

VÍAS TERRESTRES EN MADRE DE DIOS: TRANSFORMACIONES SOCIALES Y AMBIENTALES

Jorge CASTILLO-HURTADO

Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios

jcastillo@unamad.edu.pe

ORCID0000-0001-7970-8906

María VELÁSQUEZ-MORALES

Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios

mvelasquez@unamad.edu.pe

ORCID 0000-0001-8325-4708

RESUMEN

Los pueblos originarios de Madre de Dios ocupan este territorio desde hace más de 5,000 años. Hace siete siglos pasaron a una situación de autonomía relativa al llegar los Incas a través de las primeras vías terrestres que permitieron el acceso a lo que es actualmente el departamento de Madre de Dios. En el periodo republicano y especialmente en el siglo XX, se abrieron vías definitivas de penetración que cambiaron dramáticamente el panorama social y ambiental. El estudio es de tipo descriptivo, enfoque mixto con preponderancia cualitativa, diseño longitudinal, aplicándose la técnica de revisión documental y técnicas cualitativas complementado con datos e información cuantitativa. En la primera década del siglo XXI se concluyó la construcción de la Carretera Interoceánica Sur, cuyo tramo III atraviesa Madre de Dios. Los consecuentes impactos sociales y ambientales, resultantes de estos distintos momentos y visiones de desarrollo, han sido severos y son evaluados en el presente estudio.

PALABRAS CLAVE

Vías terrestres, transformaciones sociales y ambientales

LAND ROADS IN MADRE DE DIOS: SOCIAL AND ENVIRONMENTAL TRANSFORMATIONS

ABSTRACT

The original peoples of Madre de Dios have occupied this territory for more than 5,000 years. Seven centuries ago a situation of relative autonomy passed when the Incas arrived through the first land routes that allowed access to what is currently the department of Madre de Dios. In the republican period and especially in the 20th century, definitive routes of penetration were opened that dramatically changed the social and environmental panorama. The study is descriptive, mixed approach with qualitative predominance, longitudinal design, applying the documentary review technique and qualitative techniques complemented with quantitative data and information. In the first decade of the 21st century,

the construction of the Southern Interoceanic Highway was completed, which section III crosses Madre de Dios. The consequent social and environmental impacts, resulting from these different moments and visions of development, have been severe and they are evaluated in this study.

KEY WORDS

Roadways, social and environmental transformations.

Recibido: 9/09/2024
Aprobado: 18/11/2024

INTRODUCCIÓN

Una de las vías más importantes empleadas para acceder a la región de Madre de Dios fue el Istmo de Fitzcarrald, un paso terrestre o varadero de 11 kilómetros de extensión que uniría las cuencas de los ríos Urubamba (Cusco) y Manu (Madre de Dios), a través del Serjalí y Cashpajalí, tributarios de los anteriores, respectivamente. El paso fue descubierto en 1893 por Carlos Fitzcarrald que de esta manera integró de hecho el territorio de Madre de Dios al resto del ámbito nacional y por él introdujo la primera embarcación a vapor, la nave Contamana, en 1894. Algunos patrones caucheros siguieron la vía de Fitzcarrald para penetrar a Madre de Dios después de 1897, año en que Fitzcarrald muere ahogado en el Urubamba al lanzarse a las aguas de este río, tratando de salvar a su socio boliviano Vaca Diez, quien cayó al río cuando ambos iban en el vapor Adolfo. Entre ellos destaca el empresario Ernesto L. Rivero quien, en 1901, establece el primer centro poblado en Madre de Dios, el fundo Rímac, localizado en lugar donde hoy es la localidad El Triunfo.

La Inca Mining, abriría una nueva vía terrestre desde Tirapata y Limbani (Puno) hacia el río Tambopata que hacia 1902 llegaba a un punto próximo a Astillero o Puerto Markham, sitio desde el cual el Tambopata es navegable por naves de mediano porte. Por allí ingresarían en junio de 1902 integrantes de una comisión de la Junta de Vías Fluviales, encabezada por el comisario Juan Villalta que, el 10 de julio de ese año, levantaron en Pueblo Viejo la Comisaría de Tambopata, primera dependencia oficial del gobierno peruano en esta parte de su territorio.

Nuevas vías de penetración a Madre de Dios posteriormente, entre ellos varaderos que comunicaban las cuencas del Purús con el río Piedras o Tacuatimanu. Sin embargo, la primera vía que atravesaría completamente el entonces departamento de Madre de Dios, se construyó entre los años 1924 y 1930, durante la gestión prefectural de Carlos León Velarde Valcárcel y unía las localidades de Puerto Maldonado con Puerto Tacna (Iñapari) y Puerto Maldonado con Puerto Leguía (un punto ubicado 5 kilómetros aguas arriba del lugar donde el río Inambari recibe las aguas del Arasa o Marcapata). Esta

vía respondió fundamentalmente al anhelo de los pobladores de Madre de Dios.

En las primeras décadas del siglo pasado, el sueco Sven Ericsson también inició la apertura de un camino de aproximadamente 200 kilómetros hacia el Manu por la vía de Paucartambo (Cusco), siguiendo la ruta que siglos atrás emplearon, primero los Incas y luego los españoles, para ingresar al territorio de Madre de Dios.

En la década de 1960, se empezó a construir la carretera marginal de la selva en el primer gobierno de Fernando Belaunde Terry, que recorría la selva alta por el lado oriental de los andes peruanos. En 1963 se lanzan los puentes sobre el río Inambari y la quebrada Loromayo que rompen definitivamente el aislamiento vial terrestre de Madre de Dios.

Luego de más de sesenta años de haber sido abierta por primera vez, la vía terrestre que conectó Puerto Maldonado e Iñapari, capital de la provincia de Tahuamanu, es reabierto progresivamente desde el segundo gobierno de Fernando Belaunde (1980-1985). El trabajo es continuado en los años subsiguientes y, finalmente, en la década de 1990, se logra reabrir completamente la vía que une las localidades de Inambari e Iñapari, pasando por Puerto Maldonado, siguiendo casi el mismo recorrido de la vía abierta por León Velarde en la década de 1920. El camino, sin embargo, permanecería por varios años sin asfaltar y sin los puentes principales, sobre los ríos Madre de Dios, Tahuamanu y Acre, lo que limitaba su funcionalidad.

Obedeciendo a diferentes criterios y fundamentos, entre los que destaca la Iniciativa de Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), un proyecto de integración de fuentes hidroenergéticas, carreteras y de extracción de recursos diversos, durante el gobierno de Alejandro Toledo (2001-2006), se decide realizar el asfaltado de todo el Eje Vial Interoceánico Sur, un proyecto de 2500 kilómetros que une las regiones de la costa sur del Perú con los estados del nor-oeste brasilero y cuyo tramo 3 atraviesa el territorio de Madre de Dios. El proyecto fue inaugurado, con los puentes principales, el año 2010, y en el año 2012 el Tramo 3, que atraviesa Madre de Dios, alcanzaría un flujo vehicular de 500 vehículos por día, estimado al que se esperaba llegar al año 2019.

Las carreteras han sido generalmente consideradas como un elemento imprescindible para el desarrollo de los pueblos, pues estas permiten la ocupación humana de un territorio, el aprovechamiento de sus recursos naturales y el comercio (Ospina, 2006). Sin embargo, más allá de sus aspectos positivos, también existen efectos negativos asociados a su construcción; entre estos últimos destacan la ocupación desordenada, alta migración y sobre-explotación de recursos (CND, 2006). Eventualmente los efectos negativos pueden ser más relevantes que los positivos, en cuyo caso, las transformaciones sociales y ambientales producidas en el territorio sobre el cual se desarrolló la nueva infraestructura deben ser evaluadas (Cáceres, 2001).

Madre de Dios es una región amazónica localizado en el sureste peruano, ocupado ancestralmente por pueblos indígenas y gozó, hasta el siglo XIII aproximadamente, de autonomía frente a las sociedades andinas. Por el contacto con las civilizaciones andinas, se establecieron relaciones de intercambio, desde entonces y hasta fines del siglo XIX tuvo una autonomía relativa. Posteriormente, frente a la incursión occidental de finales de este siglo culminó la autonomía, coincidiendo con la apertura de pasos terrestres, como el Istmo de Fitzcarrald que se intensificó en el siglo XX (IWGIA, 2003).

A principios del siglo XX, los caminos terrestres en Madre de Dios, tuvieron una concepción regionalista con el fin de romper el aislamiento del territorio. A mediados de siglo los caminos abiertos correspondieron a una visión nacional con el propósito de acceder a sus recursos naturales. Luego, llegado el siglo XXI, se pasó a una concepción internacional, con la apertura final de las vías y las tareas de asfaltado del Eje Vial Interoceánico Sur, concepción promovida por la Iniciativa de Integración Regional Sudamericana – IIRSA (Dourojeanni, 2006). En el transcurso de más de cien años de apertura de vías, correspondientes a diferentes visiones y modelos de desarrollo (Castillo, 2014), se han producido intensas transformaciones sociales y ambientales que es necesario analizar y evaluar.

MATERIAL Y MÉTODOS

El estudio es de diseño longitudinal, se lleva a cabo en la región de Madre de Dios, república del Perú, tiene un enfoque mixto, cualitativo/cuantitativo, con preponderancia del primero (Hernández, 2014). El diseño permite describir la evolución de la construcción de vías terrestres hacia el territorio de Madre de Dios y la visión de los modelos de desarrollo asociados a su construcción a lo largo del tiempo, especialmente desde principios del siglo XIX hasta el presente. En este sentido, la investigación es longitudinal. Asimismo, se describen las transformaciones sociales y ambientales más relevantes producidas a lo largo del periodo en estudio, incidiendo sobre las condiciones de bienestar social relativo alcanzado y el impacto de las actividades extractivas facilitadas por la construcción de vías terrestres.

La técnica empleada es la revisión documental (Bosch, 1974), destacando la revisión bibliográfica y de investigaciones previas sobre el campo en estudio en general y específicamente desarrolladas sobre la región de Madre de Dios. Se observaron archivos y visitaron bibliotecas especializadas, se accedió a fuentes que permitieron tener una visión más completa e integradora sobre la dinámica ambiental y social como consecuencia de la construcción de vías terrestres en el territorio de Madre de Dios.

El análisis de la información recopilada se realiza mediante el empleo de técnicas cualitativas y es complementado con datos e información cuantitativa en la medida que estos proporcionan información relevante acerca de los procesos sociales y ambientales que aborda el estudio.

RESULTADOS Y DISCUSIONES

Las Vías de Acceso a Madre de Dios antes del Siglo XX

La ocupación humana de Madre de Dios es ancestral, los grupos etno-lingüísticos Pano, Takana, Arawak y Harakmbut, han ocupado el territorio de la cuenca del río Madre de Dios por milenios con autonomía frente a poblaciones extrarregionales. El contacto inicial con los Incas, seguido de los intentos de irrupción española durante la Colonia y diversas aproximaciones en el periodo Republicano, determinaron el cambio a una autonomía relativa, que concluyó en 1894 con el descubrimiento del Istmo de Fitzcarrald (Huertas y García, 2003) con la consecuente incursión occidental.

Los Incas llegaron por el noroeste al valle de Pilcopata, y por el sudoeste hasta la zona aurífera en las cabeceras del río Araza, lograron establecer ciertas relaciones de intercambio con los nativos amazónicos (Garcilaso, 1609). En el periodo colonial y parte del período republicano tampoco hay una ocupación foránea del territorio; se establece una frontera denominada “elástica”, en los límites de Madre de Dios, por el avance y repliegue de actividades extractivas dependientes de los ciclos económicos internacionales del oro y de la cascarilla o quina, medicamento contra la malaria (García, 2003).

Durante el periodo incaico, las rutas a Madre de Dios partían desde Paucartambo (Cusco) y Carabaya (Puno), pero cayeron en desuso y deterioro durante la Colonia. Entre fines del siglo XIX y principios del siglo XX, no existieron en Madre de Dios las redes de caminos necesarias para impulsar el surgimiento de industrias y una dinámica comercial sustentada en la explotación de recursos naturales (García op. cit.). Sólo el caucho, por su alta rentabilidad en el mercado mundial, permitió el acceso por algunas rutas fluviales.

Principios del Siglo XX: las Vías de Tirapata y del Inambari

A inicios del siglo XX, la extracción de caucho desarrollada desde Iquitos avanzó hacia la cuenca del Madre de Dios, a través del Istmo de Fitzcarrald. Puerto Maldonado, capital del departamento, fue establecido en 1901 por empresarios caucheros que se asentaron en la región con carácter permanente para la extracción de caucho y un año después se estableció la Comisaría de Tambopata, primera dependencia oficial del gobierno en la región.

En el año 1901 el gobierno peruano había establecido la Junta de Vías Fluviales para la exploración de los ríos de la Amazonía. Por encargo de dicha junta, en 1902, una expedición encabezada por Juan Villalta entró a Madre de Dios por Sandía y llegó al río Tambopata. El 2 de junio, descendieron por su cauce desde Puerto Markham o Astillero. Villalta anotaría después en su diario de navegación: “8 de junio de 1902, 8 y 45 de la mañana, llegamos a Puerto Maldonado, en la confluencia del Tambopata con el Madre de Dios” (Suarez, 1928).

Los informes de la Junta de Vías Fluviales “Vías del Pacífico al Madre de Dios” (1902) y “Nuevas exploraciones en la Hoya del Madre de Dios” (1904), dan

cuenta sobre las diversas expediciones realizadas por Juan Villalta y el coronel Ernesto La Combe, quienes junto a otros miembros de la Junta recorren, exploran y cartografían los ríos de la región.

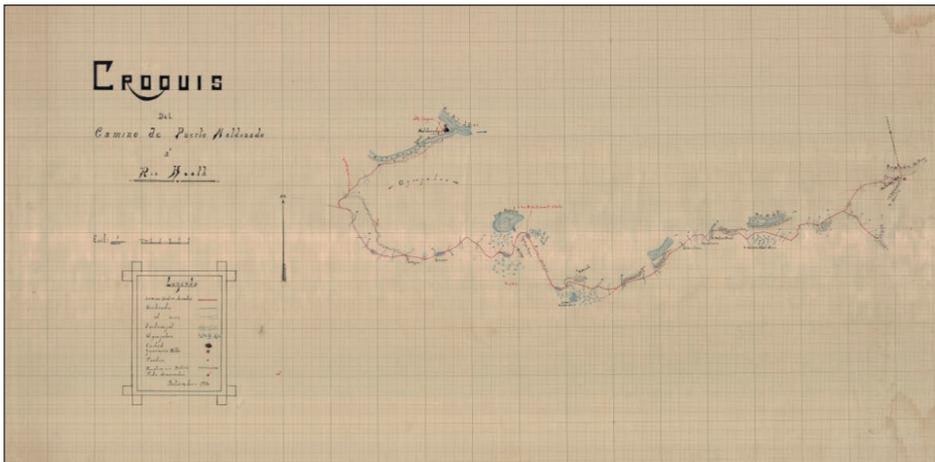
Entre 1902-1910, la compañía americana Inca Rubber Company, construyó y operó un camino de mulas entre las localidades de Astillero (río Tambopata) y Tirapata (Puno) para reducir los costos de exportación del caucho peruano, desviando el tráfico hacia el puerto de Mollendo (Arequipa).

Respecto a las vías de comunicación, Delboy (1913) precisamente señalaba, que hasta ese momento solo había una para llegar desde Madre de Dios al Atlántico y era el ferrocarril Madeira – Mamoré, terminado de construir en 1912. Respecto a las salidas al Pacífico, menciona tres que son simples caminos de herradura: la vía del Cusco y el Alto Madre de Dios (puerto Manu), la de Santa Rosa y los ríos Inambari – Arasa (Marcapata), finalmente, la de Tirapata y el río Tambopata. Señala además que la más utilizada es la del Tambopata, aunque por su largo recorrido de 367 kilómetros, difícil navegación, mala conservación y altos costos de transporte, está en estado crítico en el orden comercial y económico; proponía la construcción de un ferrocarril de Madre de Dios al Pacífico, pasando por la cuenca del Colorado, ya que, una vez concluida la construcción del Canal de Panamá, otorgaría una significativa ventaja en costos frente a la competencia del Madeira – Mamoré.

Madre de Dios se eleva a la categoría de departamento fluvial mediante Ley N°1782, del 26 de diciembre de 1912, durante el gobierno de Guillermo Billinghurst, conformada por tres provincias: Tambopata, Manu y Tahuamanu.

Figura 1

Camino de Puerto Maldonado a Puerto Heath (1930)



Fuente: Familia León Velarde.

La Visión Regional: Apertura de Vías en la década de 1920

En el año de 1920, vías de herradura se abrieron desde Puerto Maldonado hasta Iñapari (frontera con Brasil) y Puerto Leguía (frontera con Puno y Cusco); sin embargo, al no abrirse caminos recíprocos en las regiones vecinas, las vías abiertas cayeron en desuso y luego abandono.

La apertura de las vías en Madre de Dios entre 1920 y 1930 respondió a la necesidad de romper el aislamiento terrestre que caracterizó a esta región desde la incursión occidental que sobrevino con el periodo cauchero. Las razones y el proceso son narrados en diversos documentos de la época, entre los que destacan el Manifiesto al Departamento del Madre de Dios del ex Prefecto Departamental Carlos León Velarde Valcárcel (León Velarde, 1930), el periódico El Madre de Dios que circuló entre 1927 y 1932 en Puerto Maldonado y la revista de las Misiones Dominicanas editada por sacerdotes de esta congregación.

León Velarde (1930), prefecto titular desde 1922, explica la urgencia de abrir una vía terrestre al Tahuamanu que permitiese la salida de la goma explotada en esa región por su importancia económica y que hasta el año 1925, se realizaba entre Puerto Maldonado e Iñapari en un tramo fluvial, por el río Piedras hasta la localidad de Lucerna, y un tramo de herradura, entre Lucerna e Iñapari por el camino abierto por la casa Rodríguez, de Máximo Rodríguez e hijos.

Existiendo una senda entre Cachuela Oviedo en el río Madre de Dios y el punto denominado Shiringayoc en el río Manuripe que fuera abierto por la casa Ipinza Vargas. Posteriormente, Emilio Valdez, industrial establecido en el Muymanu, a pedido de León Velarde realiza la ampliación del camino hasta la desembocadura de la quebrada Mavila sobre el Manuripe.

Las tareas empiezan en 1928. Por el lado de Macusani, se encarga el trabajo a una empresa particular y por el lado de Puerto Maldonado a una Junta Constructora encabezada por el prefecto de Madre de Dios. Hasta 1930 se habían culminado completamente 89 kilómetros por el lado de Madre de Dios y por el lado de Puno 16 kilómetros.

En agosto de 1929, Luis M. Sánchez Cerro encabeza una Junta Militar que depone del poder al presidente Augusto B. Leguía, hecho político que tendría consecuencias sobre el avance del camino en construcción, entre otros puntos por el cambio del prefecto departamental Carlos León Velarde, quien era su principal impulsor.

En sus Apuntes para la Historia del Madre de Dios, el misionero dominico José Pío Aza (Aza 1928), se refiere a la incursión occidental en el territorio de Madre de Dios en el siglo XX. Desaparecido Fitzcarrald, en 1897, quedó abierta una vía, el Istmo que llevaba su nombre, uniendo las hoyas del Urubamba y el Madre de Dios. En 1901, señala Aza, ingresó Ernesto L. Rivero quien realiza un notable viaje de circunnavegación que partiendo de Iquitos lo llevó a recorrer el Ucayali, Urubamba, Istmo de Fitzcarrald, Manu, Madre de Dios Tahuamanu, Acre Purús y Amazonas, retornando ese mismo año para establecerse

definitivamente en Puerto Maldonado. Respecto a las vías de comunicación terrestres, Aza (op. cit.) menciona que, de las varias vías proyectadas, para 1928 solo existen dos: la de Cusco-Huambutío-Paucartambo-Madre de Dios y la de Tirapata-Astillero-Tambopata, ambas enlazando con el ferrocarril Juliaca – Cusco.

Desde la década de 1930 empieza a cobrar importancia la exportación de castaña, a falta de vías terrestres, la ruta empleada es el río Tambopata y el camino Astillero-Tirapata abierto por la Inca Rubber Company a inicios de siglo. En esa misma década, comenzaron las explotaciones auríferas en el Inambari. En la década de 1940, debido a un compromiso de abastecimiento de caucho, originado por la ocupación japonesa de las plantaciones de caucho del sureste asiático, el gobierno peruano adquirió el Fundo Iberia del español Máximo Rodríguez, eje central de la economía del caucho en las primeras décadas del siglo, y constituyó la Corporación Peruana del Amazonas. El fracaso de esta última compañía llevó a que en 1952 se hiciera cargo del fundo el Banco de Fomento Agropecuario.

Figura 2

La comisión que exploró el tramo de Puerto Maldonado a Puerto Leguía y llegó al río Inambari, estuvo encabezada por el capitán Bruno Galloso y el capitán Ricardo León Velarde (1928)



Fuente: Familia León Velarde.

Figura 3

Carlos León Velarde, su hermano, el capitán Ricardo León Velarde, y otras personas en viaje al Fundo Iberia de Máximo Rodríguez (1929)



Fuente: Familia León Velarde.

La Visión Nacional: La Marginal de la Selva y Reapertura de vías a Madre de Dios

El camino de penetración hacia Puerto Maldonado empezó desde la localidad de Urcos en 1922. En 1942 los trabajos de penetración hacia la selva sur habían alcanzado el pueblo de Quincemil (Cusco) y en 1944 la distancia al río Inambari, punto en el cual inicia el territorio de Madre de Dios, era de solo diez kilómetros. Sin embargo, los trabajos de conexión nuevamente se paralizan.

Es en la década de 1960 que el proyecto de integración terrestre de Madre de Dios al resto del territorio nacional tomaría un nuevo impulso. El presidente Fernando Belaunde Terry, durante su primer gobierno (1963-1968), impulsaría firmemente un proyecto de integración vial de la Amazonía peruana que ya había propuesto en su obra "La conquista del Perú por los peruanos" (Belaúnde, 1959).

Finalmente, en 1962 la carretera llegó hasta Puerto Maldonado que quedó integrada al Cusco por la ruta de Quincemil, construyéndose en el período comprendido entre 1963 y 1965 los puentes de suspensión sobre los ríos Inambari y Loromayo, y también el aeropuerto de Puerto Maldonado. Concluidos los puentes, a mediados de 1965, la primera caravana de camiones arribaría a Puerto Maldonado. La carretera de Cusco a Shintuya (Manu) se terminaría también de abrir en 1968.

En la década de 1980, con el mejoramiento de la carretera, crece la integración económica regional, facilitando la exportación de recursos como madera y castaña. La minería aluvial, en crecimiento desde la llegada de la carretera en la década de los sesenta experimenta también un crecimiento sostenido, acompañada de un fuerte flujo migratorio hacia la región.

Dourojeanni (2017) es uno de los principales críticos de esta visión. Señala que la influencia de Belaúnde ha sido una de las más graves sobre el territorio amazónico al llevar a cabo su proyecto de conectar amplios espacios del territorio amazónico, unidos mediante una vía longitudinal, con la costa y la sierra del país mediante vías transversales. Este pensamiento fue desarrollado explícitamente en el libro "La Conquista del Perú por los Peruanos" de Belaúnde (1959).

Transformaciones sociales y ambientales durante las visiones internas

Para 1912, Delboy había estimado la población de Madre de Dios en 12000 habitantes, "si bien la mitad correspondería a indios salvajes" (Delboy, 1912). Puerto Maldonado, el río Piedras y Manuripe eran los centros poblados en los que la población podría pasar de 2000. Delboy menciona también que el caucho (Castilloelastica) estaba agotado en los ríos Madre de Dios, Manu, Amigos y Bajo Piedras; asimismo estima que en diez años se agotaría en el Alto Piedras, Tahuamanu y Acre. Por otro lado, la shiringa (*Hevea brasiliensis*) existía en diversas zonas del departamento y con mayor densidad en la provincia de Tahuamanu.

Otra de las actividades que se inician en este periodo es la de extracción de madera, principalmente cedro y caoba y, en menor medida, la caza en busca de pieles finas. El envío de estos recursos a los mercados externos se realizaba principalmente por vía aérea hacia Cusco, de donde podía seguir por vía terrestre. De esta manera, entre 1920 y 1940, en el territorio de Madre de Dios se vivió un periodo de relativa tranquilidad y estancamiento económico, más allá de los esfuerzos por romper el aislamiento.

Según Lossio (2002), el patrón de asentamiento que había dejado la economía del jebe, con Puerto Maldonado como plaza central de primer orden sin ninguna conexión con la región norte, con trochas entre el Madre de Dios y el Manuripe y entre el Tahuamanu y el Acre, había prácticamente desaparecido la dinámica de la zona más occidental del departamento.

Así, la actividad aurífera derivó en flujos migratorios comparables a los de explotaciones caucheras, con lo que queda establecido que los ciclos económicos de las materias primas han tenido una influencia fundamental en la ocupación del territorio de Madre de Dios.

La vision internacional: El eje vial Interoceánico Sur e IIRSA

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), es un plan desarrollado por doce naciones: Argentina, Bolivia, Brasil,

Colombia, Chile, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela con la finalidad de conectar y aprovechar la infraestructura regional de transportes, energía y telecomunicaciones, asociándolas transversalmente con sus componentes económicos, políticos, sociales y ambientales.

En la Primera Reunión de Presidentes Sudamericanos que se desarrolló en la ciudad de Brasilia entre el 31 de agosto y el 1 de septiembre del año 2000, los proyectos de IIRSA se empiezan a programar y desarrollar formalmente con financiamiento e impulso de los organismos multilaterales como el BID, CAF y FONPLATA. El propósito de la iniciativa IIRSA es el desarrollo de la infraestructura regional en un marco de competitividad y sostenibilidad crecientes, para alcanzar en la región un patrón de desarrollo eficiente y equitativo, procurando mecanismos de implementación que fomenten la integración física a nivel continental en los próximos diez años (Balbín y Patrón, 2008).

El Eje Perú-Brasil-Bolivia, es el que incorpora los proyectos de infraestructura que conectan el Sur peruano con los estados de Acre y Rondonia en Brasil y el departamento de Pando en Bolivia. El proyecto central o "ancla" en este eje es el de la vía Interoceánica, consistente en el mejoramiento y asfaltado de los tramos: Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari (tramo 3), Inambari-Azángaro (tramo 4) e Inambari-Urcos (tramo 4). Su ejecución se considera crucial para el desarrollo e integración de la Macro Región Sur del Perú y las áreas señaladas de Brasil y Bolivia. Estos tramos, además conectan con otros tramos carreteros como: Urcos-San Juan de Marcona (tramo 1) y Azángaro-Juliaca-Matarani-Ilo (tramo 5).

El proyecto vial Interoceánico también constituyó una seria amenaza para la gran diversidad biológica y cultural del espacio geográfico en que se desarrollaría, así como la agudización de los problemas sociales y ambientales que la región ya afrontaba en el pasado reciente. La propia visión desarrollada en su concepción se centró siempre en el desarrollo económico y productivo, omitiendo los aspectos sociales, culturales y ambientales, ni la manera de mitigarlos, afectando desde un principio la sostenibilidad de la intervención.

CONCLUSIONES

La ocupación humana de Madre de Dios en el siglo XX, ha estado caracterizada por la colisión de dos fuerzas, una de economía territorial, conformada por la población amazónica nativa y por la población ribereña que permaneció en la región luego del periodo cauchero e inmigrantes andinos abocados a actividades agropecuarias en zonas rurales y que se adaptaron a la potencialidad y limitaciones del territorio, a ellos se adiciona, luego de la apertura de carreteras, iniciativas de aprovechamiento sostenible reciente, como la actividad turística; por otro lado, existe una economía extractiva, enfocada en recursos naturales de alta demanda en los mercados internacionales, acentuada desde la apertura de las carreteras en la década de 1960 y sustentada por la población andina que luego del período cauchero se

centra en la explotación de madera, castaña y oro. Hacia fines del siglo XX, la población es predominantemente andina de migración reciente; constituyen grupos minoritarios los descendientes de los inmigrantes de inicios de siglo y población nativa dislocada y grupos en aislamiento voluntario en las cabeceras de los ríos más alejados.

Las vías terrestres en Madre de Dios crecieron rápidamente a lo largo del siglo XX e inicios del siglo XXI, en función a modelos y visiones que respondieron a intereses cambiantes.

La evolución de las vías terrestres de Madre de Dios ha sido rápida y creciente y ha respondido a diferentes visiones y modelos de desarrollo a lo largo del tiempo, pasando de una perspectiva interna hacia perspectivas externas, particularmente durante el siglo XX e inicios del siglo XXI.

Las transformaciones sociales han sido severas a lo largo del siglo XX, especialmente las demográficas, prevaleciendo una ocupación desordenada que no ha permitido lograr el bienestar social en la región. Siendo un proceso altamente dinámico, las transformaciones sociales se han intensificado durante el siglo XXI, especialmente desde la conclusión de la construcción del Eje Vial Interoceánico Sur en 2011.

Por otro lado, las transformaciones ambientales han sido severas, destacan la deforestación y el impacto negativo de las actividades extractivas, propiciadas por la apertura y mejoramiento de vías terrestres en el siglo XX. En las transformaciones ambientales, al igual que en las sociales, prevalece un sesgo negativo. Las transformaciones sociales se han intensificado drásticamente durante las dos primeras décadas del siglo XXI favorecidas por la culminación de la construcción del Eje Vial Interoceánico Sur en 2011 y el incremento del precio de las materias primas, especialmente del oro.

REFERENCIAS

- Aza, Pío (1928) Apuntes para la Historia de Madre de Dios. Librería Gil. Lima.
- Balbin, Doris y Patron, Patricia (2008). Carretera Interoceánica Sur, Consideraciones para su Aprovechamiento Sostenible. Asociación Civil Labor. Ilo – Peru.
- Belaunde, Fernando (1959). La Conquista del Perú por los Peruanos. Lima.
- Bosch Garcia, Carlos (1974). La Técnica de Investigación Documental. Ed. Trillas. México.
- Cáceres Zapata, Rubén E. (2001). Caminos al desarrollo: el modelo de integración transversal. Lima: Universidad del Pacífico. Documento de Trabajo 39.
- CastilloHurtado, Jorge (2014). Impacts of Large Infrastructure in the Amazonian Southeast Peru. Ponencia en: Tropical Conservation and Development.

- Center for Latin American Studies, University of Florida. Documento de Trabajo.
- Consejo Nacional De Descentralización (2006). "Circuitos, corredores y ejes de integración territorial". Disponible en: <http://portal.cnd.gob.pe/portal/contenido.aspx?>
- Delboy, Emilio (1913). Conferencia sobre Madre de Dios y Acre. Lima : Lit. yTyp. C. Fabbri.
- Dourojeanni, Marc (2006). Estudio de caso sobre la carretera Interoceánica en la Amazonía sur del Perú. Lima: Conservación Internacional-Derecho, Ambiente y Recursos Naturales-DAR, Bank Information Center-BIC, Racimos de Ungurahui, Labor.
- Dourojeanni, Marc (2017). Belaúnde en la Amazonia. CAAAP. Disponible en: <http://www.caaap.org.pe/website/2017/06/12/belaunde-en-la-amazonia-por-marc-j-dourojeanni/>
- García, Alfredo (2003). Madre de Dios: Proceso de Ocupación Humana y Configuración del Espacio Regional. En: Los Pueblos Indígenas de Madre de Dios, Historia, etnografía y coyuntura. IWGIA, documento N° 32, Lima.
- Garcilaso de la Vega, Inca (1609). Comentarios Reales de los Incas. Reedición de Editorial Universo, Lima.
- Hernandez Sampieri, Roberto (2014). Metodología de la Investigación. Ed. Mc Graw-Hill (6ta Ed.) México.
- HUERTAS B. y GARCIA A. (2003). En Los Pueblos Indígenas de Madre de Dios, Historia, etnografía y coyuntura. International Workgroup for Indigenous Affairs – IWGIA, documento N° 32, Lima.
- IWGIA (2003). International Workgroup For Indigenous Affairs. Los Pueblos Indígenas de Madre de Dios: Historia, etnografía y coyuntura. IWGIA doc N°:39. Lima.
- León Velarde, Carlos (1930). Manifiesto al Departamento del Madre de Dios. Tip. Madre de Dios.
- Lossio, Julio (2002). Plazas centrales e intermedias en Madre de Dios, del descubrimiento de Fitzcarrald (1893) al último censo (1993). Sepia IX –Perú.
- Ospina, Guillermo (2006). "El espacio como construcción sociocultural". Disponible en: <http://www.habitat.ecoportal.net/content/view/full/25892>