



UNIVERSIDAD RICARDO PALMA

ESCUELA DE POSGRADO

DOCTORADO EN CIENCIA POLÍTICA Y RELACIONES
INTERNACIONALES

POLÍTICA DE INTEGRACIÓN FÍSICA LATINOAMERICANA.
LA CARRETERA MARGINAL DE LA SELVA EN EL PERÚ. (1963
1985)

TESIS

PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE DOCTORA EN CIENCIA
POLÍTICA Y RELACIONES INTERNACIONALES

AUTOR

VASQUEZ PRADA VDA. DE ROJAS, VILMA GLADYS

ORCID: 0000-0003-4192-6558

ASESOR

VIDAL CORONADO, RAUL MARTIN

ORCID: 0000-0001-8097-9092

Lima, Perú

2023

Metadatos Complementarios

Datos de autor

Vasquez Prada Vda. de Rojas, Vilma Gladys

Tipo de documento de identidad del AUTOR: DNI

Número de documento de identidad del AUTOR: 08213013

Datos de asesor

Vidal Coronado, Raúl Martín

Tipo de documento de identidad del ASESOR: DNI

Número de documento de identidad del ASESOR: 42836949

Datos del jurado

JURADO 1: Miró Quesada Rada, Francisco José, DNI N°08234303, ORCID 0000-0002-9464-790X

JURADO 2: Villena Mávila, Manuel Félix, DNI N°10268493, ORCID 0000-0001-9359-8379

JURADO 3: Prado Meza, Jesús Manuel, DNI N°082175470, ORCID 0000-0002-8166-6044

Datos de la investigación

Campo del conocimiento OCDE: 312028

Código del Programa: 5.06.01

Dedicatoria

A mis hijas Giselle y Rubí, que me alientan con su amor y nutren con la frescura de los conocimientos propios de su generación.

Agradecimientos

Agradezco a mi asesor, Dr. Raúl Martín Vidal Coronado por sus valiosas sugerencias e invaluable apoyo en el proceso de elaboración de esta tesis;

A la Dra. Elena Maisch Molina, por su apoyo en la gestión de la tesis a los doctores revisores de la investigación, Dr. Francisco Miró Quesada Rada, Dr. Jesús Prado Meza, Dr. Manuel Villena Málaga por los excelentes comentarios y sugerencias que sirvieron para mejorar el trabajo de investigación

A los señores docentes de la Escuela de Postgrado de la Universidad Ricardo Palma, por su enseñanza profesional y humana durante los años de estudios, en especial, a los doctores Hugo Neira Samanez, Felipe Uriarte Mora, y un reconocimiento póstumo a la Dra, María Luisa Rivera de Tuesta.

Al doctor Estanislao Villasante Rivera coordinador del Programa del Doctorado por su incansable atención a nuestras solicitudes y presentarnos a los mejores profesores.

TABLA DE CONTENIDOS

TABLA DE CONTENIDOS	v
INDICE DE TABLAS	vii
INDICE DE FIGURAS Y MAPAS	viii
RESUMEN	ix
ABSTRACT.....	x
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
1.1. Descripción del Problema.....	3
1.2. Formulación del Problema	8
1.3. Importancia y Justificación del estudio	9
1.4. Delimitación del estudio.....	11
1.5. Objetivos de la Investigación	11
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	12
2.1 Marco histórico.....	12
2.2. Investigaciones relacionadas con el tema.	42
2.3. Estructura teórica y científica que sustenta el estudio.....	45
2.4. Fundamentos teóricos que sustentan la hipótesis	55
2.5. Hipótesis	57
2.6. Categorías y subcategorías	57
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO	59
3.1. Enfoque de la investigación.....	59
3.2. Población y muestra	60
3.3. Técnicas e Instrumentos de recolección de datos.	61
3.4. Descripción de procesamiento.....	61
3.5. Análisis de datos.....	64
CAPITULO IV: RESULTADOS Y ANÁLISIS DE RESULTADOS	74
Resultados.....	74
4.1 Convergencia Teórica.....	74
4.2. Análisis de Resultados.....	76
CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	88
REFERENCIAS.....	92
ANEXOS	102

a. Matriz de consistencia.....	103
b. Matriz de operacionalización	105
c. Tablas de validez y confiabilidad.....	106

INDICE DE TABLAS

Tabla 1: Composición del Producto Nacional Bruto por sectores industriales 1950-1968.....	5
Tabla 2: Población urbana y rural en el Perú 1972-1981	6
Tabla 3: Extensión del área amazónica por país en Latinoamérica.....	13
Tabla 4: Tramos de la Carretera Marginal proyectada	35
Tabla 5: Análisis ideográfico sobre modelo integración física latinoamericana y desarrollo industrialización por sustitución de importaciones.	64
Tabla 6: Análisis ideográfico sobre modelo ordenamiento territorial y reforma agraria.....	66
Tabla 7: Análisis ideográfico sobre modelo ocupación de la Amazonia.	68
Tabla 8: Análisis de convergencias y unidades de significado interpretadas.....	71

INDICE DE FIGURAS Y MAPAS

Figura 1. Representación del crecimiento de las ciudades en el Perú (1981-2017)	7
Figura 2. Estructura física prehispánica en América Latina	13
Figura 3. Esquema de la estructuración del territorio peruano.	16
Figura 4. Proyectos viales IIRSA Ejes de Integración vial.....	28
Figura 5. Sistema vial de Venezuela.....	29
Figura 6. Red vial de Colombia	30
Figura 7. Red vial de Bolivia	31
Figura 8. Red Vial del Perú	32
Figura 9. Carreteras Longitudinales Perú	33
Figura 10. Carretera Marginal de la Selva.....	36
Figura 11. Ciudades surgidas por impacto de la Carretera Marginal de la Selva.....	40
Figura 12. Proyecto ganador de Ciudad Constitución	41
Figura 13. Planos de análisis general en el marco de IIRSA	52
Figura 14. Proceso metodológico	62

RESUMEN

La presente investigación tuvo como objetivo analizar la contribución de la Carretera Marginal de la Selva a la Integración Física Latinoamericana, a partir del análisis de lo realizado en el Perú en el periodo 1963-1985, durante el primer y segundo gobierno del expresidente Belaunde, quien sustentó el diseño vial con una doctrina propia y se convirtió en su principal gestor y líder de la propuesta del proyecto a nivel latinoamericano.

Las categorías de análisis estuvieron enfocadas en la relación entre la infraestructura física latinoamericana con el debate de la industrialización de sustitución de importaciones, la infraestructura física del Perú como modelo de ordenamiento del territorio, y la ocupación de colonización vial de la Amazonía.

La hipótesis argumenta que la Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la integración física Latinoamericana como soporte al modelo de industrialización de importaciones, reordenando el territorio del Perú y ocupando la Amazonia peruana en el período 1963-1968

La investigación se basó en una metodología de análisis cualitativo y triangular, se estudió las fuentes secundarias de estudios nacionales e internacionales, relacionadas con la Carretera Marginal, que fueron contrastadas con las percepciones de los expertos especialistas y actores directos.

Finalmente, la tesis concluyó que la Carretera Marginal de la Selva contribuyo a la integración física latinoamericana, reorganizado la estructura espacial del ordenamiento territorial peruano y ocupo la Amazonia causando efectos positivos y negativos.

ABSTRACT

The objective of this research was to analyze the contribution of the Carretera Marginal de la Selva to the Latin American Physical Integration, based on the analysis in Peru between 1963-1985, during the first and second government of former President Belaunde, who supported the road design with its own doctrine and became its main spokesman and leader at the Latin American level.

The categories of analysis focused on the relationship between the physical infrastructure of Latin America in the debate on import substitution industrialization, the physical infrastructure of Peru as a model of land use planning, and the occupation of Amazon Road colonization.

The hypothesis argues that the Marginal Highway of the Jungle has contributed to Latin American physical integration as a support to the import industrialization model, reordering the territory of Peru and occupying the Peruvian Amazon with a colonization model between 1963. -1968

The research was based on a methodology of qualitative and triangular analysis, where the secondary sources of national and international studies related to the Marginal Highway were studied, which was contrasted with the perceptions of the specialist experts and direct.

Finally, the thesis concluded that the Carretera Marginal de la Selva contributed to the Latin American physical integration, reorganized the spatial structure of the Peruvian territorial ordering and occupied the Amazon with a colonization model directed by the Government, causing positive and negative effects.

INTRODUCCIÓN

El tema de la investigación es la Integración Física Latinoamericana, a través de la construcción de carreteras, bajo el planteamiento que son las redes viales los elementos de conexión que permiten el flujo de personas y bienes, como soporte a los modelos de desarrollo que se aplican a nivel regional latinoamericano, nacional y local. El estudio de la Carretera Marginal de la Selva es importante porque permite evaluar sus aportes y errores, teniendo en cuenta que después de la construcción de la carretera Panamericana, fue el segundo proyecto más importante vial a nivel latinoamericano y peruano hasta mediados de siglo XX, y que sus resultados dieron base al proyecto más importante de la actualidad en infraestructura vial, como son los proyectos Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).

La investigación sustenta que en los años 1963 a 1985, mientras que en la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) se difundía la política de industrialización por sustitución de importaciones, en el Perú el expresidente Fernando Belaunde Terry, desarrollo una teoría propia, a la que denominó: “El Perú como doctrina” basada en las lecciones de la historia de los antiguos peruanos para gobernar el amplio territorio latinoamericano y de esta manera elaboró el marco conceptual que sustentó la propuesta de la Carretera Marginal de la Selva, a nivel latinoamericano, en el territorio peruano y ocupando la Amazonia.

La investigación considero como supuesto teórico fundamental que toda actividad humana se plasma en el espacio geográfico, por lo tanto, la conectividad vial compromete el desarrollo de espacios rurales y conglomerados urbanos, estructura la organización de los flujos comerciales y productivos, y en su conjunto define el desarrollo de las áreas inmediatas, en función de su rol en el proceso productivo al cual sirve de soporte.

La presente investigación tuvo como objetivo analizar de qué manera la Carretera Marginal de la Selva, contribuyo a la integración física latinoamericana como soporte al modelo de industrialización de sustitución de importaciones, a reordenar el modelo del territorio peruano ante la crisis agraria y el crecimiento de las ciudades y aprovechar las tierras productivas de la Amazonia con el modelo de colonización vial en el periodo 1963- 1985.

La estructura del documento se ha organizado en cuatro capítulos, el primer capítulo presenta el planteamiento de estudio, la relevancia, la formulación del problema, los objetivos, la importancia y la justificación de la investigación; el capítulo segundo incluye el marco teórico, donde se describe el marco histórico, investigaciones relacionadas con el tema y la estructura teórica de la Integración; el tercer capítulo explica el marco metodológico usado para la elaboración de la investigación; el cuarto capítulo analiza los resultados a los que se ha llegado y el quinto capítulo plantea las conclusiones y recomendaciones

Concluimos en que el tema es de actualidad y que la investigación puede ser una herramienta académica para futuros análisis sobre los efectos de las carreteras de dimensión continental en la región latinoamericana.

CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción del Problema

En los años de 1963 a 1985 el expresidente Belaunde gobernó el Perú en dos periodos y propuso la construcción de la Carretera Marginal de la Selva para incorporar áreas de la Amazonia a la producción nacional, como respuesta a problemas socioeconómicos nacionales y regionales del Perú, al que se suman los problemas de los países latinoamericanos de escasa infraestructura regional, y desintegrados como un bloque regional para realizar negociaciones en el comercio internacional.

En los años 1963 el escenario internacional se caracterizó por conformar un mundo bipolar, como parte de la denominada Guerra Fría, por un lado, Estados Unidos de América lideraba un bloque de países que impulsaba el modelo liberal y la democracia, al que se inscribía la política del expresidente Belaunde, mientras contrariamente estaba el bloque liderado por la Unión Soviética, con el modelo socialista y el Partido Único. (Arbulú, 2011).

En este contexto las economías latinoamericanas estaban organizadas en función del modelo de desarrollo primario-exportador, convirtiéndose en un tema de debate por los intelectuales latinoamericanos de la época, en especial se cuestionaba el rol que cumplían los países de la región en el comercio internacional, como proveedores de materias primas de los mercados de los países desarrollados, resultando inequitativo y desigual para sus economías. Al respecto surgen análisis estructuralistas, como las teorías centro - periferia y la dependencia; la teoría “centro – periferia” sustentaba que el centro es el lugar donde se desarrollan las tecnologías de producción capitalistas, mientras que en la periferia no desarrolla ninguna tecnología, por lo que existe una desigualdad en términos de intercambio. (Briceño J., Quintero M. Ruiz D.2013). En otras palabras, son los países que se encuentran en el centro los que se convierten en productores y exportadores de bienes industriales, y los países de la periferia en productores y exportadores de materias primas (Gragea, 2005).

En este sentido surge como alternativa, la estrategia política del modelo de industrialización por sustitución de importaciones (ISI), propuesta liderada por Prebisch, que desde la tribuna de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), que busca reemplazar los bienes importados por productos que la industria

nacional pueda realizarlos. En el Perú el arquitecto Belaunde construye un pensamiento, diferente y complementario, al que denominó El Perú como Doctrina, que prioriza el rol del territorio como base de las políticas de desarrollo, define la importancia de las ciudades como motores económicos y sociales, valiéndose de las lecciones de la geografía e historia del Perú, busca el aprovechamiento de los recursos naturales a través de la conexión vial y fluvial, para favorecer el comercio, y la agricultura (Arbulu, 2011). Desde esta perspectiva la investigación exploró la conexión de ambas propuestas, que tenían como objetivo común el interés común del desarrollo latinoamericano.

La formación de un bloque económico latinoamericano es una aspiración discutida desde la independencia, sin embargo es difícil conseguir consensos, porque la región está formada por Estados independientes y soberanos, cuyas políticas son diseñadas por el gobierno de turno de cada país, y resultan ser cambiantes, discontinuas, de enfrentamiento y divergentes en la implantación de un modelo homogéneo económico, en donde adicionalmente, son la polarización de ideologías de derecha e izquierda que incrementan las diferencias entre los gobiernos y perjudican la armonía necesaria para tener objetivos comunes. Adicionalmente Contreras subraya como obstáculos de la integración latinoamericana: las diferencias ideológicas planteadas indistintamente por los gobiernos de turno, los grupos de poder nacionales vinculados a los intereses externos, la diversidad y riqueza de recursos naturales que sirven de insumos a los modos de producción de los países hegemónicos a nivel mundial, la ubicación geopolítica que favorece a algunos países más que a otros en la conexión a los mercados mundiales, la diferencia de escala de los países latinoamericanos y los niveles de desarrollo desequilibrado, al avance de actividades ilícitas y actos de corrupción que han llegado a todos los niveles de funcionarios de los Estados (Contreras, 2013) A lo que se agrega la oportunidad económica pérdida de actuar en forma de bloques en los procesos de negociación y reglas de mercado como mecanismo para fortalecer condiciones de negociación en el mercado mundial, (Cipoletta, 2009).

En este sentido el diseño y la construcción de proyectos de infraestructura física, como son las carreteras intercontinentales, encuentran un gran obstáculo para lograr políticas conjuntas con visión al largo plazo, que logren integrar áreas territoriales, con poblaciones conectadas favorecidas por la fusión multicultural y por la generación de economías de escala que les den ventajas competitivas en la economía de mercado internacional. (Arbulú 2011) El desafío de la agenda contemporánea de las relaciones

internacionales de los países Latinoamericanos consiste en lograr consensos sobre las enormes inversiones que se hacen en infraestructura física viales para mejorar sus ventajas competitivas como bloque regional y contribuir al desarrollo nacional y local de cada país.

Por otro lado, la Integración de la Infraestructura Latinoamericana debe entenderse como un componente importante de las políticas de desarrollo, de tal manera que se debe articular las políticas socio económicas con las territoriales, entendiéndose la infraestructura como el soporte del sistema productivo y de integración social.

En la segunda mitad del siglo XX el expresidente Belaunde propuso la segunda obra vial de mayor importancia para el Perú y Latinoamérica, este fue el proyecto y construcción de la Carretera Marginal de la Selva, que por su escala y alcance comprometió a las regiones amazónicas de Colombia, Ecuador y Perú, así como los llanos de Venezuela y Bolivia, convirtiéndose en un símbolo de integración de infraestructura física latinoamericana, y un ejemplo de logro de consensos de la región a partir de la integración vial. Han pasado más de 50 años y sigue vigente la discusión de seguir con su construcción o no, el tiempo transcurrido permite evaluar su contribución a la Integración de la Infraestructura Latinoamericana y peruana lo que motiva la presente investigación.

En los años 1963-1968 el Perú afrontaba tres procesos que se agudizaron paulatinamente, uno fue la crisis agraria que significó la implantación de la denominada Reforma Agraria (iniciada por Belaunde y desarrollada por Velasco), el segundo fue el proceso de migración del campo a la ciudad, dando como resultado entre otros fenómenos socioeconómicos: el centralismo y el crecimiento de las ciudades metropolitanas, en las que Lima se convertía en una macrocefalia urbana, y el tercer problema de carácter macroeconómico ocasionado por el aumento de las importaciones de productos alimenticios que producían desequilibrios en la balanza comercial. Al respecto, Manrique (2020) sostiene que, a mediados del siglo, el Perú inició un proceso de profundas transformaciones estructurales que transformó el papel del agro dentro de la economía nacional. La política de industrialización por sustitución de importaciones aplicada primero por el gobierno de Prado y después Belaunde, llevo a importar alimentos y a imponer un control de precios de los productos agropecuarios (Manrique, 2020)

Tabla 1:

Composición del Producto Nacional Bruto por sectores industriales 1950- 1968
(en millones de soles a precios de 1963)

	1950		1960		1966		1968	
	S/.	%	S/.	%	S/.	%	S/.	%
Agricultura	8,790	22,6	13,386	20,7	15,089	16,1	14,350	15
Pesca	160	0,4	1,401	1,6	1,783	1,9	2,074	2,1
Minería	1,768	4,5	4,585	7,1	5,293	5,6	5,701	5,9
Manufactura	5,286	13,6	10,642	16,5	17,935	19,2	19,284	20,2
Construcción	2,000	5,1	2,671	4,1	4,207	4,5	3,143	3,2
Electricidad, gas, agua	218	0,6	840	1,3	895	0,9	1.032	1,0
Vivienda	3,404	8,7	4,345	6,7	5,210	5,5	5,539	5,8
Gobierno	3,432	8,8	5,046	7,8	7,769	8,3	8,218	8,6
Otros*	13,898	35,7	21,979	34,2	35,005	37,5	36,012	37,7
TOTAL	38,956	100,0	64,175	100,0	93,186	100,0	95,353	100,0

Incluye comercio, servicios, transporte y banca.

Fuente: Banco Central de Reserva, Cuentas nacionales del Perú 1960-1974, Lima, 1974. Citado en Matos y Mejía 1980; 58.

En la Tabla 1 se aprecia la tendencia de la participación de la agricultura en el PBI en el periodo 1950 y 1968, contrariamente la manufactura creció de 13,6% a 20,2 %, la agricultura desde medianos de siglo XX ya estaba perdiendo importancia en la composición del producto bruto.

La urbanización en el Perú a partir de 1950, como lo señala Matos Mar, significó el inicio de la concentración de migrantes en Lima, en un nuevo tipo de asentamiento urbano denominado barriada. El proceso de migración del campo a la ciudad era irreversible, en 1981 el 65.2 % de la población del Perú vivía en las ciudades.

Tabla 2:

Población urbana y rural en el Perú 1972-1981

Número de habitantes

Área de Residencia	1972		1981		Tasa de Crecimiento
	Absoluto	%	Absoluto	%	
Urbano	8 058 495	59,5	11 091 923	65,2	3,6
Rural	5 479 713	40,5	5 913 287	34,8	3,5
Total	13 538 208	100,0	17 005 210	100,0	2,5
Lima-Callao	3 302 523	24,5	4 573 227	26,9	3,6

FUENTE. Censos Nacionales de Población y Vivienda 1972

INEI Censos Nacionales de Población y Vivienda 1981

Proceso de crecimiento de las ciudades (1981-1993-2007)

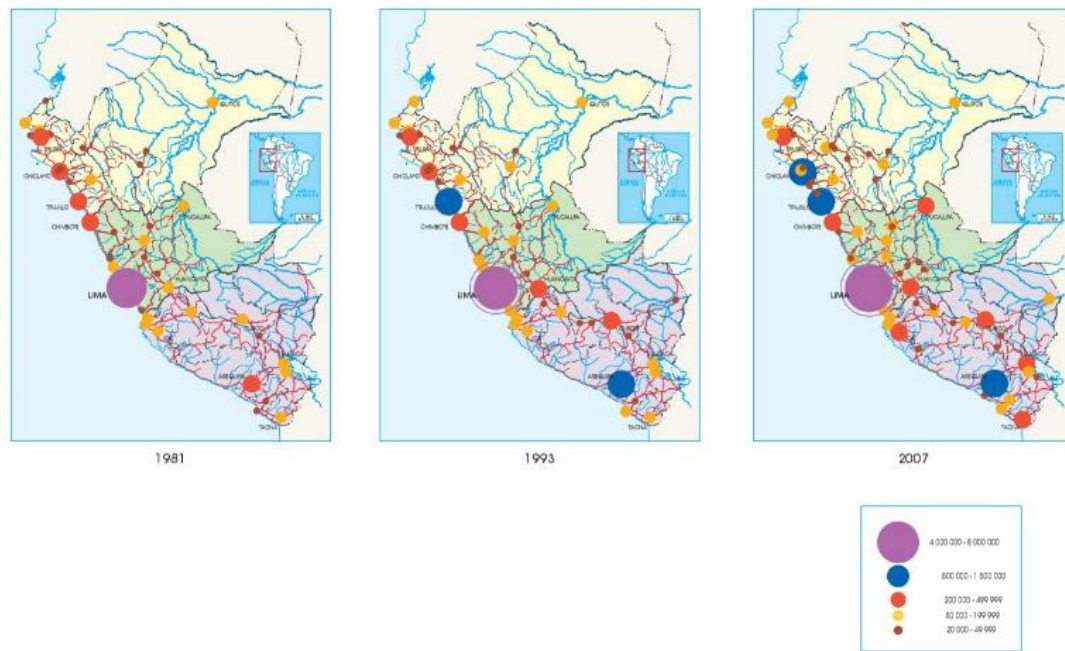


Figura 1. Representación del crecimiento de las ciudades en el Perú (1981-2017)

Fuente. Galarza, L. Visión de Futuro de desarrollo territorial 2011

La ocupación de la Amazonia es un proceso iniciado antes de la propuesta de la Carretera Marginal, se habían realizado proyectos de colonización dirigidos por el Estado y se realizaban ocupaciones de colonos informales. El efecto migratorio hacia la Selva se debía a la disminución del soporte poblacional de la Sierra, y deterioro de su biomasa. Se buscó ampliar la frontera agrícola del país a través de la incorporación de los valles de la Selva que ofrecieran las mejores áreas agropecuarias, mediante una red de caminos de penetración y el eje troncal de la Carretera Marginal de la Selva.

La propuesta de la Carretera Marginal ocupa en el Perú la región Amazónica, un ecosistema considerado frágil, en virtud de lo cual, la carretera fue incluida como un componente de los proyectos de “desarrollo rural integrado” que buscaron un desarrollo armónico con la naturaleza y las comunidades amazónicas. Sin embargo, existen muchos cuestionamientos sobre las consecuencias que significaron la construcción de la carretera, en el campo ambiental y en el tema de los derechos de las comunidades nativas.

1.2. Formulación del Problema

Las categorías de análisis elegidas para la presente investigación están relacionadas con las diferentes escalas geográficas que comprometió la construcción de la carretera: la continental, la nacional y la amazónica,

La particularidad del caso de estudio es que el arquitecto Belaunde, como presidente del Perú en sus dos periodos de gobierno, (1963-1968, 1980-1985) lidero el proyecto de la Carretera Marginal de la Selva, logro comprometer a los países involucrados en la construcción del proyecto, y fue parte de los debates sobre propuestas para el desarrollo latinoamericano, el ordenamiento del territorio peruano y la ocupación de la Amazonia.

Habiendo realizado la exposición de la problemática surgen algunas preguntas, que dan lugar a la formulación de los siguientes problemas.

1.2.1. Problema General

¿De qué manera la Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la integración física latinoamericana como soporte al modelo de industrialización de sustitución de importaciones, a reordenar el modelo del territorio peruano ante la crisis agraria y el crecimiento de las ciudades; a poblar y aprovechar las tierras productivas de la Amazonia con un modelo de colonización vial en el periodo de 1963-1985?

1.2.2. Problemas específicos

¿De qué manera la Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la estructuración de un modelo de integración de la infraestructura física latinoamericana como soporte al modelo de desarrollo de industrialización por sustitución de importaciones, en el período de 1963-1985?

¿De qué manera la Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la construcción de un modelo de ordenamiento territorial del Perú, como soporte para superar la crisis agraria y el acelerado crecimiento de la población urbana, en el periodo de 1963-1985?

¿De qué manera la Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la ocupación de la Amazonia con el modelo de colonización vial, en el periodo de 1963-1985?

1.3. Importancia y Justificación del estudio

Los estudios sobre la integración física latinoamericana son los menos difundidos, pero es importante resaltar el alto impacto que tiene la infraestructura en los campos económico, como la influencia en el desarrollo integral del sistema productivo y comercial; así como en lo social, mejorando la calidad de vida de las personas (Cipoletta, 2009). Así mismo, el tema ha sido escasamente abordado a nivel de los organismos multilaterales, el debate de las asimetrías y desarrollo equitativo no siempre estuvieron en los espacios de discusión integracionistas, siendo a partir del año 2000, con la iniciativa de la Integración de la Infraestructura Regional Sur Americana (IIRSA) que se realiza la Primera Reunión de presidentes de América del Sur, para desarrollar la visión estratégica compartida. Sin embargo, como lo señala Carvalho, en el 2011, aunque los resultados de IIRSA son positivos, el nivel de integración física está lejos de los objetivos, para presentar un escenario de profundización de las relaciones en América Latina. (Carvalho, 2017).

En el Perú del siglo XX se han dado tres proyectos viales de magnitud continental, el primero ha sido la carretera Panamericana, el segundo fue la Carretera Marginal de la Selva, diseñada en forma longitudinal, y el tercero el proyecto IIRSA diseñado en forma transversal uniendo los Océanos Pacífico y Atlántico. La Carretera Marginal de la Selva formulada por el expresidente Belaúnde tuvo en cuenta la historia y geografía del Perú, pero además tuvo una posición geopolítica que dejó a un lado al Brasil, el país de mayor tamaño en Latinoamérica.

El tema de la Integración Latinoamericana es fundamental en la política peruana, tal como lo señala la Constitución Política del Perú en su artículo N°44 que enuncia: "*es deber del Estado establecer y ejecutar la política de fronteras y promover la integración, particularmente latinoamericana, así como, el desarrollo y la cohesión de las zonas fronterizas, en concordancia con la política exterior*" (Constitución Política del Perú, 1993). El Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú considera como uno de los referentes de la política exterior peruana a la Sexta Política de Estado del Acuerdo Nacional, en donde se establece: "la participación del Perú en los diversos procesos de integración se da con miras a un desarrollo armónico, así como a la generación de condiciones más equitativas en el proceso de globalización" (Ministerio de Relaciones del Perú, 2018). Es por ello, que las políticas regionales y globales deben de integrarse para cumplir objetivos de desarrollo comunes en beneficio de la sociedad.

Así mismo la Ciencia Política definida como el estudio de los principios para gobernar las relaciones con los ciudadanos y con los Estados, y vista como una nueva ciencia para un mundo global debe hacer uso de la interdisciplinariedad, la comunicación y el pluralismo teórico. (Jaguande, 2014)

Al tener una visión holística en los proyectos de infraestructura física, tendremos conocimiento si realmente benefician el desarrollo a la población local, nacional o internacional. Incorporar una visión territorial a la ciencia política no ayuda a identificar objetivamente las interacciones entre los estados, y los grupos de poder. Teóricamente, los proyectos de infraestructura vial tienen como objetivo la conexión entre poblaciones locales con ciudades para favorecer el desarrollo endógeno, pero en la realización de los proyectos se incorporan variables ambientales, económico, sociales y políticas, que deben ser entendidos en la complejidad de las relaciones de poder.

Actualmente se está dando mucha importancia al estudio de casos referidos al tema de la integración regional, en especial cuando se trata de temas de infraestructura, se considera que la integración regional es clave para ser más competitivos, y se incluye la conectividad como un factor importante para obtener beneficios en la región latinoamericana. Los organismos internacionales como el Banco Interamericano de desarrollo (BID), la Corporación Andina de fomento (CAF), entre otros, están realizando estudios y foros para fomentar la construcción de nuevos ejes viales (Vieira, 2005).

El Perú está interesado en ser adherido a la Organización para La Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), que promueve: "la preservación de la libertad individual, los valores de la democracia, el Estado de Derecho y la protección de los derechos humanos, así como los méritos de una economía de mercado abierta, basada en el libre comercio, la competencia, la sostenibilidad y la transparencia" (El Peruano 2022)

La relevancia de la investigación es conocer el aporte de la Carretera Marginal de la Selva como soporte de la estructura económica, en diferentes escalas territoriales: latinoamericano, nacional y local, para visualizar las lecciones que se han aprendido con una inversión vial que significa el compromiso de varios gobiernos.

El tema se justifica porque es un tema de actualidad, los países invierten gran parte de su presupuesto en carreteras, por lo tanto, identificar las lecciones que nos da una infraestructura como la carretera marginal de la Selva servirá para la toma de decisiones en relación con la continuidad de esta y de otras carreteras intercontinentales

1.4. Delimitación del estudio

La investigación se ubica en el territorio peruano, a partir del cual se busca las relaciones internacionales con Latinoamérica, la problemática de la ordenación del territorio del país y en especial el tratamiento a la ocupación de la Amazonia. El tiempo en el que se limita el análisis corresponde a los dos periodos de gobierno del arquitecto Belaunde: 1963-1968 y 1980 -1985

Temáticamente la investigación pertenece a las ciencias políticas, con un enfoque territorial, en el tema de infraestructura física latinoamericana.

1.5. Objetivos de la Investigación

1.5.1. Objetivo general

Analizar de qué manera la Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la integración física latinoamericana como soporte al modelo de industrialización de sustitución de importaciones, a reordenar el modelo del territorio peruano ante la crisis agraria y el crecimiento de las ciudades; a poblar y aprovechar las tierras productivas de la Amazonia con un modelo de colonización vial en el periodo de 1963-1985.

1.5.2. Objetivos específicos

Analizar de qué manera la Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la estructuración de un modelo de integración de la infraestructura física latinoamericana como soporte al modelo de desarrollo de industrialización por sustitución de importaciones, en el periodo de 1963-1985

Analizar de qué manera la Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la construcción de un modelo de ordenamiento territorial del Perú, como soporte para superar la crisis agraria y el acelerado crecimiento de la población urbana, en el periodo de 1963-1985

Analizar de qué manera la Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la ocupación de la Amazonia con el modelo de colonización vial. en el periodo de 1963-1985.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1 Marco histórico.

2.1.1. El Perú y la integración física latinoamericana.

El Perú está ubicado en la parte occidental de América Latina, físicamente comparte con sus naciones vecinas, características geográficas con áreas comunes que ofrecen obstáculos y oportunidades para el desarrollo y manejo del territorio. América Latina geográficamente tiene cuatro elementos que determinan la forma de la estructura física de las redes viales, la ubicación de los asentamientos humanos y localización de las áreas productivas, estas son:

a) La cordillera de los Andes que atraviesa longitudinalmente en la parte occidental, y juntamente con otros factores climáticos, morfológicos, geológicos, contribuye a la formación de diferentes y heterogéneos ecosistemas, además de una importante diversidad biológica. El Perú comparte el área andina con Colombia, Ecuador y Bolivia, lo que ha contribuido a la formación de la Comunidad Andina que desde 1969 trabaja por la integración del sistema andino (SAI)

b) La presencia de los Océanos Pacífico y Atlántico, claves para la relación de los países con el resto del mundo, es el lugar de los puertos y definen las rutas marítimas que favorecen y privilegian la relación con determinados países en el campo del comercio internacional. El Océano Pacífico tiene para el Perú dos importantes funciones, una como la línea del sistema portuario que articula los servicios de infraestructura, logística y transporte de la producción interna con el comercio internacional, a lo que se agrega la posición geopolítica que asigna al país dándole una ventaja competitiva para facilitar el traslado de sus bienes a los mercados emergentes de Asia.

c) La formación de las cuencas hidrográficas, y la conexión de los ríos navegables. El río Amazonas nace en la Quebrada de Apacheta, región de Arequipa, atraviesa la parte oriental del Perú y el Brasil Su longitud se estima en 7062 km. El área Amazónica, a la que pertenecen Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Surinam, Perú y Venezuela, constituyen un ecosistema importante no solo para Sudamérica, sino para el mundo por la riqueza natural, social y cultural que contiene, tiene el área más extensa de bosque tropical y la red hídrica más grande del mundo.

d) La extensión del área Amazónica del Perú, según criterio hidrográfico, es de 967,176 km², es el tercer país en importancia en América del Sur, el primero es Brasil que tiene el 67,9% con 3869953 km².

Tabla 3:

Extensión del área amazónica por país en Latinoamérica

Km²

País	Extensión total del país (km ²)	Extensión del Área Amazónica Criterio Hidrográfico (km ²)	Importancia Regional de la Amazonía %	Importancia nacional de la Amazonía %
Bolivia	1,098,581	724000	9,8	65,9
Brasil	8514876	3869953	67,9	59,1
Colombia	1141748	345293	6,4	41,8
Ecuador	283561	146688	1,6	40,8
Guyana	214960	12224	2,9	100
Perú	1285216	967176	8,8	50,7
Suriname	142800		1,9	100
Venezuela	916445	53000	0,7	5,8
Total	13598187		100	

Fuente: Geo Amazonía (2009).

Desde el punto de vista histórico, la organización del territorio sudamericano ha pasado por varias etapas: la inca, la hispánica, la del siglo XX. Los geógrafos (Martin & Múscar, 1992) definen el modelo de ocupación precolombino en América del Sur como un territorio dividido en tres áreas, que fueron la base del modelo incaico, (ver figura 3)

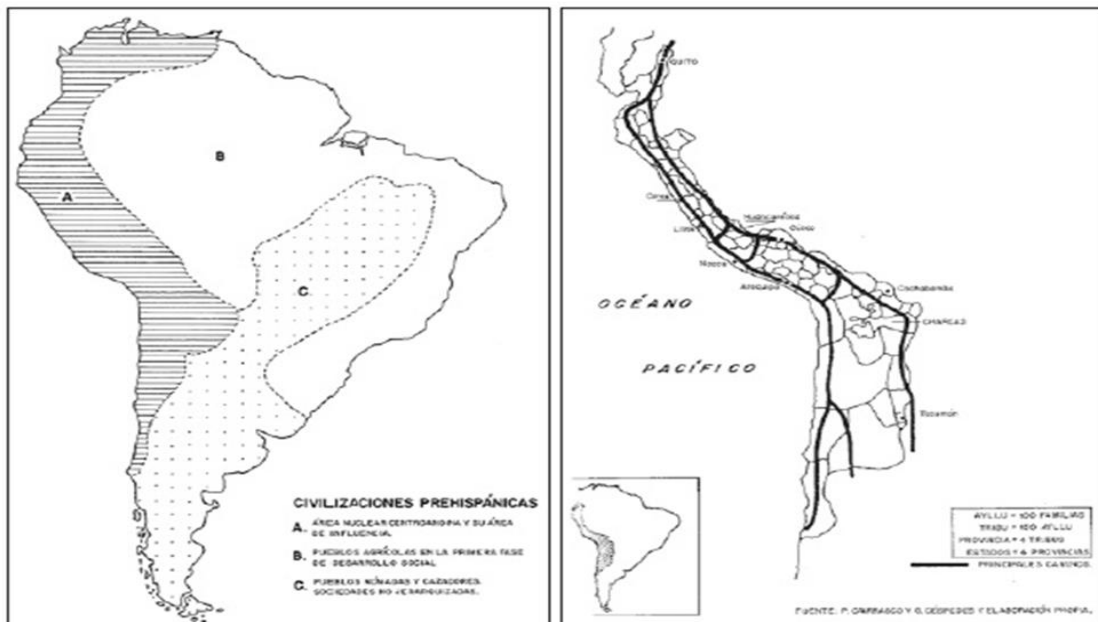


Figura 1. Espacialidad de las civilizaciones prehispánicas, red de caminos y modelo centrípeto de dominación espacial.

Fuente: Martin y Múscar (1992, pp. 67, 83, 89).

Figura 2. Estructura física prehispánica en América Latina

El camino inca o Qhapac Ñan, también llamado camino del Señor o Camino Real, fue la arteria principal de la estructuración del espacio latinoamericano, sirvió de soporte a la dominación que desde el Cusco implantaron los incas.

El Qhapac Ñan es una red de caminos cuyo trazo se realizó a lo largo de los Andes, supero los 23000 km, esta fue una obra continental construida por los incas aprovechando los antiguos caminos de los territorios conquistados a las culturas precolombinas, la extensión de la red vial incluyo los territorios de Perú, Ecuador, Bolivia, parte de Colombia, Argentina y Chile, según el arqueólogo peruano Luis Lumbreras fue un instrumento del proyecto político integrador del Tawantinsuyo. busco el control de los territorios involucrados, facilito el manejo de los diferentes pisos ecológicos , al respecto Martínez (Martínez, 2021, N°21) explica que la planificación de la red vial inca y sus equipamientos expresan el conocimiento y control de los ciclos naturales para establecer ciclos económicos adaptados que los incas tenían, posibilito el control social y demográfico, expresado en el traslados de poblaciones enteras, mitimaes, con la redistribución territorial de la población buscando equilibrar el manejo y gestión de recursos naturales (Martínez, 2010 . N°21). El camino inca fue parte de un sistema de organización territorial, complementado por equipamientos como los tambos, puentes, y otros que facilitaron el andar de los ciudadanos, sus productos y las llamas. La extraordinario construcción vial de los incas se convirtió en la fuente inspiradora de la propuesta de la Carretera Marginal de la Selva, como lo indica el expresidente Belaunde. (Belaúnde Terry, 1994)

Evelyne Mesclier, (Mesclier, Vol 10 2001) cita al geógrafo francés R. Brunet para explicar tres esquemas sobre la formación de la estructura física del territorio peruano. (ver figura N°4) La herencia de la colonia, donde la red de ciudades y caminos cubre la costa y los Andes, y siendo la Amazonia un espacio desarticulado e ignorado. En la época colonial la red de ciudades y caminos cubrían la costa y los andes, para terminar en los puertos y en especial del Callao para facilitar la exportación de los productos mineros hacia Europa, mientras que en la época republicana varios ejes de desarrollo se individualizaron del resto del territorio a partir de la inversión extranjera y limeña: el eje costero, reforzado por la carretera Panamericana, el eje central por el ferrocarril central y el sur por el ferrocarril del sur.

Un segundo esquema se refiere a la época republicana, en donde varios ejes de desarrollo se han individualizado, el eje costero con la presencia de la Carretera

Panamericana, el eje central lo constituye el Ferrocarril Central y en el sur el Ferrocarril del sur

La vía más larga y que une el continente americano es la carretera Panamericana con 25,750 kms de largo, tiene su origen en la Quinta Conferencia Internacional de los Estados Americanos (1923) adicionalmente fue apoyada y financiada por Estados Unidos en el periodo de 1940 -1950. En el Perú es la longitudinal de la Costa o Panamericana con un recorrido de 2470 kms. (Galarza, 2011) recorre los desiertos costeros en una ruta paralela al Océano Pacífico, se inicia en el Nuevo Puente Internacional de la frontera Perú, Ecuador hasta La Concordia en la frontera Perú con Chile. En Ecuador la carretera llega a las ciudades de Cuenca y Quito, en Chile une a las ciudades del sur del Perú con Arica y Antofagasta.

Al inicio del siglo XX en el Perú existían áreas de especialización en azúcar y algodón, ubicadas en la costa y cercanas a los puertos para facilitar su exportación, mientras que en la Sierra se desarrollaron áreas dedicadas a la minería y la producción de lana, reforzándose la estructura de exportación de materias primas. Después de la Primera Guerra Mundial se priorizó la construcción de la red vial nacional, la carretera Panamericana, construida entre 1920 y 1940 fue considerada como producto de la doctrina Monroe de los Estados Unidos. Sin embargo, fue después de la segunda guerra mundial cuando la carretera Panamericana se consolida como la columna vertebral de la red vial del país, conectando las vías transversales orientadas a los puertos y los valles litorales, con los Andes y la Amazonia. La construcción en 1930, de la carretera Central que une Lima, Junín, Pasco y Huánuco, se logra incorporar áreas de economía tradicional a áreas modernas, se fortaleció el dominio del litoral y se reforzó el carácter de la economía nacional orientada al exterior (Huamantínco, 2016)

A finales del siglo XX destaca la macrocefalia de la ciudad de Lima, y los ejes viales transversales, junto con la Panamericana y los puertos refuerzan el crecimiento de las ciudades costeras. La sierra es parte de la crisis agraria y la Amazonia está débilmente integrada a través de sus ríos navegables.

La propuesta de la carretera Marginal de la Selva tuvo dos hechos que le sirvieron de referencia: uno fue las obras de ingeniería ejecutadas en Norteamérica y que permitieron la unión del río Mississippi, desde Nueva Orleans en Estados Unidos, con el

rio San Lorenzo de Quebec, Canadá. y el otro el legado de la infraestructura vial inca, el camino del Qhapaq Ñan (Del Aguila, 2013).

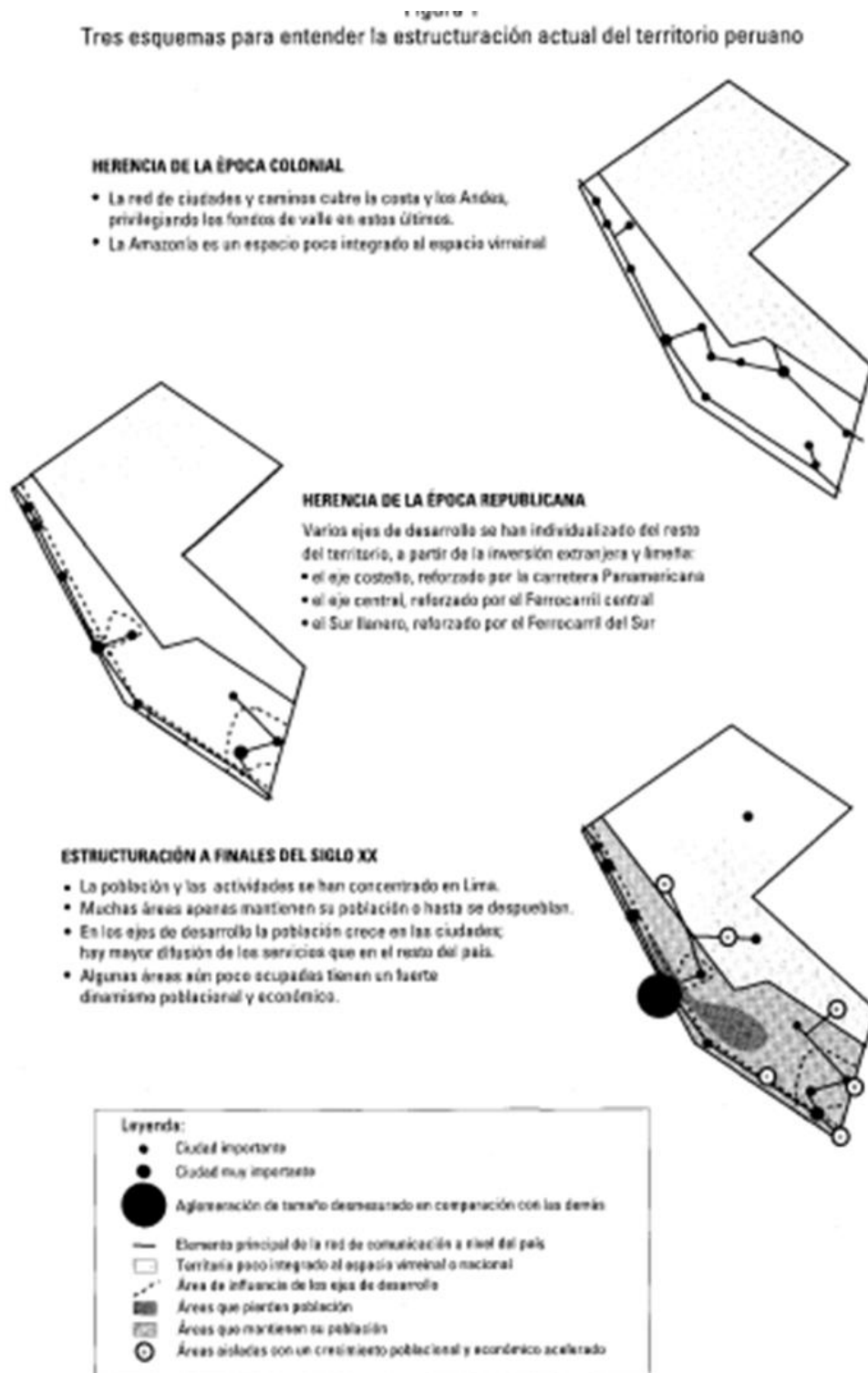


Figura 3. Esquema de la estructuración del territorio peruano.

Fuente. INEI. ORSTOM, 1997.

2.1.2. La integración latinoamericana y el modelo de sustitución de importaciones.

El diseño de la Carretera Marginal de la Selva a nivel del continente americano está comprometido con los procesos de impulsar un desarrollo armónico y equilibrado de la región, como parte de una política de integración latinoamericana.

América Latina ha experimentado varios esfuerzos sobre integración regional, bajo la visión de hacer una región unida (Garces, 2018), propósito que estuvo presente desde el inicio de la independencia, sin embargo, luego de la liberación del poder de España y Portugal, América Latina fue fragmentada, fracasando todo intento de integración (Garces, 2018). Simón Bolívar propuso no sólo garantizar la independencia de España, sino una América Latina como región autónoma, unida, integrada y donde el interés de la región prevalezca a los intereses de grupos locales. (Viera, 2006). Desde la independencia hasta los años 1940, los proyectos de integración fueron principalmente de índole político, latinoamericanos como los de Francisco Miranda en 1790, "América toda existe como nación", el colombiano Antonio Zea con el "Plan de reconciliación entre España y América", el peruano Juan Egaña con el "Plan General de Defensa de toda la América",. (Viera, 2006).

El objetivo de aprovechar la integración regional para impulsar el crecimiento no es nuevo para América Latina y el Caribe, la región ha explorado varios modelos de integración para conseguir este objetivo, pasando del regionalismo "antiguo", que prevaleció hasta finales de los años ochenta y enfatizó el papel de la integración regional y de la sustitución de las importaciones como pilares integrales de las estrategias de industrialización, al regionalismo "nuevo" que surgió con la ola de reformas implementadas en la región en los años noventa (Bown, Lederman, Pienknagura, & Robertson, 2017).

Terminada la Segunda Guerra Mundial, la historia de los países latinoamericanos y sus relaciones internacionales estaban estrechamente ligadas al nuevo orden mundial, formado por los aliados Estados Unidos de Norteamérica y la Unión Soviética, quienes se embarcan en un proceso de pugna por el poder mundial y se presentaban como el ápice de dos sistemas económico – social: el capitalismo y el socialismo, con dicho objetivo ambos desarrollaban estrategias para establecer su presencia en los países latinoamericanos. (Arroyo, 2019).

A este periodo se le denominó los años de la Guerra Fría, fue una época donde imperaban los regionalismos que fueron parte de la lucha ideológica por el poder mundial entre Estados Unidos y la URSS, en donde la mayoría de las agrupaciones regionales se edificaron desde la óptica del juego de suma cero, prevalecían los intereses y la hegemonía de Estados Unidos y de la URSS, en detrimento de los países que pertenecían a sus zonas de influencia (Rodríguez, 2014). Cabe destacar que, aunque existía un cierto grado de institucionalización y de cooperación en la mayoría de las integraciones regionales, predominaban los intereses de ambas superpotencias, la esencia de las agrupaciones regionales fue más política y de seguridad que económica (Rodríguez, 2014). Es así como se presenta un nuevo escenario para los países latinoamericanos, y en particular al Perú, en el que los Estados Unidos ejecuta un plan de colonización para evitar la intromisión soviética, como había logrado con Cuba (Rodríguez, 2014)

Otra consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, fue la fundación de la OEA (1948), los líderes triunfantes buscaron idear fórmulas para preservar la paz, depositando la confianza en un organismo internacional que gozara de reconocimiento de la colectividad (Aguero, 2016).

Para contener el avance del comunismo, los Estados Unidos modernizó la Doctrina Monroe: “América para los americanos”, mediante la Doctrina Truman (1947-1952) desarrollando el Plan Marshall para la reconstrucción y activación de la economía europea, con el mismo objetivo se formuló el programa Alianza para el Progreso (Aguero, 2016).

La Alianza para el Progreso debía contribuir a la modernización y al desarrollo económico de los países del tercer mundo, fomentar la idea de desarrollo asociada a la industrialización, sin dejar de lado las actividades primarias (agro, minería, petróleo, pesca), ideas expuestas en Punta del Este por el presidente John F. Kennedy, en 1961. (Arroyo, 2019)

En 1948 el Consejo Económico Social de las Naciones Unidas en su preocupación por el desarrollo y la paz mundial, crea cinco Comisiones Económicas, siendo una de ellas la CEPAL (Comisión Económica para América Latina) para contribuir al desarrollo económico de América Latina, mediante la coordinación de acciones económicas destinadas a promoverlo, así como a reforzar las relaciones internacionales de los países entre sí y con otros países del mundo. (Filho & Petrelli, 2011). Es este contexto se

desarrolla la sesión inaugural de las funciones de Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL - en junio 1948 y desde su inicio se centró en la preocupación generalizada por el proceso de recuperación económica de las naciones posterior a la Segunda Guerra Mundial (Becerril & Garcés, 2004). Paralelamente se formó el Fondo Monetario Internacional (1943) (FMI) y el Banco Mundial. (Tello, 2013).

Posteriormente en abril de 1967, se realizó otra reunión de presidentes latinoamericanos en Punta del Este, convocada por la Organización de Estados Americanos (OEA), acudieron los presidentes de Chile, Colombia, Venezuela, Uruguay y Ecuador, y también asistió el presidente Belaunde, quien en su discurso sustentó como base de la integración latinoamericana la “Ley de Hermandad” y su equivalencia al término anglosajón de ayuda mutua (mutual help), complementando con la necesidad de aprovechar los recursos naturales de Latinoamérica en forma conjunta y buscar el beneficio mutuo, así como lo útil que sería para el continente sudamericano la conexión que ofrecía el proyecto de la Carretera Marginal de la Selva (Belaunde F., Discurso del presidente Fernando Belaunde Terry en la cumbre de Jefes de Estado de la OEA en Punta del Este - Uruguay, 1967).

La Integración latinoamericana a partir de la segunda posguerra mundial tuvo variados y reiterados proyectos de integración, en 1960 se firmó el Tratado de Montevideo con el que se crea la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), con el propósito de incrementar el comercio intrarregional y como una nueva forma de encontrar caminos de cooperación sin la participación de los Estados Unidos. Los países fundadores fueron Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguay, Perú, y Uruguay (1960), el mismo año se unieron Colombia y Ecuador, y 6 años después Venezuela y Bolivia (Morales, 2007)

En 1969 se firma el Acuerdo de Cartagena por los países de Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Perú, a la que se sumó Venezuela en 1973. Este acuerdo pretendió ser un mecanismo de agrupación de países medianos y pequeños de la región que lograran beneficiarse y acelerar el proceso de integración, por medio de la asignación de industrias, y el establecimiento de un mercado aduanero, dando lugar al Pacto Andino (Bermudez, 2011).

En el mercado común andino se puede interpretar tres etapas de integración: la primera (1966-1976) se inicia con la Declaración de Bogotá en 1966, se refuerza con el Acuerdo de Cartagena (1969), la segunda (1976-1987) se inicia con la salida de Chile,

siendo importante la suscripción del Protocolo de Quito (1987) que sirvió para dinamizar el comercio de intercambio entre los países andinos, la tercera etapa (1987-2006) es un periodo de crecimiento del comercio intra-subregional. Perú y Colombia negociaron independientemente su Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos, mientras que Venezuela en el 2006 decidió salir del Acuerdo (Tello, 2013).

En sus 50 años de la Comunidad Andina, la integración andina, ha producido cambios en los modelos de integración, sin embargo, ha mantenido vigentes sus objetivos desde el inicio. En este contexto, la integración física sigue siendo considerada como un mecanismo para cumplir las metas.

En cuanto a los modelos de desarrollo, en los años de la posguerra (Segunda Guerra Mundial), las economías de América Latina se encontraron ante dos visiones: una “hacia adentro” que postulaba reducir la vulnerabilidad frente a terceros o la otra, “hacia fuera” que favorecía las exportaciones (Tello, 2013). A nivel internacional, ambas alternativas eran alimentadas por diversos organismos internacionales; por su lado, el Fondo Monetario Internacional (FMI), alentaba el desarrollo del sector externo, como una vía para aliviar la balanza de pagos, mientras que la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), dirigida por Raúl Prebisch, insistía en el desarrollo de la industrialización mediante la sustitución de importaciones (Tello, 2013).

Desde comienzos del siglo XX fueron Argentina y Brasil los países que avanzaron hacia una industrialización por sustitución de importaciones, en el caso peruano esto se inició a mediados del siglo XX. En este proceso, el denominado estado de compromiso estableció las barreras de un modelo de industrialización conocido como el desarrollo hacia adentro. La estrategia de Sustitución de Importaciones (ISI) fue impulsada por la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) en toda la región a partir de la experiencia de Argentina y llegó a correlacionarse industrialización con desarrollo (Pease & Romero, 2015).

Otra consecuencia de la Segunda Guerra mundial fue el afianzamiento de la gran empresa y las corporaciones transnacionales, que implantaron subsidiarias con sus propios patrones tecnológicos y de consumo, por lo que se duplicaron las inversiones de Estados Unidos en Latinoamérica (Dos Santos 1969).

El pensamiento cepaliano, al que también se nombró estructuralismo latinoamericano o escuela estructuralista del desarrollo, se inició como una escuela

especializada en temas económicos y sociales, propuso un método histórico – estructural que analiza, como la estructura productiva heredada condiciona la dinámica económica de los países en desarrollo, generan comportamientos que son diferentes a los de las naciones desarrolladas. (Ruiz, Rizzuto, & Ruiz de Benitez, 2013).

Para Lustig (1988), se suele atribuir las raíces del estructuralismo a dos fuentes principales que derivaron en dos tradiciones diversas: una tradición radical asociada con el marxismo y otra vertiente reformista vinculada con el keynesianismo y el institucionalismo, ambas coinciden en que el capitalismo no es un sistema armónico sino inherentemente conflictivo y que su desarrollo se produce a través de grandes saltos, generándose importantes desequilibrios. (Ruiz, Rizzuto, & Ruiz de Benitez, 2013)

Esta escuela estructuralista fue encabezada por el economista argentino Raúl Prebisch, desde la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) a la que se sumaron importantes investigadores y pensadores latinoamericanos, como Celso Furtado, Aníbal Pinto, Osvaldo Sunkel, José Medina Echavarría, Juan Noyola, Octavio Rodríguez, José Antonio Ocampo, entre otros (Ruiz, Rizzuto, & Ruiz de Benitez, 2013). Las propuestas de estos intelectuales, se convirtieron en el modelo de desarrollo a seguir por los gobiernos de la región sobre la base de los programas de desarrollo industrial y medidas económicas más allá de las fuerzas del mercado. (Ruiz, Rizzuto, & Ruiz de Benitez, 2013).

Desde sus inicios, la CEPAL se convierte en una Escuela de Pensamiento, responsable de interpretar el desarrollo económico de América Latina, que enfrentaba algunos aspectos fundamentales de la visión dominante de desarrollo, dirigida por políticas dirigidas a recuperar las economías de la post- guerra (Filho & Petrelli, 2011). De esta manera, surge un conjunto de componentes de análisis aplicable a las condiciones históricas propias de la realidad latinoamericana, basadas en el método histórico-estructuralista como pieza clave del pensamiento desarrollista (Becerril & Garcés, 2004).

El pensamiento sobre el desarrollo económico de la CEPAL nace de una tentativa heterodoxa de comprensión del fenómeno del subdesarrollo, común a los países latinoamericanos, con base en una interpretación que tiene por centro de análisis las especificidades estructurales de estos países. Esta interpretación invalidaba las conclusiones basadas en el análisis tradicionalista de la teoría neoclásica sobre desarrollo económico (Amado & Mollo, 2004).

Así mismo, la CEPAL se enfrentó a las propuestas, que sustentaban que las diferencias de desarrollo eran resultado de condiciones históricas particulares de cada país, que podían ser superadas por etapas de crecimiento, así bastaría que las economías nacionales expandan sus actividades productivas tradicionales e incrementen el comercio internacional para que el desarrollo económico fuese alcanzado (Filho & Petrelli, 2011).

Contrariamente la CEPAL, afirmaba que la división internacional del trabajo producto de la post-guerra no permitía que los países más pobres alcancen el nivel de desarrollo de los países desarrollados, que el mantenimiento y la reproducción especializada productiva de las economías latinoamericanas tenderían, a aumentar las diferencias de desarrollo, por el deterioro progresivo y tendencia de los términos de intercambio (Filho & Petrelli, 2011).

En este marco se construye la teoría centro- periferia, cuyo principal teórico fue Raúl Prebisch, basada en los problemas estructurales de la periferia – América Latina - y su relación con el centro: los países del mundo desarrollado. Como señala Oswaldo Sunkel la principal contribución de Prebisch es su concepción al sistema internacional, de la economía mundial formada por un centro y una periferia, una visión constituida por un centro dinámico, innovador, industrial, que lidera el progreso técnico, y una periferia que recibe la demanda que se deriva de ese progreso técnico y crecimiento de los países céntricos, que luego da lugar a un movimiento cíclico a través del tiempo.

Otra contribución de Prebisch es el de colocar el progreso técnico como el elemento fundamental del desarrollo, explicando como ese progreso técnico en los países latinoamericanos se concentraban en los sectores exportadores y no se difundían hacia el resto de la economía, lo que denomino el progreso técnico lento hacia y dentro de la periferia.

Antes de 1929 América Latina crecía exportando materias primas, con la crisis de ese año el modelo primario-exportador se ve afectado al disminuir la demanda de los países industrializados de los bienes primarios y alimentos, impactando en la calidad de precios aumento los déficits fiscales y baja de las importaciones.

En el caso peruano la composición de sus exportaciones fue cambiando, el caucho fue importante hasta el inicio de la Primera Guerra mundial, luego paso a ser importante el petróleo, el algodón y el cobre. Después de la Segunda Guerra Mundial el algodón y el azúcar se convierten en los principales productos de exportación.

El modelo primario exportador corresponde a las diferentes formas y espacios de acumulación del capital: colonial, estatal, internacional o en la aldea global, implica estrategias de desarrollo delineadas por elites cuyo interés principal se sustenta en lograr su inserción en el mercado internacional, sustentado en intercambio de alimentos, materias primas de bajo nivel tecnológico, a cambio de bienes manufactureros de elevado componente tecnológico. (García, 2006).

El modelo primario - exportador colonial, priorizó el desarrollo de la hacienda y la explotación latifundista, junto con la minería para establecer las relaciones de intercambio externo con el centro, de tal manera que se desarrolló una articulación territorial desequilibrada, mirando hacia fuera a través de los puertos; con la independencia de América Latina, el modelo se reforzó una especialización que distorsionó las estructuras productivas internas, surgiendo los países agro-exportadores: Argentina, Chile, Colombia y Uruguay, los países de agricultura de plantación: Nicaragua, Panamá y El Salvador, y los países de enclave minero: Bolivia y Perú. (Buitrago, 2006).

Prebisch analiza la realidad latinoamericana con una visión de largo plazo y considera que los términos de intercambio tienden a deteriorarse en el tiempo, el encarecimiento de las importaciones es una tendencia que se explica por la caída de los términos de intercambio. Esta caída se produce por diversas fuerzas que actúan indistintamente, tales como: la elasticidad del ingreso, el aumento de la productividad de los bienes primarios, el cambio tecnológico y la amplitud de los ciclos económicos. La elasticidad del ingreso consiste en comprender que la demanda aumenta menos que el ingreso, así como mientras la competencia aumenta, baja el precio. El aumento de la productividad de los bienes primarios afecta el ingreso en la medida que aumenta el volumen y bajan los precios. El cambio tecnológico lo explica en que nuevos productos reemplazan al existente condicionando su precio y valor. La amplitud de los ciclos no es favorable a los países exportadores de materias primas, porque la capacidad de reacción no es oportuna, es decir cuando aumenta la demanda, los precios aumentan, pero cuando caen no hay reacción. La respuesta es impulsar y promover la industrialización y fortalecer el rol del Estado.

Autores como Becerril sustentan que los primeros estudios de la CEPAL sustentaban que las economías latinoamericanas evolucionaban de un modelo de crecimiento primario-exportador (hacia fuera) a un modelo urbano-industrial (hacia

adentro), esto significó un análisis que implicaba un método predominantemente inductivo que partía de la idea de que las economías periféricas poseían una estructura poco diversificada y tecnológicamente heterogénea, contrastante con lo observado en los países centrales. (Becerril & Garcés, 2004).

La sustitución de importaciones no se había dado, en efecto, un designio industrializador. Ya se hizo notar que los centros no tenían interés en promover la industrialización periférica y se opusieron a ella aduciendo las ventajas de aquel esquema pretérito de división internacional del trabajo en que a la periferia correspondía el papel de exportar bienes primarios y a los centros, bienes industriales. Se comprende que así haya sido debido al interés de los grupos dominantes en los centros. Pero, ¿por qué esperó tanto tiempo la periferia para iniciar este proceso? Hay que buscar también la respuesta en una estructura social en donde los grupos dirigentes se desenvolvían y prosperaban al abrigo de este esquema, que dejaba al margen gran parte de la fuerza de trabajo. Se oponían, asimismo, a la industrialización porque ella haría subir los precios de lo que se importaba tan liberalmente. (Prebisch, 2016)

El modelo de sustitución de importaciones busco el desarrollo industrial, a partir de una demanda existente, respondiendo a la demanda del mercado interno, el modelo no pudo insertarse en el comercio internacional por la falta de competitividad y la carencia de eslabonamiento industrial, (Buitrago, 2006). El impacto territorial se caracterizó por una polarización sobre una estructura que ya existía de puertos y áreas metropolitanas, y un éxodo del campo a la ciudad. (Buitrago, 2006)

En la década del 60, el crecimiento de las ciudades se convierte en un problema al que la CEPAL, le presta mucha atención. La migración campo-ciudad era visto como un problema que había acelerado el ritmo de crecimiento de las ciudades, principalmente las capitales, trayendo consigo graves repercusiones sociales producto de la necesidad de adaptar grandes masas de población rural a las nuevas modalidades de vida que imponía la ciudad. En síntesis, haciendo un recuento del acervo bibliográfico de la CEPAL, se observa que el impulso emprendido a finales de los cincuenta se tradujo en la elaboración de investigaciones sobre temáticas particulares. En general, la producción fue escasa, pero su aporte metodológico que consistió en estructurar una corriente de pensamiento y una forma de abordar el estudio del fenómeno urbano-metropolitano, a partir de las particularidades de desarrollo. (Becerril & Garcés, 2004).

Prebisch afirma que la naturaleza centrípeta del capitalismo avanzado se debe fundamentalmente a un fenómeno estructural que lleva a los centros a retener los frutos de su progreso técnico, que estos frutos no se difunden al resto del mundo a través de la disminución de los precios conforme aumenta la productividad (Prebisch, 2016) Tales son los fenómenos centrípetos que explican el retardo del desarrollo periférico. (Prebisch, 2016).

2.1.3. El Perú de 1963 – 1985

Los dos gobiernos del presidente Belaunde se realizaron en la segunda mitad del siglo XX, (1963-1968, 1980-1985) después de terminada la Segunda Guerra Mundial y a inicios de la llamada Guerra Fría (1947-1989).

En el Perú, la producción minera y de petróleo eran producto de la inversión estadounidense, los agroexportadores de azúcar no manejaban divisas significativas; la inversión directa extranjera creció en 1950, especialmente la minera, en Toquepala y Marcona, luego en 1960 en Cuajone, y el sector exportador se diversificó con el boom de la harina de pescado. (Pease & Romero, 2015)

Surgió una nueva fuerza social, una burguesía industrial manufacturera que estaba en contraposición con el poder oligárquico de los agroexportadores; adicionalmente crecieron los sectores medios y profesionales debido a la expansión urbana y mejora en la educación (Pease & Romero, 2015).

Pease y Romero explican en relación con el Perú, que “el poder de las clases dominantes se ha basado en una estructura productiva diversificada que tenía como polo hegemónico la producción para exportación, implementada a partir de las relaciones capitalistas de producción, complementada con el latifundio precapitalista y el poder regional” (Pease & Romero, 2015)

El Perú fue uno de los pocos países en América Latina que no se embarcó en una política de sustitución de importaciones en la primera mitad del siglo XX, lo cual fue un impedimento para la generación de encadenamientos hacia atrás en las principales industrias exportadoras, lo cual no significa que no se desarrollasen algunas actividades que proveían de bienes a la minería; por ejemplo, una incipiente industria de bienes de capital ubicada en Lima proveía de hornos para la fundición de cobre (Thorp y Bertram 1988).

Entre 1930 y 1956 se dio una expansión de las exportaciones agropecuarias, que fueron mayores a las mineras, pero acentuó la crisis de la sociedad oligárquica y del orden

terratiente, a su vez se observó un acelerado crecimiento de la población y migración del campo a la ciudad, lo que agravó la provisión de alimentos (Manrique, 2014).

Belaunde en su primer gobierno profundizó algunas reformas con el fin de alcanzar un crecimiento económico más sostenido con una mayor distribución de la riqueza, para lo cual llevó a cabo una reforma agraria débil, fomentó la industria con una política de sustitución de importaciones, ejerció un mayor control de la inversión extranjera y llevó a cabo un plan ambicioso de vías de comunicación para lograr la integración del país. (Zapata, 2014).

En 1963 el expresidente Fernando Belaunde inicio un periodo de gobierno, lidera un proyecto desarrollista que asumía los lineamientos del Alianza para el Progreso, programa que impulsaba el presidente norteamericano John F. Kennedy, en el que se promovía la integración y el desarrollo económico para contrarrestar los movimientos izquierdistas de América Latina (Morel, 2014)

En el segundo gobierno de Belaunde (1980-1985) el Perú afronto una crisis económica, que se caracterizó por la agudización de la deuda internacional y el estancamiento económico, imponiéndose una política liberal y de modernización. Su política de integración lo llevo a liderar la construcción de la carretera marginal de la Selva para facilitar la libre circulación de bienes y servicios de los países andinos.

2.1.4. La Carretera Marginal de la Selva

“Pocas obras, ofrecen en el mundo, como la Carretera Marginal de la Selva, la oportunidad de unir a todos los países de un continente en una operación mancomunada y fructífera. Si bien la vía será un nexo físico entre nuestros países, su mayor ventaja ha de radicar en los redoblados sentimientos de solidaridad que este esfuerzo común producirá” (Belaunde,1967).

El expresidente Belaunde tomó como referencia las obras de ingeniería que unieron el río Mississippi en Nueva Orleans - Estados Unidos, con el río San Lorenzo en Quebec - Canadá., valoró la técnica empleada y los impactos de desarrollo que logró en la zona (Del Aguila, Carretera Marginal de la Selva: vía continental integradora, 2013).

Después de más de 50 años la carretera no ha sido terminada, pero existen tramos que han unido importantes ciudades, en Colombia y Perú se construyó el mayor tramo.

El proyecto de la Carretera Marginal de la Selva, también denominado a nivel sudamericano como Carretera Bolivariana Marginal de la Selva, tiene hoy diversas denominaciones, en Colombia es el troncal piedemonte, ruta 65, en Venezuela es la

autopista del Llano o autopista José Antonio Páez en la ruta troncal 5, en Ecuador troncal amazónica o ruta nacional E45, en el Perú es la longitudinal de la selva o carretera Fernando Belaunde Terry, es la ruta 5N, en Bolivia la ruta Fundamental 16.

La carretera Marginal de la Selva fue un proyecto diseñado en 1960 para conectar las regiones amazónicas de Colombia, Ecuador y Perú, así como los llanos de Venezuela y Bolivia, es uno de los principales proyectos de infraestructura propuestos en el acuerdo de integración de la Comunidad Andina de 1963 (Belaúnde Terry, 1994).

Belaunde fue elegido presidente en 1963, e inmediatamente lideró la ejecución del proyecto, con el respaldo de los países de Colombia, Ecuador y Bolivia, de tal manera que en Octubre de ese año, sus ministros de obras públicas acordaron recomendar a sus respectivos Gobiernos, la ejecución en conjunto de los estudios de factibilidad y definitivos del proyecto, así como solicitar el crédito internacional para el financiamiento y , constituir una Comisión Conjunta, que fue integrada por los Ministros de Fomento y Obras Publicas de los 4 países, para coordinar la ejecución del proyecto. (1967, Belaunde). El financiamiento lo proporciono el Banco Interamericano de Desarrollo y la encargada de los estudios fue la compañía norteamericana de ingenieros y arquitectos: Tippetts-Abbett-McCarthy-Stratton /TAMS. Según el informe la longitud probable de la carretera estaría alrededor de 5490 Kms desde la frontera Colombo-venezolana, hasta la ciudad de Santa Cruz en Bolivia y en su recorrido enlazaría los valles aptos para el desarrollo de la colonización, la agricultura, la ganadería y la explotación forestal a lo largo de la Ceja de Selva de Colombia, Ecuador, Bolivia y Perú. (1967, Belaunde)

La Carretera Marginal paso de ser una propuesta nacional a una internacional, es uno de los proyectos multinacionales que busca la integración socioeconómica de los pueblos de América Latina. TAMS se encargó del estudio de factibilidad y diseño el trazo general, convertida en una ruta internacional que atraviesa la ceja de la montaña, en el lado este de los Andes. La empresa justifico el proyecto en los siguientes términos: *Es un factor importante en el crecimiento de la economía nacional porque proveerá una carretera troncal continua de norte a sur que se conectara con los caminos de penetración que atraviesan la sierra y a su vez, servirá como colector para el sistema de caminos vecinales que debe ser construido para el desarrollo de la Selva Alta.* (TAMS, 1965).

Para Edmundo Del Águila Morote, el expresidente Belaunde veía al Perú en un contexto continental, su propuesta consistió en lograr la interconexión fluvial de las cuencas más importantes del continente con la construcción vial (Del Aguila, Carretera

Marginal de la Selva: vía continental integradora, 2013). Planteo la unión marítima de los dos sistemas: el de Orinoco – Amazonas –del Plata y Mississippi – San Lorenzo. Proponía una vía marítima en el Caribe y el Golfo de México que enlazara estas dos grandes cuencas fluviales (Del Aguila, Carretera Marginal de la Selva: vía continental integradora, 2013).

El diseño de la Carretera es longitudinal, cruza todo el continente latinoamericano, en el Norte termina en la zona de Arauca, con la vialidad venezolana, por el sur termina en Santa Cruz de Bolivia para empalmar con la Transchaco del Paraguay, llegando a Asunción, conectada ya el puerto brasilero de Paranaguá (Belaúnde Terry, 1994).

En relación con la geografía sudamericana, el expresidente Belaunde destaca como elementos físicos que caracterizan el territorio: los Andes, el Amazonas, las cuencas fluviales del Río de la Plata-Paraná-Paraguay y del Orinoco.

Actualmente la carretera es parte de las propuestas de integración física de los proyectos IIRSA.



Figura 4. Proyectos viales IIRSA Ejes de Integración vial.

Fuente: IIRSA. <https://www.cedib.org/biblioteca/iirsa-ejes-de-integracion-en-america-del-sur/>

En Venezuela es la ruta troncal 5 o autopista José Antonio Páez, también denominada la ruta del Llano pasa por San Cristóbal, Barinas, Guanare, y San Carlos.



Figura 5. Sistema vial de Venezuela

<https://www.flickr.com/photos/49882424@N00/274217926>

En Colombia, la carretera marginal es una vía aun no terminada debido a la complejidad de la problemática colombiana cuya ocupación de la selva está comprometida con el movimiento guerrillero de las FARC y la producción de coca, a lo que se agrega la deforestación del bosque.

Actualmente está construida la carretera que une San José de Guavire con Arauca, pasando por Yopal.



Figura 6. Red vial de Colombia

Fuente. Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015- 2035.

<https://www.ani.gov.co/articulo/plan-maestro-de-transporte-2015-2035-el-horizonte-de-colombia-vargas-lleras-21832>

En el territorio boliviano, la vía se conectaría con ferrocarriles argentinos, chilenos, brasileros, son parte de la Marginal el camino de Santa Cruz a Puerto Grether, y el tramo de Cochabamba a Villa Tunari, y la ruta colonizadora a Puerto Patiño, hacia el Oeste, ya a Puerto Villaroel, hacia el Este. La carretera comprende 950 kilómetros en el territorio boliviano. (1967, Belaunde).



Figura 7. Red vial de Bolivia

Fuente: Vías para la integración. Acción de la CAF en la infraestructura sostenible de Suramérica. 2000

En el Perú la vía se inicia en la frontera con el Ecuador, en San Ignacio, en el departamento de Amazonas; recorre el departamento de San Martín, de norte a sur, incorporando los valles de los ríos Mayo, Bajo Huallaga, Cumbaza, Ponaza y Sisa, entre otros, dándoles vida a las ciudades de Rioja, Moyobamba, Lamas, Tarapoto, Bellavista, Picota, Saposoa, Juanji y Tocache, para luego dejar el departamento de San Martín y penetrar en el departamento de Huánuco al cruzar el río Aspuzana que separa ambos departamentos, incorporando las tierras del Alto Huallaga de la provincia de Leoncio

Prado y uniéndose a la Carretera Central a 18 kms de la ciudad de Tingo María recorriéndola conjuntamente con rumbo a la ciudad de Pucallpa, hasta el punto denominado Von Humboldt, a 84 kms de Pucallpa, donde penetra por el bosque del mismo nombre, en el departamento de Ucayali, y se dirige al sur en pos de la ciudad de Puerto Bermúdez. El trayecto, después de 60 km llega al río Sungaruyacu, que se ubica a 13 km de Puerto Inca, donde se construyó el puente que lleva el nombre del río. Al cruzar el río la carretera recorre en forma paralela el río Pachitea hasta encontrar el río Palcazu, después de 60 km donde se funda y construye Ciudad Constitución, Desde este punto, siempre con dirección sur, corre otros 60 km al lado del río Pichis hasta llegar a Puerto Bermúdez. En este punto la carretera toma rumbo oeste, cruza la cordillera de San Matías, atraviesa el río Cacazu, llega a Villa Rica, La Merced y se dirige hacia el sur hasta Satipo. Pasando esta ciudad, accede hasta Puerto Prado a través del trazo construido por el presidente Belaunde en su segundo gobierno, después los sucesivos gobiernos no construyeron un kilómetro más (Del Aguila 2013).

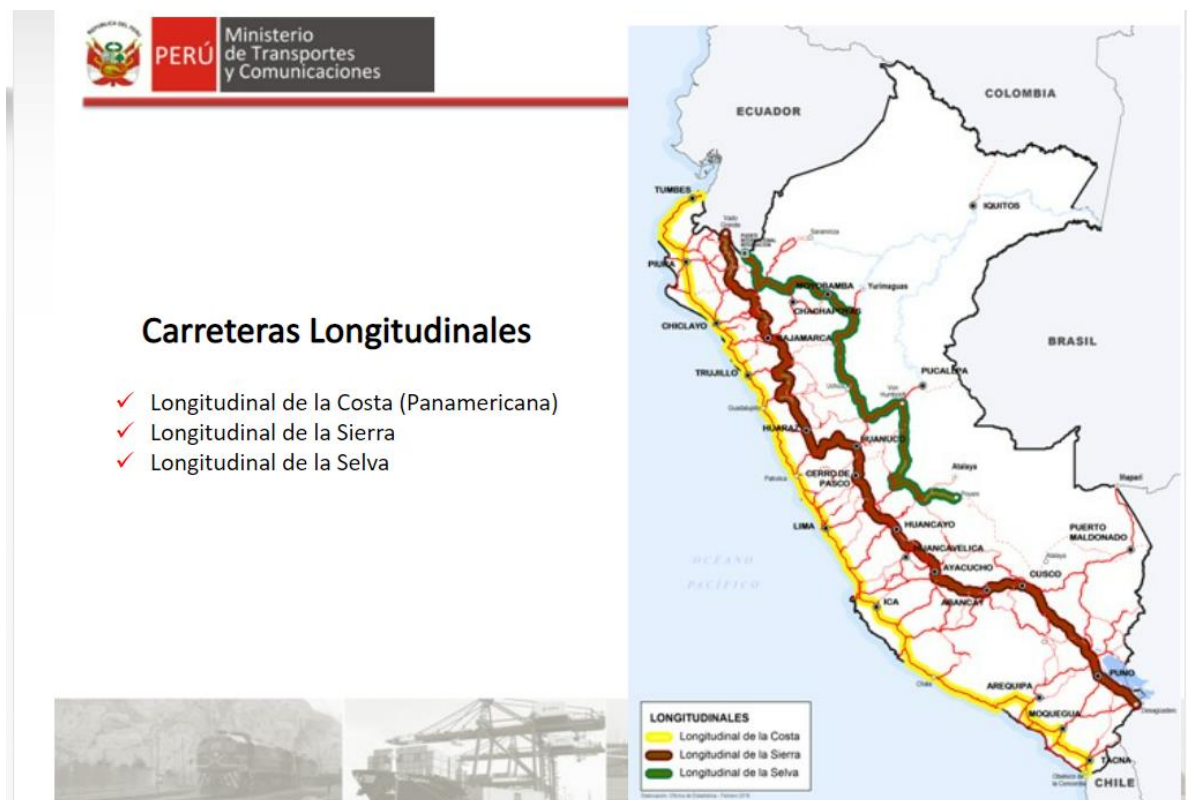


Figura 8. Red Vial del Perú

Fuente Ministerio de Transportes Gallardo 2016



Figura 10. Sistema Vial Perú 1990

Fuente ORSTOM

Así mismo busco un ordenamiento de todo el territorio, considerándolo como una alternativa para contener la migración del campo a la ciudad, la invasión a las áreas urbanas de la costa y la concentración de la ciudad de Lima, explicándolo de la manera siguiente:

“El planteamiento de la Carretera Marginal de la Selva inspira, en gran medida, la toma de posesión de la tierra por el hombre y es el esfuerzo tenaz para controlar la invasión de las áreas urbanas de la costa y la capital, por poblaciones rurales, cuya explosión demográfica crea un incontenible movimiento migratorio. donde se han formado laboriosos pueblos, creándose nueva riqueza”. (Belaúnde Terry, 1994)

Complementa su propuesta en la necesidad de incorporar áreas agrícolas ganaderas a la industria aprovechando las posibilidades energéticas.

“La Carretera Marginal tiene, en el Perú y los países vecinos, la misión de ocupar a las tierras más promisorias, no sólo en el campo agrícola y ganadero, sino en el terreno industrial, debido a sus posibilidades energéticas”. (Belaúnde Terry, 1994)

Hoy la carretera a lo largo de su extensión 1600 kilómetros construidos, que han habilitado un millón 600 mil hectáreas, surgieron nuevas ciudades: Nueva Cajamarca en Rioja, Von Humboldt en Ucayali, Santa Rosa de Yanayacu en Pachitea, Ciudad Constitución en Oxapampa, Pichanaqui en Satipo. (Del Aguila 2013).

En el Perú Se tiene en el año 1967 le Plan del “Millón de hectáreas”, la propuesta consiste en remplazar la importación de alimentos básicos (carnes, grasas, productos lácteos) para autoabastecerse y poder destinar el ahorro de divisas en planes de industrialización. (1967, Belaunde)

La Carretera Marginal reforzó el trazo longitudinal con la que se conectó físicamente el territorio peruano, dominado por la presencia monumental de la cordillera de los Andes; las tres carreteras longitudinales, la Panamericana en la costa, la longitudinal de la sierra, a la que se suma la longitudinal de la selva, fueron construidas siguiendo el patrón natural determinado por la cordillera, pero a su vez articularon los centros poblados con el destino final de los productos que eran determinados por el sistema económico de cada etapa histórica.

La tradición vial fue la construcción de caminos con una filosofía de penetración, donde el origen fue el puerto marítimo y el destino el puerto fluvial, al otro lado de los Andes. La Carretera Marginal de la Selva no será una vía de penetración sino de colonización, no tratará de ser la unión más corta entre dos puntos, respetando gradientes y radios, sino la vía que incorpora más tierras aprovechables para el cultivo. Las ciudades vendrán después. (1967, Belaunde)

“En el Perú, la CMS tendrá un recorrido de 2420 Kms de longitud, desde el río Canchis en la frontera con el Ecuador, hasta el río Heath en el borde fronterizo con Bolivia.” (1967, Belaunde).

Tabla 4:

Tramos de la Carretera Marginal proyectada

	Tramo	Kms
1	Frontera con el Ecuador- San Ignacio	19
2	San Ignacio – Jaén	101
3	Jaén – Chamaya	19
4	Chamaya – Reposo	25
5	Reposo – Ingenio	88
6	Ingenio – Río Nieva	77
7	Río Nieva – Tarapoto	232
8	Tarapoto – San Rafael	82

9	San Rafael – Tocache	180
10	Tocache – La Morada	72
11	La Morada – Tulumayo	73

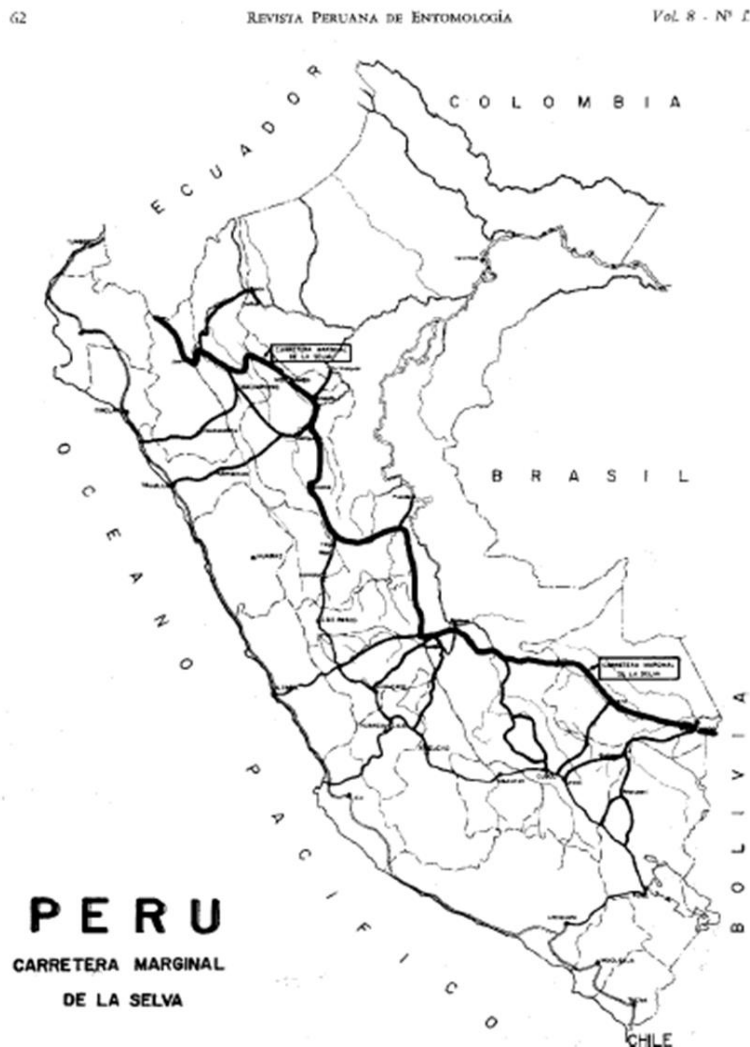


Figura 10. Carretera Marginal de la Selva

Fuente: Revista Peruana de entomatología De Ingunza 1965

La visión de Belaunde sobre la Amazonia era de un área despoblada, hoy sabemos que este es un mito, por el contrario, ha estado ocupada y en uso desde tiempos inmemoriales; las ocupaciones precolombinas hacia la Amazonía estuvieron conformadas por las poblaciones de Arawac que se expandieron hasta las Antillas, de la Tupí-Guaraní de la región de El Chaco, y de la familia etnolingüística de origen Caribe que ingresó a la hoya amazónica por un corredor de baja pluviosidad. En la zona peruano-ecuatoriana, entre los años 3500 y 300 A. C., hubo una vinculación cultural y comercial

entre la costa del Pacífico, el altiplano andino y la vertiente oriental de los Andes (Alta Amazonía).

En 1963 cuando se inicia el proyecto se encuentra población colona, etnias y población aislada, para el expresidente Belaunde la Amazonia era un espacio mayormente vacío o de muy baja densidad poblacional, por eso sustenta lograr la incorporación de tierras mediante el desplazamiento de colonos de las punas y montañas. Consideraba que la sierra estaba superpoblada, y detecto 8 zonas que denomino núcleos colonizadores a quienes se les ofrecería en la selva una oportunidad de mejor nivel de vida, de tal manera que se desplazarían de lugares andinos a la selva alta. Los núcleos colonizadores serian

- a) Serranías de Piura. posibles migrantes a Bagua y Tambopata
- b) Serranía de Cajamarca y La Libertad. Posibles colonizadores de Mayo y del Huallaga.
- c) Ancash hacia Huallaga central
- d) Huánuco y Pasco hacia Pozuzo y Oxapampa
- e) Junín hacia Pangoa, el Perene, el Ene y el Tambo
- f) Ayacucho a la selva de Apurímac
- g) Cusco y Apurímac hacia Urubamba, y alto Madre de Dios

El tema de colonización tuvo como una fuerte debilidad, el casi nulo o escaso tratamiento a las comunidades nativas. Destaca entre los grandes críticos el Dr. Dourojeanni quien lo refiere de la manera siguiente: “En la década del 50 los datos demostraron que el problema fundamental de la selva no era su aislamiento sino el abandono del Estado, Belaunde lo sabía porque había recorrido todo el país, para él la población indígena son nativos que deben ser incorporados a la civilización, esto era una réplica modernizada del colonialismo europeo del siglo anterior que, precisamente cuando inaugurado el primer gobierno de Belaúnde, estaba viviendo sus últimos días en África antes de ser sustituido por el neocolonialismo. La población indígena amazónica era ignorada o considerada como un estorbo, como “salvajes” cuyas tierras podían ser ocupadas o aprovechadas. Aunque esa concepción de la Amazonia y de su desarrollo eran comunes en el Perú y en los demás países amazónicos, ya existía una fuerte corriente que propugnaba que esa región tenía derecho a un desarrollo autónomo respetuoso de las características de su sociedad original, que atendiese en primer lugar sus propias necesidades y que se fundamente en su realidad social y ecológica. Pero Belaúnde visualizaba el desarrollo amazónico esencialmente en función del beneficio del resto del

Perú. De hecho fue durante su segundo gobierno que se consolidó la noción de que la Selva, en especial la Selva Central, debería ser la despensa de Lima” (Dourojeanni, 2017)

Es importante conceptualizar el tema en dos etapas, la primera correspondió a una propuesta vial y de carácter macroeconómico, mientras que la segunda, dado en los años 1980 el diseño del proyecto se realizó dentro de una visión integral de desarrollo rural, que si tuvo en cuenta a las comunidades nativas. La construcción de la carretera marginal era un componente de un plan de desarrollo local, al que se sumaron componentes ambientales y sociales que incluían a las comunidades nativas.

Los Proyectos Especiales de Selva, contemplaron la presencia de comunidades nativas, a manera de ejemplo describimos como el Proyecto Especial Pichis Palcazu, consideró el tema social y ambiental. En los considerandos de proyecto se lee lo siguiente: En el proceso de incorporación de la Selva es necesario enfrentar problemas técnico – económicos para preservar el ecosistema, por lo tanto, los recursos naturales deben ser protegidos en forma continua y permanente mediante patrones óptimos de productividad. Se observa una visión económica macro y micro, esto se puede ver en el caso específico del proyecto Pichis, financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo, como parte del diagnóstico socioeconómico, se identificó la dinámica y distribución poblacional del valle del Pichis. El valle contaba con 39 comunidades nativas, de los grupos: campa, amueshas, machiguengas, piros, yaminahuas, y amahuacas, además se contaba con 795 colonos, y flujos migratorios de la sierra que han conformado proceso de colonización espontánea. Especialmente la ocupación ha sido fluvial ribereña, en suelos de vocación agrícola y pecuaria. El proyecto consideró a las Comunidades Nativas y trabajó con ellas, sin embargo, la acción fue débil.

En el segundo gobierno se institucionalizó la formación de los Proyectos de Desarrollo Rural Integrado, en donde la Carretera Marginal de la Selva es considerada como parte de un proceso integral de desarrollo, así como la dimensión ambiental fue un concepto transversal a los componentes que formaron parte de estos, se creó el INADE (Instituto Nacional de Desarrollo) para dirigirlos e incorporar microrregiones de la Selva a la economía nacional. Estos proyectos, de naturaleza multisectorial, tenían como objetivo general promover el desarrollo económico – social y la ocupación “racional” del territorio, regular los flujos migratorios y asentamientos humanos (existentes y nuevos), ampliar la frontera agrícola, utilizar los recursos naturales en especial los forestales con criterios de preservación y conservación ambiental, mejorar el nivel de vida de la población mediante la generación de empleo y distribución del ingreso.

Los Proyectos fueron:

- a) Proyecto Especial Jaén, San Ignacio, Bagua
- b) Proyecto Especial Alto Mayo
- c) Proyecto Especial Central y Bajo Mayo
- d) Proyecto Especial Alto Huallaga
- e) Proyecto Especial Pichis - Palcazu
- f) Proyecto Especial Madre de Dios
- g) Proyecto Especial Río Putumayo

En esta etapa la idea inicial de la colonización vial fue superada por una visión integral de desarrollo, que deja de lado la ocupación de espacios vacíos para involucrar a los actores locales.

A manera de ejemplo enumeramos los componentes del Proyecto Pichis Palcazu, financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

- a) Desarrollo agropecuario
 - a. Investigación agropecuaria
 - b. Extensión y asistencia técnica
 - c. Plan de producción agropecuaria
- b) Desarrollo forestal
 - a. Manejo forestal (viveros, plantaciones a campo abierto)
 - b. Control forestal
 - c. Extensión e investigación forestal
- c) Desarrollo vial.
 - a. Carretera principal
 - b. Caminos vecinales
 - c. Conservación vial.
- d) Dimensión ambiental
- e) Promoción y organización social
- f) Regulación, zonificación y titulación de tierras.

Uno de los elementos importantes en la construcción de la carretera fue la presencia de las ciudades, para Belaunde “Las ciudades vendrán después. No serán madres sino hijas camino colonizador” (1967, Belaunde). La accesibilidad que permitió la construcción de la carretera, permitió la migración de nuevos habitantes a la selva alta,

aumentando demográficamente las ciudades existentes y creándose nuevos centros poblados, como Cajamarca en Rioja, Von Humboldt en Ucayali, Santa Rosa de Yanayacu en Pachitea, Pichanaqui en Satipo.

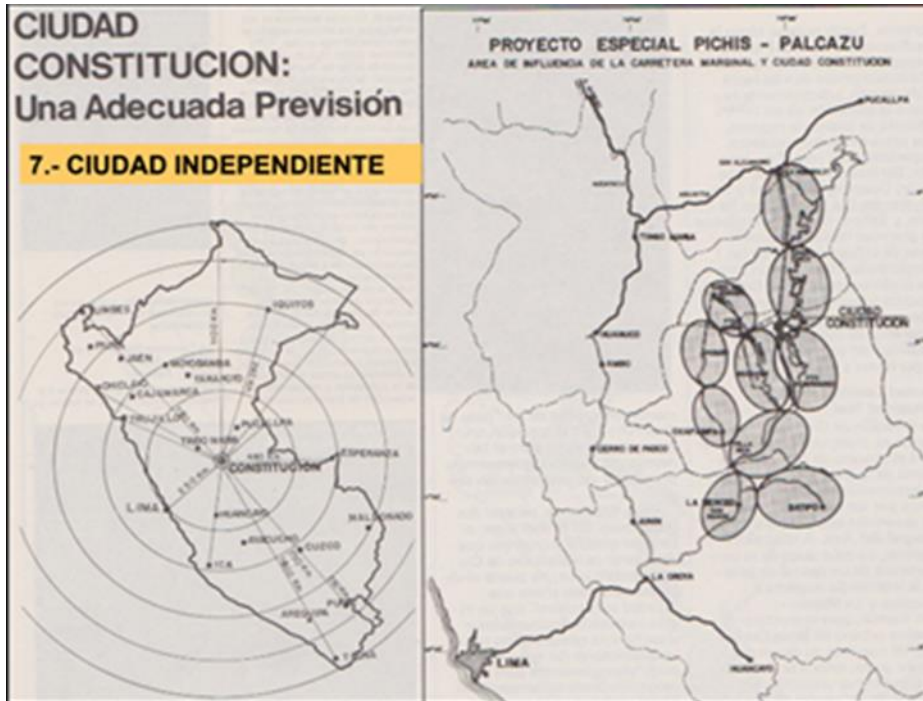


Figura 11. Ciudades surgidas por impacto de la Carretera Marginal de la Selva

Fuente: Alegre, E. 2022 Clases URP.

La teoría de Belaunde era que los campamentos para construir un puente sobre un río daban paso a un centro poblado, esto se confirmó con la formación de la Ciudad Constitución. (Del Aguila, Carretera Marginal de la Selva: vía continental integradora, 2013)

La ciudad que tuvo mayor importancia en el plan de desarrollo de la carretera marginal fue la creación de la Ciudad Constitución, ubicada estratégicamente en el centro del Perú, en la Selva Central a orillas del río Palcazu, cerca de la confluencia con el Pichis, muy cerca la unión de estos ríos para formar el río Pachitea. Se fundó en 1984, con el propósito de contar con un centro urbano de servicios administrativos, salud y educación para la región, así como ser un núcleo de intercambio comercial entre los productores de la zona y el resto del país.

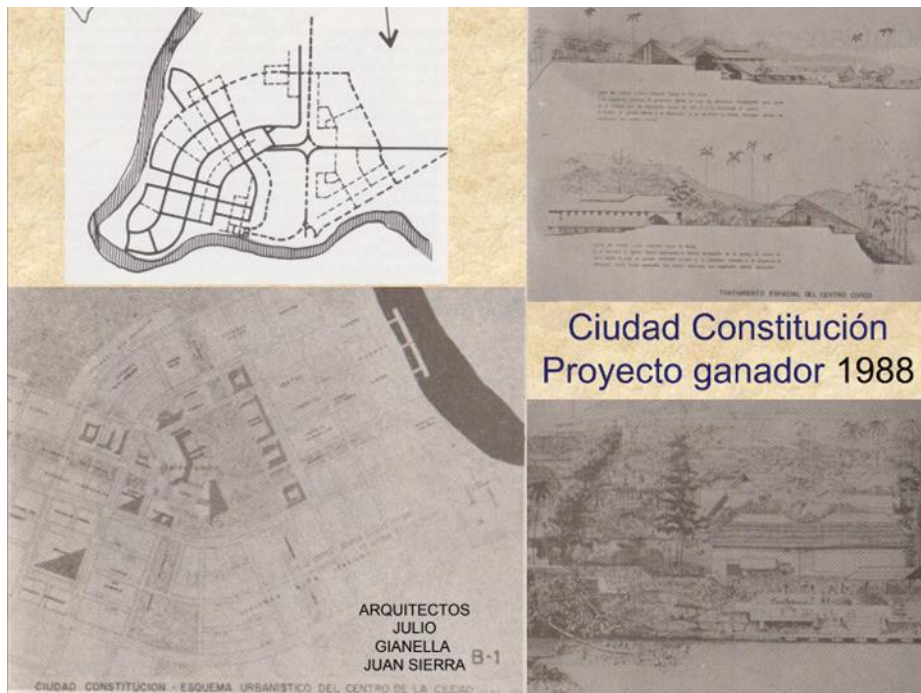


Figura 12. Proyecto ganador de Ciudad Constitución

Fuente: Alegre, E, 2022 Clases URP

La creación de ciudades nuevas es un tema desarrollado en la teoría urbanística a partir de los efectos negativos del crecimiento acelerado de las ciudades impactadas por el desarrollo industrial. Los antecedentes modernos están en las propuestas del utopismo reformista y la difundida propuesta de E. Hower sobre la ciudad jardín, que tuvo mucho impacto en la planificación urbana, y donde se gesta el concepto de ciudades satélites, como un modelo de planeamiento para descentralizar las ciudades existentes. Las experiencias más significativas a nivel de un plan nacional, se dieron en Estados Unidos como parte del programa de gobierno del presidente Roosevelt, que propuso las ciudades de Washington, Milwaukee y Cincinnati, y el Plan de Londres de 1943 que proponía como parte de su estrategia, la creación de varias ciudades nuevas para la descongestión de la capital. La estrategia de nuevas ciudades fue difundida en Suecia y Finlandia, en los años 50, en la planificación del territorio del estado de Israel, la desconcentración de Tokio, la reestructuración de la región de Paris. En Latinoamérica se presenta el caso de las nuevas capitales, concretadas en la propuesta del presidente brasileño Juscelino Kubitschek, que en el año 1956 inició la construcción de la ciudad de Brasilia, convertida en la nueva capital de ese país. (Terán, 1982). El expresidente Belaunde, tenía la formación de arquitecto y fue propulsor del Instituto de Planeamiento de Lima, donde se dictaba el curso de Planeamiento Urbano y Regional, por lo tanto, estos conceptos le eran muy familiares y convoca a un concurso público para el diseño de Ciudad Constitución.

Actualmente la ciudad es un centro poblado de 15230 habitantes (censo 2017) ubicada en lo que fue el campamento de transportes.

En el transcurso de los más de 50 años transcurridos el proceso de urbanización nos revela el dominio de la ciudad, según el Banco Mundial en el 2050 se estima que 7 de cada 10 habitantes vivirán en ciudades, la aparición de las ciudades con motivo de la construcción de la carretera nos plantea la necesidad de estudiar como las ciudades crecen armoniosamente en el bosque y como debe mantenerse la calidad del espacio urbano y no se traslade los problemas que se han denominado como el urbicidio de la ciudad de hoy.

El urbicidio es el concepto que ha incorporado el pensar en la destrucción que sufren las ciudades, estudiados en función de procesos de gentrificación, a la que se agrega los estudios actuales sobre la destrucción de los conflictos bélicos (Aguirre, 2021).

2.2. Investigaciones relacionadas con el tema.

Existen investigaciones relacionadas con el tema, la mayor parte de ellas, aplicadas en el ámbito de la evaluación de la infraestructura física del proyecto IIRSA, con la perspectiva de ampliar el concepto de una visión geopolítica como componente de la estrategia de desarrollo del territorio hacia otros enfoques que incorporan conceptos de logística, costos y beneficios. La publicación de Santa Gadea (2010) tiene la particularidad de presentar como concepto central, la definición de los Ejes de integración y Desarrollo como elemento clave del proyecto IIRSA en contraposición de los enfoques de corredores viales, y presenta ponencias de actores nacionales y extranjeros que participaron directamente en el Seminario Internacional Integración física sudamericana, diez años después: impacto e implementación en el Perú.

Dentro de la literatura específica sobre la Carretera Marginal de la Selva, existen pocas publicaciones que consideren el tiempo transcurrido y que puedan evaluar la contribución en el largo plazo de la construcción, las más reciente son la publicación del libro “La Marginal de la Selva, infraestructura de carreteras y relanzamiento del turismo” realizada por el Fondo Editorial de la Universidad San Ignacio de Loyola (USIL) (2020) que como lo bien explican se trata de presentar la visión geopolítica de Fernando Belaunde Terry por integrar América Latina, a través de la Amazonia. Destaca el artículo del arqto Miguel Romero Sotelo, que hace valiosos comentarios, entre otros, al libro del Arquitecto Belaunde La conquista del Perú por los peruanos, presentando la importancia

de la Amazonia peruana, la relación con los caminos incas, y la integración de la cuenca del Orinoco, con la cuenca del Amazonas, formando una impresionante red fluvial.

La Oficina Nacional de Evaluación de Recursos Humanos (ONERN) realizó estudios, a nivel de reconocimiento, para identificar el potencial agropecuario y forestal, de las cuencas involucradas con la región geoeconómica de la Selva Central, tales como los ríos Perené, Satipo, Ene, Tambo, Bocaz, Cacazú, Pichis y Pachitea. Proporcionó información de los recursos naturales del área y sus posibilidades de aprovechamiento para usos agropecuarios y forestales. Estas evaluaciones se dan en los libros Aspectos geográficos de la Selva Alta Peruana que será recorrida por la carretera marginal sudamericana, de 1964. Y Desarrollo de la Selva Central del Perú (1974)

El expresidente Belaunde Terry escribió el Perú como doctrina publicada en 1959, posteriormente en inglés con el título *Peru's Own Conquest*. La tercera edición se publica en 1994. Es una obra que se convierte en una síntesis de los conceptos, realizaciones y propuestas del autor, alguna de ellas se hicieron realidad en su condición de dos veces presidente del Perú. Como expresión del gran interés que mostró por realizar la Carretera Marginal de La Selva, escribió dos libros en 1967 *La Carretera Marginal de la Selva*. También puede encontrarse el estudio preliminar de la Carretera realizado por Tams American Corporation Ingenieros Arquitectos (1966)

Mesías Guevara Amasifuen, en una publicación de la editorial del Congreso, ha compilado ensayos que abordan, desde diversos ángulos, la vida y obra del expresidente del Perú, arquitecto Fernando Belaunde Terry, nos ofrece reflexiones sobre la naturaleza de su pensamiento tratadas por Francisco Miró Quesada Rada, Sandro Mariátegui, Yehude Simon, Gastón Acurio Velarde y monseñor Luis Bambarén y para el interés de esta investigación el Ingeniero Edmundo del Águila Morote, escribe con detalle los logros de la Carretera Marginal de la Selva, ensayo que destaca por que expresa los pensamientos del correligionario, discípulo y encargado como director del Proyectos Especiales de Selva: Pichis Palcazu

Dourojeanni, Marc es un defensor y conocedor de la Amazonia peruana, en su libro *Amazonia peruana en el 2021 Explotación de recursos naturales e infraestructura* (2009) presenta información sobre los recursos, y advierte que la Amazonia Peruana está ante un nuevo ciclo de explotación desenfrenada de sus recursos, que tal como se ha dado en los casos del caucho y el petróleo, no se tiene en cuenta los impactos sociales, ni ambientales y las economías son vistas desde el ángulo de la ganancia, con el agravante que ahora son muchos proyectos al mismo tiempo En el caso de las carreteras que las

considera una pieza esencial de desarrollo porque de ellas depende la viabilidad de explotación. Es un fuerte crítico de los impactos de la Carretera Marginal de la Selva.

Bertha K. Becker (2006) en su libro *Amazonia Geopolítica na virada de III milenio* ofrece lecciones sobre la dinámica regional amazónica a partir del análisis de los conflictos ambientales en el Brasil, O livro *Amazonia – geopolítica na virada do III milenio*, publicado pela Editora Garamond em 2004, es una contribución a múltiples aspectos de carácter geográfico, político, económico, social, estudia los procesos contemporáneos en el contexto históricos y geopolítico de la globalización. Interesa especialmente para nuestra investigación la narrativa de los cambios en la Amazonia brasileña y su relación nula pero que como idea influyo la propuesta de la Carretera Marginal de la Selva.

A nivel internacional existe muchos estudios sobre la Amazonia, publicado por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, (PNUMA) la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA) y el Centro de Investigación de la Universidad del Pacifico (CIUP) es la más completa información integrada de los países amazónicos, afirma que la Amazonia ha estado ocupada desde tiempos inmemoriales, de tal manera que rompe mitos de ser un espacio vacío. Con el capítulo de la “Amazonia hoy” expone los problemas ambientales que hoy amenazan la Amazonia, como: la deforestación y la disminución de la biodiversidad la fragmentación de los ecosistemas, el valor en el equilibrio hídrico global y continental, el proceso de urbanización acelerado no planificado en el que está inmersa.

Lama (2011) en el documento de trabajo N°13 de CEPLAN *Escenarios de Futuro del Proceso de Integración Territorial y Logístico para el Mediano y Largo Plazo*, nos ofrece como investigación el análisis de la logística en el proceso de integración, propone considerar las ventajas comparativas y niveles de competitividad ofrecidas por las alternativas logísticas del Perú, considerando su posición estratégica en el continente y la complejidad de las estructuras urbano – regionales, para lograr la integración continental y su desarrollo integrado a la economía nacional.

2.3. Estructura teórica y científica que sustenta el estudio.

2.3.1. Bases teóricas de la Integración.

La Integración es parte del pensamiento que sustenta las Relaciones Internacionales, disciplina que estudia las interacciones propias de la sociedad internacional, sobre la base de tres criterios: la naturaleza misma de los agentes que conducen la relaciones internacionales, las referidas a la problemática de fronteras y el criterio de interacciones o intercambios de distinta naturaleza, que permiten el flujo de ideas, bienes y personas, protagonistas de actividades llamadas internacionales (Mindreau, 2001).

Midreau (2001) indica que existen tres corrientes de pensamiento para comprender las relaciones internacionales: realismo, liberalismo y estructuralismo. El realismo busca explicar fundamentalmente el comportamiento de los estados, basándose en el interés de cada uno para maximizar su supervivencia, mientras que el liberalismo se preocupa por entender los acontecimientos mundiales en su conjunto, incluyendo aspectos económicos y sociales, así como la política mundial afecta a los individuos que forman la sociedad internacional y el estructuralismo, busca encontrar la explicación a las diferencias entre ricos y pobres como consecuencia de estructura capitalista de organización social en el nivel internacional.

La diferencia está en que, mientras el realismo y el liberalismo representan visiones occidentales, el estructuralismo asumiría una posición crítica del sistema económico mundial (Barbé, 1995)

A partir de las investigaciones de Mindreau (2001) podemos destacar la relación entre estas corrientes de pensamiento y la integración.

a) El pensamiento realista y la Integración

En el realismo la integración se caracteriza por ser débil, predomina la ley de conflicto entre los estados. La principal preocupación de los estados es la seguridad nacional, surge del balance de poder entre los agentes militares y económicos, las relaciones internacionales son conflictivas, en donde la guerra y los conflictos son una característica natural y recurrente del sistema. (Midreau, 2001)

Un precursor de la escuela realista es Tucídides, historiador ateniense del siglo V, considerado el padre de la escuela del realismo político, que valora las relaciones entre las naciones en función de su poder, y no en razón de la justicia (471-400 a.C.), expone en su obra Historia de la Guerra del Peloponeso, Libro V (85-113) el diálogo de los

melios, una contraposición de las ideas liberales y realistas sobre las relaciones internacionales. Para Tucídides la realidad sigue los principios establecidos por las leyes naturales, el poder está sobre otros criterios.

La escuela hobbesiana es la base del realismo, predomina el conflicto entre los Estados, donde cada uno impone sus intereses y que se opone a la idea de integración (Vieira, 2005).

Hobbes toma los principios de Tucídides y en su obra *Leviatán* (1651), plantea la necesidad de un Leviatán todopoderoso que evite las guerras, caracterizado por ser un estado fuerte y autoritario, que estableciese qué era lo correcto y lo incorrecto y que limitara las acciones de los ciudadanos a sus tres causas esenciales de discordia que existen en naturaleza del hombre: la competencia, la desconfianza y el deseo de gloria. Se destaca así la necesidad de canalizar el egoísmo para impedir la anarquía. Thomas Hobbes (1588-1679). Filósofo inglés considerado pionero de la filosofía política moderna, en su obra *El Leviatán* (1651) demuestra la necesidad de la existencia de una autoridad política central para regular el orden doméstico de un Estado. Mindreau (2001), considera que dos son las contribuciones al pensamiento realista: la teoría de estado de naturaleza, y la existencia de una ley natural (*lex naturalis*) para regular las relaciones entre los seres humanos. En teoría de estado de naturaleza comparte con Maquiavelo algunas visiones pesimistas sobre la naturaleza humana según la cual los hombres estarían dominados por sus pasiones, condición que los llevaría inexorablemente a un enfrentamiento de todos contra todos. La ley natural es un precepto o norma general, establecida por la razón, en virtud de la cual se prohíbe a un hombre hacer lo que puede destruir su vida o privarse de los medios de conservarla, se refiere a la necesidad de la existencia de un Leviatán o autoridad central que permita que los individuos establezcan acuerdos entre sí para respetar el derecho del hombre a la defensa contra los ataques de sus enemigos.

Iturralde indica que el pensamiento filosófico de Hobbes, estuvo basado en conceptos de miedo y de verdad, con los cuales baso la teoría de la autoridad suprema, la racionalidad como fundamento de la paz. Debemos pagar un alto precio por la paz, el precio por la paz es la libertad (Iturralde, 2015).

Hobbes postula la doctrina de la soberanía absoluta, en su libro *El Leviatán* afirma que la conformación de un Estado fuerte y autoritario, a través de la monarquía o la democracia, era necesaria para la organización de una sociedad: el Estado tenía que ser

capaz de imponerse contra los malos deseos del ser humano, porque en la anarquía los hombres estarían inclinados a convertirse en “ un lobo para el hombre,” (Viera , 2006).

Para Hugo Grocio (1583 -1645) el Estado es la principal unidad de análisis en el sistema internacional, dominadas por relaciones de competencia y conflicto. Difiere de los planteamientos de Hobbes en el sentido que, para él, la anarquía debe ser superada por una serie de valores y normas. La propuesta de Grocio desarrolla la visión de una sociedad de estados, con reglas e instituciones definidas, en donde los miembros pueden facilitar el comercio, de esta manera tenemos una propuesta de integración.

La grosciana, la cual es una intermedia entre la hobbesiana y la kantiana, pues no acepta el conflicto generalizado de estados, ni tampoco piensa que debe de haber intereses similares. Su visión es la de una sociedad de Estados con reglas e instituciones definidas, donde eventualmente podrá haber conflictos, pero donde las reglamentaciones acordadas tienden más bien a facilitar los intercambios comerciales. (Vieira, 2005).

b) El pensamiento liberal y la integración

El pensamiento liberal considera a la integración como una red de interdependencia y cooperación entre los estados, basada en el progreso y bienestar de los individuos, es decir los estados son capaces de realizar la cooperación internacional, debido a que el poder político es el resultado de las ideas del orden internacional. (Mindreau, 2001).

Los liberales creen es posible la cooperación internacional, y se considera que existe la posibilidad la integración de los Estados sobre la base de los ideales morales y valores comunes. Predomina la autoayuda de la convivencia pacífica entre los Estados. La negociación entre agentes es la idea rectora de las relaciones internacionales. Reconoce como ente regulador las instituciones globales basadas en el Derecho Internacional. Predomina la autoayuda, existe la posibilidad de la convivencia pacífica entre los Estados La Negociación entre agentes es la idea rectora de las relaciones internacionales, Reconoce como ente regulador las instituciones globales basadas en el Derecho Internacional

La escuela kantiana, basada en la ideología de cooperación entre los estados con la idea de unión entre los individuos de una comunidad con intereses similares, (Vieira, 2005)

Kant y Jeremy Bentham son importantes referentes del pensamiento liberal, Kant propone el establecimiento de una federación internacional que vinculara a los estados a

través de un tratado de paz permanente, mientras que Bentham sostenía la necesidad de establecer un tribunal internacional. (Mindreau, 2001).

c) El pensamiento estructuralista y la integración

El estructuralismo define la integración como las relaciones centro periferia, donde predominan las relaciones de dependencia y explotación. En el análisis de las relaciones internacionales considera, cinco elementos: el primero define a los estados nacionales como segmentos imperialistas o colonizados, dominantes o dependientes, de una misma estructura internacional, el segundo asigna considerable importancia a los actores internos en el desarrollo de las relaciones internacionales, un tercer elemento resalta la inclusión en el análisis de la visión histórica, mientras que el cuarto elemento incluye a los factores económicos en la formación y transformación de la estructura jerárquica y el quinto es la creencia implícita en la irreversibilidad de la estructura asimétrica del sistema internacional bajo el capitalismo. (Tomassini, 1988).

El pensamiento estructuralista tuvo en la CEPAL su mayor representante para el análisis y método de los problemas de Latinoamérica.

2.3.2. Modelos de integración física.

El estudio de la integración física sudamericana incluye dimensiones sobre las características geográficas del territorio, las potencialidades de desarrollo, el área de influencia o parte central del subcontinente, el papel del Perú y Brasil en este desafío, los nuevos enfoques sobre la integración regional, los temas de la competitividad, la agenda interna y la proyección hacia Asia-Pacífico, las oportunidades que se abren para las regiones del Perú, entre otros. (Wagner, 2012) De esta manera la integración física latinoamericana requiere un abordaje multidisciplinario y multisectorial, con énfasis en las estructuras espaciales en correlación con las estructuras económicas, los sistemas de poder.

Adicionalmente Cornejo (2012) afirma que la infraestructura es base del desarrollo, por eso señala que es importante analizar cómo a través de la infraestructura se logra integrar comunidades y promover un mayor nivel de inclusión social, el análisis de la infraestructura física debe realizarse en función de cuatro elementos: a) Contribución sustantiva al crecimiento económico, b) inclusión social, c) integración regional con las comunidades de los países que forma parte o y dentro de los países en poblaciones no comunicadas, d) niveles de competitividad

Para el Acuerdo de Cartagena la integración física y de transporte son mecanismos que permiten alcanzar los objetivos comunitarios, por lo que promover la integración física implica actuar sobre la productividad, el comercio intrarregional y la inserción en la economía mundial, de tal manera que la adecuación y expansión de la infraestructura regional y nacional de carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, centrales de generación eléctrica tendrán un efecto positivo sobre la competitividad regional al reducir los costos logísticos y atraer inversión externa (Secretaría General de la Comunidad Andina, Mayo 2017)

La CEPAL define la integración física como la interconexión de las infraestructuras económicas, entre las que se cuentan las de energía, transporte, comunicaciones, agua y saneamiento, que faciliten generar transacciones en el interior de un espacio geográfico y económico más amplio que lo nacional, posibilitando la integración del sistema económico y territorial a un nivel subregional y el surgimiento de cadenas regionales de valor. La CEPAL propone la necesidad de buscar consensos en la región, sobre la concepción, diseño, ejecución y seguimiento, fiscalización y evaluación de las políticas de infraestructura y servicios para lograr efectos positivos en relación al desarrollo. (CEPAL, 2022)

Los modelos de infraestructura física que se desarrollaron en Latinoamérica y el Perú fueron:

a) Modelo transversal “puerto- enclave” inicialmente se formaron como ejes transversales del centro enclave al puerto, relacionado con un comercio dirigido a la economía inglesa, lo que permitió el desarrollo de asentamientos costeros y en algunos casos andinos, donde se realizaba la extracción de minerales. (Lama, 2012).

b) Modelo longitudinal. Son ejes de integración a lo largo del territorio; Ecuador, Colombia y Bolivia desarrollaron ejes longitudinales en la región andina, mientras que Chile, Perú y Venezuela siguieron el modelo costero.

c) Los ejes de integración y desarrollo, (EIDs) terminología planteada por los proyectos de IIRSA, que predominan lo geoeconómico a lo geopolítico. La vía es parte de un conjunto de proyectos Los Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs) son franjas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales. Para cada EID se identifican los requerimientos de infraestructura física, a fin de articular el territorio con el resto de la región, planificar las inversiones y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Los EIDs

organizan el territorio suramericano y ordenan la Cartera de Proyectos. En IIRSA se han identificado diez EIDs: Andino, Andino del Sur, Capricornio, Hidrovía Paraguay-Paraná, Amazonas, Escudo Guayanés, Del Sur, Interoceánico Central, MERCOSUR-Chile, Perú-Brasil-Bolivia () <http://www.iirsa.org/infographic#ama>) (UNASUR, 2022) Marcondes afirma en el año 2000, a partir de un estudio de la Secretaria de Planificación de Brasil, se inició el cambio del concepto de “corredores de integración” a “ejes de integración de desarrollo (EID)”, estos incluyen temas de desarrollo sostenible e integración, e incorporan otro tipo de infraestructuras; se entiende que la columna vertebral de los ejes son las carreteras y las hidrovías Los EID se sustentan en la idea de que las redes de infraestructura económica dan lugar a corredores, configurando la organización del territorio, lo que significa que la integración espacial está formada por flujos de bienes, servicios y personas, los flujos se canalizan a través de las redes de infraestructura o corredores, que en la medida que facilitan el desarrollo económico y social de su hinterland se convierten en EID. (Marcondes, 2012).

Huamantínco cita a la geógrafa Maria Giño (2008) que define dos modelos de estructuración es Lama fundamenta la posibilidad de integrar los procesos de desarrollo del continente sudamericano a través de la aceptación de un esquema histórico de tipo periférico continental, caracterizado por

- a) Diferente nivel de desarrollo entre los países latinoamericanos.
- b) El núcleo central de Sudamérica es la Amazonia, por lo que los intercambios viales entre los países de Sudamérica son predominantemente periféricos
- c) La necesidad de integración bioceánica de Sudamérica, entre los océanos Pacífico y Atlántico, presenta serias limitaciones, debido a que el mayor comercio de Brasil y Argentina hacia Asia se realiza mediante el océano Atlántico.
- d) El Perú se localiza como un país central frente al Océano Pacífico, pudiendo cumplir una función articuladora integradora del continente. (Lama, 2011)

Lama propone la integración del Perú en un sistema continental en términos de considerar el proceso de urbanización, descentralización y ocupación del territorio, sostener el proceso de integración productiva, económica y comercial multilateral y centrar políticas públicas para facilitar procesos logísticos y reducir sus sobrecostos, y prioriza los temas de desarrollo humano, la competitividad y la logística territorial La ocupación del territorio peruano, en los próximos años, estará estructurada en el marco del proceso de urbanización y descentralización, por el tejido del sistema urbano nacional

liderado por dos fuerzas esenciales: el desarrollo de las metrópolis regionales y la creciente globalización de la ruralidad. (Lama, 2011).

Galarza define dos modelos básicos que estructuran físicamente el territorio peruano, el modelo longitudinal y el modelo transversal, correspondiendo a la primera la formación de cuatro espacios macrorregionales: la zona marítima, los desiertos costeros, los andes y la amazonia. El desarrollo longitudinal marcado por la cordillera de los Andes, que fue la columna de la organización territorial de la época incaica, y permitió la articulación de diversos pisos ecológicos. (Galarza, 2011). el modelo agroexportador y el modelo tipo enclave. El modelo agroexportador permitió que únicamente determinadas zonas geográficas, actividades y grupos socioeconómicos, lograron incorporarse al comercio internacional, El modelo enclave, solo extrae las materias primas sin mayor beneficio para la población local. (Huamantínco, 2016)

La política de infraestructura física latinoamericana encuentra en la formulación de la Carretera Marginal de la Selva, los primeros criterios de integración y de manejo productivo del territorio sudamericano, en razón a que los conceptos expuestos por el expresidente Belaunde en su libro *El Perú como Doctrina*, incorporando las lecciones de planificación y manejo del territorio de los antiguos peruanos, son la base de los conceptos de corredores viales, ejes de desarrollo y los ejes de integración de desarrollo de los proyectos de carreteras IIRSA.

2.3.3. Modelos de ordenamiento territorial en el Perú.

Galarza cita a Van Leeuwen quien define la ordenación del territorio como una expresión física del desarrollo, el uso sustentable de los recursos naturales, que incluye aspectos institucionales, políticos, socioculturales y económicos. Para Galarza el desarrollo territorial es un proceso armónico de los espacios regionales. Nacionales, resultado de la integración interna, la geoeconómica y geopolítica con la región latinoamericana y el mundo globalizado. (Galarza, 2011)

El análisis del ordenamiento vial requiere una visión holística e integrada, en el caso del proyecto IIRSA, Farromeque desarrolla dos dimensiones: espacial y funcional, que a su vez las divide en cuatro niveles: territorial, infraestructural, transporte y redes logísticas; el análisis territorial descrito por las condiciones geográficas, las ciudades, los puertos, las localizaciones productivas, delinean la formulación de ejes integración y desarrollo, mientras que el análisis infraestructural implica el estudio de nodos que son la base del análisis del transporte para determinar el desarrollo de plataformas logísticas,

llegándose a formular redes logísticas entre productores y consumidores, y estructurándose las cadenas logísticas. (Farromeque, 2012)

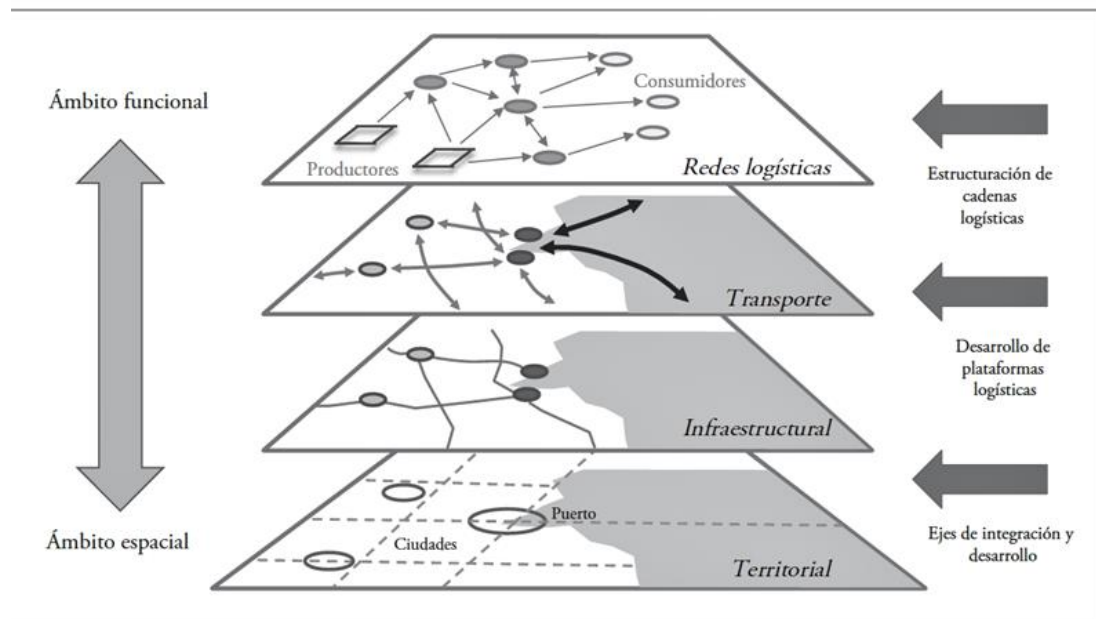


Figura 13. Planos de análisis general en el marco de IIRSA

Fuente: Elaborado por Farromeque (2012) sobre la base de Rodríguez Jean Paul The Geography of Transportation Systems pag193

Lama fundamenta la posibilidad de integrar los procesos de desarrollo del continente sudamericano a través de la aceptación de un esquema histórico de tipo periférico continental, caracterizado por

- a) Diferente nivel de desarrollo entre los países latinoamericanos.
- b) El núcleo central de Sudamérica es la Amazonia, por lo que los intercambios viales entre los países de sudamericana son predominantemente periféricos
- c) La necesidad de integración bioceánica de Sudamérica, entre los océanos Pacífico y Atlántico, presenta serias limitaciones, debido a que el mayor comercio de Brasil y Argentina hacia Asia se realiza mediante el océano Atlántico.
- d) El Perú se localiza como un país central frente al Océano Pacífico, pudiendo cumplir una función articuladora integradora del continente. (Lama, 2011)

Lama propone la integración del Perú en un sistema continental en términos de considerar el proceso de urbanización, descentralización y ocupación del territorio, sostener el proceso de integración productiva, económica y comercial multilateral y centrar políticas públicas para facilitar procesos logísticos y reducir sus sobrecostos, y prioriza los temas de desarrollo humano, la competitividad y la logística territorial La

ocupación del territorio peruano, en los próximos años, estará estructurada en el marco del proceso de urbanización y descentralización, por el tejido del sistema urbano nacional liderado por dos fuerzas esenciales: el desarrollo de las metrópolis regionales y la creciente globalización de la ruralidad. (Lama, 2011).

Galarza define dos modelos básicos que estructuran físicamente el territorio peruano, el modelo longitudinal y el modelo transversal, correspondiendo a la primera la formación de cuatro espacios macrorregionales: la zona marítima, los desiertos costeros, los antes y la amazonia. El desarrollo longitudinal marcado por la cordillera de los Andes, que fue la columna de la organización territorial de la época incaica, y permitió la articulación de diversos pisos ecológicos. (Galarza, 2011).

2.3.4. Definición de términos básicos.

Autotelia: es un principio de Kant, donde la acción que asume el hombre y cuyo fin es el mismo hombre; se trata también de una actitud humanista. (Aldama, 2021)

Corredor vial: Conjunto de dos o más rutas continuas que se conforman con una finalidad específica

Eje de la Carretera: Línea longitudinal que define el trazado en planta, el mismo que está ubicado en el eje de simetría de la calzada. Para el caso de autopistas y carreteras duales el eje se ubica en el centro del separador central.

Ejes longitudinales del SINAC: Carreteras que recorren longitudinalmente al país, uniendo el territorio nacional desde la frontera norte hasta la frontera sur.

Ejes transversales del SINAC: Carreteras transversales o de penetración, que básicamente unen la costa con el interior del país

Ejes de Integración y Desarrollo. (EID): terminología planteada en los proyectos de IIRSA, que sustenta el predominio de lo geoeconómico a lo geopolítico. La vía es parte de un conjunto de proyectos, son franjas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales. Para cada EID se identifican los requerimientos de infraestructura física, a fin de articular el territorio con el resto de la región, planificar las inversiones y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Geopolítica: ciencia que se ocupa de la distribución espacial de las actividades que resultan de la relación entre los fenómenos políticos con los fenómenos geográficos, y los efectos espaciales que resultan en un territorio.

Impacto ambiental: Alteración o modificación del medio ambiente ocasionada por la acción del hombre o de la naturaleza, que incluye los impactos socio ambiental.

Integración. Proviene del latín “integratio” que significa renovación, fue utilizado por primera vez en el siglo XVII en el sentido de combinar partes en un todo (Conesa, 1982). Según Hendley Bull la integración parte de la noción de sociedad internacional, la cual según se origina en tres escuelas: hobbesiana, kantiana y la grosceana.

Integración física. Interconexión de las infraestructuras económicas, entre las que se cuentan las de energía, transporte, comunicaciones, agua y saneamiento, que faciliten generar transacciones en el interior de un espacio geográfico y económico más amplio que lo nacional, posibilitando la integración del sistema económico y territorial a un nivel subregional y el surgimiento de cadenas regionales de valor (CEPAL 2022)

Jerarquización vial: Ordenamiento de las carreteras que conforman el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) en niveles de jerarquía, debidamente agrupadas en tres redes viales (Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural), sobre la base de su funcionalidad e importancia

Ordenación del territorio: es la expresión espacial de las políticas económicas, sociales, culturales y ecológicas de la sociedad.

Red vial: Conjunto de carreteras que pertenecen a la misma clasificación funcional (Nacional, Departamental o Regional y Vecinal o Rural)

Red vial departamental o regional: Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito de un Gobierno Regional. Articula básicamente a la Red Vial Nacional con la Red Vial Vecinal o Rural.

Red vial nacional: Corresponde a las carreteras de interés nacional conformada por los principales ejes longitudinales y transversales, que constituyen la base del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC). Sirve como elemento receptor de las carreteras Departamentales o Regionales y de las carreteras Vecinales o Rurales.

Red vial vecinal o rural: Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito local, cuya función es articular las capitales de provincia con capitales de distrito, éstas entre sí, con centros poblados ó zonas de influencia local y con las redes viales nacional y departamental o regional.

Sistema Andino de Integración (SAI). Sistema desarrollado en la Comunidad Andina, tiene como finalidad coordinar a los órganos que lo conforman para fortalecer la integración andina, promover su proyección externa y consolidar la Comunidad Andina

de Naciones. Los órganos e instituciones del sistema son lo que se derivan por el Acuerdo de Cartagena sus tratados constitutivos y protocolos modificatorios que los articula.

Sistema Nacional de carreteras (SINAC): Conjunto de carreteras conformantes de la Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural

Territorio. Según la Constitución Política del Perú, el territorio nacional es el espacio que comprende el suelo, el subsuelo el dominio marítimo y el espacio aéreo que lo cubre.

Qhapac Ñan también llamado camino del Señor o Camino Real. es una red de caminos cuyo trazo se realizó a lo largo de los Andes, supero los 23000 kms,

2.4. Fundamentos teóricos que sustentan la hipótesis

La integración física latinoamericana requiere un abordaje multidisciplinario y multisectorial, con énfasis en las estructuras espaciales en correlación con las estructuras económicas, los sistemas de poder, la interpretación de la diversidad socio-cultural y la armonía con la naturaleza.

La infraestructura física se conecta con la estrategia de desarrollo territorial, que según Boisier, la calidad del territorio determina el desarrollo de las estructuras sociales pertenecientes a cada escala global, nacional, regional, las distintas categorías territoriales se articulan entre sí en una jerarquía anidada. Ante la complejidad de definir el desarrollo, resalta que la clave está en entender la sinergia que puede generarse mediante la articulación cohesionada e inteligente de los factores causales. Boisier nos propone una nueva epistemología para el desarrollo regional, en el actual mundo globalizado, el escenario contextual como resultados del proceso de apertura externa y el proceso de apertura interna de la descentralización. (Boisier, 1999)

La discusión de la industrialización de los países latinoamericanos no ha terminado, a lo que se agrega las propuestas de desarrollo sostenible, la construcción de carreteras en áreas de riqueza natural y ocupación de población nativa debe analizarse buscando el equilibrio del uso del territorio, utilizando la ciencia y la tecnología en beneficio de la comunidad y cuidando la sostenibilidad.

La urbanización y el desarrollo rural son elementos dinámicos de un mismo proceso de configuración del espacio regional, que resultan de las ventajas competitivas de localización de las actividades productivas y su relación con el mercado local, regional o nacional.

La Amazonia no es un espacio vacío, y los modelos de colonización dirigidos por el Estado o por ocupación espontánea ocasionan transformaciones de las que pocas veces se benefician los pobladores locales. El estudio de Geo Amazonía señala que la percepción de la Amazonía como un espacio vacío con grandes riquezas y oportunidades para el desarrollo de variadas actividades económicas, incentivó procesos de ocupación que no tomaron en cuenta la interacción con las culturas nativas ni con los ecosistemas frágiles. Por ello, hoy llama la atención y preocupa el acelerado cambio de uso del suelo, principalmente la pérdida significativa del bosque. (PNUMA, 2009). El mito de la “Amazonía vacía” sigue en los esquemas mentales de los funcionarios públicos y los ciudadanos de los países amazónicos en general bajo el escenario el “Infierno verde”. Ocupar y desarrollarla sigue en marcha por iniciativas de cada país amazónico, con poca coordinación regional. (PNUMA, 2009).

El informe Geo-Amazonía señala que la Amazonía es una región de grandes riquezas y muchos contrastes, en donde desde las ocupaciones precolombinas y los colonizadores han formado un espacio que alberga diversas culturas, grupos sociales y especies biológicas; la riqueza de la Amazonia no sólo se basa en la oferta de bienes tangibles, sino en el funcionamiento de sus variados ecosistemas naturales y socioculturales (PNUMA, 2009). Este ecosistema complejo y heterogéneo tiene el área más extensa de bosque tropical y la red hídrica, en donde el río Amazonas es reconocido por ser el más largo, caudaloso ancho y profundo del planeta, es una reserva genética de importancia mundial para la humanidad (PNUMA, 2009). Para la WWF la Amazonía es una región de récords por ser el bosque tropical más grande del mundo, hogar de al menos el 10% de la biodiversidad conocida; sus ríos representan entre el 15% y 16% de la descarga fluvial total a los océanos del mundo. El río Amazonas fluye a lo largo de más de 6,600 km, y junto con sus cientos de afluentes, contiene el número más grande de especies de peces de agua dulce del mundo, la Amazonía contiene entre 90 y 140 mil millones de toneladas métricas de carbono, el río Amazonas es el de mayor caudal en el mundo: su caudal medio es de 225 000 metros cúbicos de agua por segundo (WWF, 2019).

El expresidente Belaunde sustenta la política de infraestructura vial con la construcción de la Carretera Marginal de la Selva, bajo principios humanistas, rescata valores ancestrales de los peruanos, como la ley de hermandad, el equilibrio Hombre - Tierra y la integración del territorio con los caminos incas.

El expresidente Belaunde concibió el desarrollo como centrípeto antes que centrífugo, basado en la solidaridad entre nosotros mismos. No todo se debía esperar de la ayuda externa, sino que se debía pensar en la importancia de la fuerza de trabajo. Contreras (2013), dice sobre Belaunde: "Su visión integradora la sustentaba en la necesidad de acercar a los pueblos y los mercados mediante una integración física".

2.5. Hipótesis

La Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la integración física latinoamericana como soporte al modelo de industrialización de sustitución de importaciones, a reordenar el territorio del Perú y ocupar la Amazonia peruana en el periodo 1963-1985.

2.5.1. Hipótesis Específicas

La Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la estructuración de un modelo de integración física latinoamericana como soporte al modelo de desarrollo de industrialización por sustitución de importaciones, en el periodo 1963-1985

La Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la construcción de un modelo de ordenamiento territorial del Perú, como soporte para superar la crisis agraria el acelerado crecimiento de la población urbana, en el periodo 1963-1985

La Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la ocupación de la Amazonia con el modelo de colonización vial, en el periodo 1963-198.

2.6. Categorías y subcategorías

2.6.1. Categorías

- Integración física latinoamericana en el debate de la industrialización por sustitución de importaciones.

Definición. conexión de las infraestructuras económicas: de transporte, energía, telecomunicaciones, agua y saneamiento, para facilitar los flujos de bienes y personas dentro de un espacio geográfico posibilitando la integración un nivel subregional y el surgimiento de cadenas regionales de valor entre los países latinoamericanos como soporte al modelo de industrialización por sustitución de importaciones

- Integración física del Perú en el ordenamiento del territorio

Definición. Conexión de espacios geográficos en un sistema nacional de organización territorial.

- Infraestructura física de la Amazonia en el debate de la ocupación de la Amazonia con el modelo de colonización vial

Definición. Ocupación de áreas amazónicas conectadas por la construcción de la carretera mediante migraciones dirigidas por el Estado o por ocupación informal.

2.6.2. Categorías y subcategorías.

Las categorías inductivas se formularon en función de los efectos que la carretera puedan haber influenciado o percibidos por los actores directamente involucrados.

Actividades de exportación tradicionales: agrícola, ganadera, forestal, pesca, minería, otros.

Cambios en la exportación de productos tradicionales y sustitución por consumo de productos industriales importados

Crecimiento económico

Crisis agraria 1963.1985

Crecimiento urbano y modernización de la ciudad

Cambios en la relación campo ciudad

Población amazónica existente y aprovechamiento de tierras productivas por colonos informales

Aprovechamiento de tierras productivo por la colonización vial y ecosistema amazónico

Contribución a la ocupación de la Amazonia.

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

3.1. Enfoque de la investigación.

3.1.1. Tipo de investigación

Es una investigación básica, busca desarrollar teorías sobre la infraestructura vial, que amplíen el conocimiento de la implementación de políticas de infraestructura y generalizaciones a partir del caso concreto de la carretera marginal de la selva.

Es teórica porque busca nuevos conceptos para aportar en el conocimiento de la realidad de la contribución de las redes viales en las infraestructuras de integración regional.

Es de tipo analítica, descriptiva – explicativa, porque sistematiza los conceptos en forma estructurada para obtener la síntesis fenomenológica.

3.1.2. Método de investigación

La selección del método de la investigación es cualitativa, debido a que el problema estudiado es parte de las ciencias políticas. La investigación responde al paradigma positivista, en donde se entiende que la realidad puede ser conocida en forma imperfecta, por la propia naturaleza del ser humano, por lo tanto, los hallazgos son considerados como probables. (Ramos C. A., 2015). Algunos autores lo denominan paradigma interpretativo, también denominado cualitativo, fenomenológico, naturalista, humanista o etnográfico, se centra en los significados de las acciones humanas y de la vida social. (Oseda, y otros, 2018)

La investigación cualitativa, caracterizado por no buscar réplica, no se fundamenta en estadísticas, y los significados se extraen de los datos. (Hernandez, Fernandez-Collado, & Baptista, 2006).

La estrategia metodológica es la de estudio de casos. Se propone una investigación reflexiva de los acontecimientos pasados, de tal manera que la metodología se aplica con una visión estratégica que contempla una realidad compleja y cambiante. El caso elegido es la Carretera Marginal de la Selva, y sus relaciones en los dos gobiernos del expresidente Fernando Belaunde Terry.

La realidad es entendida como un campo de posibilidades. Al respecto Reyes señala que Paul Watzkawick comprende que no existe una sola realidad, sino que como

producto de la comunicación y el intercambio humano es imperfecta. Así mismo la cientificidad depende del marco epistemológico, que puede entenderse como el conjunto de preguntas susceptibles de ser planteadas en un momento determinado del desarrollo de un campo específico en lo político, económico o cultura que orienta toda la investigación (Reyes, 2016).

La teorización y el análisis se encuentra en el marco del pensamiento estratégico que hará uso de conceptos de flexibilidad en la definición del proceso que conduzca al objetivo, como también la selección de posiciones contrapuestas, para formular las preguntas fundamentales de la investigación.

La investigación es teórica de enfoque predominantemente cualitativo, sustentada con afirmaciones triangulares.

3.1.3. Diseño de la investigación

La investigación es cualitativa no experimental, y fenomenología, porque aborda los fenómenos que se han relacionado con la Carretera Marginal de la Selva, en diferentes escalas con las que está involucrada: latinoamericana, nacional y amazónica, el impacto en la vida de la población peruana, y las lecciones aprendidas para que con una visión humanística y de desarrollo sostenible podamos actuar acertadamente en el territorio.

El tipo de diseño es transversal descriptivo porque indaga la incidencia de la variable carretera en las poblaciones amazónicas peruanas.

3.2. Población y muestra

Con el objetivo de identificar la contribución de la Carretera Marginal de la Selva se ha usado el método de bola de nieve a partir de las entrevistas de profundidad llevada a cabo con los expertos y complementada con un cuestionario a los actores directamente involucrados

Se seleccionó a expertos de diferentes especialidades, que han trabajado o han estado involucrados en los proyectos de la carretera, o en proyectos relacionados con ella.

Mediante un cuestionario de preguntas orientadas a identificar las experiencias de los actores directos se usó el método de bola de nieve a partir de los empleados de los proyectos especiales de selva. Los actores directos estuvieron relacionados con las ciudades que han estado impactadas por la construcción de la carretera.

Los especialistas que contribuyeron a la realización de la investigación fueron de diferentes especialidades, y actuaron directamente en la planificación y construcción de la carretera.

- a) Doctor especialista en Planificación urbano Regional
- b) Maestro especialista en Urbanismo
- c) Director de un Proyecto de desarrollo relacionado con la Carretera Marginal
- d) Maestro especialista en Planificación territorial
- e) Doctor Geógrafo especialista en territorio
- f) Ingeniero maestro en desarrollo
- g) Ingeniero economista especialista en desarrollo agrario.

3.3. Técnicas e Instrumentos de recolección de datos.

La técnica de investigación adoptada para las entrevistas de profundidad a expertos y actores directos. A partir del diseño de la hipótesis se desarrollaron categorías y subcategorías de análisis que direccionaron las preguntas orientadoras. La aplicación de las preguntas de la entrevista inicialmente fue sometida a un proceso de validación quienes emitieron su juicio y establecieron un puntaje en una rúbrica de evaluación.

La técnica que utilizaremos es la entrevista en profundidad, análisis de documentos, utilizando las siguientes fuentes:

Las fuentes primarias generadas por los propios sucesos.

Las fuentes secundarias (libros y artículos producidos por historiadores que estudiaron los materiales primarios).

Las fuentes terciarias (artículos de enciclopedias, libros de texto o historias populares basadas en las fuentes secundarias)

3.4. Descripción de procesamiento



Figura 14. Proceso metodológico

Primera etapa. Construcción de datos.

- Exploración de fuentes secundarias. Recolección de Bibliotecas especializadas, investigaciones previas, información digital, documentos de investigación.
- Construcción de categorías. Elaboradas en síntesis del objetivo, marco teórico, e hipótesis. Las categorías de análisis están descritas en la matriz de operativización de variables, consisten en subcategorías y categorías inductivas (ver tabla N°9)
- Elaboración del cuestionario. Se elaboró un cuestionario dirigido a los expertos que se basó en tres preguntas abiertas, cada una concordante con cada una de las categorías de análisis. Un segundo cuestionario fue desarrollado para los actores directos que consistió en 9 preguntas relacionadas con las categorías inductivas. (ver tabla N°10, N°11)
- Validación de criterios. En base a los criterios de rigor, cuatro expertos en investigación validan las bases del cuestionario para la entrevista de profundidad, para los expertos y actores directamente involucrados Se solicitó la validación a expertos en metodologías de investigación y a investigadores relacionados con el tema. Los criterios de rigor o indicadores, a los cuales se sometió la investigación fueron:

claridad, objetividad, actualidad, organización, suficiencia, intencionalidad, consistencia, coherencia, metodología, pertinencia. Los expertos calificaron con un puntaje de 1 al 100. Una vez obtenida la calificación fue ordenada en una tabla para establecer puntuaciones promedio por cada indicador (ver tabla N°12)

- e. Entrevista de profundidad. Se aplicó a los expertos en los diversos temas de ordenamiento territorial, agrónomos, urbanistas, geógrafos, economistas, e ingenieros que en su mayoría trabajaron en proyectos relacionados con la construcción de carretera marginal de esos años.
- f. Entrevista de profundidad a actores directos para comprender a través de relatos la contribución de la carretera a la comunidad. Mediante un método de bola de nieve se identificó a actores de la zona de influencia de la carretera, básicamente ubicados en las ciudades principales.

Segunda etapa. Análisis

- a. Análisis ideográfico. Consiste que a partir de las unidades de análisis se clasifican los conceptos que los entrevistados han desarrollado y se identifican fenómenos, surgiendo las categorías emergentes.
- b. Análisis de convergencias. Con los fenómenos identificados se agrupa los fenómenos que tienen similitud o coincidencia para construir las unidades de significado interpretativas.
- c. Análisis de significados interpretativos. Son los fenómenos detectados que deben ser sometidos al pensamiento crítico del investigador.

Tercera etapa. Discusión de resultados

Mediante la triangulación se discutió cada categoría emergente de la investigación usando diferentes métodos, a partir de las diferentes fuentes de datos, tanto primarias, como secundarias. La triangulación atribuye al estudio rigor y permite dar grados de variables de consistencia, haciendo que los hallazgos sean más comprensibles que valederos, la literatura sobre el tema define triangulación como un método usado en la investigación cualitativa para verificar y establecer la validez de los estudios mediante el análisis de una pregunta de investigación desde múltiples perspectivas, para llegar a la coherencia de los resultados. (Okuda & Gómez-Restrepo, jan/Mar.2005 34(1)).

3.5. Análisis de datos

3.5.1. Análisis ideográfico

El análisis ideográfico se realizó en concordancia con las unidades de análisis y las preguntas que habían sido realizadas en la entrevista con los expertos. Se identificó los conceptos que surgieron en las entrevistas de profundidad y se construyó una categorización o reducción fenomenológica.

a) El análisis ideográfico correspondiente a la primera pregunta de la investigación definió dos unidades de análisis: modelo de integración física latinoamericana y modelo de industrialización por sustitución de importaciones. Al respecto se transcribió las ideas principales surgidas en cada entrevista de expertos y luego se identificó los conceptos que definían el fenómeno estudiado.

Tabla 5:

Análisis ideográfico sobre modelo integración física latinoamericana y desarrollo industrialización por sustitución de importaciones.

<i>Unidad de análisis Modelo de integración física latinoamericana</i>	
Análisis de conceptos	Reducción fenomenológica
Experto 1	
La CM No fue parte de un modelo de integración, sino que surgió como un proyecto emergente, resultante de los procesos espontáneos de desarrollo de los diferentes países, respondió a la pregunta de los países latinoamericanos de cómo integrarnos al interior de nuestros países La carretera Marginal de la Selva fue una contribución no planificada, pero sí concebida como una respuesta de compensar a la Carretera Panamericana, construida dentro de la Doctrina Monroe La CMS reforzó la integración que existía con Ecuador y Colombia, Fue parte de un modelo de integración física latinoamericana en la medida que su origen data de un acuerdo de integración de la Comunidad Andina en 1963, al que se unió posteriormente Venezuela	No fue parte de un modelo de integración sino un proyecto emergente. Proyecto resultante de los procesos de desarrollo de los países latinoamericanos Respuesta a integrar el interior de los países latinoamericanos No planificada, si concebida para compensar la carretera Panamericana Reforzó la integración con Ecuador y Colombia Proyecto de la Comunidad Andina
Experto 2	
La Carretera Marginal fue un proyecto que no solo abarco América Latina, sino todo el continente americano. Belaunde sostiene que se debe unir América del Norte, América Central y América del Sur con sistema de conexión, vial, marítima y fluvial. Debía llegarse hasta Panamá. En América del Sur se debe unir las cuencas y ríos navegables. Las cuencas del Amazonas, Orinoco, La Plata, San Andrés	Fue un proyecto americano Conexión vial, marítima y fluvial Unir las cuencas y ríos navegables: Amazonas, Orinoco, La Plata, San Andrés
Experto 3	
No hubo un modelo de integración física latinoamericana es difícil proyectar lo planteado para el Perú a otros países sudamericanos.	No hubo un modelo de integración física latinoamericana La geomorfología es diferente

La geomorfología de los ríos peruanos es diferente a los ríos ecuatorianos o colombianos.	
Experto 4	
Hubo interés de estabilizar la frontera con Ecuador. Anteriormente hubo un trabajo de las aldeas de la frontera para asentar la nacionalidad peruana. Belaunde era sobrino de Víctor Andrés Belaúnde fue un destacado intelectual y diplomático, que llegó a ser presidente de la Asamblea General de la ONU en 1959 esto influencio en el presidente Belaunde para plantear una política de integración del Perú	Interés estabilizar la frontera con Ecuador
Experto 5	
El Perú es un país amazónico. La amazonia ocupa una parte importante del territorio sudamericano. Vincula las regiones amazónicas de Colombia, Ecuador, Perú y los llanos de Venezuela y la parte andina de Bolivia Los ríos en la zona peruana son diferentes a los de Ecuador y Colombia La Amazonia de Perú, Ecuador y Colombia comparten similares características biofísicas	La CM vincula las regiones amazónicas de Colombia, Ecuador, Perú y los llanos de Venezuela y la parte andina de Bolivia
Experto 6	
La carretera marginal contribuyó al desarrollo agrario del Perú.	
Experto 7	
La carretera marginal buscó integrar el territorio nacional y de la región sudamericana, considerando como parte de la propuesta el sistema de carreteras de penetración que partiendo de la costa llegarán a los puertos navegables del oriente peruano, así como las carreteras longitudinales de la costa y la sierra	La carretera marginal buscó integrar el territorio nacional y la amazonia de la región sudamericana

<i>Unidad de análisis Modelo de industrialización por sustitución de importaciones</i>	
Análisis de conceptos	Reducción fenomenológica
Experto 1	
El modelo ISI ha sido un resultado de las políticas económicas para reemplazar los productos importados Y aunque no fue explícitamente definida así, sirvió de soporte al modelo de desarrollo de industrialización por sustitución de importaciones	Sirvió de soporte al modelo de desarrollo de industrialización por sustitución de importaciones
Experto 2	
No se buscó la sustitución de importaciones manufacturera, pero se buscó reemplazar a la importación de alimentos de ese momento de aceite, leche y trigo	Buscó reemplazar a la importación de alimentos
Experto 3	
América Latina era una región caracterizada por sus exportaciones primario-exportadoras (minería, agricultura y ganadería)	El modelo ISI se planteó por etapas empezando con bienes de consumo no duraderos, la CM busco el desarrollo agrario como primera etapa
Experto 4	
El modelo ISI fue tardío en el Perú en comparación a otros países de AL aplicado en el Perú por Velasco, significó tener un Estado protector y fomento de las actividades productivas; una economía cerrada para restringir las importaciones solo a las necesarias. Fue un fracaso en AL	El modelo ISI lo aplico Velasco
Experto 5	
Si fue un soporte del modelo de desarrollo de sustitución de importaciones	Si fue un soporte del modelo de desarrollo de sustitución de importaciones

Experto 6	
<p>La carretera marginal contribuyo al desarrollo agropecuario y forestal del Perú.</p> <p>A partir de los 50 se produce un precario proceso de industrialización, con la CM se mantiene una ideología extractivista</p> <p>La carretera marginal no contribuyo al modelo de industrialización manufacturera, sirvió para incorporar el sector primario a la economía</p> <p>La palma aceitera no fue consecuencia de la carretera</p>	<p>Contribuyo al desarrollo del sector primario de la selva</p>
Experto 7	
<p>. Prebisch buscaba el desarrollo de la industrialización mediante la sustitución de importaciones, y Belaunde creía que el desarrollo de la industrialización debe basarse en el desarrollo agrario dirigido al mercado interior y exterior.</p> <p>La carretera es un instrumento de promoción económica que permite dirigir la producción a los mercados de consumo, además de posibilitar la industrialización de los productos del campo</p>	<p>Belaunde el desarrollo de la industrialización debe basarse en el desarrollo agrario dirigido al mercado interior y exterior</p> <p>CM dirige la producción a los mercados de consumo</p>

b) El segundo análisis ideográfico correspondió a la segunda pregunta de investigación y se dividió en dos unidades de análisis: Modelo de ordenamiento territorial y Reforma agraria. (Ver tabla N°20)

Tabla 6:

Análisis ideográfico sobre modelo ordenamiento territorial y reforma agraria

<i>Unidad de análisis Modelo de ordenamiento territorial</i>	
Análisis de conceptos	Reducción fenomenológica
Experto 1	
<p>La contribución de la CMS no debe mirarse como un hecho aislado, sino como una iniciativa de un gobierno que ha servido para articular el Perú, en la medida que los gobiernos sucesivos le han dado continuidad</p> <p>El Perú no ha tenido un modelo de ordenamiento territorial, sino un proceso de ordenamiento territorial como resultado de fenómenos socioeconómicos y políticos.</p> <p>La contribución de la Carretera Marginal, teniendo en cuenta su dimensión, compromete todo el territorio peruano y busco integrar el país, impacta en el desarrollo de otras vías, permitió que se articularan las vías transversales que ya existían y se proyectaran con mayor eficiencia hacia la Selva. Estuvo concebida para compensar a la Carretera Panamericana, en el interior del país. Conecto los ríos de la selva a la red vial, facilito el uso de las carreteras transversales que conducían a los puertos del Pacifico. CMS justifico la transversalidad que ya existía faltaba un eje transandino cerca de la Selva transición entre la sierra y la selva.</p> <p>La Carretera Marginal dinamizó la zona norte, del Perú, complementando la Panamericana Norte, la selva central fue el motor del norte y del sur, la carretera marginal tuvo impacto en el valle del Mantaro, Huancavelica y Ayacucho, y en la zona sur En el sur el aporte de la marginal se dio porque ese eje dio continuidad al Mantaro que iba a Ayacucho Cusco y hacia el Sur. En el sur había un circuito que salía por Pisco, pero con la Marginal se estableció una fuerza de comunicación que hizo competencia con la Panamericana La Reforma Agraria desplazo la población a la costa. La Marginal en el Norte, dio continuidad</p>	<p>La Carretera Marginal contribuyó a la Integración vial del Territorio Peruano.</p> <p>La Carretera Marginal es parte de un proceso de ordenamiento territorial</p>

<p>a la Panamericana Norte, que es el sector más desarrollado de la Panamericana del país Lima hasta Tumbes tiene más opciones de desarrollo que de Lima a Arequipa. La CMS brindo el florecimiento de esa riqueza al eje costero de Lima hacia Tumbes el Norte reforzó la existente Lima hacia el sur la Panamericana estaba perdida,</p> <p>Fueron apuestas de los gobiernos que lograron completar que después tuvo que prolongarse hacia el valle del Mantaro Fue planificada solo para que vaya en el tramo Norte Lima y Chiclayo</p> <p>Selva Central es un motor que lo hace funcional del norte hacia el centro del centro hacia el sur</p> <p>Es un esfuerzo que va desde la zona central del Perú hacia la zona norte</p> <p>El valle del Mantaro no solo se refuerza le dio justifico las transversales, Lima la Oroya,</p>	
<p>Experto 2</p>	
<p>La demanda energética derivo a la extensión del Mantaro. En la Selva Central. Surge la producción de Palma aceitera, café, cacao. En menor medida los arándolos</p> <p>Reorientar la migración y disminuir la presión sobre las grandes ciudades</p> <p>A lo largo de la carretera se construyeron nuevas ciudades. Lo que el presi denomino rosario de ciudades</p> <p>Ciudades que surgen: Nueva Cajamarca, La Morada, Yurinaqui, Pichanaqui, Von Humboldt, Zungaruyaqu, Plátano Isla, Santa Rosa, Ciudad constitución, Yurinaqui</p> <p>Se refuerza las ciudades de La Merced, San Ramon, Yuyapichis</p>	<p>La Carretera Marginal ha incrementado la producción agrícola, forestal, y generado la instalación de agroindustrias</p> <p>La carretera favoreció la localización de ciudades</p>
<p>Experto 3</p>	
<p>El INP hizo un estudio sobre Desarrollo de la carretera, en 1973 Ciudad Constitución tuvo una mala ubicación, fue elegida por el presidente, los estudios la ubicaban en otro lugar antes se propuso la ciudad Juan Santos Atahualpa sobre el rio Pachitea. Se realizó un proyecto por concurso en el que gano el arqto Giannella</p> <p>La carretera no fue parte de un modelo de ordenamiento porque las propuestas de desarrollo realizadas por la oficina de desarrollo del oriente no fueron tomada en cuenta</p> <p>No articulo con el desarrollo. fue 100% agropecuaria y forestal. El presidente encargo al MTC la carretera y esta dirigió el trazado fue prioritaria por encima de todos</p> <p>Hubo estudios de la ONERN sobre la riqueza y condiciones del suelo</p> <p>La carretera no planeo el mantenimiento, el asfalto fue deteriorando</p> <p>La carretera genera un impulso inicial en el desarrollo, pero en una economía débil el esfuerzo se anula</p> <p>La carretera ignoro los impactos al ecosistema al medioambiente a las comunidades</p> <p>Las propuestas eran de ganadería, agricultura.</p>	<p>Ciudad Constitución, fue planificada pero no se ubicó adecuadamente.</p> <p>No se tuvo en cuenta las propuestas de las oficinas de desarrollo oriental sobre Ordenamiento territorial</p> <p>Fue un desarrollo agropecuario y forestal</p> <p>La ejecución y mantenimiento de la carretera estuvo a cargo del ministerio de transportes</p>
<p>Experto 4</p>	
<p>La principal idea de Belaunde es integrar el territorio peruano El ordenamiento se hizo sin tener en cuenta la regionalización que se está discutiendo en ese momento en el Perú.</p> <p>Surge Ciudad Constitución, por concurso, se eligió el proyecto de Gianella, Alegre y Sierra</p>	<p>Belaunde tuvo como principal idea integrar el territorio.</p> <p>Se Planifica ciudad Constitución mediante un concurso</p>
<p>Experto 5</p>	
<p>La carretera origina nuevas ciudades como Nuevo Cajamarca Nace con la apertura de la carretera marginal</p>	<p>Aparecen nuevas ciudades como Nuevo Cajamarca</p>

Es la ciudad segunda en el departamento de San Martín 1969 apertura de la CM integración con la costa y la sierra y se percibe acceso al comercio interregional e internacional	
Experto 6	
La carretera consolidó en su primera etapa el eje norte de Tingo María a Jaén. Sirvió para descongestionar las migraciones de los campos hacia la Costa, y dirigió la migración de los agricultores de la sierra que tenían dificultad para la producción de sus minifundios. Las ciudades crecen ilegalmente, existe una ausencia del Estado y falta de planificación	La carretera mitigó las migraciones hacia la costa.
Experto 7	
Las carreteras conectan centros poblados y áreas rurales aumentando la articulación ciudad campo.	Articula ciudad con el campo

<i>Unidad de análisis Reforma Agraria</i>	
Análisis de conceptos	Reducción fenomenológica
Experto 1	
No fue una respuesta planificada a la crisis agraria, porque la Reforma Agraria desplazó a la población a la Costa más que a la Selva. La crisis no fue un tema que preocupó al gobierno, estaba ligada a la forma de producción formada por pequeños agrícolas. Los desplazamientos producidos por la crisis agraria es un fenómeno independiente	La Reforma Agraria no estuvo relacionada con la Carretera Marginal
Experto 2	
Tuvo como objetivo incrementar el área agrícola, y afrontar el problema alimentario del Perú. Si consideró la crisis de agricultura en general. El Hombre andino es agrícola, y cuando migró a la selva, llevo nueva tecnología: el arroz mejoró su productividad se introdujeron nuevas variedades y sobrepasó la capacidad de comercialización, Surgen los centros de procesamiento de arroz en San Martín El cacao en el 90 alcanzó auge. En Tocache surgen pequeñas industrias con calidad de exportación.	Objetivo incrementar área agrícola y crisis alimentaria
Experto 3	
No se pensó en la crisis agraria, la reforma agraria la hizo Velasco	No estuvo relacionada con la reforma agraria
Experto 6	
El transporte de los productos en el Perú es por caminos mayormente, en la Selva por ríos.	No estuvo relacionada con reforma agraria
Experto 7	
En la postulación de Belaunde a la presidencia de su primer gobierno mencionaba la reforma agraria Se consideraba que la ampliación de la frontera agrícola era costosa en la costa, y la sierra era limitada por sus condiciones físicas, se veía en la selva el terreno de más fácil disponibilidad	No fue preocupación controlar la crisis agraria que devino en reforma agraria

c) El tercer análisis ideográfico corresponde a la tercera pregunta de investigación. Se identificó como unidad de análisis ocupación de la Amazonia

Tabla 7:

Análisis ideográfico sobre modelo ocupación de la Amazonia.

<i>Unidad de análisis ocupación de la Amazonia</i>	
Análisis de conceptos	Reducción fenomenológica
Experto 2	

<p>Se buscó las zonas despobladas, tierras para hombres sin tierra, las tierras no hacia el occidente sino hacia la Selva. Se desarrollan los Proyectos integrales, Con la carretera se crean servicios y economías externas. Educativo, salud, energía En lo social se desarrolla la titulación de tierras</p>	<p>La Carretera Marginal buscó pasar por tierras despobladas Se desarrollaron Proyectos Especiales de selva</p>
<p>Experto 3</p>	
<p>En la colonización vial se dieron dos tipos uno espontaneo y otro dirigido por el estado. Sobre colonos espontáneos no hay historia. La dirigida por el Estado se sabe que es, la primera fue la de ley otra la de los tiroleses en Oxapampa Los del Estado es un fracaso En el desarrollo de la Amazonia el suelo determina el sistema de la agricultura. El suelo es pobre y frágil, depende del árbol, La producción debe ser por etapas Hubo estudios de la onern sobre la riqueza y condiciones del suelo La carretera ignoro los impactos al ecosistema al medioambiente a las comunidades Las propuestas eran de ganadería, agricultura. Los árboles crecen con raíces derechas y dependen de otro árbol, son parte del bosque Población migrante de la sierra a la selva La riqueza de la Amazonia es el bosque</p>	<p>En la Colonización vial se dieron dos tipos: espontánea y dirigida por el Estado La carretera impacto negativamente al ecosistema amazónico. El suelo determina el sistema de la agricultura en la Amazonia La carretera no contemplo la presencia de las comunidades nativas La riqueza de la Amazonia es el bosque</p>
<p>Experto 4</p>	
<p>Sí, en este periodo los organismos del Estado de planificación han preparado varios proyectos de colonización de la selva que se basaban en carretera Marginal y otras que partían de ella. En nueva Cajamarca a partir de 1970 empieza la colonización y aparición de migrantes de Cajamarca y Amazonas, aspiraban a desarrollar la actividad agrícola, ganadera, industrial Hay pérdida de la biodiversidad por el mal uso de la tierra y los recursos naturales Los cultivos de arroz, maíz, café, cacao demandan tierras que están induciendo a la tala en las colinas altas</p>	<p>Los migrantes andinos ocupan las tierras Nuevo Cajamarca se forma con migrantes de Cajamarca y Amazonas Hay proyectos de colonización vial organizados por el Estado basados en la carretera Perdida de la biodiversidad</p>
<p>Experto 5</p>	
<p>La mayor parte de la deforestación en la Amazonía peruana, y Andina en general, se debe a las actividades agropecuarias de pequeña escala practicadas por colonos En el Perú existen, a grandes rasgos, dos modelos de producción de palma, cada uno con diferentes impactos: las iniciativas agroindustriales a gran escala y la producción de los pequeños productores asociados, en varios casos, de la mano de proyectos de cooperación internacional y/o de la promoción de DEVIDA (Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas), como fomento al desarrollo agrícola alternativo a la coca. Ambos modelos vienen teniendo resultados económicos importantes, y si se la promociona de manera inclusiva y sostenible, la palma puede ser una importante vía para la superación de la pobreza (Dammert et ál. 2012). Sin embargo, el actual crecimiento de la industria de palma está liderado principalmente por los monocultivos a gran esca</p>	<p>Deforestación debido a actividades agropecuarias</p>
<p>Experto 6</p>	

<p>La deforestación indiscriminada es un proceso que se inicio antes de la construcción de la carretera. Los madereros informales dejaban caminos en busca de árboles de valor comercial, y usaban los ríos para su traslado.</p> <p>Los bosques de la Amazonia son heterogéneos elevando los costos de su explotación</p> <p>Una importante propuesta lo hizo el Ing. forestal Torsi de Costa Rica que propuso deforestar por franjas y reforestar en forma natural por franjas.</p> <p>Se dieron conflictos entre colonos y nativos</p> <p>El proyecto especial Pichis Palcazu emitió un considerable número de títulos de propiedad a las comunidades nativas</p>	<p>La deforestación ilegal producida por la tala del bosque y la extracción de los árboles de mayor valor por los madereros informales fue antes de la carretera</p>
<p>Experto 7</p>	
<p>El primer Gobierno de Belaunde (1963-1968) influyó en el camino de la colonización al realizar la Carretera Marginal que conectaría las principales áreas de la Amazonía peruana</p> <p>Sin embargo, la política de conquista económica y expansión de las comunicaciones red no significó un impacto muy positivo en las poblaciones locales.</p> <p>Por un lado, la pobreza y la marginación no disminuyeron, ya que las condiciones socioeconómicas y políticas estructura de la sociedad dominante se trasladó a la región, reflejando la misma situación</p> <p>de distribución desigual de la riqueza, la pobreza y la emigración.</p>	<p>Impacto en las poblaciones locales y comunidades nativas</p> <p>La pobreza y marginación no disminuyeron</p>

3.5.2. Análisis de convergencias

El análisis de convergencia fue realizado en dos etapas, la primera correspondiente a tres partes, y la comparación permitió identificar las unidades significativas interpretadas. El primer grupo responde a las unidades de análisis de integración física latinoamericana y modelo de industrialización por sustitución de importaciones, el segundo grupo al modelo de ordenamiento territorial y el tercero a la ocupación de la Amazonia.

Tabla 8:

Análisis de convergencias y unidades de significado interpretadas

Integración latinoamericana y modelo de industrialización por sustitución de importaciones	
CONVERGENCIAS	UNIDADES DE SIGNIFICADO INTERPRETADAS
<p>La CM fue un proyecto vial emergente de los procesos de desarrollo de los países latinoamericanos Fue un proyecto diseñado para todo el continente americano La CM busco la integración territorial nacional y la integración de países andinos Reforzo la integración con Ecuador y Colombia</p>	<p>A. PROYECTO DE INTEGRACION FISICA TERRITORIAL LATINOAMERICANA Fue un proyecto diseñado para el continente americano, busco la integración del territorio nacional y latinoamericano, surge de los procesos de desarrollo de los países latinoamericanos.</p>
<p>No planificada, si concebida para compensar la carretera Panamericana Conexión vial, marítima y fluvial Unir las cuencas y ríos navegables: Amazonas, Orinoco, La Plata, San Andrés</p>	<p>B. INTEGRACION VIAL, MARITIMA Y FLUVIAL Fue diseñada paralela a la Panamericana, fue parte de un sistema hidro vial, conectado a los puertos marítimos.</p>
<p>La CM vincula las regiones amazónicas de Colombia, Ecuador, Perú y los llanos de Venezuela y la parte andina de Bolivia</p>	<p>C. INTEGRACION AREAS ANDINAS Y AMAZONICAS La CM vincula las regiones amazónicas de Colombia, Ecuador, Perú y los llanos de Venezuela y la parte andina de Bolivia</p>
<p>La CM parte de un acuerdo de integración de la Comunidad Andina en 1969, al que se unió posteriormente Venezuela Reforzo la relación de Perú con Ecuador y Colombia</p>	<p>D. INTEGRACION POLITICA LATINOAMERICANA La CM parte de un acuerdo de integración de la Comunidad Andina en 1969, al que se unió posteriormente Venezuela</p>
<p>El modelo ISI lo aplico Velasco. Belaunde buscó reemplazar a la importación de alimentos El modelo ISI se planteó por etapas empezando con bienes de consumo no duraderos, la CM busco el desarrollo agrario como primera etapa</p>	<p>E. SOPORTE MODELO DE ISI Y DESARROLLO AGRARIO Belaunde el desarrollo de la industrialización debe basarse en el desarrollo agrario dirigió al mercado interior y exterior La CM dirige la producción a los mercados de consumo nacional y del exterior</p>
Modelo de Ordenamiento territorial	
CONVERGENCIAS	UNIDADES DE SIGNIFICADO INTERPRETADAS
<p>La Carretera Marginal contribuyó a la Integración vial del Territorio Peruano. • La Carretera Marginal es parte de un proceso de ordenamiento territorial • Fin de los modelos hacia adentro para dar paso al modelo neoliberal. • Se mantiene la ideología de extractivismo</p>	<p>A. ORDENAMIENTO TERRITORIAL E INTEGRACION VIAL</p>
<p>La Carretera Marginal ha incrementado la producción agrícola, forestal, y generado la instalación de agroindustrias</p>	<p>B. PRODUCCION AGROPECUARIA, FORESTAL Y AGROINDUSTRIA</p>
<p>Se cumple el rosario de ciudades que explicaba el arquitecto Belaunde Aparecen nuevas ciudades como Nuevo Cajamarca Planifico y diseño Ciudad Constitución</p>	<p>C. DESARROLLO DE CIUDADES</p>
<p>La ejecución y mantenimiento de la carretera estuvo a cargo del ministerio de transportes La Reforma Agraria no estuvo relacionada con la Carretera Marginal Fin de los modelos hacia adentro para dar paso al modelo neoliberal.</p>	<p>D. CONSTRUCCION Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA</p>

La Reforma Agraria no estuvo relacionada con la Carretera Marginal Fin de los modelos hacia adentro para dar paso al modelo neoliberal.	E. REFORMA AGRARIA Y LA CRISIS DEL CAMPO
Ocupación de la Amazonía y modelo de colonización vial	
CONVERGENCIAS	UNIDADES DE SIGNIFICADO INTERPRETADAS
La Carretera Marginal buscó pasar por tierras despobladas La carretera no contemplo la presencia de las comunidades nativas Los migrantes andinos ocupan las tierras Nuevo Cajamarca se forma con migrantes de Cajamarca y Amazonas Impacto en las poblaciones locales y comunidades nativas La pobreza y marginación no disminuyeron	A. EL MITO DE LA AMAZONIA VACIA Y LA PRESENCIA DE LAS COMUNIDADES NATIVAS
En la Colonización vial se dieron dos tipos: espontánea y dirigida por el Estado Se desarrollaron Proyectos Especiales Hay proyectos de colonización vial organizados por el Estado basados en la carretera	B. LA CARRETERA MARGINAL FUE UNA COLONIZACIÓN VIAL ESTATAL EN LA AMAZONIA
Deforestación debido a actividades agropecuarias El suelo determina el sistema de la agricultura en la Amazonia La carretera impacto negativamente al ecosistema amazónico	C. PERDIDA DEL ECOSISTEMA AMAZONICO

3.5.3. Análisis de convergencias de actores directos

CONVERGENCIAS	PERCEPCION DE ACTORES DIRECTOS
Proyecto de integración física territorial latinoamericana	
Integración vial, marítima y fluvial	Antes de la construcción de la carretera marginal era caótico el traslado de los productos agrícolas era por vía fluvial, utilizando botes a motor, y vía aérea con avionetas mono-motor. Se complicaba en la estación de invierno por las lluvias, ocasionando accidentes en el río y en el aire con pérdidas humanas y de productos.
Integración áreas andinas y amazónicas	
Soporte modelo ISI y desarrollo	Después de la construcción de la carretera marginal, se amplió la frontera agrícola llegaron colonos de la costa, sierra y selva, aparecieron nuevas empresas como cooperativas cafetaleras, cooperativas productoras de cítricos que instalaron plantas procesadoras de cítricos. Esto origino un aumento de vehículos motorizados, y de electrodomésticos. Antes no había electrodomésticos
Ordenamiento territorial e integración vial	Con la construcción de la carretera marginal fue bastante beneficioso porque permitió el traslado de los productos agrícolas hacia mercado internacional (café), y mercado nacional de los cítricos, que son muy perecibles
Producción agropecuaria forestal y agroindustria	La población en la selva central se dedicaba a la agricultura: cultivo de café y cultivo de cítricos (naranja, mandarina, toronja, tangerina) (pantano, piña, palta, etc.) en la región Junín. La actividad ganadera en la región Pasco provincia de Oxapampa. Mercado: Café se exporta a estados unidos y Europa. Cítricos y otros productos mercado local, regional y nacional Lo negativo fue la aparición del narcotráfico

Desarrollo de ciudades	Después de la construcción de la carretera marginal aparecieron ciudades como el distrito de Villa Perene, distrito de Pichanaqui, Rio Negro, Satipo, Mazamari y Pangoa (en la región Junín); Villa Rica, Puerto Bermúdez, Iscozacin, Ciudad Constitución (región Pasco). En todas estas ciudades se cuenta con gobiernos locales, hospitales, postas, cuarteles, bancos privados y estatales, financieras, universidades estatales, privadas e institutos superior tecnológicos Entre los cambios importantes en el ámbito rural y urbano permitió que los agricultores cuenten con hospitales, postas, centros educativos, apoyo financiero y asistencia técnica de sus cultivos por parte de instituciones del estado y privado. Construcciones de carreteras rurales y vecinales.
Construcción y mantenimiento de la carretera	Durante la construcción aparecen los campamentos que dieron origen a ciudades y en otros casos desaparecieron
El mito de la amazonia vacía y la presencia de comunidades nativas	Se aprovecharon terrenos con aptitud agrícola, ganadera y recibieron ayuda del ministerio de agricultura y del proyecto Pichis Palcazu, en la titulación, asistencia técnica. Gobiernos locales en la construcción y mantenimiento de trochas carrozables.
La carretera marginal fue una colonización vial estatal en la Amazonia	Antes de la construcción de la carretera marginal la colonización de inmigrantes, uno de los problemas fue que se establecían en terrenos que no tenían aptitud agrícola, ocasionando como consecuencia deslizamientos, huaicos por la tala de árboles
Pérdida del ecosistema amazónico	Antes de la construcción de la carretera marginal la colonización de inmigrantes, uno de los problemas fue que se establecían en terrenos que no tenían aptitud agrícola, ocasionando como consecuencia deslizamientos, huaicos por la tala de árboles

CAPITULO IV: RESULTADOS Y ANÁLISIS DE RESULTADOS

Resultados

4.1 Convergencia Teórica

El expresidente Belaunde sustenta la política de integración de la infraestructura vial latinoamericana, con la construcción de la Carretera Marginal de la Selva, bajo principios humanistas, rescata valores ancestrales de los peruanos, como la ley de hermandad, el equilibrio Hombre -Tierra y la integración del territorio con los caminos incas.

El aporte teórico del expresidente Belaunde consiste en vincular las ciencias políticas con el territorio, al desarrollar un pensamiento que podemos denominar la trilogía de la infraestructura regional latinoamericana, formada por la importancia de la historia, la geografía, y las relaciones humanas.

4.1.1. Modelo de industrialización por sustitución de importaciones

En la presente investigación, hemos encontrado en los años 1963 a 1985, mientras Latinoamérica hablaba de la teoría centro periferia, en el Perú el presidente Fernando Belaunde Terry, planteó su propia tesis: “El Perú como doctrina” rescatando las lecciones de los incas para gobernar el amplio territorio latinoamericano. La teoría del Perú como Doctrina contribuyó a una visión integradora de América Latina, y se relaciona con la teoría centro – periferia de la época, en la visión de desarrollo hacia adentro, en el marco de la cual se propuso el proyecto de la Carretera Marginal de la Selva.

La Carretera Marginal de la Selva tuvo como objetivo la incorporación de tierras productivas de la Selva Alta, anexándolas con los mercados de consumo nacional e internacional, fomentó el desarrollo de la industria agropecuaria y de exportación, se conectó con el modelo estructuralista cepaliano, en que el expresidente Belaunde proponía que el desarrollo de la industrialización debe basarse en el desarrollo agrario en busca del desarrollo hacia adentro.

La Carretera Marginal de la Selva fue parte de un acuerdo de integración de la Comunidad Andina y conto con los apoyos financieros de Bancos internacionales y agencias cooperantes de los países amigos del Perú, ha sido considerada como un eje de integración, en los diversos proyectos viales que la Comunidad Andina desde su

fundación en 1969 apoyo y financio a través de la Corporación Andina de Fomento (CAF)

4.1.2. Modelo de ordenamiento del territorio.

La Carretera Marginal de la Selva fue un proyecto diseñado para el Perú, ampliado al continente americano, busco la integración del territorio nacional y latinoamericano, encontró como obstáculo los procesos de desarrollo diferenciados de los países latinoamericanos.

La carretera fue definida como un instrumento de promoción económica para dirigir la producción a los mercados de consumo, además de posibilitar la industrialización de los productos del campo, en donde el Estado debía tener la función de orientar las inversiones en obras de infraestructura física para el mejoramiento de las vías preexistentes y /o la construcción de nuevos caminos

La Carretera Marginal de la Selva fue diseñada paralela a la vía Panamericana, considerando su importancia a lo largo de la costa del territorio nacional y latinoamericano, complementándola al incluirla en un sistema hidroviaal constituido por la integración de las carreteras existentes con los ríos navegables del Amazonas, el Orinoco, La Plata y San Andrés. Adicionalmente el sistema hidroviaal está formado por una trama cuyo trazo longitudinal, se complementa con las carreteras de penetración que terminan en los puertos, del Océano Pacífico y Océano Atlántico

La Carretera Marginal es un dinamizador de la integración de las áreas Andinas y Amazónicas de Latinoamérica, vincula las regiones amazónicas de Colombia, Ecuador, Perú, los llanos de Venezuela y la parte andina de Bolivia

La contribución de la Carretera Marginal no debe verse como un hecho aislado, sino como una iniciativa de un gobierno que fue parte del proceso de ordenamiento territorial del Perú, que por la escala ha impactado a todo el territorio peruano, integro costa, sierra y selva, permitió que las vías transversales fueran más eficientes al comunicarlas con la Selva y los puertos, incorporo los ríos navegables de la Selva al sistema de red nacional, Complemento la Panamericana , dinamizo la zona norte, centro y sur.

4.1.3. Modelo de colonización vial

La Carretera Marginal de la Selva impulso el crecimiento y la aparición de nuevas ciudades a lo largo de la vía, siendo las más importantes Nuevo Cajamarca, y ciudad Constitución

La Carretera Marginal de la Selva se diseñó bajo el concepto de Colonización vial, para resolver el déficit alimentario debido al desequilibrio entre la producción agraria y la creciente demanda de la población urbana. El Proyecto buscaba la autosuficiencia alimentaria, que se lograría con la incorporación de nuevas áreas agrícolas, para atender la creciente demanda de alimentos producida por el acelerado aumento de la población y la migración del campo a la ciudad, sin recurrir a la importación de alimentos. Complemento esta idea con la propuesta de colonización vial para generar un cambio en la corriente migratoria, y ocupar las nuevas tierras con colonos provenientes de los Andes.

El mito de la Amazonía vacía no permitió que se considerara desde el principio a las comunidades nativas, posteriormente hubo una débil incorporación en los Proyectos especiales con el programa de titulación de tierras

El ecosistema amazónico fue impactado negativamente con la aparición de la Carretera Marginal. Los ecosistemas amazónicos son frágiles y han sufrido deterioros producidos por la explotación descontrolada de sus bosques y el mal uso de la tierra, por parte de la agricultura migratoria, la ganadería extensiva y la explotación de los bosques

Actualmente la carretera ha sido denominada Fernando Belaunde Terry, tiene una extensión en la zona norte de 1,544 kilómetros construidos, que han habilitado más de 1600,000 hectáreas, hoy posibilitan la producción de palma aceitera, soja, maíz, caña de azúcar para mercado nacional e internacional.

4.2. Análisis de Resultados

PROYECTO DE INTEGRACIÓN FÍSICA TERRITORIAL LATINOAMERICANA

La Carretera Marginal fue un proyecto diseñado inicialmente para el Perú y luego fue ampliado para el continente americano, busco la integración del territorio nacional y latinoamericano. Belaunde propuso unir América del Norte, América Central y América del Sur con sistema de conexión vial, marítima y fluvial, hasta llegar a Panamá.

La integración física proponía abarcar las áreas andinas y amazónicas de los países andinos. Fue un modelo de integración sudamericano con una visión territorial, que abarco diferentes escalas territoriales: continental, nacional, local.

La carretera marginal fue diseñada paralela a la vía Panamericana, cuyo trazo longitudinal, se complementa con las carreteras de penetración que terminan en los puertos, del Océano Pacífico y Océano Atlántico. fue un hito importante en el desarrollo territorial de todo el continente americano, lo recorre desde Buenos Aires hasta Alaska, surge como respuesta a la doctrina Monroe. No ha sido concluida en su totalidad porque en la zona de Tapón de Darién, que se encuentra entre Panamá y Colombia porque entre otras razones en este tramo y su construcción implicaría atravesar zonas ecológicamente protegidas. Al respecto los expertos señalan que: la carretera Marginal de la Selva fue una contribución no planificada, pero si concebida como una respuesta de compensar a la Carretera Panamericana, construida dentro de la Doctrina Monroe y el desarrollo de la industria del automóvil.

El expresidente Belaunde, en los foros interamericanos de 1963, logra convocar y comprometer a los gobiernos de Ecuador, Colombia y Bolivia, en el financiamiento del estudio preliminar que se encarga a la compañía americana Tippetts-Abbet-McCarthy-Stratton (TAMS), apoyados por un crédito otorgado por el BID.

Actualmente la relación comercial entre Perú y los países de Ecuador y Colombia es positiva para ambos. Según informe de la Comunidad Andina el ingreso al Perú, de carga internacional por carretera según aduana de frontera. 2019, por Tumbes fue el 1,6% del total y provienen mayormente de Colombia. (2020, CAN).

INTEGRACIÓN VIAL, MARITIMA Y FLUVIAL

La idea de Belaunde para la carretera fue complementar el sistema sudamericano con el continente, incluyendo el sistema fluvial del Orinoco – Amazonas - La Plata, con el sistema fluvial del rio Misisipí, desde Nueva Orleans en Estados Unidos hasta el rio San Lorenzo en Quebec, Canadá.

La carretera Marginal de la Selva en el territorio sudamericano fue parte de un sistema hidrovial constituido por la integración de las carreteras con los ríos navegables del Amazonas, el Orinoco, La Plata y San Andrés.

La carretera marginal buscó integrar el territorio nacional y de la región sudamericana, considerando como parte de la propuesta el sistema de carreteras de penetración que partiendo de la costa llegarán a los puertos navegables del oriente peruano, así como las carreteras longitudinales de la costa y la sierra.

A la fecha la carretera no ha sido terminada en su totalidad, en el Perú en el eje longitudinal de la Selva, hoy denominada ruta PE.5 se ha construido en la ruta norte 1546 kms. y en la ruta sur 191 kms.

En Ecuador los estudios evidenciaron la existencia de zonas petroleras, como es el caso del Lago Agrio o Nueva Loja, donde se instaló en 1964 la Compañía Texaco (propiedad hoy de Chevron). Ecuador pasó de ser exportador de productos agrícolas a ser un país petrolero, y este recurso permitió la financiación de la carretera. Actualmente es la Troncal Amazónica (Ruta Nacional E45) recorre el piedemonte andino del oriente, mide 701 kms

En Colombia la carretera es la Ruta Nacional 65, se ha construido 1507 kms. facilita la integración de las regiones de Arauca, Casanare, Meta, Caquetá y Putumayo. Es una troncal que pasa por Villagarzón, San José del Fragua, Florencia, Puerto Rico, Granada, Villavicencio, Barranca de Upía, Monterrey, Aguazul, Yopal, Pas de Ariporo Y Saravena. Mide 1215.74 km.

En Bolivia se inicia en Puerto Heath en la frontera con Perú y termina en Santa Cruz.

Una de las preocupaciones contemporáneas es que la interconexión entre los países andinos depende en gran medida por la eficiencia de los pasos fronterizos, que muchas veces se materializan en puentes binacionales.

INTEGRACIÓN AREAS ANDINAS Y AMAZONICAS

La Carretera Marginal de la Selva vincula las regiones amazónicas de Colombia, Ecuador, Perú, los llanos de Venezuela y la parte andina de Bolivia

La Amazonia ocupa una parte importante del territorio sudamericano. Vincula las regiones amazónicas de Colombia, Ecuador, Perú y los llanos de Venezuela y la parte andina de Bolivia

La Amazonia de Perú, Ecuador y Colombia comparten similares características biofísicas y representan el 27.3% del área amazónica. Los ríos en la zona peruana son diferentes a los de Ecuador y Colombia

Existe diferencia entre las Amazonias sudamericanas, en el Perú la vertiente amazónica tiene mayor pendiente, los valles están separados por grandes relieves antes de desembocar en la llanura. Los ríos del eje andino que tienen capacidad de desarrollo en el transporte fluvial se concentran en las cuencas del río Orinoco, la Cuenca del río Magdalena y la cuenca del río Amazonas y sus afluentes.

El área andina queda morfológicamente determinada por la presencia de los Andes, dando forma a la vertiente occidental a lo largo del Océano Pacífico y el Mar Caribe, donde se encuentra una red de infraestructura con 30 puertos marítimos, una red de caminos de penetración que lo vinculan con el interior de los países, y donde se ubican las ciudades más importantes de los países andinos, mientras que al lado está la vertiente oriental que se proyecta hacia las cuencas del Amazonas con un desarrollo menor.

En el Perú las diferentes formaciones boscosas son el principal soporte de la diversidad de los ecosistemas destacan por la diversidad biológica y la existencia de flora y fauna natural.

INTEGRACIÓN POLÍTICA LATINOAMERICANA

La Carretera Marginal de la Selva fue parte de un acuerdo de integración de la Comunidad Andina y contó con los apoyos financieros de Bancos internacionales y agencias cooperantes de países amigos.

La Carretera Marginal de la Selva ha sido considerada como un eje de integración, en los diversos proyectos viales que la Comunidad Andina desde su fundación en 1969 apoyó y financió a través de la Corporación Andina de Fomento (CAF)

El Acuerdo de Cartagena, firmado en 1969, dio especial importancia a la integración vial, planteó como uno de sus lineamientos de política el empleo de mecanismos de planificación, para la búsqueda de una programación conjunta en el ámbito de los planes de desarrollo y en principales actividades productivas mediante los programas sectoriales de desarrollo industrial, los programas agropecuarios y los de infraestructura física. Este enfoque de desarrollo concuerda con los Proyectos Especiales de Desarrollo Rural Integrado, gestionados como parte de la carretera en el segundo gobierno de Belaunde.

La Comunidad Andina (CAN) a través de la Corporación Andina de Fomento (CAF) hoy Banco de Desarrollo de América Latina, ha realizado esfuerzos de integración vial, incorporando el eje oriental dentro del marco de las conexiones viales interandinas financiando puentes, entre ellos el puente internacional del río San Miguel en la frontera Ecuador y Colombia. (Goddard 315)

Las políticas de integración internacional vial reconocen la importancia de las redes nacionales dentro de una planificación regional de integración andina, pero se tiene que los pasos fronterizos son un obstáculo para la integración.

El Acuerdo de Paz entre Perú y Ecuador (1998) facilitó que la frontera sea permeable para el intercambio comercial entre los dos países, las únicas cláusulas del acuerdo se refieren a las comunicaciones fluviales y terrestres de la parte amazónica. (312 UNASUR.

SOPORTE MODELO DE INDUSTRIALIZACION POR SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES

La Carretera Marginal de la Selva tuvo como objetivo la incorporación de tierras productivas de la Selva Alta, anexándolas con los mercados de consumo nacional e internacional, fomentó el desarrollo de la industria agropecuaria, se conectó con el modelo estructuralista cepaliano, en que la propuesta del expresidente Belaunde para sustentar su diseño y ejecución fue que el desarrollo de la industrialización debe basarse en el desarrollo agrario en busca del desarrollo hacia adentro, sin dejar de lado las exportaciones

La Carretera Marginal de la Selva fue diseñada a mediados del siglo XX, cuando América Latina era una región caracterizada por sus exportaciones primario-exportadoras (minería, agricultura y ganadería), y se discutía en los ámbitos intelectuales, el cambio del modelo primario-exportador hacia el modelo de Industrialización por sustitución de importaciones, conceptualizado por Prebisch y difundido por la CEPAL, modelo que tuvo influencia importante en las política económicas. En el caso del Perú, al igual que Colombia y Venezuela fue tardía.

Belaunde y su teoría El Perú como Doctrina se relacionaron con la teoría centro - periferia en que ambos buscaban fortalecer la estructura económica de los países latinoamericanos, con la diferencia de que Prebisch buscaba el desarrollo de la industrialización mediante la sustitución de importaciones, y Belaunde creía que el desarrollo de la industrialización debe basarse en el desarrollo agrario dirigido al mercado interior y exterior. La carretera es un instrumento de promoción económica que permite dirigir la producción a los mercados de consumo, además de posibilitar la industrialización de los productos del campo, el Estado tendrá la función de orientar las

inversiones en obras de infraestructura física hacia el mejoramiento de las vías pre-existentes y /o la construcción de nuevos caminos.

Belaunde tenía especial preocupación por mantener una relación hombre-tierra, ante la importación de productos manufactureros esenciales, proponía para el Perú tres alternativas: los proyectos de irrigaciones en la costa, el desarrollo de las punas, y la incorporación de las “Cejas de Montaña” mediante la vialidad. La idea básica de la Marginal de la Selva fue incorporar tierras productivas amortizando el camino en una distancia de 5 kilómetros al eje, ocupar tierras del campo para la actividad agrícola-ganadera, y aptas para la actividad industrial. (1994, Belaunde)

ORDENAMIENTO TERRITORIAL E INTEGRACIÓN VIAL

La contribución de la Carretera Marginal no debe verse como un hecho aislado, sino como una iniciativa de un gobierno que fue parte del proceso de ordenamiento territorial del Perú basada en la integración vial, que por la escala ha impactado en todo el territorio peruano. Integro costa, sierra y selva, permitió que las vías transversales fueran más eficientes al comunicarlas con la Selva y los puertos costeros, incorporó los ríos navegables de la Selva al sistema de red vial nacional, complemento la Panamericana, dinamizó la zona norte, centro y sur del territorio peruano.

La Carretera Marginal de la Selva contribuyó a la integración vial del territorio peruano, como parte de un proceso de ordenamiento territorial, que fue sucesivamente continuado por varios gobiernos. Planteada con una visión extractivista de los recursos naturales.

El Perú no ha tenido un modelo de ordenamiento territorial, sino un proceso de ordenamiento territorial como resultado de fenómenos socioeconómicos y políticos.

La carretera marginal de la selva conectó el mar, la costa, la sierra y la selva, con un proyecto vial longitudinal reforzó los ejes transversales que existían, dinamizó la parte norte del país, el centro y el sur.

La contribución de la Carretera Marginal, teniendo en cuenta su dimensión, compromete a todo el territorio peruano, buscó integrar el país, impactó en el desarrollo

de otras vías, permitió que se articularan las vías transversales que ya existían, y se proyectaran con mayor eficiencia hacia la Selva.

Estuvo concebida para compensar a la Carretera Panamericana. Conecto los ríos de la selva a la red vial, facilito el uso de las carreteras transversales que conducían a los puertos del Pacífico, justifico la transversalidad que ya existía, e identificó la falta de un eje transandino cerca de la Selva que sirviera de transición entre la sierra y la selva.

La Carretera Marginal dinamizó la zona norte, del Perú, complementando y dando continuidad a la Panamericana, que es el sector más desarrollado del país, de esta manera Lima hasta Tumbes tiene más opciones de desarrollo que de Lima hacia el sur. La carretera brindo el florecimiento de la riqueza del eje costero Lima -Tumbes.

La selva central fue el motor del norte y del sur, la Carretera Marginal tuvo impacto en el valle del Mantaro, Huancavelica y Ayacucho. La hidroeléctrica del Mantaro sirve a la zona norte

En el sur la marginal dio continuidad al rio Mantaro que iba a Ayacucho, Cusco y hacia el Sur. se estableció una fuerza de comunicación que hizo competencia con la Panamericana En el sur había un circuito que salía por Pisco, pero con

Fueron apuestas de los gobiernos que lograron completar lo que después tuvo que prolongarse hacia el valle del Mantaro, dio fuerza a la carretera central Lima -La Oroya.

PRODUCCION AGROPECUARIA, FORESTAL Y AGROINDUSTRIA.

La Carretera Marginal de la Selva significó un aumento de la producción agropecuaria y forestal, generando el desarrollo de la agroindustria a nivel de exportación.

El Hombre andino es agrícola, y cuando migró a la selva, llevo nueva tecnología: el arroz mejoro su productividad se introdujeron nuevas variedades y sobrepaso la capacidad de comercialización, Surgen los centros de procesamiento de arroz en San Martin (E2)

El arroz es muy importante en la zona de San Martin, tiene diferentes variedades y se han ubicado centros de procesamiento de arroz, actualmente hay 60 molinos ubicados en : Rioja (16); Moyobamba (03); San Martín (07); Picota (08); Bellavista (07); Huallaga (03); Mariscal Cáceres (05); Tocache (11).

Otro producto que destaca es el café por la calidad de su grano, cultivado en la zona fluvial y selva alta, producido en la zona de Chanchamayo, Amazonas y San Martin. Los principales destinos de exportación son Estados Unidos, Alemania, Suecia, Bélgica, Italia, España, Polonia, Federación Rusa, Corea del Sur, Canadá, Holanda, Francia y Gran

Bretaña (2022 Promperu). La gran mayoría de las empresas transformadoras y exportadoras se encuentran en el Alto Mayo (Moyobamba y Rioja) y Bajo Mayo (Lamas).

El cacao ha logrado posesionarse a nivel internacional, se considera que el Perú es centro de origen del cacao y tiene la mayor diversidad genética en el mundo (2022, Promperu) San Martín es el departamento en el que se produce la mayor cantidad, en segundo lugar, Junín. Los principales destinos de la exportación son hacia Bélgica e Italia. La carretera permitió el desarrollo de la producción de Palma aceitera,

CRECIMIENTO Y DESARROLLO DE CIUDADES

La Carretera Marginal de la Selva impulsó el crecimiento y la aparición de nuevas ciudades a lo largo de la vía, siendo las más importantes Nuevo Cajamarca, y ciudad Constitución

La Carretera fue planeada para reorientar la migración y disminuir la presión sobre las grandes ciudades. A lo largo de la carretera se construyeron nuevas ciudades, lo que Belaunde denominó un rosario de ciudades. (E2).

Las ciudades que surgieron fueron: Nueva Cajamarca, La Morada, Yurinaki, Pichanaqui, Von Humboldt, Zungaruyaqu, Plátano Isla, Santa Rosa, Ciudad Constitución. Además, se reforzó las ciudades de La Merced, San Ramón, Yuyapichis (E2)

Nuevo Cajamarca en el departamento de San Martín nace con la apertura de la carretera marginal en 1968 (E5). Tiene una población de 43, 476 habitantes. La Morada, ubicada en la provincia del Marañón departamento de Huánuco, tiene 2909 habitantes.

Yurinaki ubicada en la margen del río Yurinaki que desemboca en el Perené, en 1971 con la construcción del puente se conectó con la carretera marginal, son colonos provenientes del departamento de Junín, Apurímac, Huancavelica y Cajamarca. (2010, Plasencia).

La Ciudad Constitución, ubicada en la provincia de Oxapampa en el departamento de Pasco, se fundó en 1984 en la margen izquierda del río Palcazú. El arquitecto Belaunde dirigió la planificación de la ciudad, para lo cual convocó a un concurso de arquitectos, que lo ganaron los arquitectos Gianella, Alegre y Sierra (E4). Ciudad Constitución tuvo ubicación diferente a la de hoy, los estudios proponían la ciudad Juan Santos Atahualpa sobre el río Pachitea.(E3) Actualmente está habitada por unos 48,000 pobladores entre colonos migrantes, aldeas de miembros de la congregación religiosa israelita, ocho comunidades asháninkas y tres yaneshas. (2014, Córdova El comercio)

D. CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA

La construcción de la carretera fue encargada al Ministerio de Transportes y no planteó el mantenimiento.

La Carretera Marginal fue diseñada como una ruta internacional que atraviesa la ceja de montaña al lado este de los Andes. El Trazo fue definido en el estudio preliminar realizado por la compañía Tippetts-Abbett-McCarthy-Stratton en 1964.

Belaunde sostiene que la carretera debía diseñarse con una nueva filosofía vial “Se busca dar acceso a las mejores tierras, a diferencia de concepto tradicional de origen y destino uniendo ciudades, las ciudades vienen después como resultado de la productividad de la tierra”

Esto se comprobó con el crecimiento de nuevas ciudades, como Nueva Cajamarca en el Alto Mayo, Pichanaki en el Perené, Constitución en

La carretera no planeo el mantenimiento, el asfalto se fue deteriorando La carretera genera un impulso inicial en el desarrollo, pero en una economía débil el esfuerzo se anula (E3)

REFORMA AGRARIA Y LA CRISIS DEL CAMPO

La reforma agraria no fue tomada en cuenta para la propuesta.

No fue una respuesta planificada a la crisis agraria, porque la Reforma Agraria desplazo a la población a la Costa más que a la Selva. La crisis no fue un tema que preocupo al gobierno, estaba ligada a la forma de producción formada por pequeños agrícolas. Los desplazamientos producidos por la crisis agraria es un fenómeno independiente (E1)

EL MITO DE LA AMAZONIA VACIA Y LA PRESENCIA DE LAS COMUNIDADES NATIVAS

El mito de la Amazonía vacía no permitió que se considerara desde el principio a las comunidades nativas.

A pesar de que la Amazonia ha estado ocupada por muchos años, el difícil acceso y misterio de la floresta, hizo que se crearan muchos mitos, entre ellos el mito de una “Amazonia vacia”, sin embargo en los años en los que se construyó la carretera marginal se conocía la existencia de pueblos originarios, comunidades nativas y colonizadores europeos.

Según el INEI (2017) en el año 1993 habían 1458 comunidades nativas y 48 pueblos indígenas u originarios. En la Amazonia existen 13 familias lingüísticas, las comprometidas con la carretera son: Amuesha o Yanesha ubicado en los distritos de Codo del Pozuzo, Puerto Inca, Yuyapichis, Perené, San Luis de Shuaro, Oxapampa, Palcazu,

Puerto Bermúdez, Villa Rica, también está el pueblo Ashaninka, en Puerto Inca, Yuyapichis y Chanchamayo.

En sus inicios el proyecto no tuvo en cuenta a las comunidades nativas, sin embargo en el desarrollo del proyecto Pichis, que fue financiado por el BID, se incorporó el componente promoción y organización social que entre otros objetivos planteó “estimular sistemas de participación que permitan utilizar las estructuras sociales y organizativas de las comunidades nativas” Sin embargo la percepción es que se hizo poco o nada

En el proyecto especial Pichis Palcazu se tuvo en cuenta el componente de titulación de tierras de las comunidades nativas, lográndose un considerable número de títulos. Esto es un asunto que permite dar un tratamiento legal a estas poblaciones

También poco se logró que la población existente y las comunidades nativas, superaran su condición de pobreza, y de marginación social porque las estructuras culturales se trasladaron con los migrantes.

El primer Gobierno de Belaunde (1963-1968) influyó en el camino de la colonización al realizar la Carretera Marginal que conectaría las principales áreas de la Amazonía peruana, sin embargo, la política de conquista económica y expansión de las comunicaciones red no significó un impacto muy positivo en las poblaciones locales. Por un lado, la pobreza y la marginación no disminuyeron, ya que las condiciones socioeconómicas y políticas sobre la estructura de la sociedad dominante se trasladó a la región, reflejando la misma situación de distribución desigual de la riqueza, la pobreza y la emigración. (E7)

LA CARRETERA MARGINAL FUE UNA COLONIZACIÓN VIAL ESTATAL EN LA AMAZONIA

La Carretera Marginal de la Selva fue proyectada y se desarrolló como un modelo de colonización vial estatal que busco poblar la Amazonia.

En el libro “La Conquista del Perú por los Peruanos” (1994, Belaunde) explica como entiende la colonización vial como base la Carretera Marginal. “La idea básica de la Carretera seria incorporar tierras productivas” los colonos serian aquellos que viven en las zonas superpobladas de los valles interandinos y que ocuparían las zonas sin tierras.

Se busco las zonas despobladas TIERRAS PARA HOMBRES SIN TIERRA, no hacia el occidentes sino hacia la Selva.(E2)

La Carretera Marginal buscó pasar por tierras despobladas (E3)

Con anterioridad a la carretera se dio la colonización de un grupo de alemanes y tirolesees que se ubicó en la zona del Pozuzo, y fue producto de una iniciativa del Estado peruano a mediados del siglo XIX . También se dio una iniciativa empresarial por Le Tourneau , se localizo en las inmediaciones del rio Pachitea, fracaso y hoy es la ciudad de Tornavista Hay proyectos de colonización vial organizados por el Estado basados en la carretera

En la Colonización vial se dieron dos tipos: espontánea y dirigida por el Estado. Sobre colonos espontáneos no hay historia. La dirigida por el Estado es la de los tirolesees en Oxapampa. Los del Estado son un fracaso. (E3)

Se desarrollaron Proyectos Especiales de Selva, bajo el concepto de Desarrollo Rural Integrado, a partir de los años 80, en la Selva Central el Proyecto Pichis Palcazu considero diversos componentes que consideraban la carretera como uno de ellos. Estos Proyectos estuvieron cofinanciados con las agencias internacionales de financiamiento, como son el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), USAID y agencias cooperantes.

En este periodo los organismos del Estado de planificación han preparado varios proyectos de colonización de la selva que se basaban en carretera Marginal y otras que partían de ella.

En nueva Cajamarca a partir de 1970 empieza la colonización y aparición de migrantes de Cajamarca y Amazonas, aspiraban a desarrollar la actividad agrícola, ganadera, industrial

Hay pérdida de la biodiversidad por el mal uso de la tierra y los recursos naturales

Los cultivos de arroz, maíz, café, cacao demandan tierras que están induciendo a la tala en las colinas altas

PÉRDIDA DEL ECOSISTEMA AMAZÓNICO

Los ecosistemas amazónicos son frágiles y han sufrido deterioros producidos por la explotación descontrolada de sus bosques y el mal uso de la tierra, por parte de la agricultura migratoria, la ganadería extensiva y la explotación de los bosques.

Las características del suelo de la Amazonia por donde paso la marginal fue estudiado por la el Instituto Nacional de Planificación, a través de la Oficina Nacional de Evaluación de Recursos Naturales (1964 ONERN) en su publicación sobre Aspectos Geográficos de la Selva Alta peruana que será recorrida por la Carretera Marginal sudamericana, clasifico los suelos en tres formaciones u órdenes edáficas: zonales, intrazonales y azonales. Los estudios de la época difieren sobre la aptitud del suelo para las actividades agropecuarias. Se debe considerar que el suelo de los bosques esta protegido de las lluvias por la copa de los árboles, por eso cuando existe la tala, su aptitud es muy corta en el tiempo.

En el desarrollo de la Amazonia el suelo determina el sistema de la agricultura. Hay pérdida de la biodiversidad por el mal uso de la tierra y los recursos naturales. Los cultivos de arroz, maíz, café, cacao demandan tierras que están induciendo a la tala en las colinas altas

La carretera Marginal acelera el proceso de deforestación que resulta de la actividad ilegal causada por la tala indiscriminada que impactan en el bosque amazónica, la pérdida del hábitat humano y la biodiversidad de la flora y fauna nativa. En el caso del Perú la deforestación está alrededor de 9.5 millones de hectáreas de bosques, es decir 3 veces el territorio de Lima. La Amazonia actual en el Perú afronta una fuerte deforestación y degradación de sus bosques, debido a tala ilegal, la expansión de uso agrícola, la minería ilegal y el narcotráfico Un ejemplo es lo que sucede en la Amazonia Sur, (Ramos- Luque, 2021) que indica que la principal causa e Madre de Dios, de la deforestación en la minería ilegal y en menor orden son la ampliación de la frontera agrícola, la ganadería y la actividad forestal, la mayor parte de deforestación por la minería aurífera se debe a la aplicación de tecnologías artesanales. (Marapi, 2013), el INEI (2011) Estudios de la deforestación en Madre de Dios, agregan a lo anterior la minería ilegal y el narcotráfico, la deforestación es producida mayormente un tipo de minería que utiliza tecnologías artesanales, utilizada en la minería aurífera. (Luque - Ramos 2021)

Otro tema importante es la deforestación de los parques nacionales que se ven sometidos a la deforestación y el tráfico de la madera que anteponen intereses individuales y afectan los recursos de las comunidades (Rojas. Guevara 2021)

CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. HG: La Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la integración física latinoamericana como soporte al modelo de industrialización de sustitución de importaciones, reordenar el territorio del Perú y a ocupar la Amazonia peruana en el periodo 1963-1965

El expresidente Belaunde como líder latinoamericano contribuyo al pensamiento latinoamericano con la teoría: Conquista del Perú por los peruanos, una concepción humanista, que reconoce a la sociedad peruana como propietaria de valores históricos que deben ser inspiradores para la integración latinoamericana, con conocimiento y manejo apropiado del territorio. Aporta a las ciencias políticas la incorporación de la visión territorial que los incas han usado para la organización política. La Carretera Marginal de la Selva fue una propuesta de conexión hidrovial sustentada en un pensamiento integracionista que buscó el bien común, basada en la ley de hermandad practicada por los incas.

a) Modelo de integración de la infraestructura física latinoamericana como soporte al modelo de desarrollo de industrialización por sustitución de importaciones.

La construcción de la Carretera Marginal de la Selva ha contribuido débilmente a la integración física latinoamericana. Logro el desarrollo de las áreas incorporadas como producto de la conexión definida a lo largo del trazo vial, en los países de Ecuador, Colombia y Perú. No obstante, se debe considerar que como toda obra vial trajo impactos positivos y negativos. Entre lo positivo está el hallazgo de recursos petroleros, la ampliación de tierras agrícolas, el mejoramiento de la calidad de vida de la población al acceder a servicios de salud, educación, y administrativos, el intercambio de tecnologías agrícolas, el incremento de la producción local, mientras que lo negativo se ubica en los impactos ambientales y los conflictos sociales.

La Carretera Marginal construida en los países andinos de Ecuador, Colombia, Venezuela, y Bolivia, contribuyo de manera diferenciada al desarrollo económico de los mismos, debido a que estuvieron sujetos a diferentes procesos socio económicos de inserción en el mercado internacional y alineación con bloques económicos y comerciales globales, a esto se suma un sistema vial no estructurado ni planificado para la integración

latinoamericana. A pesar de ello debe reimpulsarse en la agenda política de la región la relevancia de la infraestructura física como aporte al desarrollo sostenible, pasándose de un enfoque unidimensional a uno multidimensional donde predomine la integración física y funcional.

Los argumentos geopolíticos no han sido concordantes, mientras Ecuador, Colombia y Venezuela, lo interpretan como una salida para el continente por vía terrestre, desde el Pacífico hasta el Atlántico, sin tener que atravesar la cordillera de los Andes, para Perú y Bolivia fue la oportunidad de incorporar áreas agropecuarias a su economía, Brasil no fue parte del proyecto, sin embargo, en su territorio busco la construcción de grandes carreteras que emulaban la carretera marginal.

La Carretera Marginal de la Selva no contribuyo a una industrialización manufacturera, sin embargo, sirvió para incorporar el sector primario: la agricultura, ganadería y forestación a la economía, así como para ampliar la frontera agrícola. La carretera facilitó la conexión vial con los caminos de penetración que permitían llevar los productos a los mercados internacionales y nacionales. El café y el cacao se exporta a Estados Unidos y Europa, mientras que los cítricos y frutas que son productos perecibles pudieron incorporarse al mercado nacional. También dio lugar a la aparición de cooperativas y plantas La magnitud de su propuesta a nivel nacional dinamizó en especial la zona norte del Perú y la zona central de la Amazonia conectada con el Valle del Mantaro.

Han pasado más de 70 años y la obra es inconclusa, la construcción sigue siendo motivo de polémica entre visiones opuestas que van desde los ecologistas hasta los desarrollistas, posturas que sirven de argumento a los líderes nacionales y regionales para apoyar o descartar su continuidad. Ante esto los actores locales deben ser los que definan su necesidad de conexión con el sistema vial.

b). Modelo de ordenamiento territorial del Perú, como soporte para superar la crisis del agro y el crecimiento de la población urbana,

La construcción de la carretera es un componente del desarrollo territorial, siendo un factor importante en la definición de estrategias para combatir la pobreza, crear

oportunidades de mejora de la calidad de vida y estructurar el espacio físico para asegurar un hábitat saludable para las comunidades.

La carretera Marginal contribuyó a la integración vial, fluvial, de las zonas andinas con las amazónicas del Perú como complemento a la carretera Panamericana y a la conexión de las vías de penetración con los ríos navegables. Así mismo contribuyó al proceso de ordenamiento del Perú y comprometió todo el territorio, estructuró la red vial con los núcleos urbanos y dinamizó en especial la Zona Norte del Perú.

La Reforma Agraria no fue atendida por Belaunde, pero la Carretera Marginal suponía facilitar tierras de cultivo agrícola en la Selva, para mitigar el crecimiento de las ciudades de la costa y en especial de la ciudad de Lima y favorecer el traslado de los agricultores de la Sierra que estaban dedicados al cultivo de áreas pobres y manejaban tecnologías de producción primitivas. Los colonos de la Selva migraron de la Costa y Sierra y puede visualizarse gran movilidad entre diversas generaciones entre las ciudades.

Las ciudades han sido protagonistas de la estructura espacial de la Amazonia delimitada por la carretera marginal, aparecieron ciudades en el distrito de Villa Perene, distrito de Pichanaqui, Rio Negro, Satipo, Mazamari y Pangoa (en la región Junín); Villa Rica, Puerto Bermúdez, Iscozacín, Ciudad Constitución (región Pasco). En todas estas ciudades se cuenta con gobiernos locales, hospitales, postas, cuarteles, bancos privados y estatales, financieras, universidades estatales, privadas e institutos superiores tecnológicos. El problema es el crecimiento no planificado e incontrolado de las ciudades, existe en todo lo que es ocupación urbana una ausencia de los gobiernos de diferentes niveles, sin planificación.

c). Modelo de colonización vial en la ocupación de la Amazonia.

El ecosistema amazónico caracterizado por ser frágil ha sido impactado por la carretera, al producirse cambios en el uso de suelo. Uno de los problemas derivados es la deforestación, producida por la tala indiscriminada de los bosques. Sin embargo, debe tenerse presente que, la depredación del bosque amazónico se dio con anterioridad a la aparición de la carretera, en el caso del bosque natural Von Humboldt en Ucayali se habían producido la tala de las especies de mayor valor, es un bosque heterogéneo y su

explotación es costosa. Otro factor de impacto en el ecosistema lo produjeron los colonos que ocuparon tierras no aptas para la agricultura y empobrecieron los suelos. No se debe olvidar que la Amazonia es bosque y cualquier acción debe estar supeditada al manejo de suelo y la condición de bosque.

Inicialmente la Selva fue ocupada por colonizadores espontáneos, que hicieron mal uso de las tierras, ante lo cual se diseñaron los Proyectos Especiales de Selva que debían lograr la incorporación de la Selva con programas de Desarrollo Rural Integrado. La construcción de la carretera solamente fue un componente del proyecto, y de esta experiencia se ha logrado identificar que en el caso del Proyecto Pichis Palcazu se tituló a muchas comunidades nativas, se diseñó la ciudad Constitución, se ofreció tecnología y asistencia técnica a los agricultores, ganaderos y forestales.

Cualquier propuesta para la ocupación de la Selva debe ser realizada en función del uso adecuado del suelo y como principal lineamiento la preservación del bosque. La explotación forestal sostenible implica producción y reforestación simultánea, con planificación a nivel de todas las escalas de gobierno y participación de los actores locales. Es importante mejorar la tecnología de reforestación y sistemas agroforestales apropiados, considerar actividades no invasivas como el turismo y protección de áreas con fines paisajísticos y ecológicos.

El testimonio de un agricultor de la Selva Central describe el beneficio que significó la construcción de la carretera para el traslado de sus productos: “Antes de la construcción de la carretera marginal era caótico el traslado de los productos agrícolas, era por vía fluvial, utilizando botes a motor, y vía aérea con avionetas mono-motor, esto se complicaba en la estación de invierno por las lluvias, ocasionando accidentes en el río y en el aire con pérdidas humanas y de productos”.

REFERENCIAS

- Aguero, J. G. (2016). *América Latina durante la Guerra Fría (1947-1989) una introducción*. InterSedes. Vol 17 N°35.
- Aguirre Moreno, A. Perea Tinajero, G. & Baez Gil, E. Y. (2021). *Urbicidio: filosofía de la ciudad herida*. Editorial Biblos. <https://elibro.net/en/lc/bibliourp/titulos/173417>
- Alcantara, C. A. (2009). *Diccionario de Integración latinoamericana*. Madrid: Plaza y Valdés.
- Aldama, J. P. (2021). *Los principios de autotelia y de no arbitrariedad en el concepto de ideología usado por Francisco Miró Quesada Cantuarias*. En *Líneas Generales*, (005), 92-102., <https://doi.org/10.26439/en.lineas.generales2021.n5.5421>.
- Altamirano, A. E., & Bueno, A. M. (2011). *El Ayni y la minka: dos formas colectivas de trabajo de las sociedades pre-Chavin*. Lima. *Investigaciones sociales*, Vol 15 N°27, 43-75.
- Amado, A. M., & Mollo, M. R. (2004). *Ortodoxia e heterodoxia na discussão sobre integração regional: a origem do pensamento de CEPAL e seus desenvolvimentos posteriores*. *Estudos Econômicos*, 34(1), 129-156.
- Arbulú, D. (2009). *There's no place like planet home*. Obtenido de *Visión integradora de Fernando Belaúnde Terry*: <https://diegoarbulu.wordpress.com>
- Arbulú, D. (23 de enero de 2011). *There's no place like planet home*. Obtenido de *¿Integración latinoamericana?*: <https://diegoarbulu.wordpress.com>
- Arroyo, E. L. (2019). *Geopolítica internacional*. Lima: Universidad Ricardo Palma.
- Barrantes Cáceres, R. & Glave, M. (2018). *Amazonía peruana y desarrollo económico*. IEP Ediciones. <https://elibro.net/es/lc/bibliourp/titulos/79533>
- Banco Mundial. (2008). *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography*. Bogotá: World Bank.
- Barbé, E. (1995). *Relaciones Internacionales*. Madrid: Tecno.

- Becerril, M. P., & Garcés, C. (2004). *Contribuciones de la CEPAL en los estudios del fenómeno metropolitano 1950-1990*. Revista de Estudios Regionales, M° 70 pp 140-172.
- Belaúnde Terry, F. (1994). *La Conquista del Perú por los peruanos*. Lima: Minerva.
- Belaunde, F. (1967). *Discurso del presidente Fernando Belaunde Terry en la cumbre de Jefes de Estado de la OEA en Punta del Este - Uruguay*. Uruguay.
- Belaunde, F. T. (1961). *Discurso secretaria Nacional de Acción*. Obtenido de issuu: <https://issuu.com/catkind23/docs/perucomodoc>
- Belaunde, F. T. (2015). *Fernando Belaunde Terry. Visionario de la Peruanidad*. Lima: Fondo Editorial Universidad San Ignacio de Loyola.
- Belaunde, F., & Mariategui, S. (1960). *Pueblo por pueblo*. Lima: Tawantinsuyu.
- Beltrán - Caballero, J. (2013). *Agua y Forma Urbana en la América Precolombina: el caso del Cusco como centro del poder Inca*. Barcelona: Tesis- Universidad Politécnica de Cataluña.
- Bermúdez, C. T. (2011). *Proyectos de integración en América Latina durante el siglo XX. Una mirada de integración regional en el siglo XXI*. Investigación & Desarrollo, V 19.
- Bielschowsky, R. (1998). *Evolución de las ideas de la CEPAL*. Revista de la CEPAL. Número extraordinario, 21-45.
- Blanco, C. A. (2013). *Algunas propuestas frente a la crisis de legitimidad de la comunidad andina*. Análisis Político, 141-155.
- Boisier, S. E. (1999). *Teorías y metáforas sobre el desarrollo territorial*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Botto, J. C. (s.f.). *El Perú como doctrina*. Obtenido de issuu: <https://issuu.com/catkind23/docs/perucomodoc>
- Bown, C. P., Lederman, D., Pienknagura, S., & Robertson, R. (2017). *Mejores vecinos. Hacia una renovación de la Integración económica en América Latina*. Washington: Grupo Banco Mundial.

- Briceño Ruiz, J., Quintero Rizzuto, M. L., & Ruiz de Benítez, D. (2013). *El pensamiento estructuralista de la CEPAL sobre el desarrollo y la integración latinoamericana: reflexiones sobre su vigencia actual*. Revista Aportes Para La Integración Latinoamericana, (28), 1-33. Recuperado de <https://revistas.unlp.edu.ar/aportes/article/view/3484>
- Bressan, N. R., & Luciano, T. B. (2018). *A Comunidade Andina no sseculo XXI: Entre bolivarianos e a Aliança do Pacífico*. Revista de Sociologia e Política, 62-80.
- Buitrago, R. (2006). *Las dificultades de la integración latinoamericana a partir del modelo primario exportador*. Revista de la Facultad de Ciencias Económicas: Investigación y Reflexión, XIV(2) 145-155.
- Bull, H. (2005). *La sociedad anárquica: Un estudio sobre el orden en la política mundial*. Madrid: Los libros de la Catarata.
- Campion, M. C. (2018). *Las fronteras como espacios de poder y resistencia*. Rev. Cient. José María Córdova, pp 109 -132. abril – junio.
- Carciofi, R. (2012). *Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) diez años después. Integración física sudamericana diez años después: impacto e implementación en el Perú* (págs. 51-59). Lima: Rosario Santa Gadea.
- Carciofi, R., & Gaya, R. (2016). *Integración física en América Latina. Una revisión de la experiencia reciente y lecciones de política*. Boletín Informativo TECHINT, 1-38.
- Carvalho, B. N. (2017). *La Integración de la Infraestructura Regional: la profundización de la integración sudamericana a través del COSIPLAN- UNASUR*. Sao Pablo, Brasil.
- CEPAL. (2022). *CEPAL*. Obtenido de CEPAL INFRAESTRUCTURA FISICA REGIONAL: <https://www.cepal.org/es/temas/integracion-fisica-regional>.5 enero
- Cipoletta G. T. (2009). *Infraestructura física e integración regional*. Boletín. Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y el Caribe.
- Conesa, E. R. (1982). *Conceptos fundamentales de la integración económica*. 1-5.

- Constitución Política del Perú. (1993). *Diario Oficial el Peruano*.
- Contreras, A. B. (2013). *Fernando Belaúnde Terry y la integración andina*. En M. A. Guevara, *El desafío de construir* (págs. 131 -140). Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú.
- Cornejo, E. (2012). *El modelo económico peruano una experiencia exitosa de desarrollo de infraestructura con inclusión social*. Integración física sudamericana diez años después: impacto e implementación en el Perú (págs. 25-43). Lima: Rosario Santa Gadea.
- Del Aguila, E. M. (2013). *Carretera Marginal de la Selva: vía continental integradora*. En M. A. Guevara, *El Desafío de Construir. Homenaje a Fernando Belaunde Terry a 100 años de su nacimiento* (págs. 63-73). Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú.
- Del Aguila, E. M. (2013). *Carretera Marginal de la Selva: via continental integradora*. En M. A. Guevara, *El desafío de construir* (págs. 63 - 73). Lima: Fondo Editorial del Congreso.
- Dourojeanni, M. J. (2017). *Belaunde en la Amazonía*. Obtenido de caap.org.pe: <http://www.caaap.org.pe/website/2017/06/12/belaunde-en-la-amazonia-por-marc-j-dourojeanni/>
- Dodds, K. (2021). *Geopolítica: una breve introducción*. Antoni Bosch editor. <https://elibro.net/es/lc/bibliourp/titulos/178344>
- Duarte, M. V. (2011). *Algunas consideraciones a la Teoría de la Integración Latinoamericana*. Aldea Mundo . , 53-62.
- Ezquerro Gómez, J. (2021). *Pólis y caos: reflexiones sobre el principio de la política*. Prensas de la Universidad de Zaragoza. <https://elibro.net/es/lc/bibliourp/titulos/179250>
- Farromeque, R. (2012). *Costos logísticos y desarrollo de plataformas logísticas en los ejes IIRSA*. En R. Santa Gadea, *Integración Física sudamericana* (pág. 373). Lima.
- Ferrater, J. M. (1941). *Diccionario de filosofía*. México: Atlante.

- Filho, N. A., & Petrelli, V. C. (2011). *A CEPAL ainda é uma escola do pensamento?* Revista de Economía Contemporánea, 92-111.
- Galarza, L. L. (2011). *Visión de Futuro del Desarrollo Territorial*. Lima: CEPLAN.
- Galofre, O. C., Ahar, S. C., & Gonzáles, R. A. (2013). *Proceso de integración regional en América Latina: Un enfoque político*. revista de Economía del Caribe, 77-99.
- Garces, L. T. (2018). *Latin American integration as a wicked problem: the case for a plural approach*. Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad, 93-117.
- García, A. (2006). *La estructura del atraso en América Latina: hacia una teoría latinoamericana del desarrollo*. Bogotá: Convenio Andrés Bello.
- Gayá, R. (2016). *Integración física en América Latina*. Una revisión de la experiencia reciente y lecciones de política. Boletín informativo Techint, 13-54.
- Barrantes Cáceres, R. & Glave, M. (2018). *Amazonía peruana y desarrollo económico*. IEP Ediciones. <https://elibro.net/es/lc/bibliourp/titulos/79533>
- Gragea, A. C. (2005). *Integración Regional y desarrollo en los países andinos*. Ecuador: Universidad Andina Simón Bolívar.
- Guijarro, T., & Cardelus, B. (2009). *Cápac Ñan: el gran camino inca*. Lima, Perú: Aguilar.
- Hernández, R. S., Fernández-Collado, C., & Baptista, P. L. (2006). *Metodología de la Investigación*. México: Mc Graw Hill.
- Horna, H. (Julio 1976). *South America's Marginal Highway*. *Journal Development areas*, Vol 10 N° 4 409-424.
- Huamantínco, A. A. (2016). *Redes y estructura espacial, su papel en el desarrollo*. Geografía, 241-248.
- Iturralde, I. B. (2015). *Hobbes. La autoridad suprema del gran Leviatán*. Madrid: Bonallettera Alcompas SL.
- Jaguande, A. D. (2014). *Ciencia Política para comprender las Relaciones Internacionales*. Lima: Industrial Gráfica San Remo.

- Krugman, P. (1991). *Increasing Returns and Economic Geography*. *The Journal of Political Economy*, 483-499.
- Krugman, P., & M. O. (2006). *Economía Internacional Teoría y Política*. Madrid: Pearson Educación S.A.
- Lama, C. M. (2011). *Escenarios de futuro del proceso de integración territorial y logístico para el mediano y largo plazo*. Lima: CEPLAN.
- Levillier, R. (1956). *Los Incas*. Sevilla: Escuela de estudios Hispano Americanos de Sevilla.
- Manrique, N. (2020). *Historia de la agricultura peruana, 1930-1980*. En C. Contreras, La economía peruana entre la gran depresión y el reformismo militar (págs. 159-215). Lima: Banco Central de Reserva, Instituto de Estudios Peruanos.
- Marcondes, R. M. (2012). *Ejes de integración y desarrollo versus corredores de transporte: renovando el concepto de la integración física*. Lima.
- Mariátegui, S. C. (2013). *Belaunde y el Perú*. En M. A. Guevara, *El Desafío de Construir*. Lima: Fondo Editorial del Congreso.
- Martin, M. L., & Múscar, E. B. (1992). *Proceso de urbanización en América del Sur*. Madrid MAPFRE, 315p.
- Martinez, G. M. (2010 . N°21). *Qhapaq Ñan: El camino inca y las transformaciones territoriales en los andes peruanos*. *Arqueología y Sociedad*, 37-62.
- Martínez, G. M. (2010, N° 21). *Qhapac Ñan: El camio inca y las transformaciones territoriales en los andes peruanos*. *Arqueología y Sociedad*, 37-62.
- Merchand, M. R. (2009/10). *Reflexiones en torno a la nueva geografía económica en la perspectiva de Paul Krugman y la localización de la actividad económica*. Breves contribuciones del Instituto de Estudios Geográficos, 206-223.
- Mesclier, E. (Vol 10 2001). *Un Atlas para reflexionar: integración y acentuación de las diferencias espaciales en el Perú de los años 1990*. *Estudios de Geografía*, 77-154.
- Mindreau, M. M. (2001). *Introducción a la teoría de las relaciones internacionales*. Lima: Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico.

- Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. (2019). Obtenido de <https://www.gob.pe/institucion/rree/noticias/26812-declaracion-presidencial-sobre-la-renovacion-y-el-fortalecimiento-de-la-integracion-de-america-del-sur.gob.pe>.
- Miró Quesada, F. R. (2013). *Particularidad de la ideología de Acción Popular*. En M. A. Guevara, *El desafío de construir* (págs. 30-34). Lima: Fondo editorial del Congreso.
- Morel, J. (2014) *De una a muchas amazonias: los discursos sobre la selva* (1963.1968) de Amazonia peruana y desarrollo económico, IEP, Grade
- Morales, M. F. (2007). *Un repaso a la regionalización y el regionalismo: Los primeros procesos de integración regional en América Latinas*. Con fines de relaciones internacionales y ciencia política, v3, 6. 65-80.
- Muratori, A. (2007). *Fronteras: conceptos y caracterización espacio-temporal*. Fronteras europeas y latinoamericanas, 13-26.
- Myers, M. (2013). *Qualitative research in business & management*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications Ltd.
- Noreña, A., Alcaraz-Moreno, N., Rojas, J., & Rebolledo, D. (2012). *Aplicabilidad de los criterios de rigor y éticos en la investigación cualitativa*. AQUICHAN, 263-274. Obtenido de <http://jbposgrado.org/icuali/Criterios%20de%20rigor%20en%20la%20Inv%20cualitativa.pdf>.
- Okuda, M. B., & Gómez-Restrepo, C. (2005). *Methods in Qualitative Research: Triangulation*. Revista Colombiana de Psiquiatría, 118-124.
- Olano, F. M. (2010). *Impacto de la construcción del tramo carretero interoceánico Puerto Maldonado - Iñapari en las Relaciones Internacionales de Perú - Brasil y Perú - Bolivia*. Lima: Tesis Doctorado. Universidad Ricardo Palma.
- Olivier de Sardan, J.-P. (2018). *El rigor de lo cualitativo: las obligaciones empíricas de la interpretación socio antropológica*. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas.

- Orrego, J. (2020). *El segundo momento del neoliberalismo en el Perú*. Obtenido de ideele Revista N°287: <https://revistaideele.com/ideele/content/el-segundo-momento-del-neoliberalismo-en-el-per%C3%BA>
- Oseña, D. G., Hurtado, D. T., Zevallos, L. S., Santacruz, A. E., Quintana, J. H., & Zacarias, C. M. (2018). *Métodos y Técnicas de la Investigación cualitativa*. Huancayo: Soluciones Graficas.
- Pauselli, G. (2013). *Teoría de relaciones internacionales y la explicación de la ayuda externa*. Revista Iberoamericana de Estudios de Desarrollo, 72-92.
- Pease, H. G., & Romero, G. S. (2015). *La Política en Perú del Siglo XX*. Lima: Fondo Editorial Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Perú. Ministerio del Medio Ambiente. (2015). *Orientaciones básicas sobre el Ordenamiento Territorial en el Perú*. Lima: Ministerio del Medio Ambiente.
- PNUMA, O. U. (2009). *Geo Amazonia. Perspectivas del Medio Ambiente en la Amazonia*. Lima: PNUMA.
- Prebisch, R. (2016). *La Naturaleza de las Relaciones entre centros y periferia*. *Economía Crítica*, N° 21 135-147.
- Preciado, J. C., & Rocha, A. V. (2003). *Pasado y presente de la integración económica latinoamericana*. En J. C. Preciado, & A. V. Rocha, *América Latina: realidad, virtualidad y utopía de la integración* (págs. 105-124). México: Centro de estudios mexicanos y centroamericanos.
- Ramos, A. (2010). *Notes on Infrastructure and Inegration in South America*. Buenos Aires: BID CAF FONPLATA.
- Ramos, C. A. (2015). *Los paradigmas de la investigación científica*. *Psicología*. UNIFE, 9-17.
- Reyes, L. S. (2016). *Análisis crítico del Tratado de Cooperación Amazónica y los Pronunciamientos oficiales*. Valladolid: Universidad Valladolid - Tesis doctoral.
- Rivara, M. d. (2008). *Francisco Miró Quesada Cantuarias (1918 ...) Filosofía y praxis ante la condición humana*. En M. d. Rivara, *La intelectualidad peruana del siglo XX ante la condición humana* (págs. 231-257). Lima: MLRivara.

- Rodriguez, P. S. (2014). *Integraciones regionales en la agenda internacional del siglo XXI*. El Colegio de San Luis, 16-32.
- Rojas-Guevara, J. U. (Coord.), Gallego Betancourth, M. L. (Coord.) & Duran Hernández, R. (2021). *Delitos ambientales que afectan la seguridad ciudadana en Colombia: estudios de caso sobre la deforestación y el tráfico de madera*. Bogotá, 2021.. Dirección de Escuelas de Policía. <https://elibro.net/es/lc/bibliourp/titulos/212388>
- Ruiz, J. B., Rizzuto, M. Q., & Ruiz de Benitez, D. (2013). *El pensamiento estructuralista de la CEPAL sobre el desarrollo y la integración latinoamericana*. Aportes para la integración latinoamericana, 1-34.
- Santos, B. D. S. (2021). *El futuro comienza ahora: de la pandemia a la utopía*. Ediciones Akal. <https://elibro.net/es/lc/bibliourp/titulos/174612>
- Secretaria General de la Comunidad Andina. (2017). *Rumbo a los 50 años El arduo camino de la Integración*. Lima: Comunidad Andina.
- Tello, L. V. (2013). *El Perú en el proceso de Integración Andino de 1966 a 2006. Tesis para optar el grado académico de Magister en Historia*. Lima, Perú: Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Facultad de Ciencias Sociales. Unidad de Postgrado.
- Terán, F. (1982). *El problema urbano*. Barcelona: Salvat.
- Tomassini, L. (1988). *Relaciones Internacionales: Teoría y Práctica*. Santiago de Chile: PNUD-CEPAL.
- UNASUR. (20 de enero de 2022). *COSIPLAN*. Obtenido de <http://www.iirsa.org/infographic#ama>
- UNESCO. (2007). *Communication and information*. Obtenido de Memoria del mundo: <http://www.unesco.org/new/es/communication-and-information/memory-of-the-world/register/full-list-of-registered-heritage/registered-heritage-page-8/treaty-of-tordesillas/>
- Vieira, E. P. (2005). *Evolución de las Teorías sobre Integración en el contexto de las teorías de Relaciones Internacionales*. Papel Político, 235-290.

- Viera , E. P. (2006). *Développements Régionaux D'Espaces Sousnationaux, Transfrontaliers Et Transnationaux: Une option pour l'Integration de l'Amérique Latine* . París, Francia: Universsité Paris III - Sorbonne Nouvelle.
- Wagner, A. T. (2012). *Integración física sudamericana diez años después: impacto e implementación en el Perú*. Prólogo (pág. 373). Lima: Rosario Santa Gadea.
- Webb, R. (20 de marzo de 2016). *El Pueblo lo Hizo*. El Comercio.
- WWF. (2019). *Amazonia*. Obtenido de https://wwf.panda.org/es/que_hacemos/sitios_prioritarios/amazonia/
- Zapata, L. (2014). 1920-1980 *Contexto Internacuiba, Políticas Públicas y Crecimiento Económico*. En C. C. Contreras, Compendio de historia económica V: la economía peruana entre la gran depresión y el reformismo militar, 1930-1980 (págs. 19-102). Lima: BCRP; IEP.

ANEXOS



Escuela de Posgrado

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y NO PLAGIO

DECLARACIÓN DEL GRADUANDO

Por el presente, el graduando: *(Apellidos y nombres)*

Vásquez Prada vda de Rojas, Vilma Gladys

en condición de egresado del Programa de Posgrado:

Doctorado Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales

deja constancia que ha elaborado la tesis intitulada:

Política de integración Física Latinoamericana: Carretera Marginal de la Selva en el Perú (1963-1985)

Declara que el presente trabajo de tesis ha sido elaborado por el mismo y no existe plagio/copia de ninguna naturaleza, en especial de otro documento de investigación (tesis, revista, texto, congreso, o similar) presentado por cualquier persona natural o jurídica ante cualquier institución académica, de investigación, profesional o similar.

Deja constancia que las citas de otros autores han sido debidamente identificadas en el trabajo de investigación, por lo que no ha asumido como suyas las opiniones vertidas por terceros, ya sea de fuentes encontradas en medios escritos, digitales o de la Internet.

Asimismo, ratifica que es plenamente consciente de todo el contenido de la tesis y asume la responsabilidad de cualquier error u omisión en el documento y es consciente de las connotaciones éticas y legales involucradas.

En caso de incumplimiento de esta declaración, el graduando se somete a lo dispuesto en las normas de la Universidad Ricardo Palma y los dispositivos legales vigentes.

Vilma Gladys Rojas

Firma del graduando

05 de Diciembre 2022

Fecha

a. Matriz de consistencia

Problema central	Pregunta problemática	Objetivo General	Hipótesis General
En el periodo de 1963 -1985 el expresidente Belaunde, gobierno el Perú en dos oportunidades, donde sustentó y lideró el proyecto y construcción de la Carretera Marginal de la Selva para contribuir a mejorar la integración de la infraestructura física latinoamericana, como soporte al modelo de industrialización de sustitución de importaciones, reordenar el modelo del territorio peruano ante la crisis agraria y el crecimiento de las ciudades, y poblar y aprovechar las tierras productivas de la Amazonia con un modelo de colonización vial	¿De que manera la Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la integración física latinoamericana como soporte al modelo de industrialización de sustitución de importaciones, a reordenar el modelo del territorio peruano ante la crisis agraria y el crecimiento de las ciudades; a poblar y aprovechar las tierras productivas de la Amazonia con un modelo de colonización vial en el periodo de 1963-1985?	Analizar de que manera la Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la integración física latinoamericana como soporte al modelo de industrialización de sustitución de importaciones, a reordenar el modelo del territorio peruano ante la crisis agraria y el crecimiento de las ciudades; a poblar y aprovechar las tierras productivas de la Amazonia con un modelo de colonización vial en el periodo de 1963-1985?	La Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la integración física latinoamericana como soporte al modelo de industrialización de sustitución de importaciones, reordenar el territorio del Perú y a ocupar la Amazonia peruana en el periodo 1963- 1985
Problemas Específicos	Preguntas complementarias	Objetivos Específicos	Hipótesis Específicas
En el periodo de 1963 -1985 la propuesta del ex presidente Belaunde, sobre el proyecto y construcción de la Carretera Marginal de la Selva buscó contribuir a la estructuración de un modelo de integración de la infraestructura física latinoamericana como soporte al modelo de desarrollo de industrialización por sustitución de importaciones	¿De qué manera la Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la estructuración de un modelo de integración de la infraestructura física latinoamericana como soporte al modelo de desarrollo de industrialización por sustitución de importaciones, en el periodo de 1963-1985?	Analizar de que manera la Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la estructuración de un modelo de integración de la infraestructura física latinoamericana como soporte al modelo de desarrollo de industrialización por sustitución de importaciones, en el periodo de 1963-1985.	La Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la estructuración de un modelo de integración de la infraestructura física latinoamericana, como soporte al modelo de desarrollo de industrialización por sustitución de importaciones, en el periodo 1963- 1985
En el periodo de 1963 -1985 el proyecto y construcción de la Carretera Marginal de la Selva, contribuyó a la construcción de un modelo de ordenamiento territorial del Perú, como soporte para superar la crisis agraria y el acelerado crecimiento de la población urbana.	¿De que manera la Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la construcción de un modelo de ordenamiento territorial del Perú, como soporte para superar la crisis agraria y el acelerado crecimiento de la población urbana, en el periodo de 1963-1985?	Analizar de que manera la Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la construcción de un modelo de ordenamiento territorial del Perú, como soporte para superar la crisis agraria y el acelerado crecimiento de la población urbana, en el periodo de 1963-1985	La Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la construcción de un modelo de ordenamiento territorial del Perú, como soporte para superar la crisis agraria y el acelerado crecimiento de la población urbana, en el periodo de 1963-1985
En el periodo de 1963 -1985 la propuesta del proyecto y construcción de la Carretera Marginal de la Selva plantea un modelo de colonización vial para ocupar la Amazonia.	¿De que manera la Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la ocupación de la Amazonia con el modelo de colonización vial, en el periodo de 1963-1985?	Analizar de que manera la Carretera Marginal de la Selva, ha contribuido a la ocupación de la Amazonia con el modelo de colonización vial, en el periodo de 1963-1985.	La Carretera Marginal de la Selva ha contribuido a la ocupación de la Amazonia con el modelo de colonización vial, en el periodo de 1963-1985.

POBLACION DE ESTUDIO	TECNICAS E INSTRUMENTOS	METODOLOGIA
Para determinar el significado de las dimensiones con el caso de estudio se ha seleccionado los expertos en los temas relacionados	METODO DOCUMENTAL. Basado en las propuestas escritas del presidente Belaunde y otros documentos de la epoca de estudio	Enfoque: Explicativo en la medida que busca
EXPERTOS EN CIENCIAS POLITICAS, INTEGRACION LATINOAMERICANA, PARTICIPANTES DE LA CARRETERA MARGINAL	ENTREVISTAS DE PROFUNDIDAD. A expertos	Diseño Estudio de casos
Para identificar la persepcion de los ACTORES DIRECTAMENTE INVOLUCRADOS. Se selecciono a pobladores, trabajadores, de los departamentos por donde se trazo la Carretera Marginal de la Selva,	ENCUESTA ESTRUCTURADAS	

b. Matriz de operacionalización

MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN DE VARIABLES

Subcategorías	Categorías inductivas		Preguntas actores directos involucrados	Preguntas a los expertos
Infraestructura Física Latinoamericana en el debate de industrialización sustitución de importaciones	Modelo de integración de la Infraestructura física latinoamericana como soporte al modelo de desarrollo Industrialización por sustitución de importaciones.	Actividades de exportación tradicionales <i>Agrícola, ganadera, forestal, pesca, minería</i>	En su opinión, en el período 1963-1985, antes de la Construcción de la Carretera Marginal de la Selva en Perú ¿la población estaba dedicada a actividades que se relacionaban con las exportaciones tradicionales (agricultura, minería, petróleo, pesca, forestal) y a que mercado se llevaba para vender? (a la ciudad mas cercana, a Lima) y, ¿qué productos industriales importados (electrodomésticos, autos) usaban para las mencionadas actividades económicas?	¿Considera Ud. que en el período 1963-1985 la Carretera Marginal de la Selva, fue parte de un modelo de integración física latinoamericana que sirvió de soporte al modelo de desarrollo de industrialización por sustitución de importaciones?
		Cambios en exportación productos tradicionales y sustitución por consumo productos industriales importados	En su opinión, en el período 1963-1985, después de la Construcción de la Carretera Marginal de la Selva en Perú, ¿Han aparecido nuevas empresas y productos de exportación? ¿Ha aumentado el número y tipo de consumo de los productos industriales importados (electrodomésticos,	
		Crecimiento económico	En su opinión, ¿cuáles considera son los beneficios o daños en la actividad económica ha ocasionado la Carretera Marginal de la Selva para su comunidad?	
La Infraestructura Física del Perú en el ordenamiento del territorio del Perú	Modelo de ordenamiento territorial del Perú, como soporte para superar la crisis del agro y el crecimiento acelerado de la población peruana	Crisis agraria 1963 -1985	En su opinión, en el período 1963-1985, antes de la construcción de la Carretera Marginal de la Selva en Perú, ¿qué problemas encontró respecto al transporte de sus productos y cómo viajaba usted a otras ciudades (capitales de departamento, provincias y otras ciudades)?	¿ Considera Ud que en el periodo 1963-1985 la CMS fue parte de un modelo de ordenamiento territorial del Perú que sirvió como soporte para superar la crisis del agro y el crecimiento de la población urbana ?
		Crecimiento urbano y modernización de la ciudad	En su opinión, en el período 1963-1985, después de la Construcción de la Carretera Marginal de la Selva en Perú, ¿qué nuevas ciudades aparecieron, como creció y se modernizó su ciudad?	
		Cambios en la relación campo - ciudad	En su opinión, la construcción Carretera Marginal de la Selva en Perú, ¿qué cambios importantes produjo para superar los problemas del ámbito rural y modernizar su ciudad?	
La infraestructura física en el debate de la ocupación de la Amazonía con el modelo de colonización vial	Modelo de colonización vial en la ocupación de la Amazonia	Población Amazonica existente aprovechamiento de tierras productivas por colonos informales,	En su opinión, en el período 1963-1985, antes de la construcción de la Carretera Marginal de la Selva en Perú, ¿qué problemas existían respecto a la ocupación de la zona de Selva producida por la colonización de inmigrantes informales en las tierras productivas?	¿ Considera Ud que en el periodo 1963-1985 la CMS fue parte de un modelo de colonización vial en la ocupación de la Amazonia peruana?
		Aprovechamiento de tierras productivas por la colonización vial y ecosistema amazónico	En su opinión, en el período 1963-1985, después de la construcción de la Carretera Marginal de la Selva en Perú, ¿qué problemas se resolvieron o cuáles aparecieron con relación al aprovechamiento de las tierras productivas y la ocupación por parte de los nuevos colonos?	
		Contribución a la ocupación de la Amazonia	En su opinión, la construcción de la Carretera Marginal de la Selva en Perú, ¿cuáles considera que han sido los beneficios o daños producidos en la Amazonia?	

c. Tablas de validez y confiabilidad

Tabla N° 3 : Criterios de rigor en la investigación cualitativa

	INDICADORES	CRITERIOS	Exp1	Exp2	Exp3	Exp4	TOTAL
1	Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado	95	98	97	99	97.2
2	Objetividad	Expresado en conductas observables	90	98	97	99	96
3	Actualidad	El tema es de actualidad para la integración física	95	98	97	98	97
4	Organización	Existe una organización lógica entre las categorías	95	98	97	98	97
5	Suficiencia	Comprende categorías materia de la evaluación	95	100	97	99	97.7
6	Intencionalidad	Esta adecuado para valorar aspectos relacionados con la integración física	95	100	97	99	97.7
6	Consistencia	Establece una relación pertinente entre la formulación del problema, los objetivos y las categorías de la investigación	95	98	97	97	96.7
8	Coherencia	Existe relación entre los indicadores y dimensiones	90	100	97	98	96.2
9	Metodología	Responde a la investigación	95	100	97	98	97.5
10	Pertinencia	El instrument es aplicable	95	99	97	98	97.2

Cuestionario a expertos



UNIVERSIDAD
RICARDO PALMA

ESCUELA DE POST GRADO

DOCTORADO EN CIENCIA POLÍTICA Y RELACIONES INTERNACIONALES

NOMBRE DE LA TESIS: INTEGRACIÓN FÍSICA LATINOAMERICANA

CASO DE ESTUDIO: CARRETERA MARGINAL DE LA SELVA EN EL PERU (1980-1985)

TESISTA: MA. VILMA GLADYS VASQUEZ PRADA

INSTRUMENTO: CUESTIONARIO A EXPERTOS

Buenos días, agradezco a Usted haber aceptado nuestra invitación para tener una entrevista que será grabada, en los términos explicados en el formato de consentimiento de información. Sus respuestas en principio se consideran anónimas, salvo que Ud. considere lo contrario. El objetivo de la investigación es definido como la necesidad de analizar la contribución de la Carretera Marginal de la Selva en la Integración Física Latinoamericana, desde la percepción de los expertos y de los actores directos.

Ud. ha sido elegido por ser un especialista investigador en temas de Ciencias Políticas, Integración física, planificación regional.

Las preguntas que dirigen la investigación son las siguientes:

1. Considera Ud. que en el periodo 1963-1985 la Carretera Marginal de la Selva, fue parte de un modelo de integración física latinoamericana que sirvió de soporte al modelo de desarrollo de industrialización por sustitución de importaciones?
2. ¿Considera Ud. que en el periodo 1963-1985 la Carretera Marginal de la Selva fue parte de un modelo de ordenamiento territorial del Perú que sirvió como soporte para superar la crisis del agro y el crecimiento de la población urbana?
3. ¿Considera Ud. que en el periodo 1963-1985 la Carretera Marginal de la Selva fue parte de un modelo de colonización vial en la ocupación de la Amazonia peruana?

Muchas gracias

INSTRUMENTO: CUESTIONARIO A ACTORES DIRECTOS

**TÍTULO DE LA TESIS: INTEGRACIÓN FÍSICA LATINOAMERICANA.
CASO DE ESTUDIO CARRETERA MARGINAL DE LA SELVA EN EL PERU (1963-1985)**

Agradezco a Usted haber aceptado nuestra invitación para responder a las siguientes preguntas. Estas preguntas se formulan en el contexto de una investigación a ser presentada a la Universidad Ricardo Palma, Escuela de Posgrado, programa de Doctorado en Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales, cuya tesista responsable es la Ma. Vilma Gladys Vasquez Prada.

Ud. ha sido elegido por ser un actor que tiene alguna relación con la construcción de la Carretera Marginal de la Selva

Datos generales del informante:

- Primer nombre:
- Edad:
- Sexo:
- Localidad donde vive (departamento, provincia y distrito):
- Ámbito en el que labora actualmente:
Zona rural () zona urbana ()
- Actividad u ocupación a la que se dedicaba en el periodo de 1963-1985: