

Sugerencia de citación: Macera Bermúdez, B. I., Morales Hidalgo, G. (2026). Todos los caminos llevan a Lima: Redes de carreteras y centralismo económico en el Perú, 1919-1939. *tiempo&economía*, 13(1), 1-18. <https://doi.org/10.21789/24222704.2200>

DOI:
[https://doi.org/10.21789/
24222704.2200](https://doi.org/10.21789/24222704.2200)

Todos los caminos llevan a Lima: Redes de carreteras y centralismo económico en el Perú, 1919-1939

All Roads Lead to Lima: Road Networks and Economic Centralism in Peru, 1919-1939

Isabella Beatriz Macera Bermúdez

Estudiante de Economía, Universidad del Pacífico, Perú
ib.macerab@alum.up.edu.pe

Germán Morales Hidalgo

Estudiante de Negocios Internacionales, Universidad del Pacífico, Perú
g.moralesh@alum.up.edu.pe

RESUMEN

El presente ensayo consiste en un análisis de la expansión de la red de carreteras en el Perú durante los gobiernos de Augusto B. Leguía (1919-1930) y Óscar R. Benavides (1933-1939) y cómo, a raíz de esto, se fortaleció el centralismo económico en lugar de reducirlo. Durante estos gobiernos se prioriza la inversión en infraestructura vial como estrategia de desarrollo e integración del país.

Aunque estas obras sí generaron una conexión entre regiones, su diseño es centralista, tomando a Lima como punto de partida.

Para esto se evalúa el contexto histórico que parte desde la época colonial, la geografía diversa de las regiones y el poder del mercado y la inversión; factores que, en conjunto, favorecieron el desarrollo de Lima. De esta manera, la priorización de la conexión entre la capital y las regiones sobre una unión interregional profundiza las desigualdades y continúa fortaleciendo la distribución centralista de los factores antes mencionados.

Este texto llega a la conclusión de que el diseño centralista de la infraestructura vial, en conjunto con la ausencia de estrategias de redistribución económica y financiamiento de las regiones, no lleva a la descentralización; por lo contrario, demuestra e intensifica la desigualdad histórica en Perú.

Palabras clave: Centralismo económico; carreteras; infraestructura vial; historia económica.

Códigos JEL: N16; L91

ABSTRACT

This essay examines the expansion of Peru's road network during the administrations of Augusto B. Leguía (1919-1930) and Óscar R. Benavides (1933-1939), arguing that these initiatives ultimately reinforced—rather than reduced—economic centralism. Both governments prioritized investment in road infrastructure as a strategy for national development and territorial integration. While the resulting projects did improve regional integration, their design was highly centralized, using Lima as the main point of origin.

The analysis considers the broader historical context, beginning with the colonial era, as well as the country's diverse geography and patterns of market power and investment. Together, these factors favored Lima's development. However, prioritizing the links between the capital and the regions over interregional integration deepened inequalities and further entrenched the centralist distribution of economic and political resources.

This study concludes that the centralist orientation of road infrastructure—combined with the absence of economic redistributive strategies and sustained regional financing—failed to promote decentralization. Instead, it exacerbated long-standing structural inequalities in Peru.

Keywords: Economic centralism, Roads, Road infrastructure, Economic history.

JEL Codes: N16; L91

Introducción

Desde la época colonial Lima ha sido el centro político y administrativo del Perú, siendo hogar del virrey y otras autoridades instauradas por la corona española desde la segunda mitad del siglo XVI, pues su ubicación estratégica facilita, incluso en la actualidad, la comunicación y comercio con el exterior. Este sistema centralizado ha perdurado a través de los años, fortaleciéndose en el ámbito económico y político. Entre otras cosas, las consecuencias de dicho sistema se pueden observar en la falta de conexión, igualdad y capacidad de autosustentación del interior del país. En este contexto, la estructura vial fortalece una jerarquía que sitúa a la élite limeña en la cima, mediante la conexión —o la falta de esta— entre regiones, como lo indican José Matos Mar et al. (1970): “los pueblos no se comunican entre ellos, pero lo hacen con las ciudades; las ciudades se comunican solamente con la capital”. Así pues, las carreteras no solo conectan regiones, sino también simbolizan el poder del Estado sobre el espacio (Quiñones, 2014).

El caso peruano invita a preguntarse si la expansión de redes viales contribuyó a descentralizar el país o si, en cambio, reforzó la importancia de Lima como centro del país. Por consiguiente, se plantea la siguiente pregunta: ¿hasta qué punto la red de carreteras tuvo un impacto en el centralismo económico del Perú durante los gobiernos de Augusto B. Leguía (1919-1930) y Óscar R. Benavides (1933-1939)?

Este recorte temporal se justifica por dos razones fundamentales. En primer lugar, entre 1919 y 1939 el Estado peruano desplegó por primera vez un proyecto sistemático de integración nacional mediante la construcción de carreteras (Quiñones, 2014). En segundo lugar, los gobiernos de Leguía y Benavides representan una etapa clave en el proceso de modernización estatal, caracterizados por un aumento sostenido de la inversión pública y una redefinición del papel del Estado en la economía (Contreras y Cueto, 2013).

Metodológicamente, este ensayo se basa en una aproximación histórico-económica centrada en el análisis de fuentes secundarias provenientes de historiadores económicos y sociales que han estudiado el centralismo, la inversión pública y la infraestructura vial en el Perú. Estas obras —entre ellas, las de Contreras y Cueto (2013), Contreras (2002), Quiñones (2014) y Seminario et al. (2019)— integran y analizan a su vez fuentes primarias como leyes, decretos y registros presupuestales, lo que permite respaldar empíricamente los argumentos presentados en el ensayo. Dichas referencias permiten la interpretación de las decisiones políticas, así como las relaciones de causalidad entre las variables involucradas en el desarrollo vial.

La estructura del ensayo se divide en tres secciones: la primera conceptualiza el centralismo económico y explica sus raíces coloniales en Latinoamérica y Perú, demostrando su naturaleza cíclica y relaciones causales con el mercado, la geografía y la infraestructura; la segunda examina la expansión de la red de carreteras durante los gobiernos mencionados; y la tercera analiza sus impactos económicos en términos de crecimiento regional, conectividad y vínculos con la capital.

El centralismo económico: concepto y manifestaciones

Definiciones de centralismo en el contexto latinoamericano

La centralización es definida como “un régimen político y económico en el cual se produce una jerarquización del territorio y de sus autoridades, y donde es dicha jerarquización la que da forma y articula al país” (Contreras, 2002, p. 6). Se diferencian dos áreas interconectadas del centralismo: la económica y la política, ambas siendo estructuras que se alimentan entre sí, creando un círculo vicioso que pasa de ser un modelo que subdivide al territorio a una problemática nacional. Sin embargo, no se considera un desafío en sí mismo, la cuestión surge cuando la producción del centro es superior a la del resto sin la existencia de mecanismos efectivos de redistribución (González, 2002).

Este fenómeno no es exclusivo de un único país, por el contrario, se trata de un común denominador en la región de América Latina, cuya causa directa se remonta a la época colonial. Durante este periodo, las capitales coloniales concentraban el poder (Annino, 2008). Después de la ola de independencias, ocurridas entre 1810 y 1830, estas estructuras continuaron, siendo justificadas en nombre de la unidad y el orden, en contraposición a una potencial división social y política. Consecuentemente, el sistema centralista no se limita a la capital, sino que múltiples provincias también promovieron sus propios modelos centralistas. Un ejemplo es el caso de Arequipa (Perú), que cuenta con una concentración de poder en las élites de la zona, restando autonomía a otras provincias (Contreras, 2002). Se evidencia pues, aunque a menor escala, una dinámica de jerarquización de poder que replica la del país.

El centralismo económico en el Perú: raíces históricas

Para Gonzales de Olarte (2002), el centralismo descrito en párrafos anteriores ha sido considerado “el mayor desafío, económico, social y político que tienen frente a sí los peruanos”. Tal como en el resto de Latinoamérica, en Perú este problema presenta raíces profundas que dificultan su desarraigo. La cadena de mando bajo la cual vivió Perú desde la llegada de los conquistadores europeos era estrictamente vertical y centrada en Lima. De esta forma se debilitó la autonomía regional, deslegitimizando a sus autoridades y élites —de origen indígena— mediante el control completo de los recursos económicos de la

colonia, las divisiones territoriales y el comercio (Contreras, 2002). La independencia del Perú no cambió el panorama, en cambio, la centralización se vio reforzada, especialmente en el ámbito económico y político. Así pues, la jerarquización regional se adhirió por completo a las estructuras institucionales y sociales del país.

Posteriormente, durante el *boom* guanero (1840-1879), la estructura centralista fue fortalecida. Por un lado, los ingresos obtenidos por el Estado, monopolista del fertilizante, fortalecieron el poder del centro; no solo la riqueza, sino también la capacidad de redistribuirla de acuerdo con la conveniencia política alimentó la supremacía de la capital. Por otro lado, en la década de 1850 se abolieron la mayoría de los impuestos establecidos, entre ellos la contribución de indígenas y castas. A raíz de esto, la economía de las regiones fue desligada del mercado al que había estado mandatoriamente integrada desde el siglo xvi. En conjunto, ambos movimientos impulsaron a Lima como centro de poder económico y político del Perú, quitando autonomía al interior (Contreras, 2002).

Durante el gobierno de Manuel Pardo (1872-1876), específicamente en 1873, se impulsó una propuesta descentralista. Esta consistía en transferir diversas responsabilidades a concejos departamentales y provinciales, que habían perdido su capacidad de acción y autonomía. Sin embargo, dichas entidades carecían de recursos y funcionamiento eficiente. Para el año 1895 el sistema propuesto cae, resultando en un intento poco estratégico, ineficiente y fallido (Contreras, 2002). Esto se debe a la falta de líderes regionales legítimos, así como de estrategias contundentes de inversión y financiamiento orientadas a las provincias, como lo afirma Efraín Gonzales de Olarte (2002): “la descentralización política sin descentralización económica es insuficiente”. De esta manera, se resalta la relación bilateral entre ambos fenómenos, la cual ha sido construida y afianzada a lo largo de la historia del país andino.

Lima como nodo dominante: mercado, geografía, e inversión pública y privada

El centralismo se ha mantenido firme en el Perú, ubicando a Lima como centro del país. Este fenómeno presenta una naturaleza de causalidad cíclica: aquellos factores que causan la centralización son, a su vez, retroalimentados por

esta. Estos factores pueden ser divididos en tres grupos principales: mercado, geografía e inversión pública.

En primer lugar, el poder del mercado se centralizó en Lima debido a la estructura de poder colonial, siendo inicialmente consecuencia de dicho sistema, lo cual no cambió durante el período republicano: el poder de mercado actúa como intensificador del sistema ya existente, pues atrae, a su vez, una mayor cantidad de capital económico y humano; en paralelo, el resto del país se encuentra en desventaja, perdiendo competitividad. De acuerdo con José Matos Mar et al. (1970): “la capital se ha desarrollado en tal escala que casi hace pensar en la existencia de una sola región nacional dominada por ella.” Este nivel de desarrollo económico, en conjunto con la evolución del transporte, se tradujo en olas migratorias masivas dirigidas a la capital, lo que contribuyó a la problemática cíclica en cuestión.

En segundo lugar, la geografía del Perú está dividida en tres regiones principales: costa, sierra y selva. Mientras la primera es beneficiada por suelos planos, clima templado y acceso directo al comercio y comunicación con el exterior, las otras exhiben un territorio irregular e inadecuado para la construcción. Esta diferenciación, en conjunto con el puerto del Callao en Lima, fue una causa considerable que la llevó a concentrar el poder durante la época colonial (Dammert-Guardia, 2021). Así pues, se promueve mayor inversión por la facilidad que implican las condiciones mencionadas. De la misma forma, el mayor desarrollo en Lima continúa el círculo vicioso del centralismo económico, pues no solo distribuye la inversión pública y privada de acuerdo con la jerarquía centralista y la fuerza del mercado, sino también contribuye a la atracción de mayor capital económico y humano que fortalece dicha idea.

Redes de carreteras y Estado: la expansión vial durante los gobiernos de 1919–1939

Breve historia de la infraestructura vial antes de 1919

Para la expansión eficiente de infraestructura vial es indispensable contar con terrenos aptos y de fácil intervención. En el caso del Perú, sin embargo, las

condiciones geográficas impusieron serias limitaciones en el desarrollo del transporte terrestre: la presencia de cordilleras, pronunciadas pendientes y zonas desérticas, sumadas a la falta de conocimientos técnicos y tecnológicos necesarios para la construcción de infraestructura vial en terrenos andinos (como el corte de cerros, la estabilización de pendientes o el tratamiento del suelo) explica la escasa y deficiente red de vías de comunicación en el país durante el siglo XIX (Contreras y Cueto, 2013). En consecuencia, la circulación interna y el comercio interregional se vieron severamente restringidos, lo que elevó los costos del transporte y encareció el flujo de bienes entre regiones. Asimismo, esta situación limitó el intercambio de ciertos productos, en particular aquellos con bajo valor respecto a su peso, debido a los altos costos de transporte (Contreras, 2010).

Recién fue durante la segunda mitad del siglo XIX que el mundo comenzó a transitar hacia una economía más abierta, lo cual llevó a que los Estados prestaran mayor atención al costo del transporte tanto externo como interno. En ese contexto, Perú entre 1868 y 1876 apostó por los ferrocarriles y no por las carreteras como la tecnología de transporte más adecuada para conectar las regiones e incentivar el comercio, mediante la reducción de costos logísticos. No obstante, su desarrollo respondió principalmente al traslado de bienes y no a la movilización de la población. En consecuencia, según Contreras (2010), se invirtieron 132 millones de soles corrientes en obras ferroviarias, convirtiéndose en una de las inversiones más importantes de la época. Así, hacia inicios del siglo xx, el país ya contaba con una red ferroviaria en funcionamiento, aunque fragmentada (pp. 67-68).

Según Contreras y Cueto (2013), la construcción de la infraestructura vial en Perú fue un proceso tardío, costoso e ineficiente, condicionado por el lento tránsito hacia un Estado moderno y funcional, debido a la persistencia de prácticas administrativas heredadas del antiguo régimen virreinal y del orden republicano moderno. Si bien no todos los ferrocarriles proyectados y construidos en el siglo XIX respondieron a necesidades económicas mediante el transporte de recursos, muchas de estas obras lograron conectar otras regiones del país y promover el desarrollo económico fuera de Lima, teniendo un efecto descentralizador. No obstante, la crisis fiscal provocada por el colapso de la

economía del guano, la guerra del Pacífico y la destrucción del aparato estatal —profundizada luego por conflictos internos como la guerra civil— interrumpieron de manera abrupta el proceso de modernización de la infraestructura vial del país.

Figura 1. Ferrocarriles del Perú 1908



Nota. Adaptado de Portocarrero et al. (1988).

Gobierno Augusto B. Leguía (1919 - 1930)

El gobierno de Augusto B. Leguía, conocido como "el oncenio", comenzó un 04 de julio de 1919 tras un golpe de Estado. Según Drinot (2018), este período ha sido considerado como excepcional dentro de la historia peruana, pues representó el primer intento de modernización del país. Unos de sus principales

objetivos era convertir al Perú en una nación moderna, empresarial, progresiva y moderada, capaz de utilizar la tecnología para subyugar a la naturaleza (pp. 7-8).

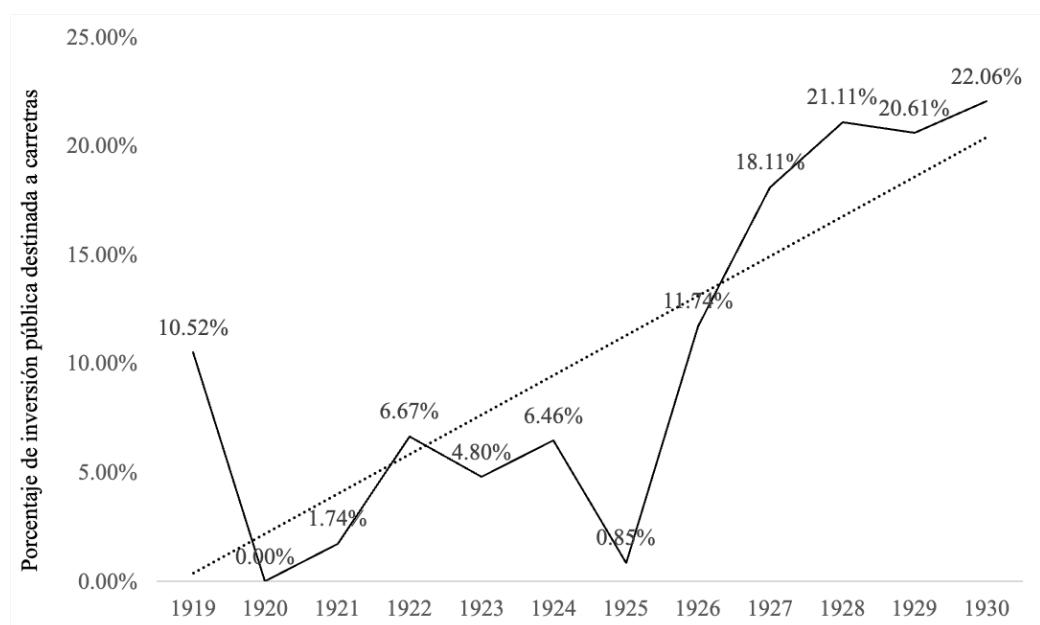
Según Quiñones (2014), el oncenio de Leguía marcó un punto de inflexión respecto a la inversión pública en infraestructura vial. Mientras que antes de la década de 1920 los gobiernos habían priorizado la construcción de ferrocarriles como vía para comunicar el país e impulsar el comercio interregional, el régimen de Leguía propuso integrar el territorio mediante una red de carreteras que permitiera acceder a recursos económicos aún desaprovechados en zonas de difícil acceso.

En ese sentido, la construcción de carreteras se convirtió en una política gubernamental prioritaria (Pérez, 2025). Así, en mayo de 1920 se aprobó el Decreto de Ley N.º 4113, conocido también como la ley de Conscripción Vial o Servicio Obligatorio de Caminos, cuyo propósito era proveer la fuerza de trabajo para la construcción y mantenimiento de carreteras y caminos ferroviarios. Esto se logró mediante el trabajo obligatorio de varones de entre 18 y 60 años que residieran en localidades cercanas a estas obras. Algunos intelectuales como Conteras y Cueto (2013) califican a esta norma como controversial debido a los abusos cometidos contra los trabajadores. No obstante, la ley permitió disponer de una fuerza laboral constante que posibilitó perforar cordilleras, construir puentes y expandir significativamente la red vial nacional (De Bracamonte, 1953).

Durante el gobierno de Leguía se dio la construcción de diversas infraestructuras viales emblemáticas que simbolizaron un desarrollo importante en el país. Estas obras fueron financiadas a través de dos fuentes: en primer lugar, hubo una importante inyección de capital para ejecutar los ambiciosos proyectos de construcción, como fue el caso de la carretera Panamericana y la propia Carretera Central (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2021), gracias a la cercanía del régimen con corporaciones norteamericanas. Según estimaciones de Portocarrero et al (1988), en el oncenio la inversión en carreteras alcanzó un promedio de 3,25 millones de soles corrientes por año. En segundo lugar, el presupuesto estatal destinado a este rubro se incrementó casi veinticinco veces en comparación con gobiernos anteriores (Durán, 2021). Este aumento se

evidencia en la Figura 2, la cual muestra la participación de las carreteras en la inversión pública. Observamos que esta inversión presenta una tendencia creciente, alcanzando el 22,06 % del total de la inversión pública para 1930.

Figura 2. Porcentaje de la inversión pública destinada a carreteras durante el oncenio de Leguía (1919–1930)



Nota. Elaboración propia a partir de datos obtenidos de Portocarrero et al. (1988).

Por tanto, resulta evidente que entre los años 1919 y 1930 el Estado peruano, a través del Ministerio de Fomento, priorizó considerablemente el desarrollo de la infraestructura vial. Consecuentemente, para el final del gobierno de Leguía la red de carreteras y caminos ascendía a los 18 000 km de extensión (Ministerio de Transporte y Comunicaciones, 2021). Sin embargo, estos avances mostraron un favoritismo claro a la región de la costa: la Panamericana, vía emblemática del gobierno de Leguía, fue sin más un camino que recorría la costa, uniendo las ciudades principales del litoral peruano; asimismo, las vías llamadas "de penetración" eran la conexión de ciudades estratégicas de la costa con el interior. A pesar de la lógica centralista detrás de este diseño, no generó rechazo, pues fue una traducción directa de las demandas del mercado de la época. De esta

forma se demuestra el círculo vicioso de la centralización, originado por las fuerzas de mercado, que a su vez llevan a mayor inversión en infraestructura (Contreras, 2002).

Gobierno de Óscar R. Benavides (1933 - 1939)

Según Contreras y Cueto (2013) el régimen de Augusto B. Leguía colapsó poco después del levantamiento del teniente coronel Luis M. Sánchez Cerro, quien en 1930 se convirtió en el presidente de Perú. Sin embargo, su gobierno fue breve, debido en parte a la inestabilidad política generada por una serie de caudillos y rebeliones militares en distintas regiones del país que se oponían a su intención de perpetuarse en el poder. Tras su asesinato en 1933, el cargo presidencial fue asumido por Óscar R. Benavides, cuyo mandato representó la etapa final del “tercer militarismo”.

Al culminar el oncenio, la importancia que había adquirido la política vial en el país no se desvaneció. El gobierno de Benavides centró una buena parte de su gestión en la ejecución de proyectos carreteros de gran escala, orientados a facilitar la articulación del territorio, la integración de las poblaciones andinas y el transporte de la producción nacional a mercados globales. Una de las prioridades de Benavides fue continuar y consolidar obras emblemáticas como la Carretera Central (Ministerio de Transporte y Comunicaciones, 2021).

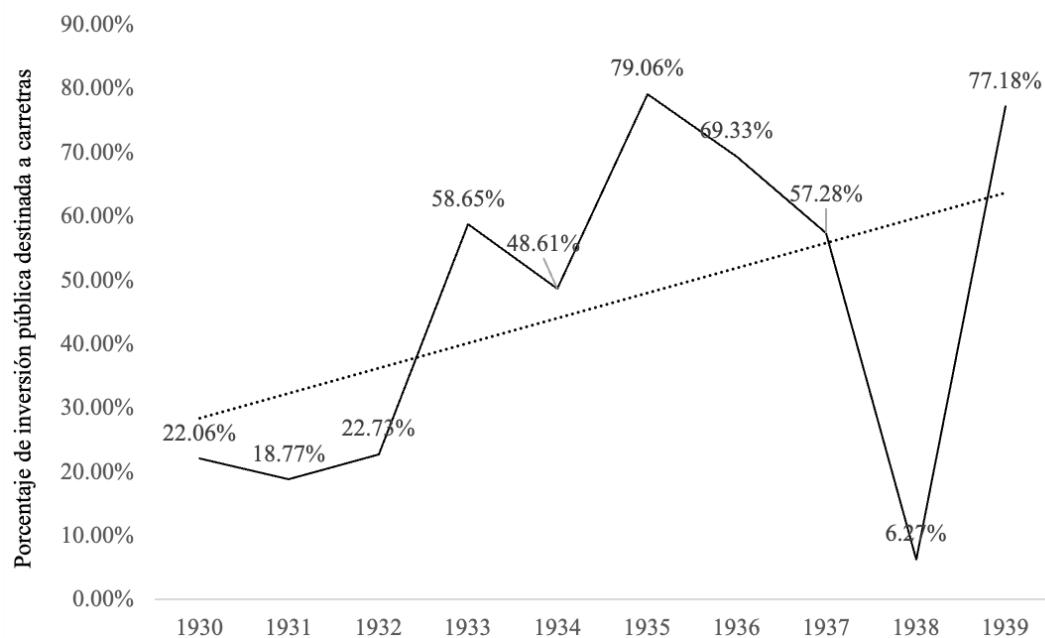
Benavides impulsó la reconstrucción de carreteras longitudinales en la costa, así como rutas transversales que atravesarían el país desde la costa hacia el oriente (Pérez, 2025). En el marco del Plan Trienal de Caminos (1937-1939), su administración ejecutó un conjunto de obras para reconstruir o rehabilitar alrededor de 6000 km de vías, al tiempo que se construían otros 3000. No obstante, el objetivo fue ampliamente superado, logrando construirse un total de 4000 km de nuevas carreteras, financiadas y ejecutadas a partir de capital humano y financiero de origen nacional (Ministerio de Transporte y Comunicaciones, 2021).

Como se observa en la figura 2, el porcentaje de inversión pública destinado a carreteras entre 1930 y 1939 muestra una clara tendencia creciente. Al igual que

durante el gobierno de Leguía, la administración de Benavides asignó un peso significativo a la infraestructura vial dentro del presupuesto estatal, alcanzando en 1939 un pico del 77,18 % del total de inversión pública. En esa línea, Portocarrero et al. (1988) señalan que:

(...) a partir de 1936 se constituye en el eje de la reactivación de las inversiones públicas. En efecto, bajo el lema 'gobernar es comunicar', la administración de Benavides inicia un vasto programa de construcción de carreteras, tanto longitudinales, de norte a sur, como de penetración de la costa hacia el este. (...) Así, por ejemplo, en julio de 1935 se inaugura la carretera central entre Lima-La Oroya-Huancayo y, años más tarde, la carretera Panamericana. (p. 26)

Figura 3. Porcentaje de inversión pública destinada a carreteras desde 1930 a 1939



Nota. Elaboración propia a partir de datos obtenidos de Portocarrero et al. (1988).

A partir de esto, resulta evidente que el gobierno de Benavides no solo mantuvo la lógica vial heredada del oncenio, sino que la consolidó como eje del proyecto estatal de integración regional, aunque siempre bajo un modelo centrado en Lima como nodo articulador.

Impactos económicos de las carreteras

Concentración económica y vínculos con Lima

La configuración de la red de carreteras construidas durante el período que va de 1919 a 1939 respondió a un modelo territorial fuertemente centralizado, con Lima como eje articulador del espacio nacional. Según Quiñones (2014), "las carreteras no solo conectaban regiones, sino también el poder del Estado sobre el espacio; por eso, su trazo radial desde Lima no fue casual sino parte del proyecto centralista" (p. 84). En efecto, la expansión vial del siglo xx privilegió aquellas rutas que partían desde la capital (como la Carretera Central o la Panamericana Sur) hacia otras regiones (Durand, 2002). Contreras y Cueto (2013) refuerzan esta idea al señalar que "los caminos se planificaron desde la capital hacia afuera, reflejando la antigua tradición de ver al país —el Perú— desde Lima para Lima" (p. 176). De esta manera, la aspiración de construir una nación moderna partía de la lógica de conectar Lima con las regiones, más no de articular al país de forma descentralizada.

Este patrón también se reflejó en la distribución de la inversión pública, la cual priorizó sistemáticamente el crecimiento y la conectividad de Lima y sus zonas de influencia, en detrimento de un desarrollo regional equilibrado (Durand, 2002). Thorp y Bertram (1985), por ejemplo, advierten que la expansión vial no alteró la lógica centralista del desarrollo económico; al contrario, reforzó los vínculos de independencia entre regiones y la capital. En esa misma línea, Contreras (2010) afirma que "las vías de comunicación han tenido un rol ambiguo: si bien permiten integrar las regiones, también pueden reforzar la dependencia de estas respecto a Lima".

Lejos de promover una autonomía regional, la política vial —promovida durante los gobiernos de Leguía y Benavides— contribuyó a intensificar los desequilibrios económicos interregionales. Por ejemplo, según Seminario et al. (2019), entre 1833 y 1929 Lima creció a un ritmo promedio anual de 3,34 %, el más alto del país, mientras otras regiones del sur crecían tan solo en 1,31 %; esta diferencia generó un aumento sostenido de la desigualdad regional (pp. 35-36). Esta tendencia se profundizó aún más tras la construcción de la carretera Panamericana en 1930, debido a que nuevas fuerzas como la migración interna a Lima y el redireccionamiento de la inversión pública y privada consolidaron su peso económico, como lo indican Seminario et al. (2019): “la influencia de Lima en el indicador de desigualdad puede ser sustancial al examinar las trayectorias de desigualdad que ocurre al interior de los departamentos” (p. 99).

Al mismo tiempo, el desarrollo económico se dio de forma desequilibrada y concentrada en enclaves agroindustriales ubicados en la costa, especialmente en zonas cercanas a Lima. Las carreteras, en lugar de conectar regiones entre sí, canalizaron tanto a la población como a la producción desde las provincias hacia una capital que ya gozaba de un fuerte desarrollo, drenando recursos de las zonas rurales hacia el centro urbano (Drinot, 2018).

Esta lógica funcional a los intereses del centro también se refleja en la dimensión política: según Portocarrero et al. (1988), aunque los argumentos económicos que respaldan el llamado “Plan Caminero” (política pública impulsada desde el Ministerio de Fomento durante el oncenio, orientada a construir una red nacional de carreteras) eran vagos y poco específicos, las obras sirvieron como instrumento para canalizar recursos hacia una política clientelista que beneficiaba a las élites regionales vinculadas con los grupos dominantes en Lima.

En conjunto, esta evidencia permite concluir que el desarrollo de la red vial durante el periodo 1919-1939 lejos de propiciar una articulación territorial equitativa o descentralización efectiva, contribuyó a fortalecer el centralismo

económico en el país, reforzando la hegemonía de Lima y profundizando las desigualdades regionales.

Conclusiones

Se puede concluir que la expansión de la red vial durante los gobiernos de Leguía y Benavides, a pesar de ser una aparente unificación que beneficiaría al país, no generó la integración regional esperada; en cambio, fortaleció el centralismo económico presente en el Perú desde la Colonia. Las rutas construidas entre los años 1919 y 1939 fueron diseñadas bajo la estructura jerárquica en torno al poder político-económico limeño, lo cual se evidencia en la planificación radial de las carreteras, así como en la distribución presupuestal inclinada a la capital y la concentración del desarrollo en la costa, resultando en una eficiente estrategia de control y sometimiento del resto del país.

El enfoque empleado lleva a la conclusión de que el centralismo no es un fenómeno simple o superficial, sino una dinámica de poder arraigada a la estructura social y política del país. Por lo tanto, no se encuentra una solución técnica, aislada o directa como mayor conectividad, sino en medidas integrales que consideren una distribución real del poder económico y político. De acuerdo con esto, el caso peruano demuestra que la urbanización y la inversión en infraestructura, como las rutas viales sin estrategias de redistribución eficientes, continúan con la reproducción del sistema centralista.

Finalmente, este artículo expone la importancia del diseño de infraestructura vial descentralizada como parte de la respuesta a la problemática de desigualdad perpetuada en el Perú. El transporte no es una adición de aporte limitado a una región; en cambio, mueve capital humano, inversión y, con estos, calidad de vida. Por lo tanto, tiene la capacidad de incidir en el desarrollo regional de manera integral y permitir al país el crecimiento paralelo que se ha buscado a través de los años.

Referencias

- Annino, A. (2008). Imperio, constitución y diversidad en la América Hispana. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.33052>
- de Bracamonte, A. (1953). *Leguía: Su vida y su obra*. Impresora Comercial.
- Contreras, C. (2002). *El centralismo peruano en su perspectiva histórica* (Documento de Trabajo N.º 127, Serie Historia, 24). Instituto de Estudios Peruanos. <https://hdl.handle.net/20.500.14660/810>
- Contreras, C. (s. f.). *Centralismo y descentralismo*.
- Contreras, C. (2010). La economía del transporte en el Perú, 1800-1914. *Apuntes: Revista de Ciencias Sociales*, 6, 59-81. <https://doi.org/10.21678/apuntes.66.597>
- Contreras, C. y Cueto, M. (2013). *Historia del Perú contemporáneo: Desde las luchas por la independencia hasta el presente*. Instituto de Estudios Peruanos.
- Drinot, P. (2018). *La Patria Nueva: Economía, sociedad y cultura en el Perú 1919-1930*. A Contracorriente.
- Durán, X. (2021). Empresas y la adopción de la rueda y la hélice en los Andes, 1850- 2018. En A. Lluch, M. Monsalve y M. Bucheli (Eds.), *Historia empresarial en América Latina: temas, debates y problemas* (pp. 303-327). Universidad del Pacífico.
- Gonzales de Olarte, E. (2002). *Centralización y descentralización en el Perú*.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2021). *200 años de historia, 52 años conectando vidas.* <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/2042029-200-anos-de-historia-52-anos-conectando-vidas>

Orihuela, J. C., Huaroto, C. y Paredes, M. (2014). *Escapando de la maldición de los recursos local: Conflictos socioambientales y salidas institucionales.* Pontificia Universidad Católica del Perú y Consorcio de Investigación Económica y Social.

Pérez Baylón, M. J. (2025). Historia de las carreteras en el Perú, 1896-2024. *tiempo&economía*, 12(1), 1-21. <https://doi.org/10.21789/24222704.2147>

Portocarrero, F., Beltrán, A. y Zimmerman, A. (1988). *Inversiones públicas en el Perú (1900-1968): Una aproximación cuantitativa* (1ra ed.). Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico. <https://repositorio.up.edu.pe/handle/11354/1182>

Seminario, B., Zegarra, M. y Palomino, L. (2019). *Estimación del pib departamental y análisis de la desigualdad regional en el Perú: 1795-2017.* Banco Interamericano de Desarrollo. <https://doi.org/10.18235/0002004>

Tanaka, M. (2002). La dinámica de los actores regionales y el proceso de descentralización: ¿El despertar del letargo? (Documento de Trabajo N.º 125, Serie Sociología y Política, 35). Instituto de Estudios Peruanos. <https://iep.org.pe>

Thorp, R., y Bertram, G. (1985). *Peru 1890–1977: Growth and Policy in an Open Economy* [Perú 1890–1977: Crecimiento y política en una economía abierta]. Columbia University Press

Quiñones, L. (2014). *Construir y Modernizar: el Ministerio de Fomento (1896-1930).* Lima: Universidad Nacional de Ingeniería, Centro de Historia UNI. <https://fondoeduni.uni.edu.pe/shop/construir-y-modernizar-el-ministerio-de-fomento-1896-1930-44?utm#attr=>