

# EDITORIAL

<https://doi.org/10.18800/ensayo.202506.000>

# CIUDADES MINERAS E INDUSTRIALES Y SUS CONECTIVIDADES TERRITORIALES EN BRASIL Y PERÚ

Marta Vilela

**MARTA VILELA** es arquitecta, con doctorado en Urbanismo por la Universidad de Lieja, Bélgica. Profesora principal en la línea de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, PUCP; y actualmente directora del Centro de investigación de la Arquitectura y la Ciudad, CIAC.

En la escena global contemporánea de América Latina estamos presenciando la introducción de nuevas infraestructuras de conectividad que favorecen no solo el desarrollo de las grandes metrópolis, sino también el surgimiento de nuevas aglomeraciones urbanas o la transformación de ciudades menores en estructuras funcionales para las inversiones. Sin embargo, este proceso hace que dichas urbes estén perdiendo conexión con el territorio en el que se insertan.

En particular, interesa explorar los casos de Brasil y Perú, unidos por el gran proyecto de la carretera interoceánica, pero donde también hay nuevas autopistas —o *rodovias*— que favorecen el crecimiento de unas ciudades en desmedro de otras. ¿En qué medida estas inversiones suponen un desarrollo integral del territorio? Nuestra preocupación gira en torno a cómo los desarrollos urbanos parecen estar mejor articulados con empresas transnacionales que con el territorio mismo en el que se localizan, lo cual agrava las condiciones de desigualdad social ya existentes.

La experiencia de ciudades débilmente relacionadas con su territorio no es un fenómeno nuevo en la historia de ambos países ni en América Latina en general; está vinculada a una suerte de dualidad de organización de las redes urbanas, en la cual los principios reticulares se superponen y se imponen sobre los principios territoriales (Pumain, 2021). Desde el inicio de la presencia europea en América, en el siglo XVI, un factor que motivó la formación de ciudades fue la explotación de recursos naturales como el oro, la plata o la caña de azúcar. Sobre la base de este objetivo extractivo se constituyeron las primeras redes de ciudades, situándolas, unas, próximas a los recursos a explotar, y otras, estableciendo puertos para la exportación de dichos recursos hacia Europa. En la expansión de estas redes se puso poco interés en integrar el territorio en el que se localizaban, en la medida que el objetivo era servir a una metrópoli externa.

En los siglos siguientes los sistemas urbanos fueron ganando en complejidad, aunque en contextos de una urbanización dependiente (Castells, 1973). No obstante, la formación de ciudades poco relacionadas con el territorio también es un hecho observable durante el siglo XX. Son ejemplo de ello las ciudades-empresa o *company towns*, conformadas para la extracción de minerales o la actividad agroindustrial.

En los albores del siglo XXI se observan nuevas formaciones urbanas y la transformación que algunas urbes menores vienen experimentando. En contextos actuales, cuando las ciudades sostenibles son el tema central de la agenda de la Organización de las Naciones Unidas, preocupa que se repitan patrones de urbanización pobremente relacionados con el territorio donde se insertan. El presente texto se interesa, por ello, en revisar de manera breve la formación de ciudades enclave durante el siglo XX y su relación con las infraestructuras ferroviarias y carreteras, para finalmente formular interrogantes sobre lo que ocurre —o puede ocurrir— en procesos de inversión en infraestructuras de movilidad recientes que involucren ciudades pequeñas del Perú y Brasil.

El interés por esta reflexión surgió de las discusiones suscitadas en 2022 durante la mesa de diálogo «Actividades productivas de gran escala y metabolismo urbano del siglo XX al siglo XXI en ciudades secundarias o menores de Sudamérica», del III Congreso Iberoamericano de Historia Urbana, en el que destacaron como ponencias los casos de Huamachuco y Cajamarca en el Perú, así como los de Carajás y Smart City Lagunas en Brasil.

## ① LA FORMACIÓN DE COMPANY TOWNS: CIUDADES, INDUSTRIA Y MINERÍA EN EL SIGLO XX

Una vez alcanzada la condición de países independientes, durante el siglo XIX las aglomeraciones urbanas acogían a una mínima parte de los habitantes de América Latina, distribuida en pequeños poblados dependientes principalmente de la actividad agropecuaria. Incluso hasta 1950, excepto en Argentina, en ningún país la población que vivía en ciudades de más de 20 000 habitantes superaba el 50% del total. En Brasil dichas urbes representaban el 20% y en el Perú reunían apenas al 18% de los habitantes del país (Gatica, 1975).

El proceso de urbanización se incrementó de manera notable durante la segunda mitad del siglo XX, siendo su característica más llamativa el enorme crecimiento poblacional de algunas grandes ciudades (Castells, 1973). Probablemente debido a la magnitud de este fenómeno se conoce menos sobre las ciudades pequeñas que surgieron a raíz de fuertes inversiones públicas o privadas interesadas en actividades productivas para fines industriales y facilitadas por una nueva organización de las redes territoriales de comunicación.

El desarrollo de la minería extractiva ya no tenía como objetivo único el oro y la plata, sino también aquellos recursos necesarios para las actividades industriales. La extracción de cobre o de hierro, por ejemplo, era uno de los objetivos de grandes empresas transnacionales en América Latina, y esta actividad tuvo como efecto la generación de una nueva forma urbana: el *company town*. Esta denominación alude a un tipo de ciudad formada por iniciativa de una gran empresa para abordar necesidades económicas relacionadas con la extracción de recursos o con su procesamiento en contextos en los cuales el Estado no provee la infraestructura necesaria, por lo que dicha empresa se hace cargo del conjunto de necesidades urbanas, como vivienda y servicios básicos, entre otros aspectos (Porteous, 1970).

El *company town* se difundió en Europa y Estados Unidos hacia fines del siglo XIX, y en América Latina dejó su huella relacionada con la minería extractiva en múltiples lugares, como Chuquicamata en Chile (Garcés et al., 2010), Talara (Aranda, 1998) y La Oroya en el Perú (Vega Centeno, 2011) o Carajás en Brasil (Lima, 2008). A la par, también fue significativa la formación de aglomeraciones urbanas teniendo como base la industria manufacturera o la agroindustria, como ocurrió en el noreste brasileño (Rosa, 2014). Estas ciudades se fueron formando con relativa autonomía frente al territorio, obedeciendo principalmente a los intereses de la propia empresa que las formaba y constituyéndose, en muchos casos, como enclaves territoriales.

Si bien las estructuras más llamativas de estas urbes eran los proyectos de viviendas para obreros y la planificación territorial basada en una zonificación que separaba funcionalmente áreas productivas, residenciales y de abastecimiento, no puede pasarse por alto la importancia sustancial de las infraestructuras de movilidad, que facilitaban el transporte de mercancías y de trabajadores. La habilitación de redes ferroviarias —esenciales para estas formaciones— tuvo como objetivo principal conectar los núcleos urbanos pro-

ductivos con los puertos, para permitir la exportación de los bienes producidos o extraídos.

## ② LAS REDES FERROVIARIAS COMO SUSTENTO DE CIUDADES ARTICULADAS A PUERTOS

Desde mediados del siglo XIX hasta las primeras décadas del siglo XX las redes ferroviarias fueron las principales vías de comunicación en toda la región, además de simbolizar el progreso para los países latinoamericanos. Lamentablemente, ese progreso involucró solo a algunas localidades. Las inversiones estuvieron orientadas principalmente al transporte de materias primas.

En el Perú se construyeron vías férreas para favorecer el transporte de productos en diversas regiones. Las líneas ferroviarias facilitaron el traslado de productos agroindustriales desde los valles de la costa norte hasta los puertos cercanos. En los Andes centrales se habilitó el tren que articulaba la ciudad de Cerro de Pasco —centro de extracción minera— con la ciudad de la Oroya, donde se refinaba el mineral para trasladarlo al puerto del Callao. Esta red, que entró en funcionamiento a inicios del siglo XX, incluyó en paralelo una variante que conectó la ciudad de Huancayo, un emergente nodo comercial, con la ciudad de Lima. Por último, en el sur andino la infraestructura ferroviaria fortaleció la producción lanera de las comunidades de Puno, que se comercializaba en Arequipa y se exportaba por el puerto de Mollendo.

La implementación de trenes en el Perú entre la segunda mitad del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX tuvo dos características importantes. En primer lugar, su financiamiento supuso un estrecho vínculo entre el Estado y capitales transnacionales, proceso que generó un significativo endeudamiento externo con el gobierno británico; así, el Estado asumió una deuda externa que desencadenó una de las primeras crisis político-económica del país. En segundo lugar, las redes ferroviarias se circunscribieron a conexiones transversales regionales, sin producir una red nacional. Como resultado, cada red regional generó articulaciones independientes con diversos puertos del litoral peruano.

En el nordeste brasileño observamos situaciones similares. La economía de extracción y comercialización de algodón, cacao, caña de azúcar y tabaco dependía de una infraestructura ferroviaria articulada a puertos. Sin embargo, el desarrollo más intenso de esta infraestructura ocurrió en el sureste del país, vinculado con la exportación del café, lo que consolidó el puerto de Santos. Las primeras vías férreas unieron Río de Janeiro, São Paulo y el puerto de Santos; luego se ramificaron hacia el sur, formando una red que dinamizó y fortaleció al sector privado, aunque en este caso sí hubo un mayor impacto territorial. La administración de los ferrocarriles alternó entre concesiones privadas en un período de auge empresarial, y nacionalizadas a mediados del siglo XX, integradas en sistemas subregionales que se reprivatizaron a inicios del siglo XXI. Se consolidó una red de 30 000 km al servicio principalmente de la actividad agroexportadora, y esto significó que, entre 1860 y 1975, algo más de un tercio de las inversiones del país se destinara a la implementación de ferrocarriles (Cuéllar et al., 2016).

El desarrollo de la infraestructura ferroviaria durante la primera mitad del siglo XX, tanto en Brasil como en el Perú, se orientó principalmente a ser el soporte de la actividad exportadora, agrícola y minera. Gran parte de la infraestructura instalada con capitales británicos significó un endeudamiento o concesiones importantes, influencia en el desarrollo económico por exportaciones, e injerencia en políticas internas para impulsar o facilitar la relación producción primaria-exportación de empresas privadas locales al comercio internacional (Cuéllar et al., 2016; Thorp y Bertram, 1988).

La infraestructura ferroviaria se desarrolló sin una visión territorial integral. Tanto en el noreste de Brasil como en el Perú, esto aceleró procesos de desigualdad y dio lugar a ciudades articuladas con la exportación, pero desconectadas del territorio habitado.

### **③ LAS CARRETERAS Y LOS PROCESOS DE URBANIZACIÓN EN EL SIGLO XX**

América Latina transitó de las conexiones ferroviarias a la expansión de las vías carreteras a mediados del siglo XX, con el proyecto de la carretera Panamericana como hito de este proceso. Promovida en 1923 por la V Conferencia Internacional Americana, la iniciativa se cristalizó en 1936, cuando los países se comprometieron a unir el continente desde Estados Unidos hasta Chile (Baterman, 1961). Ese mismo año se inauguró el primer tramo, que conectó Nuevo Laredo con Ciudad de México (Gruel, 2017). La carretera Panamericana le dio un impulso decidido al transporte vehicular, tanto de carga como de pasajeros, y unió el continente en un marco de «unidad americana» de seguridad y defensa, aunque de manera más nominal que funcional. Se trata de una vía relativamente continua desde Alaska hasta Ushuaia, que funciona principalmente dentro de las escalas nacionales, sin llegar realmente a consolidar la aspiración de una red panamericana.

Las redes carreteras significaron no solo un cambio en las formas de transporte con respecto al sistema ferroviario; además, impactaron en la formación —o transformación— de aglomeraciones urbanas del territorio. A diferencia de la infraestructura ferroviaria, las carreteras nacionales tuvieron una implicación mayor en los territorios. Durante la segunda mitad del siglo XX se establecieron como ejes de desarrollo y representaron el nuevo símbolo de acceso a «la modernidad» y al progreso, aunque, nuevamente, orientados a dinamizar principalmente las actividades de extracción minera y agroexportadoras.

En el caso peruano, el *boom* de las carreteras lo financió y promovió principalmente el sector público, con el impulso de compañías estadounidenses (Ministerio de Transportes y Comunicaciones [MTC], 2021). Actualmente el sistema nacional de carreteras cuenta con 170 000 km de vías; sin embargo, las brechas de desigualdad son potentes para una población que ocupa amplios espacios del territorio nacional. Por ello, el Ministerio ha puesto énfasis en dos aspectos: primero, en los caminos rurales, lo que supone un respaldo importante a los municipios provinciales y distritales (Torres Trujillo, 2017); y

segundo, en las telecomunicaciones,<sup>1</sup> que en los últimos 20 años han constituido un mercado de alto dinamismo, diversificado y con una fuerte expansión (MTC, 2021).

Hasta mediados del siglo XX, las decisiones políticas relacionadas con la infraestructura vial priorizaban los requerimientos del transporte de carga, es decir, a la relación entre la producción y los centros de intercambio. La economía exportadora basada en los sectores minero, agrícola y pecuario era lo fundamental. Sin embargo, entre 1940 y 1961, la explosión demográfica y el desarrollo urbano —sobre todo de ciudades medias— incrementaron la necesidad de vías destinadas al transporte de pasajeros.

En el caso de Brasil —y a un nivel más regional—, la carretera Belén-Brasilia fue la primera gran inversión vial en cruzar la Amazonía de norte a sur, impulsada por el gobierno entre las décadas de 1960 y 1980 para facilitar el transporte de carga entre el noreste y la capital, Brasilia, como parte de un objetivo de integración nacional. Esta vía se construyó a pesar de las barreras naturales y atravesando la única región habitada por una importante población indígena. Su habilitación permitió la rápida valoración de tierras que fueron puestas al servicio de la actividad agroexportadora. Como efecto de la colonización se generó una ocupación intensiva de haciendas, y actualmente la zona es una de las más conflictivas de Brasil en términos de disputas territoriales, según estudios como los de Pereira de Brito (2017) y Trevisan et al. (2025, en este número).

La carretera Belén-Brasilia conectó localidades con espacios de producción, pero aisgó a aquellos pueblos que dependían de otras formas de conectividad, como la fluvial. A lo largo de su trayecto surgieron nuevas ciudades debido a la atracción laboral por la expansión de la frontera agrícola, un proceso apoyado por legislación y financiamiento estatal bajo la denominación de «Eje de Desarrollo». Durante la década de 1990, las ramificaciones de esta vía redefinieron la frontera agrícola, junto con generar, a lo largo de su recorrido, una concentración de centros poblados y ciudades que se articularon en una red de empresas privadas nacionales y globales. En 2009 estas localidades se vieron fortalecidas con la construcción del ferrocarril de carga norte-sur, cercano a la carretera. Mientras tanto, la población indígena no solo fue desplazada de sus tierras sino que también enfrentaba los efectos de la contaminación por pesticidas. Este gran eje de desarrollo, originado por la carretera y reforzado por la vía férrea, ha dado lugar a una red lineal de ciudades —desde capitales de región hasta núcleos urbanos menores—, pero también a uno de los mayores conflictos sociales del país (Pereira de Brito, 2017). A ello se suma el muy mal estado de varios tramos de la vía, lo que en años recientes limita su capacidad de articulación.

1 La red telegráfica se desarrolla desde 1850, sobre todo en la costa. Más adelante, en 1896, se incorpora la red hacia la cordillera, en las zonas norte y central del país (MTC, 2021)

#### **④ LAS INFRAESTRUCTURAS VIALES EN LA ERA DE LA GLOBA-LIZACIÓN: PERSPECTIVAS**

En el siglo XXI las infraestructuras viales que se vienen habilitando en Brasil y el Perú tienen como objetivo no solo incrementar la conectividad territorial, sino sobre todo ganar velocidad de desplazamiento entre los centros de alta producción —zonas agroindustriales o mineras— y los centros de alto intercambio —los puertos—; es decir, prima la eficiencia en la reducción del tiempo-distancia entre estos polos de actividad económica. Estamos, pues, en la era de la globalización, en la cual, como dice Castells (2000), el espacio de los flujos prima sobre el espacio de los lugares, y este se constituye en el nuevo proceso espacial dominante.

Tal situación se evidencia en la escala local y regional. Al norte del Perú, la antigua vía transversal de la carretera Trujillo (litoral y puerto)-Otuzco (agricultura)-Huamachuco (agricultura y minería de gran y mediana escala), conocida como la «vía agrícola», es reemplazada por la carretera Trujillo-Huamachuco, denominada «vía minera» (Vega Centeno y Vilela, 2019).<sup>2</sup> Este cambio implica abandonar el objetivo de conectar los centros poblados en torno a Otuzco para priorizar el servicio a una gran minería que, paradójicamente, no se articula con el territorio como sí lo hace la minería informal (Gonzales, 2017). En Huamachuco, la situación ha generado tensiones entre la adaptación a las lógicas de la explotación minera de gran escala o el mantenimiento de su rol articulador con centros poblados menores en su territorio (Vega Centeno y Vilela, 2019).

De manera similar, la Ruta del Sol, en la costa norte del Perú, transformó la carretera Panamericana en una autopista de mayor velocidad, pero cuya conectividad ya no está al servicio de los pueblos que ocupan la zona costera, sino de los centros de producción agroindustrial-exportadora y su necesidad de conexión con los puertos (Vilela, 2017). Situación similar ocurre con el asfaltado de carreteras y la habilitación del aeropuerto en la ciudad de Cajamarca, inversiones hechas más por la necesidad de conectividad de las actividades de la gran minería que extrae oro de Yanacocha, que por la necesidad de integración de los diversos pueblos que ocupan dicho valle (Vega Centeno, 2013; 2025, en este número).

En el nordeste de Brasil, las infraestructuras viales se acompañaron con grandes inversiones públicas —hidroeléctricas y siderúrgicas, entre otras— para favorecer la productividad, lo que dio como resultado la construcción de nuevas aglomeraciones urbanas para apoyar el sistema de desarrollo propuesto, como la ciudad empresarial de Carajás. Fundada en 1986 para 5000 habitantes y localizada a 20 minutos de la mina, esta urbe forma parte del programa Grande de Carajás, en la Amazonía, un proyecto de gran envergadura con una clara política urbanizadora que aún está lejos de consolidarse (Trevisan et al., 2025, en este número). Debido al incremento de la producción petrolera, este sistema

<sup>2</sup> Trujillo, ciudad principal, es la capital de la región; Otuzco y Huamachuco, ciudades intermedias, son capitales provinciales.

de infraestructuras se expandió hacia los años 2000 con nuevas líneas férreas, vías carrozables, transporte fluvial y puertos; pero también con la formación de nuevas ciudades que se articulan en esta red de infraestructuras de transporte servicios complementarios, como el caso de Smart City Laguna. Sin embargo, la falta de integración de las regiones del país, entre zonas productoras y consumidoras, se convierte en la principal fragilidad de este modelo de desarrollo (Abrao et al., 2025, en este número).

En años recientes, las infraestructuras de conectividad vienen incidiendo en el crecimiento y la organización espacial del sistema de ciudades. No obstante, tanto en el Perú como en Brasil, este incremento ha reforzado un principio reticular más que territorial —siguiendo el enfoque de Pumain (2021)—, privilegiando las conectividades con la escala global.

El breve análisis presentado en este artículo permite constatar que esta tendencia no es nueva, sino que confirma una continuidad en las opciones de articulación territorial observadas en el Perú y Brasil, desde la infraestructura ferroviaria hasta las diversas inversiones en carreteras. Como fruto de ello han surgido ciudades nuevas y *company towns*, pioneras en el acompañamiento de implantaciones económicas —mineras, siderúrgicas y agroexportadoras, entre otras— que hoy experimentan un mayor crecimiento urbano, consolidando zonas propicias para la producción agropecuaria y extractivista. El proceso comprende una urbanización extensiva en Brasil (Trevisan et al., 2025, en este número). Situación similar se observa en ciudades del Perú como Cerro de Pasco o La Oroya, así como en urbes que viven transformaciones que las tensionan entre su integración territorial y su conexión con el exterior, como Huamachuco y Cajamarca (Vega Centeno, 2025, en este número). La situación se complejiza en el caso de aquellas urbes donde la minería informal es uno de los principales motores de la actividad urbana (Gonzales, 2017). Este tipo de aglomeraciones enfrenta diversos desafíos, en mayor o menor medida; entre ellos, la segregación de género (Quispe, 2025, en este número).

La escena global contemporánea ofrece, entonces, un futuro incierto a las ciudades más pequeñas de los sistemas urbanos en América Latina. Los principios reticulares se imponen con nuevas formas de comunicación. Además de las grandes vías carreteras, las conexiones aeroportuarias plantean nuevas formas de interacción entre las aglomeraciones urbanas, al igual que la infraestructura de fibra óptica (Montoya, 2021).

En el ámbito de las conexiones terrestres observamos importantes inversiones en función de los megapuertos, como también en grandes vías carreteras que privilegian la conectividad de ciudades mayores y excluyen o relegan aglomeraciones menores, lo que agudiza desigualdades de recursos y oportunidades que pueden derivar en procesos migratorios.

En este contexto, un megaproyecto que involucra al Perú y Brasil es la Gran Carretera Interoceánica, que supone un cambio singular en relación con la apuesta longitudinal de la Panamericana, implementada el siglo XX. El proyecto actual busca promover una relación transversal, que debiera apoyar el desarrollo de las regiones que atraviesa, con infraestructura intermodal, vías terrestre y fluviales, puertos fluviales y marítimos, y aeropuertos. No obstante,

**EDITORIAL****CIUDADES MINERAS E INDUSTRIALES Y SUS  
CONECTIVIDADES TERRITORIALES EN BRASIL Y PERÚ**

la revisión de las inversiones viales y ferroviarias plantea una fuerte incertidumbre sobre sus efectos en los territorios que atraviesa.

La Gran Carretera Interoceánica conectará los puertos altamente dinámicos peruanos del Callao y Chancay —inaugurado a fines de 2024— con los brasileños de Belén (noreste) y Santos (sur). El proyecto no se limita a vincular las áreas de producción con un solo puerto, sino que facilitará la conexión con diversos centros de intercambio, favoreciendo opciones en las lógicas globales. Las ciudades intermedias y menores serán más sensibles a las dinámicas económicas globales y futuras grandes infraestructuras, puesto que la relación entre la producción y las alternativas de centros de intercambio —ahora en plural— dependerá de la calidad de la conectividad, las distancias y la fluctuación de precios de los recursos. En este posible escenario, la incertidumbre por el futuro de las ciudades menores, que articulan los territorios a escala local, se plantea como una de las grandes preocupaciones a considerar, si aspiramos a reducir las brechas de desigualdad en lugar de acentuarlas.

## REFERENCIAS

- Abrão Beleza, C. L., Da Silva Moraes, R. T., Banducci Amizo, I., Verlangeiro Vieira, M. y Verdolin dos Santos, M. (2025). Smart City Laguna (Ceará, Brasil): metamorfoses de um território. *Ensayo. Revista de Arquitectura, Urbanismo y Territorio*, (6), 43-59.
- Aranda, E. (1998). Del proyecto urbano moderno a la imagen trizada. *Talara: 1950-1990*. Pontificia Universidad Católica del Perú y Universidad Nacional de Ingeniería. <https://repositorio.pucp.edu.pe/items/09a7b216-f459-49a1-b9ec-bd1c2347bbc2>
- Baterman, 1961. La carretera Panamericana en Colombia. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*, 19(69-70), 3-42.
- Castells, M. (1973). La urbanización dependiente en América Latina. *Ivuplan*, 8, 1-18. <https://revistasdex.uchile.cl/index.php/pvcr/article/view/11936/11966>
- Castells, M. (ed.) (2000). *La sociedad red: una visión global*. Siglo XXI.
- Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento, Cosiplan-IIRSA. Unión de Naciones Suramericanas, Unasur (2017). *Insumos para elaborar una estrategia que facilite una Integración Ferroviaria de Suramérica*. Unasur, Grupo de Trabajo sobre Integración Ferroviaria. <https://www.flipsnack.com/iirsa/insumos-para-elaborar-estrategia-de-integraci-n-ferroviaria-ft3s4jkh4.html>
- Cuéllar, D., Romero de Oliveira, E. y Mariani Correa, L. (2016). *Una aproximación a la historia del ferrocarril en Brasil (1850-1950): legislación, empresas y capitales británicos*. Asociación Española de Historia Económica, AEHE, Documento de Trabajo 1602. [https://media.timtul.com/media/web\\_aehe/dt-aehe-1602\\_20240108094517.pdf](https://media.timtul.com/media/web_aehe/dt-aehe-1602_20240108094517.pdf)
- Devia Acosta, C. Y. y Soares Pereira, C. S. (2021). O sistema urbano brasileiro: reestruturação socioespacial, globalização e dinâmicas territoriais no século XXI. En F. Maturana Miranda y J. W. Montoya (eds.), *Sistemas urbanos en América Latina, el Caribe y Estados Unidos: un balance en los albores del siglo XXI*, pp. 159-178. Universidad Nacional de Colombia.
- Espinoza Martín, O. (2023). «El camino que nos une»: una historia política del Qhapaq Ñan. *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines*, 52(2), 147-159. <https://doi.org/10.4000/135p2>
- Garcés, E., O'Brien, J. y Cooper, M. (2010). Del asentamiento minero al espacio continental. Chuquicamata (Chile) y la contribución de la minería a la configuración del territorio y el desarrollo social y económico de la Región de Antofagasta durante el siglo XX. *EURE*, 36(107), 93-104. <https://www.scielo.cl/pdf/eure/v36n107/art05.pdf>
- Gatica, F. (1975). La urbanización en América Latina: aspectos espaciales y demográficos del crecimiento urbano y de la concentración de población. *CEPAL. Notas de Población*, (9), 9-33. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/12563>
- Gonzales, A. (2017). Minería, formas de urbanización y transformación del espacio en Huamachuco, La Libertad, Perú. *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines*, 46(3), 509-527. <https://doi.org/10.4000/bifea.8968>
- Gruel, V. M. (2017). La inauguración de la carretera Panamericana. Turismo y estereotipos entre México y Estados Unidos. *Estudios Fronterizos*, 18(36), 126-150. <https://doi.org/10.21670/ref.2017.36.a06>
- Lima, S. (2008). Capital transnacional, Company Town e a produção do espaço urbano. *Caminhos de Geografia*, 9(25), 158-164. <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/15647/8852>
- Marzal, V. (2021). El sistema urbano de Perú, 1940-2017. En F. Maturana Miranda y J. W. Montoya (eds.), *Sistemas urbanos en América Latina, el Caribe y Estados Unidos: un balance en los albores del siglo XXI*, pp. 179-206. Universidad Nacional de Colombia.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones, MTC (2021). *200 años de historia, 52 años conectando vidas*. MTC. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/2042029-200-anos-de-historia-52-anos-conectando-vidas>
- Montoya, J. W. (2021). Sistemas urbanos y globalización, el estado actual de la red de ciudades en América Latina y el Caribe. En F. Maturana y J. W. Montoya (eds.), *Sistemas urbanos en América Latina, el Caribe y Estados Unidos: un balance en los albores del siglo XXI*, pp. 27-46. Universidad Nacional de Colombia.
- Pereira de Brito, E. (2017). La carretera Belén-Brasilia y la ocupación del territorio en el sudeste de la Amazonía legal del Brasil. En A. Beuf y P. Rincón Avellaneda (comp.), *Ordenar los territorios, perspectivas críticas desde América Latina*. Universidad de los Andes, Universidad de Colombia e Instituto Francés de Estudios Andinos.
- Porteous, J. (1970). The Nature of the Company Town. *Transactions of the Institute of British Geographers*, (51), 127-142.
- Pumain, D. (2021). Los sistemas de ciudades y la inteligencia territorial. En F. Maturana y J. W. Montoya (eds.), *Sistemas urbanos en América Latina, el Caribe y Estados Unidos: un balance en los albores del siglo XXI*, pp. 13-26. Universidad Nacional de Colombia.
- Quispe, M. (2025). Derecho a la ciudad en contextos mineros: la lucha de las mujeres en La Rinconada. *Ensayo. Estudios de Arquitectura, Urbanismo y Territorio*, (6), 19-41.

## EDITORIAL

### CIUDADES MINERAS E INDUSTRIALES Y SUS CONECTIVIDADES TERRITORIALES EN BRASIL Y PERÚ

- Rascovan, A. (2020). Geopolítica y desarrollo: una mirada a partir del transporte ferroviario en países sudamericanos en el siglo XXI. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, 12(1). <https://dx.doi.org/10.5209/geop.62938>
- Rosa, C. (2014). *History and heritage of Company Towns in the Northeast Brazil*. Tesis de doctorado, Università Degli Studi di Padova. <https://www.research.unipd.it/handle/11577/3424030>
- Sharp, Richard (2005). *Resultados de la privatización de ferrocarriles en América Latina*. Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento/Banco Mundial. [https://ppp.worldbank.org/sites/default/files/2024-08/Latin%20America\\_Resultados%20de%20la%20Privatizaci%C3%B3n%20de%20Ferrocarriles%20en%20Am%C3%A9rica%20Latina%20\\_ES.pdf](https://ppp.worldbank.org/sites/default/files/2024-08/Latin%20America_Resultados%20de%20la%20Privatizaci%C3%B3n%20de%20Ferrocarriles%20en%20Am%C3%A9rica%20Latina%20_ES.pdf)
- Thorp, R. y Bertram, G. (1988). Perú: 1890-1977. *Crecimiento y políticas en una economía abierta*. Mosca Azul, Fundación Ebert y Universidad del Pacífico.
- Torres Trujillo, R. (2017). El modelo peruano para el desarrollo de caminos rurales. *Revista de Ingeniería*, 45, 40-51 Universidad de Los Andes Bogotá, Colombia. <http://www.redalyc.org/articulo oa?id=121052004008>
- Trevisan, R., Buiate Brandão, S., Guida Teixeira, C., Botelho Trindade Vilela, N. y Nóbrega Queiroz de Paiva, L. (2025). Complexo Carajás, Amazônia: as pretensiosas pegas urbanizadoras de um território. *Ensayo. Estudios de Arquitectura, Urbanismo y Territorio*, (6), 19-41.
- Vásquez Cordano, A. y Bendezú Medina, L. (2008). *Ensayos sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú*. Consorcio de Investigación Económica y Social (CIES) y Banco Central de Reserva del Perú. <https://cies.org.pe/publicaciones/ensayos-sobre-el-rol-de-la-infraestructura-vial-en-el-crecimiento-economico-del-peru/>
- Vega Centeno, P. (2011). Los efectos urbanos de la minería en el Perú. *Apuntes*, (68), 109-136. <https://doi.org/10.21678/apuntes.68.621>
- Vega Centeno, P. (2013). Desarrollo urbano en Cajamarca: entre dinámicas territoriales y globales. En J. Canziani y A. Schejtman (eds.), *Ciudades intermedias y desarrollo territorial*, pp. 161-196. <https://repositorio.pucp.edu.pe/items/ab39eaab-aa16-4e0c-847a-223091f435c5>
- Vega Centeno, P. (2025). La gran minería y su impacto urbano en el siglo XXI: el suelo periurbano como escenario conflictivo en una ciudad intermedia como Cajamarca. *Ensayo. Estudios de Arquitectura, Urbanismo y Territorio*, (6), 61-74.
- Vega Centeno, P. y Vilela, M. (2019). El rol de intermediación de las ciudades pequeñas: una lectura de la movilidad cotidiana en Otuzco y Chepén, en la región La Libertad, al norte del Perú. *Investigaciones Geográficas*, (58), 69-88. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. <https://doi.org/10.5354/0719-5370.2019.54428>
- Vilela Malpartida, M. (2017). El diseño de escenarios exploratorios de ocupación urbana en la prospectiva territorial. *Valle del Jequetepeque/Cupisnique 2007-2017. Espacio y Desarrollo*, (30), 9-36. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/espacioydesarrollo/article/view/19546>
- Wildlife Conservation Society WCS, The Nature Conservation Perú NCP, y Grupo de Análisis para el Desarrollo, GRADE (2023). *La planificación de infraestructura en el Perú*. Documento de Política 1. [https://www.nature.org/content/dam/tnc/nature/en/documents/GU%C3%8DA\\_1\\_compressed.pdf](https://www.nature.org/content/dam/tnc/nature/en/documents/GU%C3%8DA_1_compressed.pdf)