

**ESPACIO Y DESARROLLO. Nº 4. 1992**

## **La Urbanización en el Trópico Húmedo de la Región Inka**

**De las aldeas recolectoras  
a las Nuevas Ciudades.**

**Ing. Zaniel I. Novoa Goicochea.\***

\* Profesor Pontificia Universidad Católica del Perú.



## **Resumen**

El trabajo intenta presentar los grandes rasgos del poblamiento y la organización del espacio urbano en el Trópico Húmedo del sur peruano, en particular de la Región Inka. Aborda los orígenes y perspectivas del proceso y resalta la necesidad de optimizar su evolución.

El estudio muestra cuanto ha podido influenciar el medio y los estilos de desarrollo en la ocupación del espacio y la localización de ciudades - Quillabamba y Puerto Maldonado- en el Trópico Sur y su polarización a lo largo de dos ejes de actividad: el agrícola (coca-caña de azúcar-café-cacao) para la primera; y el extractivo forestal-minero (caucho-madera-oro) para la segunda.

Estas aglomeraciones, aldeas en la antigüedad, evidencian en la actualidad un acelerado proceso de urbanización que se produce sin el debido apoyo de recursos de inversión para organizar su crecimiento, y por consiguiente sin una industrialización simultánea. En consecuencia sus funciones urbanas aparecen aún inestables e incompletas.

## **Abstract**

In this study I intend to present the global features of the human settlements and urban spatial organization of the humid tropics of Southern Peru, especially the "Región Inca".

It focuses on the processes that give way to their origins and perspectives, and the needs to optimize their evolution.

It shows how the natural environment has influenced the ways of life and development of the region as well as the location of the cities of Quillabamba and Puerto Maldonado along the two axis of activity: agriculture (coca, sugar cane, coffee, cacao) and forest-mining extraction (cauchoc, wood, gold).

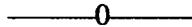
These human settlements that started as hamlets are undergoing an accelerated urbanization process which occurs without much financing 'support to organise their growth. As a consequence the urban functions are still incomplete and unstable.

## **Resumé**

De longs séjours de travail en amazonie permettent de présenter cet essai sur les grands types de peuplement et l'organisation de l'espace urbain dans la zone tropicale du sud peruvien, en particulier de la Région Inka. Il aborde les origines et les perspectives de ce processus et insiste sur l'importance d'optimiser son evolution.

Cette étude montre combien le milieu et les styles de développement ont pu influencer l'occupation de l'espace et la localisation des villes —Quillabamba et Puerto Maldonado— dans la zone tropicale sud et sa polarisation suivant deux axes d'activité: agriculture (coca-café cacao-canne à sucre) d'une part; et exploitation forestière-minière (caoutchouc-boir-or) d'autre part.

Ces agglomérations naissantes, anciens hameaux d'hier, mettent en évidence l'actuel processus accéléré d'urbanisation généré sans l'appui normal des ressources provenant d'investissement publics pour organiser la croissance et donc sans industrialisation simultanée. En conséquence la fonction urbaine de ces agglomérations apparaissent instables et incompletes.



## **Introducción**

Corresponde en especial al geógrafo interpretar la relación entre el hombre y el medio. Pues producto de esta relación surgen las agrupaciones humanas: razas, naciones y ciudades. La ciudad se constituye en la más importante agrupación que el hombre dispone para su vida colectiva. Los hombres no siempre se han agrupado para los mismos fines; los sistemas sociales y económicos han sido y son tan distintos que logran producir tipos y series de ciudades, aunque no un concepto preciso de ciudad.

Al tratar el tema de las nuevas ciudades del Trópico sur peruano, nos interesa mostrar las características del proceso histórico de formación de estas ciudades —Quillabamba y Puerto Maldonado—. Pero tal vez como geógrafos, lo que más pretendemos resaltar son las particularidades de su localización en el Trópico, su dinámica espacial y las perspectivas de su evolución.

Las investigaciones han prestado mayor atención a los efectos urbanos de la avanzada industrial de la Costa. Los factores ambientales, sociales, y económicos de la interesante evolución urbana en el Trópico aún no reciben el debido trato. Se sostiene que no existen criterios definidos respecto a la cantidad de habitantes que definen una población como pueblo, villa o ciudad. Esto es cierto, y mucho más para el caso de las aglomeraciones en el Perú, por cuanto muchas de las poblaciones que exceden los 10,000 habitantes en otros países, se calificarían de ciudades en el nuestro.

Los umbrales numéricos resultan siendo artificiales, los reales son los umbrales funcionales. Pues a partir de determinado estadio, la ciudad encuentra su dinamismo propio por su actividad y esto lo demuestran Quillabamba y Puerto Maldonado, las nuevas ciudades del Trópico, que son objeto del presente estudio.

La ciudad, creada otrora para el desarrollo de actividades no agrícolas, encuentra hoy en día en el Perú, que puede llegar a ser tal gracias a los empleos que proveen las actividades agrícolas y otras extractivas, en sus regiones, como es el caso de las que se ubican en el Trópico.

Es más, la mayoría de las ciudades industriales generalmente han pasado por las mismas fases en su evolución (del sector primario, al secundario y posteriormente al terciario). En estas nuevas ciudades, la urbanización reviste otra naturaleza; es una urbanización inestable entre lo primario y terciario, en que sin el debido estímulo de inversión y sin el apoyo de la industria, es la naturaleza y sus recursos junto al vigor de su población los que afectan de un modo importante el origen del tipo de ciudades en desarrollo.

El dinamismo de estas ciudades tiene como principal indicador el aumento de su población. En las dos últimas décadas, es común en ambas un balance migratorio positivo. El aumento de empleo en actividades primarias y terciarias se traduce en un vigoroso crecimiento urbano, receptor de la migración rural y urbana del Ande.

Conviene, por todo lo enunciado, realizar un esfuerzo de interpretación, para aproximarnos a la realidad de estas aglomeraciones. El presente estudio, se desarrolla en base a un esquema simple que comprende los siguientes aspectos:

- La Definición de "Las Nuevas Ciudades" en el Trópico
- La Evolución del Poblamiento en el Trópico.
- La Situación y el Emplazamiento de las Nuevas Ciudades.
- Las Funciones y el crecimiento de las Nuevas Ciudades.
- El Hábitat Urbano: La Vivienda y el Plano de la Nueva Ciudad.
- Las Nuevas Ciudades en el Sistema Urbano Regional.

- Perspectivas de las Nuevas Ciudades.
- Conclusiones.

Espero que este documento responda principalmente a las necesidades de conocimiento de las nuevas dinámicas de las poblaciones y los espacios tropicales, a fin de permitir orientar las acciones para su consolidación y desarrollo.

## **I. La Definición de “Nuevas Ciudades” en el Trópico Húmedo**

La designación de “Nuevas Ciudades” en el Trópico Húmedo, es usado como indicador de la posición regional de éstas: Quillabamba (Selva Alta: 1,000 m.s.n.m.) y Puerto Maldonado (Selva Baja: 186 m.s.n.m.), en relación a otras en los grandes conjuntos o regiones: Costa y Andes. (Gráfico N° 1).

Las nuevas ciudades del Trópico, forman parte de la compleja red nacional de ciudades que difiere de una región a otra. La red nacional sólo se extiende en profundidad hacia las antiguas y principales ciudades andinas del Sur: Arequipa, Cusco, Juliaca y Puno. El caso de las ciudades del Trópico sur del Perú, es el de un “falso interior”, pues la comunicación (terrestre y aérea) es deficiente. Son pues, ciudades periféricas, situadas cerca a ejes viales, un río y/o en contacto con un puerto. Ello facilita su dedicación a la extracción de materias primas y productos primarios que demandan los mercados extrarregionales.

La composición de su población es en su mayor parte descendiente de antiguos pioneros y jóvenes migrantes de los Andes del Sur. Su tejido urbano mantiene la huella de los diferentes ciclos de explotación de sus recursos. Como centros político- administrativos, productivos y comerciales recientes, ubicados en los extremos regionales (Norte: Quillabamba, y Este: Puerto Maldonado) se desarrollan a un ritmo acelerado sin alcanzar aún el nivel adecuado de equipamiento urbano e infraestructura de servicios a la población.

Estas nuevas ciudades del Trópico buscan definir su rol en la región y en el país, y es importante conocer las perspectivas que tienen para orientarlas dentro de una propuesta de estrategia integral que optimice la ocupación e integración de los espacios que ocupan, a la vez que valide su condición de espacio alternativo para el poblamiento y mejor distribución de los hombres sobre el territorio peruano.

## **II. Evolución del Poblamiento en el Trópico**

El poblamiento urbano del Trópico del sur peruano, si bien es un fenómeno reciente en el país, es a la vez un proceso cuyos orígenes los podemos encontrar en las antiguas civilizaciones que ocuparon la región. Conviene por ello iniciar

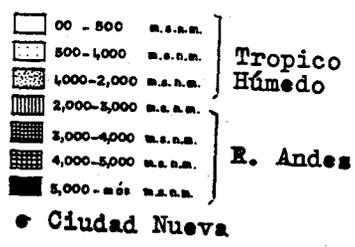
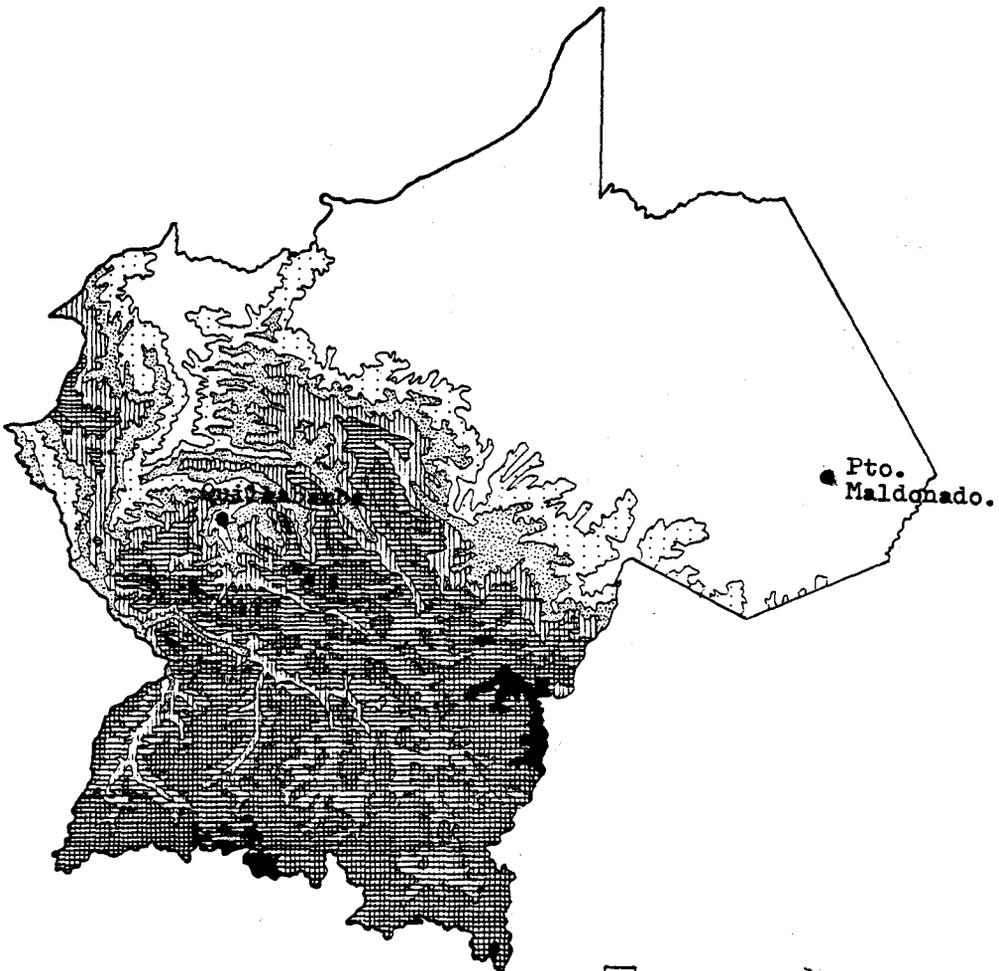


Gráfico N° 1: Región Inka  
Pisos ecológicos

este estudio indicando los grandes rasgos de su evolución, para comprender las razones —muy diversas por cierto— que llevaron a la ocupación del medio y las primeras instalaciones —aldeas— en la antigüedad, la creación de pueblos luego; cuya expansión, de algunos, daría lugar a las nuevas ciudades en la actualidad.

## ***2.1 De la Aldea a la Nueva Ciudad Tropical: Pobladores y Poblados.***

El trópico húmedo del sur peruano, “la selva de la región Inka”, ha tenido una ocupación antrópica muy antigua, que se remonta a períodos anteriores a la cultura inka, y ha evolucionado a través del tiempo mostrando diferentes estereotipos culturales, socio-económicos y políticos, en los períodos prehispánico, colonial y republicano. (Cuadro Nº 1).

Como sucedió y sucede con la selva peruana en general, el Trópico de la región inka, ha sido considerado como zona de promisión y riqueza para aventureros y exploradores; como área de catequización, por parte de las congregaciones religiosas; y como área de colonización y frontera productiva para el asiento de población rural. (Cuadro Nº 2).

Los valles del Urubamba, Yavero y Madre de Dios, han sido ancestralmente poblados por comunidades nativas, las mismas que ocuparon los territorios del norte y este de la región. Las comunidades nativas, formadas por grupos: Machiguenga, Huachipaires, Piro y Campa, entre otras, constituyeron “naciones” indígenas esencialmente errantes y guerreras; ello motivó una agricultura primitiva y hábitos naturales para la recolección, la caza y la pesca.

Las comunidades nativas no formaron —ni forman— grandes asentamientos humanos, ellos habitan en pequeñas aldeas, racionalizan el uso del suelo, de la flora y de la fauna, y se dispersan para lograr una mejor y más variada recolección de los productos de la naturaleza. Cuando un poblado crecía más allá de los límites que consideraban tolerables para el habitat donde moraban, se dividían en dos o más grupos. De este modo no depredaron los recursos naturales y más bien supieron conservarlos.

El contacto del Tahuantinsuyo con las áreas tropicales del Urubamba, Yavero y Madre de Dios, no admite dudas. Aparentemente los sectores inmediatos a la Sierra por la parte del Cusco (Paucartambo, Yanatile, Marcapata) y Carabaya, estuvieron bajo explotación especialmente para el sembrío de Coca y otras plantas tropicales, para la explotación de oro, como también habrían servido para la recolección de otros recursos: madera, plumas de aves, etc.

Este Trópico sur-oriental, desde el Valle del Urubamba hasta la cuenca del Madre de Dios, está intercalado por elevadas cumbres, estrechos valles, empina-

**Cuadro Nº 1**  
**Creación de pueblos y ciudades en los valles tropicales**  
**de Quillabamba y Madre de Dios**  
**(Siglos X - XX)**

Pueblos y Ciudades	Siglos X al XV	Siglos XVI - XVII	Siglos XVII - XIX	Siglo XX
Choquequirao	Ciudad inca			
MacchuPicchu	Ciudad inca			
Vitobamba		Hacienda: Alonso de Morca. Cacique de los Chunchos 1591	Hacienda	Caserío
Mamabamba		Hacienda	Comunidad	Comunidad
San Pedro		Hacienda	Caserío	Caserío
Quillabamba (Quillapampa)	Aldea: CC.NN. Antis o Tampas	Hacienda	Poblado-Misión	Ciudad: 13.09.1957
Lucma	—		Pueblo 16.11.1892	Pueblo
Echarate	—	Hacienda	Hacienda	Pueblo 03.05.1955
Quincemil	—	—	—	Pueblo 02.10.1951
Puerto Maldonado	Aldea: CC.NN. Ese-Ejja-Huarayos	Aldea: CC.NN. Ese-Ejja-Huarayos	Caserío (F.Maldonado 1862) Puerto (Fitzcarrald 1890)	Puerto oficial fundado por el comisario Juan Villalta 10.07.1902 Ciudad: 23.09.1968
Iberia	Aldea-Balseadero CC.NN. Iñaparis	Aldea-Balseadero CC.NN. Iñaparis	Hacienda	Hacienda: Máximo Rodríguez 1905 Ciudad: 23.09.1968
San Lorenzo	Aldea-Balseadero: CC.NN. Yaminahua	Aldea-Balseadero: CC.NN. Yaminahua	Caserío	Pueblo: 03.05.1955
Mazuko	—	—	—	Pueblo: 03.05.1955

**Cuadro Nº 2**  
**Espacio y tipo de poblamiento en el Trópico de la Región Inka**  
**(Siglos XVI - XX)**

Período	Eje de ocupación	Espacio	Tipo de poblamiento
Siglo X - XV	Valle Urubamba - Yavero Valle de Madre de Dios		Grupos recolectores y agricultura primitiva
Siglo XVI	La Convención	Vilcabamba	Reducciones inkas
	Marcapata	Marcapata-Camanti (Valle del Araza)	Establecimiento 1ras. haciendas españolas cultivos caña de azúcar.
Siglo XVII	La Convención	Sta. Ana - Yanatile	Establecimientos de 1ras. haciendas españolas. Cultivo de coca - caña de azúcar.
	Paucartambo	Kosñipata	
Siglo XVIII	La Convención		Frente misionero con relaciones fuertes con la Sierra (Cuzco)
		Sta. Ana - Sta. Teresa	Frente misionero con relaciones internas en Selva Alta.
	Paucartambo	Kosñipata-Marcapata	Frente misionero con relaciones internas en la Selva Alta.
Siglo XIX	La Convención	Sta. Ana	Frente pionero extractivo con relaciones extraregionales. (Cascarilla, caucho)
	Tambopata-Tahuamanú	Pto. Maldonado-Iñapari	
Siglo XX	La Convención	Quillabamba	Frente pionero agrícola, reforzado por apertura del ferrocarril y carreteras
	Quincemil - Pto. Maldonado	Pto. Maldonado	Frente pionero extractivo y agrícola con relaciones fuertes con la Sierra:
		Pto. Maldonado-Mazuko	Frente pionero extractivo: minería (aurífera) forestal, reforzado por carretera y migraciones rurales del Cuzco y Puno.
	Iberia	Iberia-Iñapari	Frente pionero extractivo. Forestal (Shiringa) reforzado por carretera y proyectos de colonización

Fuente:  
 Los Comentarios Reales del Inca Garcilazo;  
 "El Perú": A. Raimondi.

das laderas boscosas, torrentosos ríos. Los inkas, y tal vez los Arahuaco antes, con su conocimiento del territorio, utilizaron las terrazas escalonadas para hacer sus sembríos en los quebrados pisos de la selva alta tal como lo demuestra la diversidad de restos de terrazas tan solidamente construidas. Se trata de una técnica desarrollada por culturas de larga permanencia en el Trópico, que buscaban medios de contrarrestar las inconveniencias para la vida sedentaria. Nacen aquí los primeros y mayores núcleos de población, de la época, en el Trópico: Choquequirao y Machupicchu.

La penetración hispánica en el Trópico comenzó después de consumada la conquista del imperio Inka. El espíritu aventurero, unido a la codicia de los españoles, los convirtió en presa fácil de las leyendas que relataban los indígenas acerca de ciudades mitológicas y paradisíacas; abundantes en oro y piedras preciosas. Más que suficiente para convencer al español de la época a penetrar la espesura del bosque en la búsqueda del mitológico Paititi. Este puede ser precisamente una referencia del remoto origen cultural, de las condiciones que habrían prevalecido con anterioridad al incario y tal vez paralelamente al mismo Tahuantinsuyo. Vitobamba, Mamabamba, San Pedro y Yanamayo son las primeras haciendas españolas que concentran población en el Trópico.

Una conquista más pacífica con el estandarte de la fe, toma la posta para iniciar así la obra sistemática y firme del misionero, cuyo afán evangelizador tuvo consecuencias de incalculable valor para la ciencia. Raimondi afirma que los más importantes descubrimientos geográficos del trópico peruano en el siglo XVII y XVIII se deben a los misioneros. (A. Raimondi. "El Perú", Tomo I).

La labor misional, la inician en la región los agustinos, mercedarios y franciscanos. En 1566 el Agustino Fray Marcos García se interna en la selva por Vilcabamba, estableciendo contacto con los inkas refugiados en la región (bautiza a Sayri Tupac y otros nobles del derrotado imperio en Pucyura). Los mercedarios también logran penetrar al Madre de Dios en 1567, siguiendo el curso del río fundaron poblaciones pequeñas. Los agustinos en 1684 emprenden nuevamente su obra misional por lo que el padre Hurtado llega hasta cerca del Urubamba.

Hacia 1620-30 son los Jesuitas los que inician una de las más notables obras de misiones. Se puede decir que no hay punto importante en que no dejen instalado un pueblo como base civilizadora, hasta su expulsión por Carlos III de los territorios españoles en 1768.

Es en el período republicano donde se incrementan las expediciones en pos de los recursos naturales de las áreas tropicales. El primer "boom" extractivo fue el de la "cascarilla", liliacea con propiedades terapéuticas, de gran demanda en la industria farmacéutica europea, que alcanza una alta cotización a mediados del siglo XIX.

Dentro de las numerosas expediciones a propósito de este “boom”, se destaca la de Faustino Maldonado, en 1860, quien realizando varios viajes desde Nauta —en Loreto— surca el Ucayali, llega a Paucartambo y por el Pifipifi alcanza el Madre de Dios. Descubre así el verdadero curso del río dejando varias marcas que servirían posteriormente al explorador Fitzcarrald para darle el nombre de Puerto Maldonado a una de ellas.

El segundo “boom” extractivo lo constituye la explotación del “Caucho”, que comienza a fines del siglo XIX e incentiva la llegada de exploradores y compañías organizadas, creándose en las áreas de explotación, las condiciones mínimas para una ocupación permanente. Los primeros pobladores que llegan atraídos por el auge del Caucho en sus primeras etapas 1900-1921, procedían de Cajamarca, La Libertad, Loreto, Arequipa, conjuntamente con europeos y orientales.

El gobierno de entonces inicia una política de concesiones de tierras a particulares para la colonización y desarrollo agrícola en los valles del Urubamba y Madre de Dios. Permitida la colonización los Dominicos reorganizan las misiones en el Urubamba y Madre de Dios en 1900, organización que mantienen hasta la fecha y a la que se han agregado otras órdenes.

Son muchos los pueblos que se fundaron y sirvieron como sedes administrativas y religiosas, Santa Ana —hoy Quillabamba— es uno de los primeros puertos de penetración en el Urubamba, a la vez de Lucma, Santa Teresa y Echarate. También en este período se crean Iberia, San Lorenzo e Iñapari.

A continuación del ciclo del Caucho, se produce el de la “Castaña”, abundantes en el valle del Tambopata y otras zonas del Madre de Dios. Este nuevo ciclo permite la ocupación humana en su recolección. En el curso de los años 50 ingresa a un tratamiento tecnificado para su exportación a Europa y Norteamérica. Empresas comercializadoras se instalan en Puerto Maldonado e introducen medios mecánicos para el pelado, a la vez que se mejoran los sistemas de embalaje. Una vez más los recursos de la naturaleza y los ciclos económicos de sus productos primarios apoyan la aglomeración humana.

Hacia los años 30 se inicia el trabajo de lavado de oro en las terrazas aluviales del Araza (Quincemil) y en la década del 70 en Madre de Dios. Un nuevo “boom”, el del oro, pasa a ocupar un papel importante en la actividad económica del trópico. El potencial aurífero de la región y los precios del oro en el mercado mundial hacen disputadas las concesiones mineras. Esto atrae capitales y empresas a la vez que trabajadores de la sierra sur; campesinos cusqueños, puneños y apurimeños son reclutados para trabajar en condiciones no muy legales. Pese a todo, el oro significa un ingreso significativo para la población y un factor

dinamizador de la economía urbana de los centros urbanos de la región: Quincemil en su momento, luego Puerto Maldonado, y hoy Mazuko validan la afirmación.

El ciclo o "boom" maderero comparativamente es reciente, pero mantiene significación, tanto en el Urubamba como en el Madre de Dios. Se le considera la base del sector industrial incipiente de las urbes tropicales por la instalación y funcionamiento de diversos aserraderos.

Las actividades agrícolas, especializadas ya, en el Medio Urubamba (Café, Té, Coca, Cacao, entre otros), y las agropecuarias que se inician en el Madre de Dios, constituyen los nuevos ciclos económicos y ejes de poblamiento del Trópico regional, y la base posible de hacer desarrollar otros sectores de producción para consolidar las ciudades de Quillabamba y Puerto Maldonado.

### **III. La Situación y el Emplazamiento de las Nuevas Ciudades**

En la formación de una ciudad intervienen múltiples y complejos factores, muchos de los cuales son sociales, económico, políticos y/o estratégicos, es decir de origen humano. Sin embargo, los factores del medio físico intervienen durante todo el desarrollo posterior de una ciudad estable y permanente.

Si tomamos en cuenta que en la Costa, no menos de 75% de la población es urbana, en la Sierra el 30 %, y en la Selva el 52%, comprenderemos que los factores geográficos, sociales y políticos que regulan la vida urbana en el país son de significativa importancia para una gran parte de la población peruana. Para las poblaciones del Trópico, los factores geográficos tienen gran significación.

Por ello, parece más lógico, para los fines del estudio de las nuevas ciudades del Trópico, tratar las características de su situación y emplazamiento en relación con aspectos de la topografía local.

Desde las antiguas aldeas hasta las actuales nuevas ciudades, los poblamientos existentes en este sector tropical están situados junto a los ríos. El Urubamba, Yavero y Madre de Dios, con sus extensas y calurosas áreas de bosque húmedo, sus terrazas aluviales, y por constituir vías naturales de comunicación, se convirtieron en factor geográfico de significativa importancia en el proceso de ocupación del espacio, y por consiguiente, para la situación y emplazamiento de las instalaciones humanas.

Las diferentes poblaciones localizadas a través del tiempo junto a los ríos han podido satisfacer las mismas necesidades primordiales, pero sólo algunas como Quillabamba —en el Urubamba— y Puerto Maldonado —en el Madre de Dios— han progresado de un modo sensible en su evolución hacia poblaciones mayores, aunque, con funciones urbanas todavía no estables ni completas.

Estas dos ciudades, nos ofrecen tal vez desde el tipo más primitivo de situación y emplazamiento a orillas de río, hasta el emplazamiento de la expansión actual, en los llanos y/o terrazas más estables y protegidas.

### ***3.1 Puerto Maldonado, “Ciudad Fluvial”, en la Confluencia del Tambopata con el Madre de Dios***

Las “ciudades fluviales” han sido siempre importantes. Lo son más en el Trópico, en donde las ciudades se encuentran en fases iniciales de evolución. Pocas dudas pueden haber de que Puerto Maldonado, situada en la confluencia del Tambopata con el Madre de Dios, crecerá considerablemente en el futuro. Y su expansión la hará sobre el terreno llano a su alcance.

Puerto Maldonado, ha ocupado las orillas del Madre de Dios en la antigüedad, y ocupa actualmente el área triangular de terrenos sedimentarios, llanos y bajos, comprendidos entre el río Madre de Dios y su gran afluente el Tambopata (Gráfico N° 2). Nos ofrece allí el emplazamiento primitivo —Pueblo Viejo— y el de su expansión actual en la fase inicial de evolución de una típica población en confluencia de dos ríos. La ciudad de hoy se emplaza en una terraza más sujeta y protegida.

Si la confluencia es factor importante en la situación y emplazamiento de Puerto Maldonado; ambos ríos —tal vez más el Madre de Dios— con la madurez de su curso, la regularidad de su cauce y posibilidad de navegación, sumado a los placeres auríferos que acarrea y deposita en sus terrazas, influye sobremanera en la dinámica portuaria de la ciudad.

### ***3.2 Quillabamba, una “Ciudad en Terraza”***

La característica más destacada de la cuenca media del Urubamba consiste indudablemente en el gran número de terrazas existentes en ella. Estas se extienden ocupando trayectos considerables de dos a cuatro kilómetros a lo largo del valle y a distintos niveles.

Cerca al piso de los 1,000 mts. de altitud, en la confluencia del río Chuyapi con el Urubamba, se presentan varias en forma escalonada. Una de las más bajas se encuentra a unos veinte metros sobre la margen izquierda del río, en ella se instalaron las viviendas de la antigua pequeña población. En el nivel inmediato superior, a una altura de cincuenta metros se situó la Misión de Santa Ana, y se emplaza hoy la pujante Quillabamba (antes Quillapampa o Pampa de la Luna). (Gráfico No. 3).

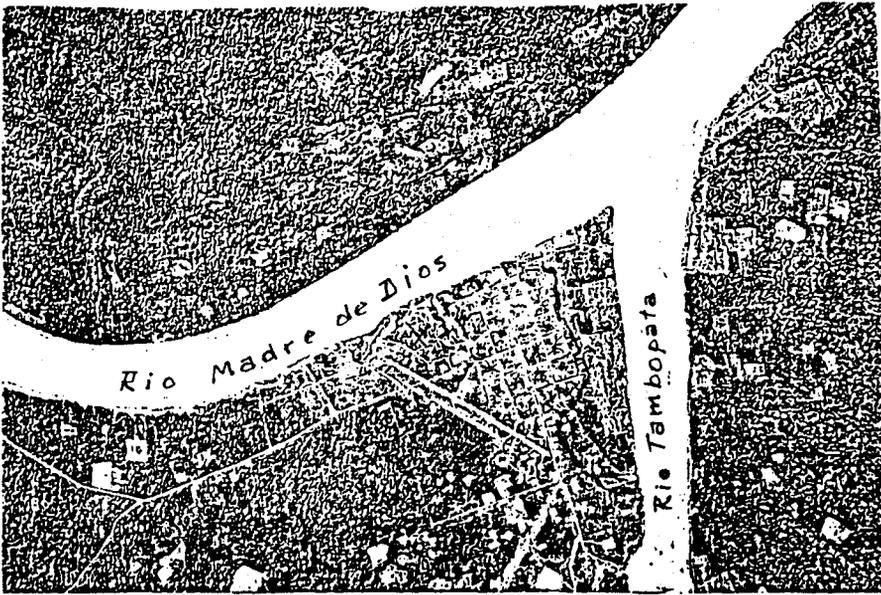


Gráfico Nº 2: Fotografía Aérea - Puerto Maldonado "Ciudad Fluvial" en la confluencia del Río Tambopata con el Madre de Dios.



Gráfico Nº 3: Fotografía Aérea - Quillabamba "Ciudad en Terraza".

A esta formación de terraza, se deben las características del relieve ondulado de su emplazamiento. La expansión de la ciudad ha seguido los dictados que le impone el factor natural relieve, hoy principal limitante para su expansión futura.

#### **IV. Las Funciones y el Crecimiento de las Nuevas Ciudades**

El crecimiento de las nuevas ciudades del Trópico, como el de las ciudades en general, presenta un doble aspecto. El primero, siguiendo a P.George, es formal: trata de la expansión de la ciudad, etapa por etapa en su emplazamiento, y de que manera sus instalaciones o edificaciones reflejan ese crecimiento. El segundo aspecto es funcional, trata de la sucesión de funciones y de adaptaciones a las diferentes circunstancias históricas que han originado la ciudad actual.

##### **4.1 Ciudades con Funciones Múltiples**

Si vemos el caso de Puerto Maldonado, conviene tratar primero del conjunto de condicionantes por parte del río Madre de Dios, como proveedor de alimentos y como principal vía natural de comunicación, que sujetó a la ciudad desde sus orígenes hasta los años 40, y la forma en que consigue librarse —a medias— de ese condicionante, primero con la construcción del aeropuerto antiguo y el inicio de vuelos aéreos en 1940, luego con la apertura de la carretera Quincemil-Puerto Maldonado en el período 1950-61, y las instalaciones estratégico-militares posteriores.

En el caso de Quillabamba, el crecimiento se inicia en la década del 50, con la apertura de la carretera, y se acelera luego a fines de los años 70 con la puesta en operación del ferrocarril Cusco-Quincemil. Ello influyó en la evolución de las actividades agrícolas y de transformación primaria de los productos, pero también en la evolución de la ciudad a partir de las infraestructuras de vivienda y servicios -comerciales, político-administrativos y de apoyo a la producción, entre otros— que se instalan.

Estas últimas etapas de evolución referidas al aspecto funcional, tienen relación con las causas de cada etapa de progreso —expansión— en ambas ciudades. Así, la introducción de los medios de transporte terrestre y aéreo, influye en la evolución de las actividades de extracción y recolección forestal (castaña y madera), agropecuarias (apoyo a la producción) y de minería (mano de obra, abastecimiento de víveres y crédito), de servicios (infraestructuras administrativas, servicios de educación, salud y vivienda, entre otros); todas ellas a su vez han sido la causa de las sucesivas renovaciones de la actividad de la población urbana.

Si consideramos que la población activa de la ciudad se divide en dos grandes grupos: la población básica y la de servicio urbano. La primera es la que

realiza actividades que poseen una proyección al exterior de la aglomeración. La población de servicio urbano es la que se encuentra al servicio de la población básica y cuya presencia es inducida por ésta.

La dedicación predominante de la población básica nos permitirá hablar de la función de la ciudad. Al analizar la composición laboral de ambas ciudades (Cuadro Nº 3) encontramos que su estructura es diversificada con preponderancia de actividades primarias y terciarias.

**Cuadro Nº 3**  
Población económicamente activa de 6 años y más en las provincias de la Convención y Tambopata 1981

Ramas de Actividad Económica	La Convención		Tambopata(*)	
	Cantidad	%	Cantidad	%
1. Agricultura, Caza, Silvíc., Pesca	31,005	70.9	2,235	22.2
2. Explotación Minas y Canteras	83	0.2	2,578	25.7
3. Industria Manufacturera	1,160	2.6	440	4.4
4. Electricidad, Gas, Agua	31	0.1	26	0.3
5. Construcción	709	1.6	314	3.1
6. Comercio, Restaurant, Hoteles	3,078	7.1	1,063	10.6
7. Transpor., Almacen., Comunicaciones	555	1.3	325	3.2
8. Establ. Financ. y Servicios Emp	217	0.5	800	8.0
9. Serv. Común, Soc. de Personas	4,790	11.0	1,504	15.0
10. Actividades No especificadas	1,631	3.7	483	4.8
11. Buscan trabajo por 1ra. vez	442	1.0	278	2.7
<b>Total</b>	<b>43,70</b>	<b>100.0</b>	<b>10,046</b>	<b>100.0</b>

Fuente: Corderuczco Diagnóstico La Convención y Lares 1985  
INEI: Boletín Estadístico Madre de Dios 1985

En resumen, Puerto Maldonado y Quillabamba cumplen funciones múltiples que van desde las primarias extractivas (agrícolas, mineras y forestales) hasta las terciarias de servicios básicos de apoyo a la población; las de política-administrativa como principales centros sub-regionales; la comercial de materias primas al exterior y mercancías al interior; la geopolítica de Puerto Maldonado, como "ciudad frontera".

#### **4.2 Urbanización con Escasa Industrialización**

Que la industria es esencialmente un hecho urbano, resulta una afirmación difícil de sostener en el caso de las ciudades del Trópico. Los actuales niveles de

evolución de las ciudades no corresponden con los de su industria. Esta última es calificada como “débil” en Quillabamba, e “incipiente” en Puerto Maldonado.

Ante la escasez de apoyo estatal y de capitales; ha sido el espíritu emprendedor de la sociedad local, la que ha pretendido “urbanizar la industria” en el Trópico a partir de pequeñas manufacturas y/o transformaciones primarias.

Los problemas de articulación y desequilibrio espacial; y los de orden técnico y científico, son factores que han frenado considerablemente el desarrollo de la industria en las ciudades nuevas. De hecho puede decirse que sólo Quillabamba, tiene en la energía y el ferrocarril un importante apoyo para la transformación primaria de sus productos agrícolas (café, cacao, té, coca, etc.). Esto no se da en Puerto Maldonado, donde la escasez de energía y las malas condiciones de la vía principal, limitan la empresa industrial.

### 4.3 El Crecimiento Demográfico

El aspecto funcional y el aspecto formal del crecimiento de estas ciudades, están ligados al aspecto demográfico. En efecto, si bien la función fijó a la población para la cual las ciudades multiplicaron sus construcciones, la población de las ciudades siguió creciendo sobretudo por migraciones (Cuadro No.4). El aumento de población en ambas ciudades tiene origen, ante todo, en el excedente de inmigración, pues el crecimiento de las actividades extractivas, comerciales y administrativas multiplicó en ellas las fuentes de empleo.

Cuadro Nº 4  
Tasa media anual de inmigración emigración y migración neta en las provincias de la Convención y Tambopata 1976-1991

PROVINCIA	Tasa Media Anual (Por mil)		
	Inmigración	Emigración	Migración Neta
La Convención	29.39	17.37	12.02
Tambopata	63.82	22.40	41.42

Fuente: INEI

El dinamismo de las nuevas ciudades del Trópico, tiene como indicador principal el porcentaje de aumento de su población en las dos últimas décadas (Cuadro Nº 5). Son las oportunidades de trabajo, entre otras expectativas y las

funciones múltiples que cumplen estas ciudades, las que dan vigor a su crecimiento.

**Cuadro Nº 5**  
**Evolución de la población urbana**  
**en Quillabamba y Puerto Maldonado 1961-1990**

Población Urbana				
CIUDADES	1961	1972	1981	1990
Quillabamba	6,891	10,879	27,930	33,633
Puerto Maldonado	3,518	5,309	13,297	26,582

Fuente: ONEC/INE: Censo Nacional de población y Vivienda

## V. El Hábitat Urbano en el Trópico

La arquitectura popular derivada de la tradición ha desarrollado a lo largo de la historia de estas ciudades, las condiciones apropiadas para cada etapa de su evolución. A ella se suma un aporte de modernidad que trata de organizar la expansión de la aglomeración y acomodar los tipos de construcción a los materiales más abundantes en el medio, aprovechando las condiciones naturales: clima, relieve, suelos, etc. crean en su proceso un paisaje urbano en el que, la tipología de su vivienda y un plano tradicional son los elementos que caracterizan a estas nuevas ciudades.

### 5.1 Tipología de la Vivienda Urbana del Trópico

La tipología de la vivienda urbana responde a una de transición a la vivienda del Trópico. Las viviendas presentan una forma generalmente rectangular, sencilla, ambientes ligeramente amplios y altos, y techos inclinados; con una combinación de estructuras que responden al emplazamiento primitivo (madera) y al nivel socio-económico de sus habitantes (madera, concreto, calamina, entre otros). Los ambientes de la vivienda moderna cumplen funciones definidas.

A la casa modesta y artesanal —de madera— del emplazamiento primitivo, se opone, la estructura que combina el concreto y madera de las pequeñas viviendas-bodega de la zona céntrica comercial y administrativa, los lotes regulares de los barrios de residencia, y los amplios terrenos de las empresas agroindustriales y almacenes comerciales. En la periferie las precarias viviendas de los nuevos migrantes (pueblos jóvenes, asentamientos humanos y asociaciones de vivienda,

etc) se mezclan con los aserraderos, los galpones agroindustriales y los terrenos de cultivo.

Aún cuando se presenta una relativa homogeneidad en el diseño, las diferencias esenciales de las técnicas y formas de construcción derivan de las actitudes socio-culturales propias de la población migrante ( diseño interior de la vivienda, materiales etc, organización para la construcción: faenas colectivas, autoconstrucción familiar, etc.) y de las posibilidades financieras de los habitantes. (Gráfico N° 4).

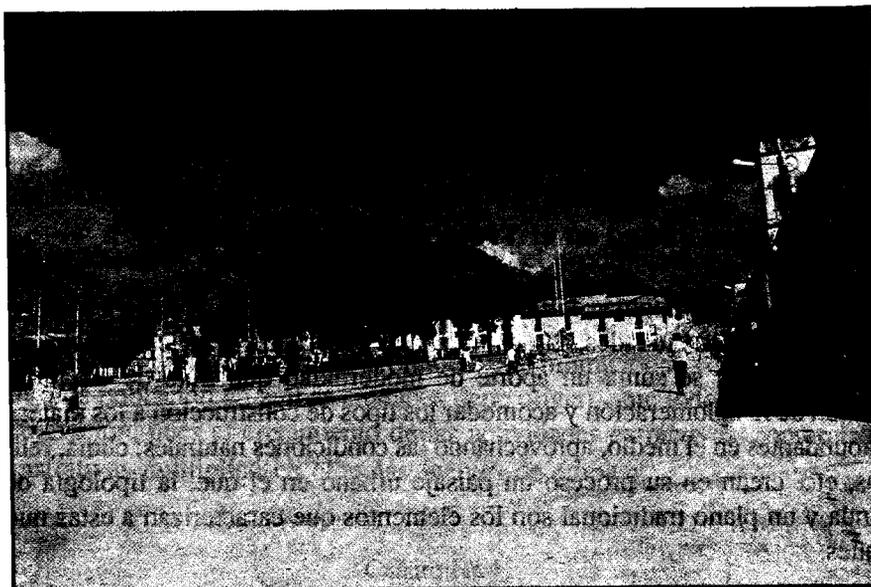


Gráfico N° 4: El hábitat urbano en el Trópico

## ***5.2 El Plano de la Nueva Ciudad en el Trópico***

En el Trópico, las casas y los barrios se ajustan al fácil plano de damero, herencia hispánica, presente en estas ciudades. La organización de la ciudad —los barrios y/o zonas urbanas, buscan aún su definición. La expansión empírica y espontánea inicial— a lo largo del río y la avenida principal, con jirones perpendiculares, es favorecida por el suave relieve del suelo en Puerto Maldonado. La concentración inicial alrededor de la plaza y, luego a la avenida principal en Quillabamba- hace uso de un plano que trata de organizar la expansión y orienta las nuevas arterias anchas y alargadas en la ya difícil ondulación de su relieve, principal factor limitante para su expansión. (Gráficos N° 5 y 6).

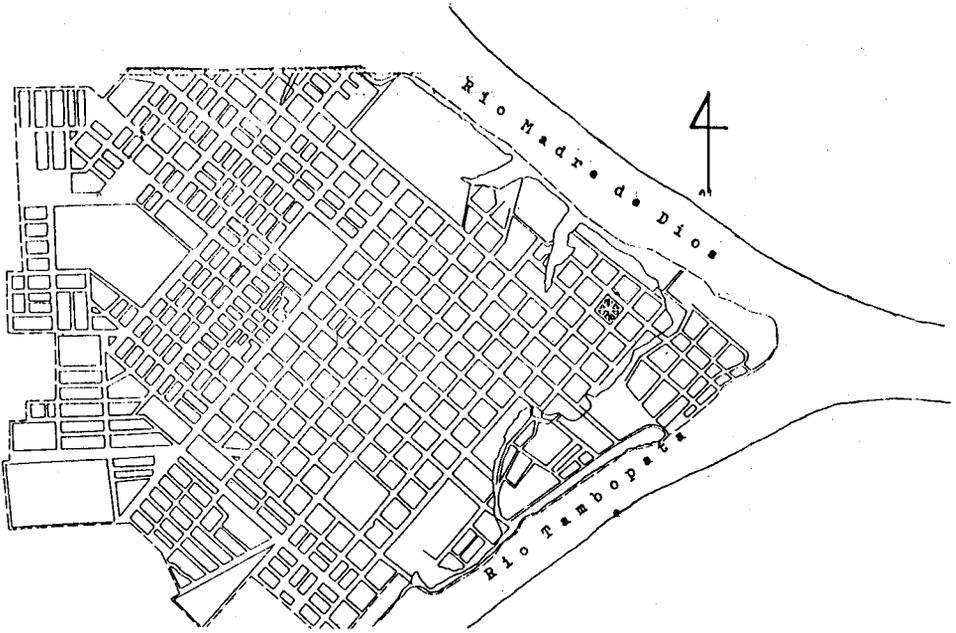


Gráfico Nº 5: Plano de la ciudad de Puerto Maldonado 1991

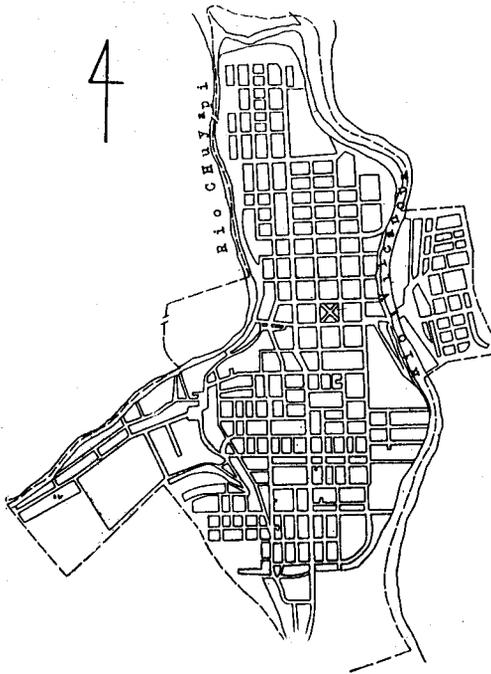


Gráfico Nº 6: Plano de la Ciudad de Quillabamba

La clasificación funcional del barrio central de ambas ciudades, es múltiple y superpuesta. El centro de la ciudad es a la vez que comercial, administrativo y, en menor escala, residencia.

Inmediato al centro se dispone la zona de residencia, en tanto que la incipiente "industria" —de la madera y castaña, en Puerto Maldonado; y agroindustria en Quillabamba— busca su proximidad al río, la carretera, el aeropuerto o la vía férrea según dispongan.

### 5.3 Equipamiento Urbano Incompleto

Para la prestación de servicios a la población y a los sectores productivos ambas ciudades no disponen aún del equipamiento suficiente y adecuado en instalaciones, equipo, infraestructura económica y social. Los servicios básicos de agua, desagüe y alumbrado son deficitarios. (Cuadro N° 6).

Las arterias urbanas no cuentan con pistas y veredas de apoyo al transporte y desplazamiento físico de la población. Los desplazamientos internos sobre el plano urbano de las ciudades muestra cierta distinción por el tipo de vehículo que apoya la movilidad local de la población; mientras que en Quillabamba lo hacen autos de servicio público, en Puerto Maldonado predomina el uso de vehículos menores: motocicletas y motocars.

Cuadro N° 6

Quillabamba y Puerto Maldonado Viviendas urbanas particulares con servicios de agua potable y alumbrado eléctrico 1,990

CIUDADES	Total Viv. partic. con ocup. presen.	Vivienda dotadas de servicios principales(*)		
		Agua Red Pública	Desague Red Pública	Alumbrado Eléctrico
Quillabamba	3,199	1,139	883	858
Puerto Maldonado	2,318	1,050	787	1,615

Fuente: Elaboración en base a Proyección Censo 1981

(\*) Considera viviendas FONAVI y Asociaciones de Viviendas construidas entre 1981-1990

## VI. Las Nuevas Ciudades del Trópico en el Sistema Urbano Regional

Quillabamba y Puerto Maldonado, como centros polifuncionales (productivos, político-administrativo, comercial etc.) organizan aspectos socio-económicos, que los desarrollan con muchas restricciones tanto dentro del sistema regio-

nal como en el interior de su zona de influencia. Su localización en el Trópico, es considerada periférica y caracterizada por su alto grado de desarticulación al sistema regional.

La situación del sistema de transportes y comunicaciones, no es sino el reflejo del acondicionamiento del territorio regional y la orientación “hacia afuera” asignando importancia secundaria a la articulación del espacio interior. Por lo que ambas expresan su configuración de dependencia respecto a otras ciudades del sistema urbano del sur: Cusco, Arequipa. (Gráfico No.7).

No obstante ello su importancia puede ser en un inicio expresada por el rango o jerarquía que ocupan dentro del sistema urbano regional. Quillabamba y Puerto Maldonado, por la característica de su proceso evolutivo, califican dentro del sistema regional como Centros Urbanos Principales, que ejercen influencia sobre unidades espaciales menores —Sub Sistemas Urbanos—.

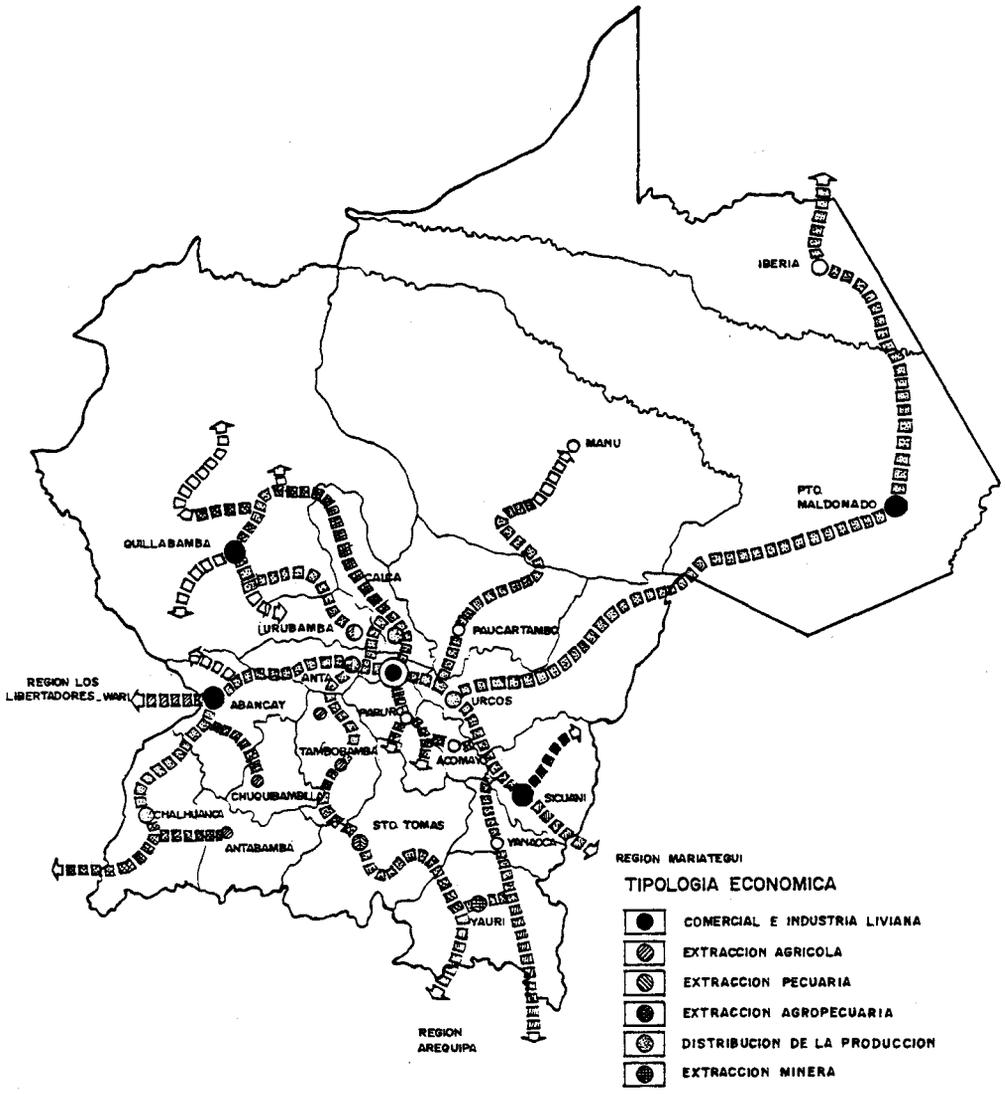
### ***5.1 La Zona de Influencia de las Nuevas Ciudades***

Los bienes y servicios que ofrecen las ciudades poseen una frecuencia de utilización diversa y, por ello mismo, un radio de influencia diferente. Unos son usados a diario por un gran número de personas (abastecimiento de alimentos, educación, transportes y comunicaciones, financieros, etc); otros son de una frecuencia menor, semanal, mensual (servicios administrativo, salud, tiendas de vestido, ferretería, etc). Algunos son de uso irregular o afectan a un reducido número de personas (adquisición de maquinaria, servicio jurídico, etc.).

Se explica así el hecho de que unos servicios aparezcan más frecuentemente que otros.

La amplitud de las áreas de influencia así como de su población, es muy diversa y depende esencialmente de la densidad de población, de su nivel de vida, y de ciertos rasgos topográficos que inciden sobre la estructura de la red de comunicaciones.

Quillabamba y Puerto Maldonado, cumplen cada uno destacada función como centros principales de sus respectivos sub sistemas, tanto como centros de mayor nuclearización de la población colonizadora estable, como también por ser sede de los aún escasos servicios con que están dotadas. Ellas no garantizan todavía la correcta realización de actividades urbanas; debido a las deficiencias organizativo-funcionales y físico-espaciales que predominan en sus espacios. El subsistema urbano-rural que conforman las nuevas ciudades y sus interconexiones, manifiesta ciertas deficiencias de articulación e integración.



**GRAFICO Nº 7: SISTEMA URBANO REGIONAL**

-  SEDE SISTEMA URBANO REGIONAL
-  SEDE SUB\_SISTEMA URBANO REGIONAL
-  SECTOR URBANO
-  AREA NUCLEADA URBANA

**REGION MARIATEGUI**

**TIPOLOGIA ECONOMICA**

-  COMERCIAL E INDUSTRIA LIVIANA
-  EXTRACCION AGRICOLA
-  EXTRACCION PECUARIA
-  EXTRACCION AGROPECUARIA
-  DISTRIBUCION DE LA PRODUCCION
-  EXTRACCION MINERA

**ARTICULACION VIAL**

-  EJE NACIONAL
-  EJE REGIONAL
-  EJE ARTICULACION INTER\_REGIONAL
-  EJE ARTICULACION INTRA\_REGIONAL
-  EJE DE PENETRACION

La acción polarizadora de Quillabamba y Puerto Maldonado, en sus sub sistemas tiene su expresión en la organización lineal, de los centros poblados menores en función a los ejes viales (ferrocarril Cusco-Quillabamba y carretera Quincemil —Puerto Maldonado— Iñapari), y por la jerarquía rural desequilibrada, donde los centros de reciente formación, así como los ya asentados, responden fácilmente a los requerimientos de carácter extractivo mercantil que comporta el funcionamiento de la economía del Trópico.

El tipo de actividad económica que se desarrolla en el Trópico, ha condicionado a que cada centro funcione independientemente, dedicándose a la explotación de los recursos del área en que se encuentra. La desarticulación de los espacios económicos entre si y el nivel de desarrollo de los centros poblados no permite aún la conformación de verdaderos subsistemas urbanos dentro del área de influencia de estas nuevas ciudades.

La ausencia de una base económica sólida, ha hecho que los centros poblados menores sean inestables en su crecimiento, siendo notoria la influencia del auge y declive de la explotación de recursos naturales en la evolución de los centros poblados.

Atendiendo al orden del desarrollo de la infraestructura básica y de apoyo a la producción, de comercialización de mercancías; al equipamiento social (establecimiento y servicios educativos y de salud); a la localización respecto a las vías es posible concluir que la influencia que ejercen las Nuevas ciudades sobre los poblados de su subsistema es fuerte.

Conviene destacar que la influencia administrativa que ejercen sobre su jurisdicción no es completa. Ni Puerto Maldonado, ni Quillabamba, ejercen influencia sobre la totalidad de sus respectivos poblados. Es Cusco, cabecera regional, el que trasciende muchas veces su influencia sobre determinados poblados.

La atracción de migrantes por parte de ambas ciudades, es ejercida sobre la población rural de Puno, provincias altas del Cusco, y Apurímac.

## VII. Perspectivas

El análisis de la situación de la urbanización del Trópico de la Región Inka, a partir de las nuevas ciudades, componentes del sistema, permite identificar que en ellas se viene sucediendo un proceso de urbanización si bien elevado, también tiene la característica de concentración, en las dos ciudades principales: Quillabamba y Puerto Maldonado. Prevalece en ellas un modelo con proporciones de crecimiento urbano similares a las de las ciudades de Costa, desordenado y sin alcanzar las condiciones y calidad de ciudades con funciones estables y completas.

En general el desarrollo urbano del Trópico en base a este modelo, puede conducir a índices de saturación de sus zonas habitadas. Si las tendencias actuales continúan y no cambian las políticas para un desarrollo urbano —más humano— las tendencias futuras son poco alentadoras. En el trópico de la región, para los próximos años, el panorama puede presentarnos: Ciudades saturadas y/o tugurizadas, ocupando áreas de cultivo, con insuficiente cobertura de los servicios esenciales y equipamiento urbano, es decir un ambiente urbano de baja calidad.

El crecimiento poblacional es a no dudar, uno de los factores esenciales que agudizaría el problema de saturación en las nuevas ciudades. De continuar con las mismas tendencias significaría un incremento poblacional en ellas de hasta 50,000 habitantes para el año 2,000.

Tomando, además, en cuenta que en el Trópico regional se localizan dos de los mas importantes proyectos nacionales: Explotación del Gas de Camisea (Cuenca del Urubamba) y Carretera Transamazónica (Cuenca del Madre de Dios), significa exponerlo a un acelerado crecimiento poblacional y de explotación de los recursos.

Por todo ello se propone inicialmente, algunos elementos que se deben incorporar en una Estrategia Integral que optimice la ocupación e integración del Trópico a partir de modelos de explotación concentrada en el espacio con asentamientos humanos de carácter urbano:

- Completar el equipamiento urbano adecuado que asegure a la población un nivel decente de servicios sociales, sanitarios y culturales. Significa hacer de las nuevas ciudades verdaderos centros de servicios humanos.
- Prever un umbral de crecimiento para ambas ciudades: 40,000 habitantes; a la vez de apoyar la organización y equipamiento de centros urbanos menores cuya dinámica augura un mayor crecimiento (Mazuko, Iberia, La Quebrada, Echarate, etc.).
- Consolidar la articulación de Quillabamba y Puerto Maldonado al Sistema Urbano Regional —Cusco—, y la interna a los diferentes centros poblados de sus subsistemas.
- Estimular la concentración urbana —en la perspectiva de los proyectos de inversión— en los ejes fluviales (Urubamba, Madre de Dios y afluentes principales) a efecto de potenciar sus recursos y vías naturales.
- Diseñar módulos de asentamiento poblacional en el Trópico para la explotación concentrada del espacio con asentamientos humanos de carácter urbano.

La existencia de materias primas, es un importante factor de localización —sobre todo cuando estas son de mucho peso o volumen (madera, resinas, productos agropecuarios) o perecibles (frutales), y de relativo valor unitario— para una perspectiva de transformación.

De igual forma, la presencia de un mercado potencial regional (sur peruano), y extrarregional (sud-oeste brasilero), puede actuar como factor de localización industrial.

La acción estatal y privada puede contribuir hoy de forma decisiva a la creación de las condiciones óptimas para promover la implantación industrial en el Trópico.

La necesidad de parte de la industria: de infraestructuras, suelo, servicios más amplios - energía, comunicaciones, agua, desagüe, además de facilidades financieras y de mano de obra, puede contribuir a modificar el actual rol de centros de “distribución e intercambio” de materias primas y mercancías, que obstentan Quillabamba y Puerto Maldonado, por otro, de “Centros de Servicios Urbanos”, y de transformación primaria de las producciones locales.

## **Conclusiones**

Los diferentes aspectos tratados en el presente documento permiten arribar a las siguientes conclusiones.

- El Trópico Húmedo de la Región Inka, es un espacio ocupado por aglomeraciones humanas distintas a través del tiempo. Aldeas, de comunidades nativas precolombinas; poblados - centros de administración política y religiosa, en la colonia; haciendas y caseríos en los primeros años de la república; poblados-misiones en la primera década del presente siglo; y la conformación de ciudades, a partir de algunos poblados que lograron evolucionar en los últimos años..
- El Trópico Húmedo de la Región Inka, es un espacio alternativo para el poblamiento. Cuando se sabe convivir con su medio y en armonía con él, reúne condiciones de habitabilidad.
- El desarrollo de los servicios sociales y de apoyo a la producción, por parte de las nuevas ciudades, no ha seguido el mismo ritmo de crecimiento de la población, notándose un déficit en los servicios de vivienda, energía, salud y educación.

- La débil articulación vial y el déficit de energía limitan la actividad industrial; ésta se orienta a la transformación primaria de algunos productos agropecuarios.
- El trópico regional conserva en gran parte sus condiciones naturales, pero potencialmente se encuentra expuesto a un rápido proceso de ocupación y explotación de sus recursos, de parte de la población migrante y por los proyectos que se ejecutarán en su ámbito.
- El funcionamiento de ecosistemas tropicales requiere dar prioridad a la gestión del medio ambiente urbano y la valorización de su potencial de recursos, pues gran parte de su población vive ya en condiciones sanitarias no adecuadas.
- Quillabamba y Puerto Maldonado son ciudades que se adaptan a la economía rural predominante en el Trópico, y en las que determinadas actividades serían susceptibles de evolucionar hacia la industria primaria, para lograr ser prototipos de ciudades que desempeñen un papel importante en el crecimiento y desarrollo del conjunto: Naturaleza - Población rural - Ciudad.
- La urbanización del Trópico requiere para su ordenamiento y evolución la elaboración de una estrategia que optimice la ocupación del territorio y considere módulos de asentamiento poblacional urbano para la explotación concentrada del espacio.

## **BIBLIOGRAFIA**

- ANTUNEZ DE MAYOLO, Santiago  
(1990) "Uso del Espacio Agrícola Precolombino". En **El Mundo Andino en la Epoca del Descubrimiento**. Lima.
- ARAMBURU, Carlos  
(1980) "Las Migraciones en las Zonas de Colonización de la Selva Peruana Perspectivas y Avances". Ponencia: CLACSO - INANDEP. Buenos Aires.
- ALVAREZ R.P., Enrique:  
(1940) "Sobre los ríos y las Chozas de los Salvajes". **Misiones Dominicanas** No. 119.
- BACA, Epifanio:  
(1983) **Cusco; Sistemas Viales, Articulación y Desarrollo**. Cusco.

CARTER, Harold:

(1973) **El Estudio de la Geografía Urbana.** Inst. de Administración local.  
Madrid.

COTLEAR, Daniel

(1979) "Ceja de Selva; Enganche, Salarios y Mercado de Trabajo", en  
**Análisis N° 7.** Lima.

CORDECUSCO

(1984) **Diagnóstico de La Convención y Lares.** Vol I. Cusco

CORDEMAD

(1986) **Madre de Dios "El Perú Desconocido".** Puerto Maldonado.

C.B.C

(1991) **Compendio Cartográfico de la Región Inka.** Cusco.

CEC. POMA, G.

(1992) **Crónicas Urbanas, N° 2.** Cusco.

CEPAL/PNUMA

(1983) **La Expansión de la Frontera Agropecuaria en América Latina.**  
Stgo. Chile.

CHABOT, George

(1983) **Tratado de Geografía Urbana.** Vicens, Universidad. Barcelona.

DOC. DEL PERU

(1973) **La Conquista de la Amazonía.** Vol. 2. Lima.

DERRUAUX, Max

(1983) **Geografía Humana.** Vicens, Universidad. Barcelona.

HENRIQUEZ, Narda

(1978) "Aspectos Económicos y Sociales de la Migración y Concentración  
Poblacional en Lima Metropolitana". **Población N° 13.** PUC. Lima.

HERAS D., Julián

(1990) "La Evangelización del Perú en el siglo XVI". En **El Mundo Andino  
en la Epoca del Descubrimiento.** Lima.

INEI

(1988) **Compendio Estadístico de Madre de Dios.** Puerto Maldonado.

- PERU  
 (1989) **Características Geográficas a Nivel Distrital. Vol. Nº 1 y 2. Lima.**
- JONES, Emrys  
 (1973) **Geografía Humana. Edit. Labor. Barcelona.**
- MOORE, Thomas  
 (1984) **“Madre de Dios”. En Amazonía Peruana, Guía General. Lima.**
- PEASE, Franklin  
 (1990) **Los Incas en la Colonia. En el Mundo Andino en la Epoca del Descubrimiento. Lima.**
- RAIMONDI, Antonio  
 (1970) **El Perú. Tomos I y III. Lima.**
- SACHS, Ignacy  
 (1990) **“El Ecodesarrollo de la Amazonía; Estrategias, Prioridades de Investigación, Cooperación Internacional”. Conferencia en reunión internacional “Experiencias para el desarrollo sostenido de la Amazonía”. Lima, agosto 1990.**
- SANTOS., Milton  
 (1973) **Geografía y Economía Urbana en los Países Subdesarrollados. Oikos-Tau S.A. Barcelona.**
- VARGAS HAYA, H.  
 (1977) **Amazonía; Realidad o Mito. Lima.**