,927 y rural de 4,909. Se aprecia un crecimiento demográfico en el área urbana, con una consiguiente densificación de ésta.

La ciudad tiene una concentración poblacional alrededor de la plaza de Armas y las riberas del río Huallaga, disminuyendo conforme se alejan de dichos sectores. En el casco urbano existen las casas huertas, las cuales, por su gran área disminuyen la densidad poblacional en sus áreas de ubicación.

Las áreas consolidadas y decedentes, presentan la mayor densidad poblacional, mientras que las incipientes y en proceso de consolidación, por estar alrededor de la parte central de la ciudad, presentan una densidad menor. Las áreas en estado incipiente, presentan densidades bajas, por estar en proceso de formación.

A.- COMPOSICION DE LA POBLACION.- Está distribuida según sexo y edad, de la siguiente manera:

<u>EDADES</u>	<u>HOMBRES</u>	<u>MUJERES</u>	<u>TOTAL</u>
0 - 1	138	163	301
2 - 4	507	494	1,001
5	115	190	305
6	168	142	310
7	173	173	346
8 - 15	1,489	1,462	2,951
16 - 17	366	333	704
18 - 20	390	387	777
21 - 40	1,176	1,242	2,418
41 - 64	753	741	1,494
65 - ∞	113	147	260

Este cuadro está referido a la población perteneciente al casco urbano de la ciudad de Juanjuí.

B.- COMPOSICION FAMILIAR.- De acuerdo al estudio de densidades poblacionales, por medio de encuestas realizadas en el área urbana, se dedujo un promedio de siete miembros por fa

milia y una estimación baja de cinco, la cual se da con poca frecuencia. En cuanto al sexo, en la composición familiar, se deduce de la composición poblacional, el equilibrio existente del campo con respecto a la ciudad. Mientras que en la ciudad el porcentaje de mujeres es ligeramente mayor, en el campo, el porcentaje de hombres es más alto.

L A S M I G R A C I O N E S

Un fenómeno que se da a nivel regional son las migraciones, tanto en los pueblos rurales como urbanos, acelerándose paulatinamente la migración del campo a la ciudad por falta de apoyo socio-económico a la población rural.

Se tiene conocimiento de emigraciones de la población a ciudades de la costa y a las de la sierra y selva, en proceso de industrialización. Estadísticamente no se ha registrado migraciones de gran importancia de sierra a selva.

Esperádicamente se encuentran grupos poblacionales provenientes de nuestra serranía, pero por factores climatológicos tienden a desaparecer. Cuando los pocos emigrantes serranos se acimatan a las condiciones adversas, conforman grupos sociales cerrados, pero que con sus conocimientos agropecuarios han comenzado a reactivar dicho sector económico, incentivando el flujo migracional a dicha región.

En el aspecto racial, es característico en la ciudad, la discriminación hacia la gente de color y a los provenientes de nuestra serranía. En cuanto a la gente de color, prácticamente no existe ninguna en la localidad.

PROYECCIONES DE LA POBLACION

Teniendo como referencia las estadísticas de 1954, 1963, 1972 y el estimado para 1980, se ha podido sacar un estimado poblacional del casco urbano para el año 2000, de 18,016 hab. usando una tasa de crecimiento de 2.5, promedio poblacional.

Actualmente el estimado poblacional para 1980 es de 10,927 hab.

De acuerdo a dichas proyecciones poblacionales se ha elaborado el siguiente cuadro, considerando sus áreas tendenciales de ocupación :

AÑO	POBLACION	AREA DEL CASCO URBANO (Has.)
1980	10,927	152.45
1985	12,382	172.74
1990	14,031	195.75
1995	15,899	221.81
2000	18,016	251.34

CARACTERISTICAS SOCIO-ECONOMICAS

Puede decirse que Juanjuí es una ciudad con características netamente comercial y administrativa. La administración va dirigida hacia los centros de producción agropecuaria ubicados en los pueblos rurales, canalizándose éstas para una adecuada comercialización de sus productos, ya sea hacia el casco urbano o a los poblados vecinos. Mientras tanto, la ciudad tiende a proveer de productos de pan llevar hacia los centros de producción.

Se puede apreciar la existencia de tres estratos socioeconómicos, siendo las clases media y baja las de mayor número. Los de la clase económicamente alta, son poco numerosos, pero son los que toman las decisiones político-económicas en la ciudad. La clase numerosa se dedica al comercio y a los trabajos agrícolas, mientras que la clase pudiente, a la administración local, comercio especializado y en muchos casos a actividades ilícitas.

A.- FUNCION ECONOMICA DE LA CIUDAD.- La ciudad cumple un papel de administración en cuanto a la producción agropecuaria de los poblados rurales bajo su jurisdicción; se encarga de la comercialización de estos productos, ya sea en forma local o por intermedio del Ministerio de Agricultura, hacia otras áreas.

La Banca local, presta apoyo a los agricultores para mejorar su infraestructura de producción. El comercio local, provee a la comunidad productos de pan llevar, así como instrumentos agropecuarios y artículos utilitarios para el hogar. Las industrias existentes producen para satisfacer la demanda local y algunas, a nivel regional.

El ambulatorio, se deriva del poco control existente en el aeropuerto y puertos fluviales, por donde se introducen, las mercaderías, En síntesis, a nivel urbano, la producción

económica tiene nivel artesanal y la función de la ciudad, en el aspecto económico, está supeditado a la capacidad para administrar de manera eficiente tal producción.

B.- POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA (P.E.A.).- La cantidad poblacional económicamente activa es casi una cuarta parte de la población distrital, siendo los dos tercios pertenecientes a la población rural y un tercio a la población urbana con respecto a la población económicamente activa (P.E.A.)

	TOTAL	URBANO	RURAL
POBLACION	15,836	10,927	4,909
P.E.A.	3,611	2,518	1,093

La población urbana tiene concentrada su P.E.A., tanto de hombres como de mujeres entre los 15 y 29 años, disminuyendo notablemente hasta los 45 años. La mujer como parte del engranaje económico sólo representa una quinta parte de la P.E.A.

POBLACION OCUPADA DE SEIS AÑOS O MAS	E		D		A		D		E		S	
	6 - 14		15 - 29		30 - 44		45 - 64		65 - α		no espec.	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
T O T A L 3611	36	32	1059	361	1027	197	704	70	117	5	3	-
URBANO 2518	17	22	675	317	711	161	485	53	70	3	3	1
RURAL 1093	18	10	383	44	316	36	219	17	48	2	-	-

C.- ESTRUCTURA OCUPACIONAL.- A nivel urbano y rural, existen empleados, obreros, trabajadores independientes, patrones, trabajadores familiares, trabajadores del hogar, marcándose una diferencia de porcentaje ocupacional, de acuerdo al nivel poblacional dado. Es un reflujó de la función económica imperante en Juanjui, tanto en la ciudad como en el campo.

OCUPACION	URBANO (%)	RURAL (%)
EMPLEADO	23.78	1.97
OBRAERO	11.89	4.84
TRABAJADOR INDEPENDIENTE	25.14	18.61
PATRONO	0.09	0.00
TRABAJADOR FAMILIAR	2.96	4.18
TRABAJADOR DEL HOGAR	4.93	0.52
NO ESPECIFICADO	0.95	0.14

D.- NIVELES DE INGRESO FAMILIAR.- Considerando las características económicas de la población y el número promedio de habitantes por familia, se tiene un ingreso familiar de 120 mil soles aproximadamente; siendo el ingreso más bajo, perteneciente a los obreros o ayudantes de negocios o trabajadores del campo, cuya cifra no es mayor de S/. 50,000.00 soles mensuales, mientras, que los dueños de negocios, propiedades de terrenos de cultivo tienen un haber que sobre pasa fácilmente los trescientos mil soles. Los empleados públicos de las entidades estatales, gobierno local y banca, están considerados dentro de la planilla de pago gubernamental de sueldos y salarios con goce de seguros y otras remuneraciones.

CONCLUSION - 2

La densificación poblacional en el área central del casco urbano, ha centralizado aún más las funciones administrativas locales, mientras que las áreas incipientes no cuentan con un crecimiento poblacional apreciable, por no existir condiciones esenciales de infraestructura y equipamiento urbano necesarios. En las áreas consolidadas y decadentes, se encuentran las mayores densidades poblacionales, existiendo en su estructura física algunas viviendas-huertas. En las áreas incipientes y en proceso de consolidación, que cuentan con una densidad poblacional menor, dichas viviendas son más numerosas y de mayor área. Consecuencia de ello es la baja densidad poblacional existente en la ciudad, con relación a otras ciudades de mayor desarrollo en la región. Esto es consecuencia de la etapa transitoria que han vivido muchos pobladores de procedencia rural, que obligados por las costumbres del campo, se han visto en la necesidad de poseer grandes áreas para su desarrollo familiar.

Con respecto a la composición poblacional, el contar con una población infantil baja, es un indicador del alto índice de mortalidad infantil local y regional. Por falta de un equipamiento urbano adecuado para la educación y recreación, existe un bajo porcentaje de adolescentes entre 15 y 20 años, los cuales tienen que emigrar hacia ciudades desarrolladas, buscando mejores oportunidades. El proceso de vida de los demás pobladores está condicionado a los recursos económicos limitados que ofrece la ciudad, la cual ha desarrollado un esquema de distribución poblacional, así como de las características socio-económicas de su estructura urbana, en base a su carácter administrativo y comercial, siendo el sector comercial, el que con su desarrollo ha originado el aumento de la tasa migracional hacia la ciudad, la cual está contemplada dentro de la tasa de crecimiento poblacional. El problema está en el casco urbano, el cual no cuenta con la adecuada infraestructura urbana como para hacer frente dicho crecimiento, por lo que se están originando asentamientos sub-urbanos y barriadas en la periferie, así como hacinamientos y

proceso de tugurización dentro del casco urbano, deteriorándose de esta manera la estructura urbana existente.

Es perceptible un desarrollo comercial acelerado, que está dando lugar al flujo poblacional del campo a la ciudad, originándose una saturación del sector económico y provocando el desempleo, así como la aparición del comercio ambulatorio y comercios ilícitos como el contrabando y narcotráfico, en pequeña y gran escala. La limitación de la estructura ocupacional se debe a la falta de centros para la capacitación de la población económicamente activa, dirigida hacia sectores económicos que tengan posibilidades de desarrollo.

El bajo ingreso familiar que se da en muchos grupos familiares, tiene su origen en esta falta de capacitación técnica del trabajador, la saturación comercial y el alto costo de vida existente, originando una limitación económica para el desarrollo intelectual de sus miembros, los cuales van a formar parte de la población económicamente activa no capacitada. Este atraso cultural es lo que dificulta el desarrollo urbano y económico, coherente con la realidad nacional y sus necesidades de producción económica.

PART E VIII

DIAGNOSTICO

ESQUEMA INTRODUCTORIO

En el estudio de la economía regional, se ha evaluado el potencial de sus diversos sectores económicos, así mismo han sido detectadas deficiencias en su estructura económica, por falta de desarrollo en algunos sectores. Esta situación conlleva al replanteo de dicha estructura para el mejoramiento de los sectores deficientes. Dicha característica económica se refleja en las micro-regiones que conforman la región.

Es así como Juanjuí y su área jurisdiccional, considerada como una micro-región, posee una similitud en cuanto a las características económicas regionales. El análisis sectorial de la economía regional, ha servido como base para el estudio urbano de la ciudad de Juanjuí, la cual está favorecida en sus condicionantes físicas y climatológicas con respecto a otras ciudades, para lograr un desarrollo físico-económico de grandes perspectivas.

Es evidente que no se trata de un estudio minucioso de la región en sus aspectos estructurales; tampoco es intención hacerlo con la ciudad. Al realizar el estudio urbano de la ciudad de Juanjuí, se ha llegado a determinar que muchos factores, tanto físico, social como económico, son similares con la región, y es por ello que el resultado de su análisis va dirigida hacia la ciudad, concluyendo con un diagnóstico y propuestas que inciden en el aspecto físico-económico teniendo como referencia su entorno. Es necesario tener en cuenta el bajo desarrollo de su estructura física, la cual no se debe al poder adquisitivo poblacional, sino a deficiencias de orden político-administrativo, lo cual conlleva al deterioro de la estructura social y económica, alejándose más los intereses de inversión local, tanto industrial como de construcción. Es por ello que impera un carácter comercial en la población, notándose una ausencia empresarial, dada la falta de condicionantes que garanticen la inversión en la localidad. Producto de ello es la carencia de muchas estructuras básicas dentro del equipamiento urbano de Juanjuí, así como el bajo desarrollo industrial y deficiente infraestructura de servicio. Estas consideraciones serán ampliadas en el diagnóstico, referido específicamente al casco urbano.

DIAGNOSTICO

DE SUS ANTECEDENTES HISTORICOS DE FORMACION :

- La ciudad tiene serios problemas en su expansión urbana, ya que su equipamiento e infraestructura urbana es insuficiente para satisfacer las necesidades de la población, debido a una falta de planificación desde sus inicios como asentamiento poblacional urbano.
- El sector que está situado en un recodo del río, está siendo erosionado constantemente por la fuerza fluvial, ya que no existen en sus riberas, defensas adecuadas para contrarrestar dicha fuerza.
- La pista de aterrizaje está obstaculizando la expansión urbana hacia el poblado de La Merced, al separarlos físicamente, evitando la existencia de una integración orgánica de desarrollo.
- La expansión urbana que está generando la carretera Marginal, puede originar un deterioro socio-económico de los asentamientos poblacionales en formación, ya que al expandirse la ciudad en dicha dirección, provocan un desequilibrio en el funcionamiento de los equipamientos e infraestructura urbana existentes, por situarse en forma excéntrica con respecto al centro de gravedad de la estructura urbana existente, considerando planes de acción inmediatos para ampliar dichos servicios.
- Por no contar con una infraestructura física adecuada, la ciudad no puede cumplir a cabalidad muchas funciones que le competen como capital de la provincia de Mariscal Cáceres, las cuales han sido asumidas por la ciudad de Tarapoto.

DE SUS CARACTERISTICAS FISICAS Y CLIMATOLOGICAS :

- Se ha perdido considerables áreas de su conformación urbana, producto de la falta de defensas adecuadas para contrarrestar la erosión fluvial del río Huallaga, causante de dichas pérdidas.
- No existe una integración física entre la ciudad y el poblado de Juanjuicillo, debido a la separación originada por la quebrada de Juanjuicillo, existiendo como único nexo entre ellos, la carretera Marginal, que cruza la quebrada a través de un puente.

- Como consecuencia de un mantenimiento inadecuado a la estructura vial existente, a la carretera Marginal y a la pista de aterrizaje local, después de las fuertes precipitaciones pluviales, éstas quedan prácticamente inutilizadas, originándose un aislamiento de la ciudad con respecto a otras, referido a sus medios de comunicación y transportes.

- La falta de un estudio técnico y formal de las cubiertas existentes en las edificaciones, han originado que muchas de ellas se estén deteriorando por la fuerza eólica.

DE SU ESTRUCTURA URBANA :

- Los servicios urbanos existentes, no satisfacen la demanda poblacional, dado que no fueron proyectados considerando una expansión futura de la estructura urbana inicial, dando lugar a un bajo desarrollo de los centros poblacionales que la conforman.

- La falta de una integración física entre los poblados que conforman el casco urbano, no permiten un desarrollo orgánico de sus partes, generando un centralismo administrativo y de servicios hacia el centro de la ciudad.

- La ciudad tiene una dinámica urbana heterogénea, pero no existen espacios urbanos definidos que identifiquen y jerarquicen las funciones particulares que se dan en el casco urbano.

- La falta de patrones ordenadores que definan las alturas de edificación y retiros urbanos determinados, han generado la construcción con fachadas que están en el límite de propiedad originándose espacios urbanos monótonos de uso, dos o tres pisos, siendo la altura predominante de un piso, por lo cual la ciudad tiene una baja densidad de construcción.

- La falta de un mantenimiento adecuado y reparaciones oportunas, han originado el mal estado en que se encuentran muchas edificaciones existentes hoy en día, asimismo, estas deficiencias son causantes de la pérdida de muchas construcciones que eran patrimonio histórico de la ciudad y a la tugurización de muchas de estas construcciones antiguas, por tener un bajo costo de alquiler, debido a la falta de infraestructura básica de habitabilidad.

- El alto costo de los materiales de construcción traídos de

las ciudades desarrolladas son bastante caras, originando la proliferación de fábricas artesanales de dichos materiales los cuales no reúnen los requisitos técnicos necesarios para su uso.

- Existen irregularidades de orden administrativo en la construcción local, por no contarse con un organismo que se encargue de su control, tanto en el aspecto constructivo como de la planificación urbana de la ciudad.

- La falta de un plan regulador de la estructura urbana, está generando la proliferación de áreas incipientes en la periferia de la ciudad, las cuales escapan a los radios de acción de la infraestructura existente.

DE LOS USOS DEL SUELO:

USO RESIDENCIAL.- La falta de una zonificación adecuada, ha dado lugar a una ocupación dispersa de los diferentes tipos de uso residencial existente, y como consecuencia se perciben sectores con densidades poblacionales variables, sin un patrón específico de ordenamiento.

- La existencia de viviendas-huertas en las áreas consolidadas, es muestra clara de los aspectos señalados, además de la falta de estructuras necesarias y adecuadas para el desarrollo de la industria de la construcción en la localidad.

- Los poblados circundantes al casco urbano presentan en su conformación una cantidad mayor de viviendas-huertas, como consecuencia de la centralización de obras de infraestructura hacia el centro de la ciudad, limitando el desarrollo físico de dichos poblados.

- Al generarse el desarrollo comercial en la ciudad, las viviendas ubicadas en el centro de la ciudad fueron adquiriendo las características de viviendas-comercio, dando lugar a los hacinamientos y tugurizaciones, porque los propietarios en su afán de lograr mayor rentabilidad de sus bienes, comenzaron a alquilar espacios no propicios para vivienda con este fin.

- La falta de un desarrollo planificado de la ciudad ha originado problemas en el sector vivienda, dada las intensas migraciones y crecimiento vegetativo local, no pudiéndose satisfacer dicha demanda.

- Esto es uno de los factores que ha dado origen al lucro de propietarios de los bienes inmuebles, lo cual hace difícil el desarrollo planificado del uso residencial.

USO COMERCIAL.- La existencia de una concentración comercial alrededor de la Plaza de Armas, así como a lo largo del jirón Huallaga, resta importancia en el desarrollo de dicho sector económico a otras áreas del casco urbano, debido a la falta de una zonificación comercial local.

- Muchos giros comerciales existentes están saturados por dicha concentración, lo cual ha generado la proliferación del comercio ambulatorio.

- Los comercios pequeños que funcionan en viviendas-comercios no cuentan con la infraestructura necesaria para cumplir ambas funciones, por ser acondicionamientos espontáneos de estructuras físicas pensadas como viviendas inicialmente, generando la tugurización urbana en las zonas de concentración comercial a nivel de barrio.

USO INDUSTRIAL.- La falta de una zonificación industrial inicial, ha originado la ubicación dispersa de las industrias existentes, no considerándose el grado de contaminación que pueden generar los residuos industriales.

- La falta de un control industrial ha originado la aparición de aserraderos, los cuales están deteriorando el equilibrio ecológico existente, debido a la tala indiscriminada de los bosques madereros locales.

- La falta de garantías en el transporte de la producción industrial es la causa del bajo desarrollo de dicho sector económico, lo que no permite tener garantías necesarias para la inversión privada.

- Otra de las causas, es la carencia de energía eléctrica industrial, lo cual obliga al uso de motores de combustión, que están limitados en su funcionamiento por estar supeditados al normal reparto de combustible en la localidad.

DE LOS EQUIPAMIENTOS COMUNALES.- Es uno de los usos que está padeciendo en mayor grado las consecuencias de la falta de una planificación inicial, debido a que sus estructuras físicas se diseñaron bajo otras condicionantes socio-económicas, sin prever una futura expansión urbana como consecuencia del crecimiento poblacional. Es por ello que los equipamientos existentes no tienen la capacidad suficiente para satisfacer las demandas actuales, por la falta de locales adecuados en algunos, o por la no existencia de estos en otros.

- **Equipamiento educativo.**- La carencia de una infraestructura adecuada para su buen funcionamiento, es común denominador de los centros educativos existentes. El Nucleo Educativo Carlos Wiesse, siendo el mas importante a nivel micro-regional, no ofrece las garantías necesarias para la población escolar, debido a su ubicación, la cual limita con la pista de aterrizaje y con la intersección de la carretera Marginal con el ji-
rón Huallaga.

La carencia de una adecuada biblioteca distrital, limita la educación, tanto escolar, como la implementación cultural de la comunidad. La falta de centros educativos a nivel infantil perjudica el desarrollo cultural de la población infantil.

- **Equipamiento de salud.**- Aparte del Area Hospitalaria N° 5, Hospital general de Juanjui, no existe ningún otro centro de salud o de atención pública, como consecuencia de la deficiente administración local y a la falta de previsión en cuanto a la máxima capacidad hospitalaria, tanto de camas, como de consultas externas, con respecto al crecimiento poblacional que se ha generado. Todo ello ha traído como consecuencia la proliferación de enfermedades endémicas, alta tasa de mortalidad, y mortalidad infantil, por no existir medios adecuados para una atención que satisfaga las necesidades de la población. Tal situación ha originado que la población recorra a modos costumbristas para afrontar los problemas de salud.

- **Equipamiento recreativo.**- Es el mas deficiente por no existir locales apropiados para ningún tipo de recreación. Las áreas destinadas a otras funciones, se usan impreviadamente como campos deportivos. La carencia de locales apropiados para la recreación techada, hace que esta se improvise en edificaciones, muchas de las cuales en mal estado, como el salón comunal. En otros casos, los locales pertenecientes a dichas funciones, están en malas condiciones, y no cuentan con la debida seguridad para su funcionamiento, como el local del cine. Todas estas causas motivan a la población a emigrar los fines de semana, a ciudades cuyo equipamiento recreativo satisfaga sus requerimientos.

- **Correos y comunicaciones.**- Este equipamiento está supeditado a las condiciones meteorológicas y a la frecuencia de vuelos hacia la ciudad, debido a las malas condiciones de las vías terrestres, quedando limitado de esta manera el servicio

de correos. Las comunicaciones quedan expeditas al suministro de energía eléctrica tanto en telegrafía como en comunicación radial, por no existir servicio telegráfico de larga distancia ni local. El local de funcionamiento es inadecuado para el servicio que presta a la comunidad.

Todos estos factores han contribuido a un bajo desarrollo socio-económico, el cual se presenta actualmente en todos los sectores económicos, debido a que este equipamiento es básico en el desarrollo de cualquier sector, así como en su constante funcionamiento.

- **Uso institucional.**- Las instituciones existentes funcionan en locales cuyo estado de construcción es pésimo, en condición de alquiler y acondicionados para dichas funciones, no satisfaciendo la demanda poblacional, conllevando a demoras en la administración pública. Sólo las edificaciones destinadas al culto y las entidades ministeriales, así como la municipalidad, que tiene un local nuevo, no presentan estos problemas tan marcadamente. Estas deficiencias son los causantes del bajo desarrollo físico como socio-económico existente en la ciudad como consecuencia de una falta de coordinación entre las autoridades competentes.

- **Otros usos.**- La falta de una planificación inicial, ha originado que muchas obras de infraestructura se conviertan en obstáculo para su desarrollo urbano. Tal es el caso del aeropuerto, cuya pista de aterrizaje limita una expansión urbana hacia el poblado de La Merced, además de presentar un grave riesgo para la integridad física del casco urbano por su ubicación. Los servicios del aeropuerto son insuficientes para satisfacer la gran demanda de pasajeros existente.

Los puertos fluviales no cuentan con atracaderos adecuados para su funcionamiento, por lo que el servicio de carga y pasajeros se ve disminuido. No se cuenta con una adecuada defensa que proteja a la ciudad de la fuerza erosiva del río Huallaga, ocasionándose por ello graves pérdidas materiales cuando el caudal fluvial crece.

DE SU INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS :

- **Red de agua.**- No abastece la demanda poblacional, por falta de un reservorio con mayor capacidad, ampliación de la red doméstica, red de agua para grifos contra incendios, así como para el consumo local. Su local administrativo está física

mente en malas condiciones, no contando con el confort necesario para su funcionamiento.

- Red de desagüe.- No existe una red de desagüe apropiada para el casco urbano, ya que la existente tiene un servicio muy limitado, haciéndose necesario la proyección y construcción de una nueva red. Esto ha dado lugar a la construcción de pozos sépticos particulares y acequias, cuyas aguas, en la mayoría de los casos no llegan al río, convirtiéndose en un foco infeccioso para la población. No existe un tratamiento de las aguas servidas, para descontaminarlas a un grado tal que sea inocua para el equilibrio ecológico fluvial existente.

- Red de aguas pluviales.- La no existencia de dicha red, ha generado el deterioro de la estructura vial existente por el embalse de las aguas pluviales en las vías, las cuales son de suelo afirmado.

- Red de alumbrado público.- Este servicio es deficiente, por cuanto sólo está dirigido al sector central del casco urbano, aparte de que la producción de la planta eléctrica, no permite un desarrollo industrial usando dicha energía por tener poca capacidad y un limitado uso durante el día. En cuanto al uso poblacional, se ha captado un aumento del consumo eléctrico, mas la administración Electro-Perú no ha tomado acciones pertinentes como para satisfacer dicha demanda a corto plazo. Dicha administración carece también de un local apropiado para tener un normal funcionamiento.

DE LOS SERVICIOS PUBLICOS :

- Tanto la recolección de basura como la limpieza pública, carecen de elementos de trabajos apropiados para cumplir a cabalidad dicho cometido, por lo demás es un servicio regular que presta la municipalidad, haciendo uso de la buena voluntad de la población.

- En cuanto a la estación de servicio, al hacerse el reparto de combustible, dada la magnitud que está tomando la ciudad, se genera un congestionamiento tanto peatonal como vehicular, sumado a esto la deficiente ubicación de dicho servicentro por estar en una zona más densa de la ciudad, obligando a los camiones de transportes que crucen el centro del casco urbano, provocando el deterioro de las vías.

DEL ASPECTO SOCIO-ECONOMICO :

- Actualmente la ciudad no está preparada como para hacer frente un crecimiento demográfico, debido a las malas condiciones de sus equipamientos urbanos e infraestructuras de servicio. La tasa de crecimiento existente, ha determinado para el año 2,000 un aumento del casi 100% de la población actual, generando esto la necesidad de una expansión física, planeamiento para el desarrollo de los sectores económicos existentes,
- La existencia de densidades poblacionales variables dentro del casco urbano, es reflejo de un desequilibrio existente en el sistema económico local, ligado al sector comercial que se desarrolla en el centro de la ciudad.
- La mala ocupación del suelo, también es producto de las costumbres arraigadas de los pobladores procedentes del campo, la cual exige una forma de vida con grandes áreas de ocupación, siendo por ello la densidad poblacional promedio baja, con respecto a otras ciudades desarrolladas de la región.
- El grado de discriminación social y racial existente en la localidad ha generado una limitación en cuanto al fenómeno de transculturación con respecto a los pobladores de la sierra, los cuales, por sus conocimientos en el sector económico agropecuario, generarían un alto desarrollo de dicho sector en la región.
- El crecimiento poblacional que se está dando en la ciudad está generando actualmente problemas de infraestructura y equipamiento urbano, por no estar preparados para un incremento poblacional como el que se está dando, tanto vegetativo como migratorio, agrandándose el problema si se considera un duplicidad de la población para el año 2,000.
- La falta de un equipamiento urbano adecuado que permita una eficiente administración de la producción agropecuaria perteneciente a la jurisdicción de Juanjuí, tanto en la recolección como en la distribución de éstos, se debe a la falta de una planificación de los usos del suelo destinada para este fin, y a la importancia comercial que tiene la ciudad, lo cual condiciona el equipamiento existente al desarrollo de dicho sector económico.

- La estructura ocupacional existente es el reflejo de una población con mano de obra calificada, por no existir centros locales para tal fin, y es por ello la vocación comercial de la población, así como la artesanal casera.
- El bajo ingreso familiar existente, es producto de las limitaciones técnicas de la población para desarrollar laborales más complejos y de mayor remuneración económica.

PROGNOSTICO

El crecimiento urbano desordenado, está originando el deterioro de los equipamientos e infraestructura local, así como un bajo desarrollo físico-espacial, afectando a la infraestructura socio-económica. La estructura urbana se está deformando por la falta de un control en la expansión urbana. La pista de aterrizaje limita el crecimiento hacia el norte, dándose hacia el sur siguiendo la dirección de la Marginal y hacia el oeste por el poblado de San Juan. Por el norte, el poblado de La Merced tiende a convertirse en un área de bajo desarrollo, mientras que el poblado de Juanjuí que está más desarrollado, está deteriorándose poco a poco.

El uso indiscriminado de los materiales de construcción así como de formas constructivas, la falta de un programa de conservación de las construcciones antiguas y de una reglamentación para los coeficientes de edificación, provocarán un deterioro del casco urbano en su estructura física.

Los usos de suelo se desarrollan de acuerdo a las características socio-económicas de los asentamientos, considerando el radio de acción de la infraestructura de servicios y equipamientos comunales locales. El uso residencial se está desarrollando horizontalmente, teniendo densidades de ocupación y de construcción bajas, existiendo la tendencia de deteriorarse generalmente en las áreas consolidadas, donde existen construcciones antiguas, dando lugar a las áreas decadentes, mientras que las áreas en proceso de consolidación se vuelven incipientes por la falta de incipientes por la falta de infraestructura urbana adecuada. El uso comercial se está desarrollando de acuerdo a la tendencia del crecimiento urbano. La falta de una zonificación comercial ha provocado la saturación de muchos giros comerciales, dando origen a la aparición del comercio ambulatorio. La expansión urbana que se está dando incentivará más su desarrollo, lo cual desarticulará la estructura urbana local.

Actualmente las industrias limitan el desarrollo urbano por estar ubicadas dentro del casco urbano, sin una zonificación industrial determinada. Están apareciendo una serie de industrias artesanales y madereras en áreas no compatibles a dicha función, lo que ocasiona un desequilibrio en el desa -

rrollo físico-espacial. Los equipamientos comunales no pueden hacer frente al crecimiento urbano, por faltarles capacidad de servicio. Al equipamiento educativo le falta infraestructura física y personal adecuado para encarar el aumento de la demanda educacional. El equipamiento de salud debe descentralizar su servicio hacia los poblados usando centros de salud, los cuales todavía no existen. El equipamiento recreativo está condenado a un desarrollo espontáneo e incipiente por no contar con apoyo administrativo local para equipar a la ciudad con dicho servicio. Correos y comunicaciones tendrá que renovar e implementar su infraestructura física y administrativa para brindar mejor servicio en el futuro. Otros usos como el aeropuerto y los puertos fluviales deben ampliar y modificar sus estructuras de servicio. La infraestructura de servicios es muy pobre, tanto en sus redes de agua, desagüe como de energía eléctrica, mientras la demanda de dichos servicios tiende a aumentar. La falta de una red de aguas fluviales afecta considerablemente la estructura vial existente, incidiendo en el normal funcionamiento de las actividades locales. Los servicios públicos de limpieza, recolección de basura y expendio de combustible, tendrán la necesidad de ampliarse. El sistema vial, de suelo apisonado, no tiene un mantenimiento adecuado, limitando el desarrollo local, siendo sus ejes viales principales los vectores del crecimiento urbano. En los aspectos socio-económicos, el crecimiento demográfico demandará mayor servicio de infraestructura urbana; las migraciones hacia la localidad están generando un proceso de transculturización en el desarrollo social. El crecimiento poblacional implica un incremento paulatino del área urbana, con riesgo de afectar áreas agrícolas. La economía agrícola basada en el comercio, se desarrolla en forma acelerada, limitando a otros sectores económicos, originando el comercio ambulatorio, desempleo y deterioro de las estructuras socio-económicas y físicas, no ofreciendo garantías para la inversión privada en el casco urbano, limitando el aumento de la estructura ocupacional existente.

PRIORIDADES DE SOLUCION

Dentro de la problemática que se genera en torno al crecimiento urbano, es importante incidir en un reordenamiento de la estructura urbana existente, tanto en las áreas consolidadas ó decadentes como en los que están en proceso de consolidación ó incipientes. Estas acciones implican una zonificación de los usos de suelo, sectorizando las funciones dadas, para conseguir una dirección de crecimiento adecuado y de acuerdo a la infraestructura de servicios y equipamientos existentes. Así mismo, en los usos de suelo existentes, será necesario proponer una serie de acciones para lograr una integración física, vital para el desarrollo integral de la ciudad. Entre estas acciones está la modificación de la pista de aterrizaje y el reacondicionamiento del sistema vial existente. Es a partir de allí en que se podrán proponer las acciones dirigidas al desarrollo físico espacial de la localidad. Paralelamente, se deben considerar mejoras en la administración local, tanto de las instituciones públicas como privadas. La estructura socio-económica, debe encontrar soluciones al desempleo y tugurización existente, por la falta de una estructura ocupacional más amplia.

Considerando estas necesidades, se tienen las siguientes prioridades :

- Integración física de los poblados que conforman el casco urbano.
- Sectorización de la ciudad, de acuerdo a la ocupación del suelo.
- Zonificación de los usos del suelo, considerando la expansión urbana y la dirección propuesta.
- Establecer una infraestructura de servicio y equipamientos apropiados que puedan satisfacer la demanda poblacional, proyectada hasta el año 2,000.
- Establecer los lineamientos generales, implementar estas acciones con reglamentaciones para su desarrollo físico.
- Dentro de las acciones del orden físico, es necesario considerar el crecimiento poblacional y la capacidad de vivienda local.

- Esto implica un estudio de densidades en el casco urbano, para con ello poder proponer coeficientes de edificación apropiados.
- En lo socio-económico, debe ampliarse la estructura ocupacional, por lo que será necesario incentivar la inversión privada hacia sectores económicos con bajo desarrollo, y a la vez establecer centros de capacitación profesional, con lo cual se incrementará el ingreso familiar de un gran sector poblacional.
- Es necesario implementar en la ciudad con el servicio de asistencia social que se encargue del desarrollo de la niñez protegiéndola moral y físicamente.

11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200

OBJETIVOS

Como consecuencia de las deficiencias socio-económicas, y físico-espaciales que adolecen las estructuras urbanas y rurales existentes en la región, es necesario que las ciudades como Juanjui, que conforman micro-regiones específicas, comiencen a orientar su desarrollo urbano en una forma integral. Este es el objetivo que se persigue con el presente estudio urbano de la ciudad de Juanjui, que sin pretender llegar a ser un Plan Regulador, sienta las bases para su formulación, con el fin de contar con un patrón ordenador de desarrollo.

Referente a los objetivos específicos, las propuestas están orientadas a un nivel físico-espacial de la infraestructura de servicios y equipamientos comunales, como base primaria de un adecuado desarrollo, teniendo en cuenta su crecimiento tendencial hasta el año 2,000.

En dichos objetivos, se considera la necesidad de un Centro Cívico-Comunal, como parte ordenadora de la dirección del crecimiento urbano y de la satisfacción de algunas necesidades comunales.

Tanto las propuestas de orden global como específicas, están sujetas a cuestionamientos o cambios, debido a las pequeñas variaciones existentes en el grado de necesidades locales o regionales, teniendo en cuenta también que dichas propuestas tienen que ser coherentes con el programa de desarrollo por etapas hasta el año 2,000.

Si se consideran propuestas de tipo físico-espacial, es conveniente señalar su ligazón con el aspecto socio-económico, ligada ésta a la política gubernamental de turno.

AREAS INTERVENCION

Considerando una densidad poblacional constante de 71.67 hab/Ha en todo el casco urbano, así como una tasa de crecimiento poblacional de 2.5, con una población a 1980 de 10,927 y aplicando la fórmula binomial se tiene el siguiente cuadro de expansión urbana de los poblados que conforman el casco urbano:

POBLADO	AÑO				
	1980	1985	1990	1995	2000
JUANJUI	77.41	87.72	99.40	112.62	127.62
LA MERCED	26.09	29.56	33.50	37.96	43.01
SAN JUAN	16.82	19.07	21.61	24.49	27.73
J. BAJO	15.67	17.76	20.11	22.79	25.84
J. ALTO	16.46	18.65	21.13	23.97	27.13
TOTAL	152.45	172.76	195.75	221.83	251.33

Es necesario preveer las áreas necesarias de expansión por etapas en dichos poblados para poder evaluar las necesidades de infraestructura básica para dicho crecimiento:

POBLADO	AÑO				ACUMULADO
	80 - 85	85 - 90	90 - 95	95 - 2000	
JUANJUI	10.31	11.68	13.22	15.00	50.21
LA MERCED	3.47	3.94	4.46	5.05	16.92
SAN JUAN	2.25	2.54	2.88	3.24	10.91
J. BAJO	2.09	2.35	2.68	3.05	10.17
J. ALTO	2.19	2.48	2.84	3.16	10.67
T O T A L	20.31	22.99	26.08	29.50	98.88

Como resultado de esta tendencia de expansión, es necesario proponer áreas de intervención para cada poblado que conforma el casco urbano, considerando las áreas tendenciales hasta el año 2000.

Dentro del área de expansión del poblado de Juanjui, se consideran, la antigua pista de aterrizaje, con 5.7 Has, el puerto Amberes con 3 Has., y hacia el norte, colindante con la Marginal.

El poblado de La Merced puede expandirse hacia el norte, siguiendo el curso del río Huallaga, y conservando un retiro de seguridad con respecto a la nueva pista de aterrizaje de 150m. como mínimo.

El poblado de San Juan, que se encuentra en el área más accidentada del casco urbano, debe aprovechar de pendientes de hasta 6% para su expansión urbana, para lograr un área de expansión de hasta 13 Has. aproximadamente.

Juanjuicillo Bajo debe buscar una integración con Juanjui a través de la quebrada de Juanjuicillo, por medio de puentes, que a su vez integren vialmente dichos poblados. Su crecimiento tendencial es hacia el Sur, contando con grandes posibilidades, siguiendo el curso del río Huallaga y la carretera Marginal.

Juanjuicillo Alto puede expandirse hacia el Oeste, debiéndose considerar la proyección de accesos viales más funcionales desde la carretera Marginal, por estar situada en una pequeña meseta, a 6 m. de altura con respecto a ésta.

CRITERIOS GENERALES PARA LA ORIENTACION

DE LA EXPANSION URBANA

DE LA ESTRUCTURA URBANA :

- Sectorización urbana.
- Zonificación de los usos de suelo.
- Reglamentación de los coeficientes de edificación y de los materiales de construcción a usarse, considerando el clima y geografía local.
- Orientación de la dinámica urbana hacia el uso correcto de los equipamientos urbanos existentes.
- Desarrollo del sistema vial, tomando como base la tendencia de expansión urbana, de tal modo que se logre una integración vial coherente entre los poblados que conforman la ciudad, especialmente entre La Merced y Juanjui, por la antigua pista de aterrizaje.
- La expansión urbana no debe perjudicar las áreas agrícolas circundantes.
- Debe existir un equilibrio entre las direcciones de crecimiento y los radios de acción de los equipamientos urbanos existentes y/o propuestos.
- Estudiar las construcciones antiguas, con el fin de poder evaluar el grado de importancia que representan como patrimonio histórico, y de acuerdo a ello, establecer una política de mantenimiento, conservación y/o restauración de las que se consideren necesarias.

DE LOS USOS DE SUELO :

- Sectorización del uso residencial de acuerdo a las densidades poblacionales, existentes y tendenciales hacia el año 2,000, así como su afinidad con otros usos.

- Sectorización del uso comercial, estimando su importancia en la orientación del crecimiento urbano.
- El uso industrial debe estar sujeto a una localización física, el cual le permita impulsar el desarrollo económico de la ciudad, sin interferir en su desarrollo urbano.
- Reestructuración e implementación de los equipamientos educativos y de salud, tanto en el aspecto físico como administrativo.
- Desarrollo integral del equipamiento recreativo urbano.
- Reestructuración e implementación del equipamiento de Correos y Comunicaciones, de tal modo que satisfagan las necesidades actuales y futuras, buscando así mismo su descentralización.
- Reestructuración del espacio físico de algunas instituciones, en especial del Poder Judicial, y Cobranzas de los servicios de infraestructura (agua y luz), considerando en lo posible una nueva ubicación de éstas.
- Tanto el departamento de Licencias y Construcciones, y la Compañía de Teléfonos deben considerarse autónomas en lo concerniente a las funciones de inscripción y cobranzas, debiendo preverse para ello, un espacio físico adecuado.
- Referente al funcionamiento del aeropuerto, debe preverse la modificación y ampliación de sus estructuras, obedeciendo a un proyecto de cambio de orientación y ampliación de la pista de aterrizaje, aprobado en Junio de 1980 por la Procuraduría General de la República encargada del desarrollo económico nacional.
- Para efectos del trabajo, se asume dicho cambio, y la pista antigua pasa a formar parte del uso urbano.
- Acondicionamiento físico de los puertos fluviales, en lo concerniente a su servicio y seguridad que ofrecen.

DE LA INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS :

- Reacondicionamiento y ampliación de las redes de agua y de sagüe existentes.
- Ampliación de las redes de alumbrado público y paralelamente del equipo generador de energía eléctrica.
- Implementación de una red de aguas pluviales, descubierto y a nivel de la pista.
- Ampliación de los servicios de limpieza pública y recolección de basura, tendiendo a modernizar sus equipamientos.
- Descentralización del abastecimiento de combustible.
- Pavimentación del sistema vial urbano.

DE LOS ASPECTOS SOCIO-ECONOMICOS :

- Implementación de una política de densificación poblacional en las áreas de densidad incipiente, descentralizando el comercio de las áreas consolidadas, y usando como apoyo económico el desarrollo industrial.
- Preparar la infraestructura de servicio y equipamiento urbano existente para que pueda soportar el crecimiento demográfico por venir, con la inauguración del puente Punta Arenas, por la importancia de la micro-región, en el desarrollo del sector agropecuario.
- Implementar una política de educación poblacional, que tienda a erradicar la discriminación racial y social entre los emigrantes y pobladores, con el fin de evitar un mayor deterioro del proceso de transculturización SIERRA-SELVA y COSTA-SELVA.
- Ampliación de la estructura ocupacional, incentivando el desarrollo industrial local y regional.

- Capacitación técnica de la población económicamente activa o desocupada, con el fin de ampliar su campo económico por sus propios medios, y de esta manera mejorar sus niveles de ingreso familiar.

SECTORIZACIÓN DE LA CIUDAD

En la propuesta de Sectorización Urbana, se consideran las áreas de expansión hasta el año 2,000, así como las modificaciones pertinentes de los usos de suelo actuales, teniendo en cuenta las densidades promedio, su tasa de crecimiento y la dirección de expansión.

SECTOR	CODIGO	AREA (Has.)	%
RESIDENCIAL	R	138.26	55
COMERCIAL	C	37.69	15
EQUIPAMIENTO COMUNAL	EC	37.69	15
INSTITUCIONAL	UI	12.56	5
INDUSTRIAL	I	25.13	10
Area tendencial(año 2,000) =		251.33	100%

El sector Residencial se denominará por su densidad poblacional y características físicas como:

CODIGO	DENSIDAD	CARACTERISTICAS FISICAS
R - 1	BAJA	semi-rural,urbana
R - 2	MEDIA	urbana
R - 3	ALTA	urbana

El Sector Comercial se denominará por su radio de acción así como por el tipo de comercio:

<u>CODIGO</u>	<u>DENOMINACION</u>	<u>FUNCION</u>
C - 1	vecinal	bodegas
C - 2	barrio	+ restaurantes
C - 3	sectorial	+panaderias, ferreterías
C - 4	distrital	especializado

Así mismo, por su ubicación: comercio puntual, lineal, agrupado.

El sector Equipamiento Comunal estará desglosado de la siguiente manera:

a) EQUIPAMIENTO EDUCATIVO.- cuyas denominaciones se registrarán por su radio de acción.

<u>CODIGO</u>	<u>DENOMINACION</u>	<u>ALCANCE</u>
E - 1	C.E.I.	barrio
E - 2	PRIMARIA	sectorial
E - 3	SECUNDARIA	distrital urbano
E - 4	LABORAL	distrital

b) EQUIPAMIENTO DE SALUD.- se denominará por su radio de influencia y su población a servir:

<u>nivel de sectorización urbana</u>	<u>nomenclatura</u>	<u>equipamiento</u>	<u>radio de influencia (m.)</u>	<u>pob.a servir</u>
PRIMARIO	DISTRITO DE PLANEAMIENTO	H-3 HOSPITAL GENERAL	DISTRITAL	20,000
SECUNDARIO	SECTOR	H-2 CENTRO DE SALUD	1,500 a 2,000	10,000
TERCIARIO	BARRIO	H-1 CONSULTORIO PERIFERICO	600 a 1,000	2,000

c) EQUIPAMIENTO RECREATIVO.- se denominará por su radio de acción y tipos:

CODIGO	RADIO DE ACCION	TIPOS
Re-1	BARRIO	Juegos infantiles, parques
Re-2	SECTORIAL	canchas deportivas
Re-3	DISTRITAL	estadio, coliseo, piscina

d) EQUIPAMIENTO CORREO Y COMUNICACIONES.- servicio a nivel distrital, con alcance departamental y nacional, con el uso del teléfono y télex. Su ubicación física y descentralización del servicio se hará de acuerdo a la tendencia de expansión urbana.

Es importante dentro del sector EQUIPAMIENTO COMUNAL, la propuesta de un CENTRO CIVICO-COMUNAL que integre los equipamientos en mención

El sector Industrial se denominará de acuerdo al uso de las materias primas en el proceso de producción:

DENOMINACIÓN	TIPOS
EXTRACTIVAS	minería
TRANSFORMACIÓN	industria de ladrillo, construcción, metal-mecánica
ELABORACIÓN	jabones, gaseosas, artesanía, conservas

De acuerdo a la forma de producción se considera:

CODIGO	TIPO	CONSIDERACIONES
I - 1	INDUSTRIA LIVIANA	cuya base principal es la manufactura; en ella está incluida la artesanía local
I - 2	Industria PESADA	tales como la extractiva y la de transformación; se incluye en ella la industria artesanal de la arcilla y metal-mecánica

ZONIFICACION DE LOS USOS DE SUELO

- Respeto del casco urbano actual.
- Diferenciación espacial de la vivienda, vivienda-comercio y la vivienda-taller, de tal modo que sean compatibles con otros usos.
- Ubicación de los comercios, reforzando la expansión urbana proyectada.
- Ubicación de un parque industrial en una zona apropiada, la cual permita un fácil acceso y no perturbe el desarrollo urbano.
- Ubicación de los equipamientos comunales, considerando el radio de acción de cada uno de ellos, sin llegar tampoco a la saturación de sus funciones.
- Ubicación de los usos institucionales, de tal manera que puedan ser localizados con facilidad.
- Ubicación de la nueva pista de aterrizaje.
- Ubicación de sus equipamientos e infraestructuras.
- Integración urbana de la antigua pista de aterrizaje con los poblados de La Merced y Juanjui.
- Ubicación de los puertos fluviales.
- propuesta de una red vial de integración urbana y ordenamiento de su expansión.
- Demarcación del casco urbano hasta el año 2,000.

La presente zonificación, deberá ser reforzada por normas o reglamento de construcción, así como de una implementación legal, con la cual se vialicen algunas modificaciones del espacio urbano existente.

El aspecto político-administrativo incide en una propuesta de zonificación urbana, por intereses políticos y personales.

DISTRIBUCIÓN DEL USO DE SUELO HASTA EL AÑO 2,000

Para la presente distribución, se toma como base el porcentaje repartidor correspondiente a cada uso urbano, el cual está señalado en la sectorización de la ciudad.

<u>COD.</u>	<u>SECTOR</u>	<u>%</u>
R	RESIDENCIAL	55
C	COMERCIAL	15
EC	EQUIPAMIENTO COMUNAL	15
UI	INSTITUCIONAL	5
I	INDUSTRIAL	10

DISTRIBUCIÓN ACUMULADA DEL USO DE SUELO (Has.)

<u>COD.</u>	<u>1980</u>	<u>1985</u>	<u>1990</u>	<u>1995</u>	<u>2,000</u>
R	83.85	95.01	107.66	122.01	138.23
C	22.87	25.91	29.36	33.27	37.70
EC	22.87	25.91	29.36	33.27	37.70
UI	7.62	8.65	9.80	11.10	12.57
I	15.24	17.28	19.57	22.18	25.13

CRECIMIENTO DEL AREA URBANA	152.45	172.76	195.75	221.83	251.33

DISTRIBUCION POR ETAPAS DEL USO DE SUELO (Has.)

<u>COD.</u>	<u>80-85</u>	<u>85-90</u>	<u>90-95</u>	<u>95-2,000</u>	<u>ACUMULADO</u>
R	11.17	12.64	14.34	16.23	54.38
C	3.05	3.45	3.91	4.43	14.84
EC	3.05	3.45	3.91	4.43	14.84
UI	1.01	1.15	1.31	1.46	4.93
I	2.03	2.30	2.61	2.95	9.89

total	20.31	22.99	26.08	29.50	98.88

CONCLUSIONES FINALES

El nivel de propuestas que tiene este estudio, es en mayor grado de tipo cualitativo, tales como recomendaciones o proposiciones, que sin llegar a tener una exactitud cuantitativa contienen un valor sustancial, por ser la respuesta de una experiencia de campo, analizada bajo parámetros amplios de localización geográfica pertenecientes a una vivencia en la región, documentos manuscritos, planos regionales y fotografías aéreas, entre otros, con lo cual consigo centrar el tema, buscando llegar a un nivel de estudio, el cual sirva de base para elaborar un plan regulador que arroje respuestas más técnicas.

Indudablemente la ciudad de Juanjuí tiene una importancia relativa en el valle del Huallaga Central debido a su potencial económico en el sector agropecuario, así como es una promesa futura en el desarrollo industrial regional. El desarrollo de estos sectores dependen de una toma de conciencia de las autoridades políticas de la región.

Por otro lado, debe considerarse dentro de la política de desarrollo, la inversión privada de capitales en el sector industrial, agropecuario y la construcción.

Por cierto, Juanjuí no será la ciudad más importante de la región, pero algún día podrá reunir esos requisitos.

B I B L I O G R A F I A

- ATLAS GEOGRAFICO DEL PERU
- INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR
- MINISTERIO DE VIVIENDA
- AEROFOTOGRAFIAS
- TRABAJOS DE CAMPO
- OFICINA NACIONAL DE CENSOS
- CORPAC DE JUANJUI
- ¡ INSTITUCIONES LOCALES
- RECORTES PERIODISTICOS
- PERIODISMO HABLADO DE LA RADIO LOCAL