

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
ESCUELA DE POSGRADO



Título

LA MOVILIDAD RURAL EN LA MORFOLOGÍA Y DINÁMICA DE LA RED DE
CAMINOS RURALES EN RECORRIDOS ADECUADOS COMO APORTE
PARA LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

Territorios de Cabana y Sondondo, Lucanas, Ayacucho

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE
MAGÍSTER EN ARQUITECTURA, URBANISMO Y DESARROLLO
TERRITORIAL SOSTENIBLE

AUTOR

Juan Pablo Ampuero Izquierdo

ASESORA

Marta Rosa Vilela Malpartida

Diciembre, 2020

Resumen

El uso de los caminos rurales en las actividades cotidianas determina dinámicas en la morfología de la red de caminos. Estos desplazamientos rutinarios forman parte de la base del desarrollo rural, por ello, la construcción del territorio rural se da a partir de la movilidad. En el área rural de los territorios de Cabana y Sondondo, provincia de Lucanas, región de Ayacucho, los caminos utilizados por pobladores se encuentran, en su mayoría, en mal estado, y a pesar de esa limitación, se camina largas horas hacia chacras y corrales, demostrando grandes capacidades para resistir condiciones climáticas y geográficas de elevada pendiente. La configuración del tejido de los caminos cumple un rol crucial para los desplazamientos, condición favorable o adversa según las circunstancias, impacta en el bienestar del recorrido en las experiencias vividas durante las caminatas y las decisiones del trayecto. Interesa identificar ¿Qué condiciones son adecuadas para un recorrido en la red de caminos rurales? La metodología articula dos aspectos, la experiencia de recorridos de acompañamiento a pobladores de la zona en los desplazamientos de actividades cotidianas, y la sistematización en GIS del uso de la cartografía como herramienta para visibilizar y analizar los hallazgos. Se evidencian los atributos físicos de los caminos en el territorio rural a través de la forma, entorno, jerarquía y superficie, las experiencias diversas como las contemplativas, de ocio, de vigilancia, simbólicas y sociales y los atajos que amplían más la red de caminos.



*Ilustración 1. Camino rural de superficie de tierra
Foto. Ampuero, 2019*



*Ilustración 2. Camino rural de ingreso a la ciudad de superficie de pavimento
Foto. Ampuero, 2019*

ÍNDICE

I. Introducción	13
1.1 Problema de investigación.....	16
1.2 Pregunta de investigación.....	18
1.3 Objetivos	18
1.3.1 Objetivo General:.....	18
1.3.2 Objetivos Específicos:	18
II. Marco Conceptual	20
2.1 La complejidad del territorio y su planificación	20
2.2 La morfología de los caminos rurales y el confort del recorrido.....	24
2.3 La movilidad, accesibilidad y dinámica espacial en la cotidianidad	33
III. Caracterización espacial e histórica de los territorios de Cabana y Sondondo	48
3.1 Caracterización regional y local: La sierra peruana a través de la región de Ayacucho, el Valle del Sondondo, Cabana y Sondondo.....	48
3.1.1 Ayacucho y el Valle del Sondondo.....	48
3.1.2 Territorios de Cabana y Sondondo	74
3.2 Contexto histórico: La red de caminos en la sierra a través de diferentes periodos	83
3.2.1 Los caminos en los tiempos prehispánicos.....	83
3.2.2 Los caminos en los tiempos coloniales	90
3.2.3 Los caminos en los tiempos republicanos.....	90
3.2.4 Los caminos en la actualidad.....	91
IV. Metodología de la investigación	96
V. Recorridos en los territorios de Cabana y Sondondo	99
VI. Morfología y dinámica en la red de caminos rurales	139
6.1 La morfología de los caminos rurales	139
6.1.1 Forma física del camino.....	142
6.1.2 Entorno del camino.....	146
6.1.3 Estado de la superficie del camino	149
6.1.4 Jerarquía del camino	156
6.2 La dinámica en la red de caminos rurales.....	158
6.2.1 Experiencias contemplativas	162
6.2.2 Experiencias de vigilancia o de control	165
6.2.3 Experiencias simbólicas	168
6.2.4 Experiencias de ocio o de confort.....	171
6.2.5 Experiencias sociales	174

6.3	La relación entre morfología y dinámica	176
VII.	La acción de cortar camino como unidad para el análisis de la relación entre morfología y dinámica	186
7.1	Uso de los caminos rurales.....	191
7.2	Vulnerabilidad en los caminos rurales.....	193
7.3	Gestión en los caminos rurales.....	194
VIII.	Tipologías de redes de caminos rurales en el territorio.....	196
8.1	Red de camino viales	198
8.2	Red de caminos de herradura.....	202
8.3	Red de caminos de canales de agua o de vigilancia.....	208
8.4	Red de caminos de chacras	212
IX.	Conclusiones.....	216
X.	Bibliografía.....	219
XI.	Anexo: Entrevistas realizadas en el trabajo de campo.....	223



ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1. CAMINO RURAL DE SUPERFICIE DE TIERRA	3
ILUSTRACIÓN 2. CAMINO RURAL DE INGRESO A LA CIUDAD DE SUPERFICIE DE PAVIMENTO .	3
ILUSTRACIÓN 3. CAMINO CON VISTA AL PAISAJE RURAL ANDINO, UBICADO A TREINTA MINUTOS DE LA RUTA DE CABANA A CORRAL DE GANADO VACUNO	15
ILUSTRACIÓN 4. POBLADORA TRANSITANDO SOBRE UN CAMINO RURAL, SALIENDO DEL ÁMBITO URBANO DE CABANA. LOS CAMINOS URBANOS Y RURALES COMO UNA CONTINUIDAD	16
ILUSTRACIÓN 5. LA RED DE CAMINOS Y LA PRIORIDAD DE LA PRACTICIDAD EN EL TERRITORIO RURAL. FOTOGRAFÍA TOMADA DURANTE LA VISITA DE CAMPO EN AGOSTO DE 2019. EN LA IMAGEN INFERIOR SE PRESENTA LA UBICACIÓN DE LA VISTA DE LA IMAGEN SUPERIOR.	19
ILUSTRACIÓN 6. ACONTECIMIENTOS QUE OCURREN EN LOS CAMINOS RURALES CON CONDICIONES CLIMÁTICAS COMO LAS FUERTES LLUVIAS Y PRESENCIA DE HELADAS, Y DE SUPERFICIE CON REGULAR CALIDAD.....	29
ILUSTRACIÓN 7. DESPLAZAMIENTO RUTINARIO REFERENCIAL DE UN POBLADOR DE LA SIERRA PERUANA, UTILIZANDO PARTE DE LAS VÍAS, CAMINOS DE CHACRA Y HASTA ATAJO PARA LLEGAR A SU DESTINO.....	39
ILUSTRACIÓN 8. DINÁMICA EN LAS CALLES DEL ANEXO MAYOBAMBA DEL DISTRITO DE CHIPAO, UBICANDO AL SUR DEL ANEXO SONDONDO	40
ILUSTRACIÓN 9. INTERMODALIDAD EN LOS CAMINOS RURALES, USO DE LA MOTO-TAXI, TAXI- CARGA Y DESPLAZAMIENTO A PIE	43
ILUSTRACIÓN 10. ACCESIBILIDAD FÍSICA EN CAMINOS RURALES, CAMINO EMPEDRADO Y EN PENDIENTE.....	44
ILUSTRACIÓN 11. FORMAS DE INTERDEPENDENCIA EN EL MEDIO RURAL, DECISIONES TOMADAS EN LOS RECORRIDOS EN BASE A ENCUENTROS CON VECINOS	46
ILUSTRACIÓN 12. ALTA PRESENCIA DE LADERAS Y MONTAÑAS EN LA SIERRA PERUANA (DISTRITO DE CABANA, AYACUCHO).....	49
ILUSTRACIÓN 13. CORTE TRANSVERSAL DE LOS TERRITORIOS DE CABANA Y AUCARÁ.....	56
ILUSTRACIÓN 14. CORTE TRANSVERSAL DEL TERRITORIO DE SONDONDO.....	57
ILUSTRACIÓN 15. VISTA DEL RÍO SONDONDO	58
ILUSTRACIÓN 16. PRODUCCIÓN AGROPECUARIA DE POBLADOR DEL VALLE DEL SONDONDO	68
ILUSTRACIÓN 17. VISTA DEL APU AJANTA DESDE LA LAGUNA JOLPACUCHA.....	75
ILUSTRACIÓN 18. LAGUNA JOLLPA	77
ILUSTRACIÓN 19. LA CATARATA DE LIMAYHUACHO EN EL CENTRO POBLADO DE SONDONDO	77
ILUSTRACIÓN 20. ACCESO A ANEXO SONDONDO MEDIANTE CARRETERA E INICIO DE PUENTE COLGANTE	78
ILUSTRACIÓN 21. BAÑOS TERMALES UBICADOS A 30 MINUTOS DE LA CATARATA DE LIMAYHUACHO Y VISTA DEL RÍO SONDONDO	80
ILUSTRACIÓN 22. LA LAGUNA WANZO Y LA PRESENCIA DE ANDENERÍA EN LOS TERRITORIOS DE CABANA	81
ILUSTRACIÓN 23. MAPA DE LAS RUTAS DE MENOR COSTO QUE CONECTABAN TIWANAKU CON SUS COLONIAS LOCALIZADAS EN LOS VALLES OCCIDENTALES DEL SUR PERUANO	85
ILUSTRACIÓN 24. EL PAISAJE DEL QHAPAC ÑAN	89
ILUSTRACIÓN 25. CAMINOS RURALES HACIA CHACRAS	95
ILUSTRACIÓN 26. LOS CAMINOS PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS EN EL ENTORNO RURAL. LA SINUOSIDAD COMO FORMA CARACTERÍSTICA EN ESTOS TERRITORIOS	142

ILUSTRACIÓN 27. FORMA SINUOSA DE UN CAMINO O VÍA EN LA SIERRA. EL PAISAJE PRESENTE EN LOS CAMINOS	142
ILUSTRACIÓN 28. EL CAMINO RURAL Y SU FORMA COMO PARTE DEL PAISAJE	143
ILUSTRACIÓN 29. VÍAS SINUOSAS EN EL MEDIO RURAL DEBIDO A LA FISIOGRAFÍA PARTICULAR DE LA SIERRA PERUANA.....	144
ILUSTRACIÓN 30. FORMAS DE LOS CAMINOS ASFALTADOS Y SIN AFIRMAR DESDE UNA VISTA EN TERCERA DIMENSIÓN	145
ILUSTRACIÓN 31. ENTORNOS URBANO Y RURAL. UNA DELIMITACIÓN INVISIBLE EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO.....	146
ILUSTRACIÓN 32. OTRAS FORMAS DE SUPERFICIES EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO, COMO LA SUPERFICIE DE PIEDRAS, HIERBA, TIERRA Y CEMENTO	155
ILUSTRACIÓN 33. REDES Y OPERADORES EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO	160
ILUSTRACIÓN 34. CONTEMPLACIÓN DEL PAISAJE RURAL.....	162
ILUSTRACIÓN 35. VISTA DEL ANEXO SONDONDO DESDE LUGAR ESTRATÉGICO EN EL CAMINO RURAL UBICADO A 40 MINUTOS A PIE DE CABANA	163
ILUSTRACIÓN 36. MIRADOR UBICADO EN PUNTO ESTRATÉGICO PARA PERMITIR EL CONTROL DE LAS ACTIVIDADES REALIZADAS	165
ILUSTRACIÓN 37. VIGILANCIA DE LA COSECHA DE ALFALFA Y DEL GANADO EQUINO, ADYACENTE A UN CAMINO RURAL	166
ILUSTRACIÓN 38. PEQUEÑA CAPILLA RELIGIOSA UBICADA EN EL TRAYECTO HACIA LOS BAÑOS TERMALES DE SONDONDO, A APROXIMADAMENTE 20 MINUTOS DE LA PLAZA CENTRAL DEL ANEXO.....	168
ILUSTRACIÓN 39. VISTA DEL APU HUAJCHOCERCA, UBICADO A UNA HORA A PIE DEL PUEBLO DE CABANA	169
ILUSTRACIÓN 40. CATARATA LIMAYHUACHO EN EL PUEBLO DE SONDONDO, EL CUAL POSEE UN VALOR SIMBÓLICO PARA LA POBLACIÓN QUE PRACTICA LA DANZA DE LAS TIJERAS.....	169
ILUSTRACIÓN 41. DESCANSOS EN LUGARES CON SOMBRAS EN LOS CAMINOS RURALES...	171
ILUSTRACIÓN 42. A LA IZQUIERDA, LA PRESENCIA DE RIACHUELOS EN LOS CAMINOS RURALES PARA ABASTECERSE DE AGUA DURANTE LOS RECORRIDOS. A LA DERECHA, LOS BAÑOS TERMALES COMO EXPERIENCIA RECREATIVA EN LOS CAMINOS RURALES UBICADOS A TREINTA MINUTOS DEL ANEXO DE SONDONDO	172
ILUSTRACIÓN 43. ULLYOS U OTROS FRUTOS PARA ABASTECERSE DURANTE LOS RECORRIDOS EN LOS CAMINOS RURALES.....	172
ILUSTRACIÓN 44. ENCUENTRO SOCIAL ENTRE POBLADORES EN EL CAMINO RURAL, JUNTO A MUCHAS DE ESTAS CONEXIONES SE ENCUENTRAN ELEMENTOS COMO LAS APACHETAS QUE REPRESENTAN RESPETO POR EL CAMINO	174
ILUSTRACIÓN 45. LA LÓGICA DE LA MOVILIDAD URBANA APLICADA EN EL MEDIO RURAL, EN BASE A LA MORFOLOGÍA Y LA DINÁMICA EN LA RED DE CAMINOS	176
ILUSTRACIÓN 46. CORTE DE CAMINO O ATAJO. EL CORTE REPRESENTA CIERTO NIVEL DE PELIGRO PARA LAS PERSONAS, SOBRE TODO PARA LAS DE TERCERA EDAD, DEBIDO A LA PENDIENTE MUY ALTA QUE POSEEN.....	188
ILUSTRACIÓN 47. CORTE DE CAMINO O ATAJO. MUCHOS DE ESTOS “ATAJOS” SON IMPERCEPTIBLES PARA CUALQUIER PERSONA AJENA AL LUGAR, SIN EMBARGO, LOS HABITANTES CONOCEN A LA PERFECCIÓN LA UBICACIÓN DE ESTOS TRAMOS	189
ILUSTRACIÓN 48. LA VÍA COMO SUPERFICIE PARA EL DESPLAZAMIENTO DE PERSONAS A PIE Y VEHÍCULOS MENORES COMO LA MOTOTAXI	192
ILUSTRACIÓN 49. LAS DIFERENTES FORMAS DE DESPLAZAMIENTOS EN UN SOLO TRAMO DE CAMINO.....	192
ILUSTRACIÓN 50. EXPOSICIÓN A PELIGROS CUANDO SE DECIDE “CORTAR CAMINO” EN EL TRAYECTO.....	193

ILUSTRACIÓN 51. CAMINATA (LUEGO DE VIAJAR EN AUTO) DEBIDO A CAÍDA DE ROCAS EN EL TRAMO DE LA VÍA	194
ILUSTRACIÓN 52. VIGILANCIA DE CHACRAS AJENAS Y LIMPIEZA DE MALEZA EN LOS CAMINOS RURALES, EJEMPLOS DE GESTIÓN EN LOS RECORRIDOS	195
ILUSTRACIÓN 53. EN LA IZQUIERDA, EL TRASLADO DE GANADO VACUNO EN UN CAMINO PAVIMENTADO, Y A LA DERECHA, EL TRASLADO DE GANADO VACUNO EN UN CAMINO URBANO	198
ILUSTRACIÓN 54. EN LA IZQUIERDA UNA SEÑORA DESPLAZÁNDOSE EN UNA VÍA URBANA PARA LLEVAR A SU HIJA AL COLEGIO, Y A LA DERECHA EL DESPLAZAMIENTO DE DOS PERSONAS EN UNA MOTO LINEAL A TRAVÉS DE UNA VÍA SIN AFIRMAR.....	199
ILUSTRACIÓN 55. SITUACIONES QUE OCURREN EN LA RED DE CAMINOS VIALES.....	199
ILUSTRACIÓN 56. CAMINO DE HERRADURA QUE POSIBLEMENTE PERTENEZCA A LA RED DE CAMINOS INCA, CONECTANDO LA VIVIENDA CON EL CAMPO, ACOMPAÑADO DEL PAISAJE CARACTERÍSTICO DE LA ZONA.....	202
ILUSTRACIÓN 57. EL GANADO TRANSITANDO A TRAVÉS DE LOS CAMINOS DE HERRADURA	204
ILUSTRACIÓN 58. A LA IZQUIERDA SUPERIOR UN CAMINO HERRADURA TIPO PIEDRA, AL DERECHA SUPERIOR UN CAMINO TIPO HIERBA Y EN LA PARTE INFERIOR UN CAMINO TIPO TIERRA.....	205
ILUSTRACIÓN 59. CAMINOS DE VIGILANCIA ADYACENTES A LOS CANALES DE AGUA. SIRVEN PARA EL CONTROL DE LAS CHACRAS	208
ILUSTRACIÓN 60. CAMINOS DE VIGILANCIA AL LADO DE CANALES DE AGUA, CUYA FUNCIÓN ES PARA EL TRÁNSITO DE PERSONAS	209
ILUSTRACIÓN 61. CAMINO DE CHACRA EN EL TERRITORIO RURAL. LA PUERTA INDICA QUE SE ESTÁ ACCEDIENDO A PROPIEDAD PRIVADA.....	212
ILUSTRACIÓN 62. RUTA DE UN CAMINO DE CHACRA. A TRAVÉS DEL TERRITORIO Y PARCELAS PRIVADAS SE SUELEN TOMAR ATAJOS PARA LLEGAR AL DESTINO.....	213

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1. RELACIÓN ENTRE MORFOLOGÍA Y DINÁMICA	17
GRÁFICO 2. EL PROYECTO TERRITORIAL Y LA PLANIFICACIÓN	23
GRÁFICO 3. ORGANIGRAMA DE UN INSTITUTO VIAL PROVINCIAL	27
GRÁFICO 4. LAS VÍAS Y CAMINOS RURALES DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL ESTADO Y LOS POBLADORES. A LA IZQUIERDA SE APRECIA LA INFORMACIÓN RECOPIADA POR LAS ENTIDADES PÚBLICAS SOBRE LAS VÍAS DE TRÁNSITO EN UN ENTORNO RURAL CLASIFICADAS SEGÚN CATEGORÍAS, MIENTRAS QUE A LA DERECHA SE OBSERVAN “NUEVAS” VÍAS Y CAMINOS IDENTIFICADAS POR EL POBLADOR DE LA ZONA, LAS CUALES NO SE BASAN EN UNA JERARQUÍA ESTABLECIDA.	28
GRÁFICO 5. ENFOQUES DE LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE	34
GRÁFICO 6. LAS REDES Y OPERADORES ADAPTADOS AL ESTUDIO DE CASO.	38
GRÁFICO 7. LA DINÁMICA EN UN ENTORNO, LOS ELEMENTOS EN CONSTANTE MOVIMIENTO	40
GRÁFICO 8. TIEMPO PROMEDIO EN HORAS DE TRASLADO DESDE EL CENTRO POBLADO HACIA LA CAPITAL DEL DISTRITO	53
GRÁFICO 9. UNIDADES AGROPECUARIAS POR DEPARTAMENTOS (VALORES EN MILES).	67
GRÁFICO 10. DESTINO DE LA MAYOR PARTE DE LA PRODUCCIÓN AGRÍCOLA EN LA PROVINCIA DE LUCANAS - AYACUCHO	69
GRÁFICO 11. POBLACIÓN CENSADA POR DISTRITOS SEGÚN LOS CENSOS NACIONALES DE 1981, 1993, 2007 Y 2017.....	72
GRÁFICO 12. COMPONENTES DE LA MORFOLOGÍA DE UN CAMINO RURAL	140
GRÁFICO 13. EXPERIENCIAS EN LA RED DE CAMINOS RURALES.....	158
GRÁFICO 14. RELACIÓN ENTE MORFOLOGÍA Y DINÁMICA Y EL ATAJO COMO MODO DE EXPRESIÓN	186
GRÁFICO 15. EJEMPLO DE ATAJO PARA LLEGAR DESDE EL PUNTO A HACIA EL PUNTO B, SEGÚN NECESIDAD DEL POBLADOR Y CARACTERÍSTICA DEL TERRENO	187
GRÁFICO 16. EL ENFOQUE DE MOVILIDAD EN LOS ENTORNOS URBANO Y RURAL.....	191
GRÁFICO 17. LOS MODOS DE DESPLAZAMIENTOS EN LA RED DE CAMINOS VIALES	200
GRÁFICO 18. LOS MODOS DE DESPLAZAMIENTOS EN LA RED DE CAMINOS DE HERRADURA	206
GRÁFICO 19. LOS MODOS DE DESPLAZAMIENTOS EN LA RED DE CAMINOS DE VIGILANCIA.	210
GRÁFICO 20. LOS MODOS DE DESPLAZAMIENTOS EN LA RED DE CAMINOS DE CHACRA.....	214

ÍNDICE DE MAPAS

MAPA 1. ÁMBITO DE TRABAJO DE LA INVESTIGACIÓN. TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO.....	32
MAPA 2. CURVAS DE NIVEL DE LA REGIÓN DE AYACUCHO.....	50
MAPA 3. PENDIENTE EN LA REGIÓN DE AYACUCHO.....	51
MAPA 4. CURVAS DE NIVEL DEL VALLE DEL SONDONDO.....	52
MAPA 5. PENDIENTE ALREDEDOR DE CABANA Y SONDONDO.....	55
MAPA 6. HIDROGRAFÍA DE LA REGIÓN DE AYACUCHO.....	59
MAPA 7. CUENCAS HIDROGRÁFICAS DE LA REGIÓN DE AYACUCHO.....	60
MAPA 8. CUENCAS HIDROGRÁFICAS EN CABANA Y SONDONDO.....	61
MAPA 9. DE IZQUIERDA A DERECHA: I) PRECIPITACIÓN MULTIANUAL, II) TEMPERATURA MÁXIMA, III) TEMPERATURA MÍNIMA Y IV) FRECUENCIA DE HELADAS.....	63
MAPA 10. CAPACIDAD DE USO MAYOR DEL SUELO (CUM) DE LA REGIÓN DE AYACUCHO....	65
MAPA 11. COBERTURA VEGETAL DE CABANA Y SONDONDO.....	66
MAPA 12. RED VIAL Y DE CAMINOS DE HERRADURA EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO.....	73
MAPA 13. LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO Y SUS APUS.....	76
MAPA 14. RED VIAL EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO.....	79
MAPA 15. SITIOS ARQUEOLÓGICOS DE LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO.....	82
MAPA 16. RED DE QHAPAC ÑAM EN LA REGIÓN DE AYACUCHO.....	88
MAPA 17. RED VIAL EN LA REGIÓN DE AYACUCHO.....	94
MAPA 18. TEJIDO DE LOS CAMINOS RURALES EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO. LA RED DE CAMINOS NO TIENE DIFERENCIA PARA MOVILIZARSE POR EL TERRITORIO.	141
MAPA 19. CAMINOS PEATONALES EN LOS ENTORNOS URBANOS DE CABANA Y SONDONDO.....	147
MAPA 20. EL ENTORNO RURAL REPRESENTADO POR LOS ANDENES. LOS CAMINOS COMO CONECTORES ENTRE EL ENTORNO URBANO Y RURAL.....	148
MAPA 21. TIPOS DE SUPERFICIES EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO.....	150
MAPA 22. SUPERFICIE PAVIMENTADA O ASFALTADA EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO.....	151
MAPA 23. SUPERFICIE AFIRMADA EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO.....	152
MAPA 24. SUPERFICIE SIN AFIRMAR EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO.....	153
MAPA 25. SUPERFICIE DE TROCHA EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO.....	154
MAPA 26. JERARQUÍA DE LOS CAMINOS EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO.....	157
MAPA 27. LA ANTIGUA Y NUEVA RED DE CAMINOS RURALES. A LA IZQUIERDA SE APRECIA LA RED DE CAMINOS PREVIA AL TRABAJO DE CAMPO, A LA DERECHA SE OBSERVA LA RED DE CAMINOS POSTERIOR AL TRABAJO DE CAMPO.....	161
MAPA 28. EXPERIENCIAS CONTEMPLATIVAS REGISTRADAS EN LOS RECORRIDOS REALIZADOS EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO.....	164
MAPA 29. EXPERIENCIAS DE VIGILANCIA O DE CONTROL RECOPIADAS EN LOS RECORRIDOS REALIZADOS EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO.....	167
MAPA 30. EXPERIENCIAS SIMBÓLICAS RECOPIADAS EN LOS RECORRIDOS REALIZADOS EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO.....	170
MAPA 31. EXPERIENCIAS DE OCIO O DE CONFORT RECOPIADAS EN LOS RECORRIDOS REALIZADOS EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO.....	173
MAPA 32. EXPERIENCIAS SOCIALES RECOPIADAS EN LOS RECORRIDOS REALIZADOS EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO.....	175

MAPA 33. RECORRIDO DESDE CABANA HACIA EL CENTRO POBLADO DE SONDONDO CON HALLAZGOS CATEGORIZADOS	177
MAPA 34. RECORRIDO DESDE CABANA HACIA UN CORRAL UBICADO AL SURESTE CON HALLAZGOS CATEGORIZADOS	179
MAPA 35. RECORRIDO DESDE CABANA HACIA EL MIRADOR WILKACCAHUANA UBICADO AL NORTE CON HALLAZGOS CATEGORIZADOS	180
MAPA 36. RECORRIDO DESDE CABANA HACIA LAS CHACRAS UBICADAS AL ESTE CON HALLAZGOS CATEGORIZADOS	182
MAPA 37. RECORRIDO DESDE CABANA HACIA EL CENTRO POBLADO DE SONDONDO CON HALLAZGOS CATEGORIZADOS	183
MAPA 38. RECORRIDO DESDE CABANA HACIA EL CENTRO POBLADO DE SONDONDO CON HALLAZGOS CATEGORIZADOS	185
MAPA 39. ATAJOS O CORTES DE CAMINO EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO	190
MAPA 40. REDES DE TIPOLOGÍAS DE LOS CAMINOS RURALES EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO	197
MAPA 41. RED DE CAMINOS VIALES EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO.....	201
MAPA 42. RED DE CAMINO INCA COMO PARTE DE LA RED DE CAMINOS DE HERRADURA EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO	203
MAPA 43. RED DE CAMINOS DE HERRADURA EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO	207
MAPA 44. RED DE CAMINOS DE CANALES DE AGUA O DE VIGILANCIA EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO	211
MAPA 45. LO CAMINOS DE CHACRA Y LAS MÚLTIPLES OPCIONES PARA EL DESPLAZAMIENTO	213
MAPA 46. RED DE CAMINOS DE CHACRAS EN LOS TERRITORIOS DE CABANA Y SONDONDO	215

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1. ESTADO DE LA RED VIAL SEGÚN CATEGORIZACIÓN	26
TABLA 2. PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO PÚBLICO EN LA MUNICIPALIDAD DE CABANA	30
TABLA 3. SUFICIENCIA DE ACTIVIDAD AGROPECUARIA.	69
TABLA 4. DATOS POLÍTICO-ADMINISTRATIVOS Y DEMOGRÁFICOS DE CABANA Y SONDONDO	74
TABLA 5. CARACTERÍSTICAS DE LOS RECORRIDOS REALIZADOS COMO PARTE DE LA METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	100
TABLA 6. TIPOS DE SUPERFICIE EN EL ÁMBITO DE TRABAJO DE LA INVESTIGACIÓN.....	149



I. Introducción

Desde tiempos ancestrales, en la sierra peruana las personas han tenido el hábito de resistir con destreza largas horas de caminata pese a condiciones adversas, estas extensas jornadas de desplazamientos son realizados con el fin de cumplir actividades que busquen asegurar el sustento económico de las familias y comunidades. La región de Ayacucho no es ajena a esa realidad, debido a que parte de su población vive en condiciones de pobreza¹. Esta situación se da en una estructura rural dispersa² muy presente en el ande peruano.

En ese contexto, los caminos rurales tienen un rol importante en las actividades cotidianas de las personas -principalmente las de carácter productivo como la agrícola y ganadera-, debido a que conectan lugares y personas a través de vías, caminos o senderos³, algunos implementados por el Estado y otros improvisados por las personas, siendo todos ellos utilizados diariamente. Sin embargo, gran parte de la población que realiza los trabajos en el campo son adultos mayores, los cuales se movilizan a pie por largos trayectos o utilizan el transporte local (en particular el mototaxi).

En ese marco, resulta necesario conocer las condiciones de un adecuado recorrido en la red de caminos rurales, mediante el enfoque de movilidad, concepto muy utilizado para estudios en ámbitos urbanos, no obstante -como se apreciará en el desarrollo de la investigación- también aplica para ámbitos rurales. Este punto de vista, en el medio rural, contempla el estudio de dos componentes imprescindibles en los caminos rurales: i) la morfología, que a través de atributos físicos define la estructura por el cual las personas se desplazan, y ii) la dinámica, que comprende las situaciones vinculadas a la cotidianidad que las personas experimentan durante los trayectos.

¹ Según cifras de la Encuesta Nacional de Hogares (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2018), Ayacucho pertenece al segundo grupo de regiones con mayor pobreza con porcentajes que oscilan entre 33.3% y 36.8%. Por otro lado, Ayacucho pertenece al tercer grupo de regiones con mayor pobreza extrema con porcentajes que oscilan entre 4.7% y 6.5%.

² Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática, un centro poblado rural es aquel que no tiene más de 100 viviendas agrupadas contiguamente, o que teniendo más de 100 viviendas, éstas se encuentran dispersas o diseminadas sin formar bloques o núcleos.

³ Muchas de estas vías formaron parte de la extensa red de caminos del Qhapaq Ñan, las cuales fueron planificadas y diseñadas para cumplir una función de control principalmente, además de unir diversos pueblos del Tahuantinsuyo para una eficiente administración de los recursos existentes a lo largo del territorio andino. (Ministerio de Cultura, 2013).

En virtud a ello, como metodología de trabajo se realizaron recorridos acompañando a personas de la zona, en el quehacer diario, en particular para actividades relacionadas a las labores de mantenimiento y vigilancia de chacras. Los desplazamientos fueron realizados a pie y usando mototaxi (el transporte local más común en la zona), con paradas estratégicas para observar los elementos territoriales y relevar información significativa. Estos recorridos, que rozan la inmersión en el campo, son la base para la recopilación y generación de información, la cual fue construida con apoyo de las personas del lugar. Asimismo, para consolidar y sistematizar la información recogida, se utilizaron los Sistemas de Información Geográfica (SIG), los cuales, a través de mapas, permitieron analizar y hallar elementos territoriales importantes para el tema de investigación.

Mediante estas metodologías se releva importantes hallazgos que permiten una comprensión más amplia sobre los desplazamientos en los caminos rurales. En cuanto al primer componente “la morfología”, se reconocen atributos físicos como la forma, entorno, estado de la superficie y jerarquía de vía o sendero, y respecto al segundo componente “la dinámica”, se identifican situaciones experimentales⁴ como la contemplación, recreación u ocio, socialización, simbolismo religioso y las relacionadas al control o vigilancia de cultivos y ganado. De la evaluación de estos hallazgos se determinó que la expresión que representa mejor el vínculo de ambos componentes es la acción de “cortar camino”, o también llamado coloquialmente como “tomar atajo”, debido a que es motivada por las decisiones según las necesidades de las personas aprovechando las características del terreno. Además, al cortar camino se genera o descubre otros caminos o senderos que demuestran que en el territorio rural prima la practicidad en las movi­lidades.

El análisis de lo mencionado anteriormente en el medio rural, posibilita determinar las características de un adecuado recorrido de las actividades cotidianas de las personas en los caminos rurales. Para ello, la aplicación del enfoque de movilidad en el medio rural logra exponer como resultado el estudio de tres aspectos que condicionan la comodidad del recorrido, los cuales son: i) el uso de los caminos, que define la mixtura y su multifinalidad, ii) la vulnerabilidad en los caminos, que determina la accesibilidad

⁴ En uno de los recorridos realizados se acompañó a un poblador de Cabana hacia sus chacras ubicadas a aproximadamente 20 minutos de la plaza central, dicha persona contó que en el trayecto de la ruta común existe un mirador casi escondido, sobre el cual, durante su niñez, su padre solía sentarse para hacer vigilancia del terreno, y de vez en cuando para monitorear cuando sus hijos -entre ellos esta persona- se desplazaban para llevar productos a otros pobladores. Para mayor detalle ver el capítulo V en el cual se detallan los recorridos realizados mediante relatos, en particular el recorrido n° 3.

física y el nivel de peligro al que se exponen las personas, y iii) la gestión para los caminos, que incluye las acciones para el cuidado y comodidad durante los trayectos. El comportamiento de estas tres condiciones diagnostica un nivel de bienestar en los desplazamientos.

Todo ello se concentra en la construcción de tipologías de redes de caminos rurales, que alberga una caracterización espacial y social, basados en su uso, vulnerabilidad y gestión, y que recoge una visión integral de la movilidad en un territorio rural. Esta propuesta de clasificación puede ser considerada para elaborar instrumentos de planificación territorial.

A pesar de que se conoce la relevancia y el grado de utilidad de los caminos rurales, pues permiten acceder a los servicios básicos y generan economías locales, mejorar la conexión rural sigue siendo una de las grandes metas pendientes respecto al desarrollo del área rural.



*Ilustración 3. Camino con vista al paisaje rural andino, ubicado a treinta minutos de la ruta de Cabana a corral de ganado vacuno
Foto. Ampuero, 2019*

1.1 Problema de investigación

Diversas zonas rurales andinas en el país vienen despoblándose a raíz de ciertos factores económicos y sociales⁵, y la poca población restante se encuentra dispersa en un territorio amplio (Castillo, 2014), además, muchos de los habitantes son personas en edad mayor⁶, por tal razón sus necesidades difieren notablemente del resto de personas.



*Ilustración 4. Pobladora transitando sobre un camino rural, saliendo del ámbito urbano de Cabana. Los caminos urbanos y rurales como una continuidad
Foto. Hilario, 2018*

Dada esa realidad, las personas se movilizan diariamente para realizar sus actividades cotidianas. Un rápido sondeo realizado mediante entrevistas⁷ a personas que viven en

⁵ Entre los principales factores se encuentran las migraciones por la estructura agropecuaria, violencia política, actividades extractivas, búsqueda de oportunidades laborales, entre otras. (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2009)

⁶ Según resultados definitivos del Censo Nacional 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas, la población de 65 a más años representa el 8.8% en la región de Ayacucho. (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2018)

⁷ El sondeo se realizó a 12 personas de Cabana y Sondondo. Las actividades cotidianas principales reportadas en el sondeo fueron: i) dirigirse a realizar trámites a los servicios públicos como bancos, municipalidad, postas médicas o colegios, ii) visitar a familiares para afianzar lazos y iii) desplazarse hacia las chacras ubicadas en zonas altas para cuidarlas y mantener el ganado y cultivo. Para mayor información ver el anexo 1.

los territorios de Cabana y Sondondo permitió evidenciar que las actividades relacionadas al campo son las más representativas en estas localidades. Estos quehaceres se realizan en parcelas o chacras ubicadas mayormente en zonas con pendiente alta y condiciones climáticas extremas. El desarrollo de estas actividades requiere de jornadas largas y extenuantes de desplazamientos, a través de diversas formas, predominando las caminatas y el uso del mototaxi en las diferentes vías de tránsito y caminos.

Por ello, el problema de investigación se centra en la falta de descubrimiento y reconocimiento de las diversas formas de caminos existentes en el territorio rural, ignorando la importancia de la relación de su morfología y dinámica en los desplazamientos e afectando el bienestar de los recorridos de las personas.



Gráfico 1. Relación entre morfología y dinámica
Elaboración propia

1.2 Pregunta de investigación

Los desplazamientos para las actividades campesinas son los más comunes en la vida cotidiana del campo, ya que estructuran y facilitan la vida urbana y rural, permitiendo una conexión constante entre ambos entornos, además define la movilidad rural, la cual depende directamente del tejido de la red de caminos.

En ese contexto, la configuración del tejido de los caminos en la sierra cumple un rol crucial para los desplazamientos, ya que su condición puede ser favorable o adversa para el poblador según las circunstancias. Ello impacta directamente en el bienestar del recorrido, el cual depende también de la dinámica espacial mediante las experiencias vividas durante las caminatas y las decisiones de las personas. Es por eso que esta investigación busca responder la siguiente interrogante:

¿Qué condiciones deben ser consideradas en la red de caminos rurales, según su morfología (características físicas) y dinámica (situaciones experimentadas) durante los desplazamientos, para determinar un recorrido adecuado?

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General:

Visibilizar e integrar los caminos rurales utilizados y generados en estos territorios mediante un instrumento que contribuya a la planificación de territorial, identificando la relación entre la morfología y la dinámica en la red de caminos y las condiciones para lograr recorridos adecuados.

1.3.2 Objetivos Específicos:

Para lograr el objetivo general se establecen los siguientes objetivos específicos:

- (1) Inventariar la existencia de caminos, identificando un tejido de caminos rurales y el uso de éstos, teniendo en cuenta las características geográficas y sociales del territorio rural.
- (2) Relevar los atributos físicos que caracterizan a los caminos rurales y que influyen en la movilidad de las personas.

- (3) Identificar las situaciones experimentadas durante los recorridos, las cuales son determinados por la cultura andina en el vínculo estrecho con el paisaje rural.

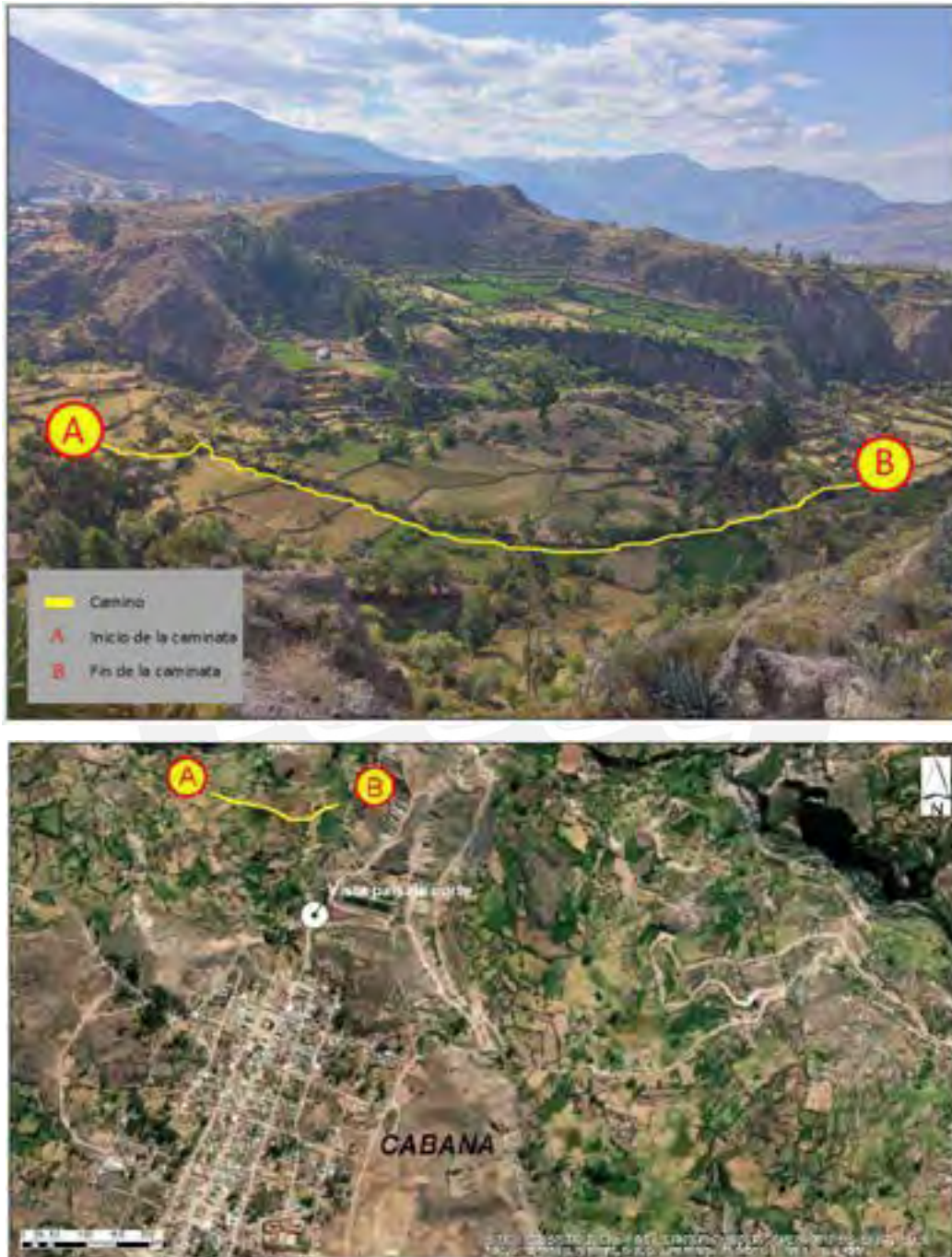


Ilustración 5. La red de caminos y la prioridad de la practicidad en el territorio rural. Fotografía tomada durante la visita de campo en agosto de 2019. En la imagen inferior se presenta la ubicación de la vista de la imagen superior. Foto. Ampuero, 2019

II. Marco Conceptual

Los enfoques conceptuales abordados sirven para sentar las bases teóricas que permiten comprender la dinámica territorial en los caminos de un territorio rural. En ese sentido, es importante empezar replanteando el concepto de territorio, el cual cumple un rol fundamental en la calidad de vida de la población rural, y en ese curso reconocer su complejidad, para esclarecer y reconstruir el significado del proceso de su planificación. En segundo lugar, resulta indispensable revisar la definición de caminos rurales y su morfología, para así entender de qué manera la característica de un entorno rural influye en los desplazamientos de las personas. Por último, y no menos importante, conocer el enfoque de movilidad en ámbitos rurales, otorga nociones para descubrir la dinámica espacial en los recorridos cotidianos.

2.1 La complejidad del territorio y su planificación

En primer lugar debemos comprender que territorio es un concepto cuya interpretación puede darse desde el punto de vista de muchas especialidades. Un claro ejemplo de ello, lo menciona Gottman en 1973 (citado por Beuf en 2017), en el que precisa lo siguiente:

“Para los políticos, el territorio significa la población y los recursos de la misma, y de vez en cuando también el punto de honor de las reivindicaciones irrendentistas. Para los militares, el territorio corresponde a las características topográficas que condicionan consideraciones tácticas y estratégicas, así como la distancia o el espacio con los cuales hay que jugar, y de vez en cuando también los recursos en términos de los suministros locales. Para el jurista, el territorio es jurisdicción y delimitación. Para el especialista en derecho internacional, es tanto un atributo como la extensión espacial de la soberanía. Para el geógrafo, es una porción de espacio encerrada dentro de unos límites, una ubicación y unas características internas que deben ser descritos y explicados....” (Beuf 2017; 4).

El territorio es un concepto polisémico con muchos significados, cuya comprensión depende de la pluralidad de sus usos. Esto revela un requerimiento por caracterizar su geografía, y las relaciones sociales que desprenden de este (Beuf, 2017). Por ello, es importante revisar lo señalado en la normativa peruana acerca del concepto de territorio.

La Constitución del Perú establece que el territorio es “inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo, y el espacio aéreo que los cubre”⁸. Desde otro punto de vista, el Reglamento de Ley sobre Conservación y Aprovechamiento Sostenible de la Diversidad Biológica del sector ambiente, define al territorio como el “espacio geográfico vinculado a un grupo social, que resulta a partir de los espacios proyectados por los grupos sociales a través de las redes, circuitos y flujos”⁹. Además, el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano del sector vivienda y urbanismo, señala que el territorio es la “Base física, sociocultural, económica, política, dinámica y heterogénea, formada por las áreas urbanas y rurales, e integrante interactiva del sistema ambiental. Estructuralmente el territorio está conformado por el suelo, subsuelo y sobresuelo”¹⁰.

Como podemos apreciar, los distintos puntos de vista de las instituciones del Estado relacionan el territorio con el espacio físico o la superficie territorial, únicamente el concepto señalado por el sector de medio ambiente contempla al territorio como un producto construido por las relaciones de los grupos sociales. Esto evidencia una falta clara de entendimiento y escasa estandarización integral del concepto a nivel del Estado, siendo el sector ambiental el que mejor comprende la función que cumple la el concepto territorio definiéndolo como un constructo social en el cual la dimensión física está inmersa. En ese sentido, Beuf (2017) propone lo siguiente:

“El territorio es más que la tierra que uno posee: en términos escalares (generalmente el territorio es más grande que el predio, lo que se puede discutir, por ejemplo, en el caso de territorios colectivos de ciertas comunidades), pero también en términos sociales y políticos, ya que todo territorio, incluso en el caso de las territorialidades individuales, es un espacio compartido colectivamente. El territorio involucra dimensiones simbólicas e identitarias, a veces afectivas y existenciales (el territorio es donde yo soy)...”
(Beuf 2017; 7-8).

⁸ Definición de territorio según el artículo n° 54 de la Constitución Política del Perú (Congreso del Perú 1993; 17).

⁹ Definición de territorio según el artículo n° 87 del Glosario de términos del Reglamento de la Ley N° 26839, Ley sobre Conservación y Aprovechamiento Sostenible de la Diversidad Biológica, aprobado por Decreto Supremo N° 068-2001-PCM (Presidencia de Consejo de Ministros 2001; 23).

¹⁰ Definición de territorio según el Glosario de términos del Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2011- VIVIENDA (Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento 2011; 14).

Es importante resaltar lo señalado por Beuf sobre las dimensiones simbólicas, identitarias, afectivas y existenciales ya que permiten entender desde otras perspectivas las relaciones que ocurren en el territorio, y por ende comprender la configuración del mismo. Por tal razón, recomienda identificar los distintos intereses que intervienen en la noción de territorio, los cuales no son solo intelectuales, sino también sociales y políticos (Beuf, 2017). En virtud de ello, Beuf recalca en la necesidad de consolidar enfoques para fabricar un concepto de territorio articulado, incorporando las dimensiones subjetivas concurrentes.

Dada la complejidad del concepto y la limitada comprensión de sus diversos enfoques de parte de diversas instituciones del Estado, resulta necesario abordar un concepto integral que permita profundizar su análisis y entendimiento.

En ese sentido, un concepto integrado de territorio debe resaltar las características naturales y físicas, y reconocer los elementos subjetivos, los cuales son atemporales. En ese orden de ideas, definimos al territorio como el conjunto de relaciones dinámicas entre personas, y entre éstas y la naturaleza, en un espacio geográfico y un tiempo determinado (GTZ & Consejo Nacional del Ambiente, 2006), en el que convergen e interactúan la identidad y cultura de una comunidad. En esta acepción, el territorio tiene un rol crucial como agente de desarrollo (Galarza, 2002).

Puesto que la diversidad de relaciones dinámicas en el territorio resulta importante dentro de la comprensión del concepto, algunos autores argumentan que ante la necesidad de una convivencia común surge el poder de control sobre el territorio. Es así que Haesbaert (2004) señala que el territorio está cargado de toda la complejidad con que se construyen relaciones de poder, sea éste centralizado e identificable en las instituciones formalizadas o de forma más sutil, invisible y simbólico del imaginario y de las representaciones de los diferentes grupos culturales.

Además, Porto-Gonçalves (2009) complementa la idea afirmando que es necesario entender el territorio como espacio donde se dan las relaciones sociales y se ponen en juego las disputas de poder de los distintos actores. En esa línea, destaca el concepto de territorio como un todo multidimensional y multiescalar (local, nacional, regional, global).

Es por eso, que no podemos solo comprender la complejidad del territorio en su conceptualización, sino también es necesario entender el proceso de su planificación

mediante un proyecto territorial. En ese marco, el proyecto territorial es una visión que tiene un operador (por ejemplo una comunidad) de cómo aspira que sea el territorio en el cual habita, y para llegar a ese escenario es necesario pensar en un plan con objetivos trazados en un tiempo y espacio.

A tal efecto, Magnaghi (2003) presenta propuestas respecto a cómo pensar los territorios, promoviendo la creación o renovación de una cultura de autogobierno, donde las comunidades humanas son capaces de establecer sus propios valores y tipologías territoriales para hacer un manejo apropiados de ellos, es decir, organizar y planificar.

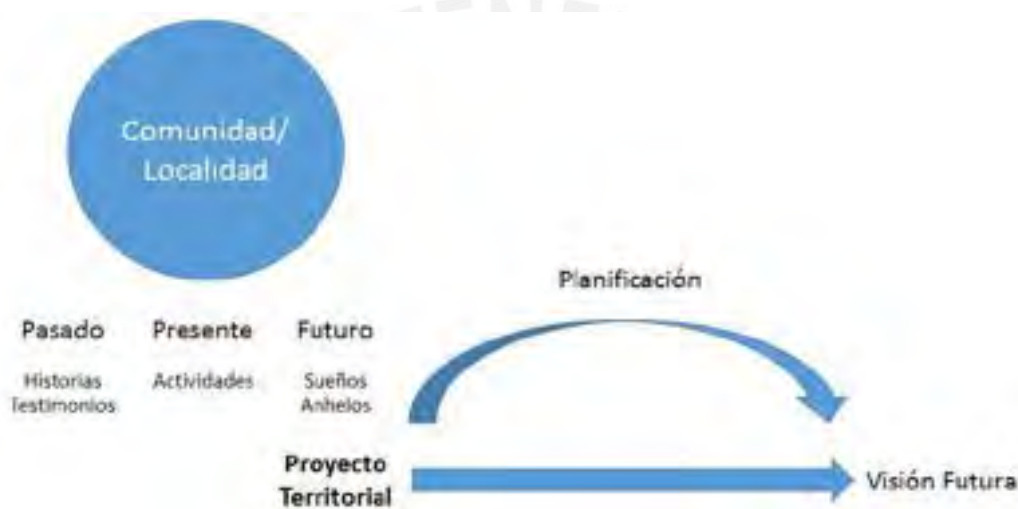


Gráfico 2. El proyecto territorial y la planificación
Elaboración propia a partir de "El proyecto local: Hacia una conciencia del lugar" (Magnaghi, 2011)

Por esta razón, se deben formular metodologías y técnicas modernas para planificar un concepto complejo como el territorio. En esa línea, Beuf señala que:

"...Nuevas formas de regulación territorial, nuevos ordenamientos territoriales, deben ser inventados para tomar en cuenta toda la complejidad y la diversidad de los territorios, y también de manera absolutamente pragmática, para que los distintos planes y políticas tengan en cuenta esa complejidad..." (Beuf 2017; 21).

Complementando esta idea, Correia de Andrade (1996) y Massey (1995) (citados por Sandoval en 2014) comentan que la planificación territorial:

“...se presenta como una modalidad de planificación referida a un objeto de intervención denominado territorio y no necesariamente sobre una localidad o una región. Este tipo de planificación es funcional a la definición del territorio, relacionada desde sus orígenes con la idea de dominio o gestión dentro de un espacio determinado...” (Sandoval 2014; 19).

En conclusión, la planificación territorial es la acción para ordenar y gestionar el territorio, incluyendo en primer lugar su diversidad, reconociendo la existencia de una pluralidad de territorios posiblemente superpuestos (Beuf, 2017) y en segundo lugar, pero no menos importante, su complejidad, integrando las características físicas y los elementos subjetivos presentes.

2.2 La morfología de los caminos rurales y el confort del recorrido

En el territorio rural, el papel de los caminos rurales es esencial para comprender las situaciones que ocurren en estos entornos, debido a que es el medio por el cual las personas se desplazan, dibujando y conectando un tejido y una dinámica de moviidades que impacta en el desarrollo local. En ese sentido, Oré & Durt (2000) hacen notar la importancia de esta red en las zonas rurales.

“...La red de caminos no clasificados, trochas, senderos y caminos de herradura, es la base del desarrollo económico de un micro nivel, esta red presta servicio de transporte a los más pobres del medio rural. Las barreras físicas, como el cruce de ríos, y las malas condiciones de estos caminos, como la falta de drenajes, dificultan el uso eficiente de las modalidades tradicionales del transporte por los caminos de herradura...” (Oré & Durt 2000; 3).

Una vez entendido el valor de los caminos rurales para el desarrollo económico local, resulta necesario examinar la clasificación de las vías según la norma peruana, que a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones propone una jerarquización a modo de redes: red vial nacional, red vial departamental o regional y red vial vecinal o rural. La norma establece que la red vial vecinal o rural está “conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito local, cuya función es articular las capitales de provincia con capitales de distritos, éstos entre sí, con centros poblados o zonas de influencia local y con las redes viales nacional y departamental o

regional”¹¹. Asimismo, el Glosario de Términos de uso frecuente en proyectos de infraestructura vial estipula que un camino es una “vía terrestre para el tránsito de vehículos motorizados y no motorizados, peatones y animales, con excepción de las vías férreas”¹². Por otro lado, también define al camino de herradura como “vía terrestre para el tránsito de peatones y animales”¹³. Cabe mencionar que dentro de la rectoría del Ministerio de Transportes y Comunicaciones no se encuentra la administración de los caminos peatonales o urbanos, debido a que es competencia exclusiva de la municipalidad provincial y distrital.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones lidera proyectos para el mantenimiento en las vías vecinales por parte de los gobiernos locales, mediante las gerencias de infraestructura vial, y es recién en esta escala local que se menciona explícitamente a los “caminos rurales”, por medio del Plan Estratégico del Programa de Caminos Rurales. En este instrumento se definen cinco grandes líneas de acción, las cuales son de materia institucional, financiera, vial, socioeconómica y de fortalecimiento de la gestión interna, siendo su visión:

“Crear una red vial rural¹⁴ transitable e integrada a la red departamental y nacional, bajo responsabilidad de la gestión por parte de los gobiernos locales...” (Ministerio de Transporte y Comunicaciones 2002; 20).

Del mismo modo, la misión del plan señalado, busca implementar mecanismos institucionales y financieros para una gestión adecuada de los caminos rurales. Parte de la gestión de la red vecinal y caminos rurales consiste en el mantenimiento de tramos, mejorando su superficie para un tránsito adecuado de vehículos y personas. En ese sentido, la tabla 1 muestra el avance hasta el 2017 de las vías según el estado de superficie, evidenciando que gran parte de la red vecinal se encuentra en estado de trocha, lo que demuestra poca acción de parte de los gobiernos locales.

¹¹ Definición de red vecinal según el artículo 4 del Decreto Supremo N° 017-2007-MTC que aprueba el Reglamento de Jerarquización Vial (Ministerio de Transportes y Comunicaciones 2007; 5).

¹² Definición de camino según el Glosario de Términos de uso frecuente en proyectos de infraestructura vial aprobado por Resolución Directoral N° 02-2018-MTC/14 (versión actualizada de la norma de 2008) (Ministerio de Transportes y Comunicaciones 2018; 6).

¹³ Definición de camino de herradura según el Glosario de Términos de uso frecuente en proyectos de infraestructura vial aprobado por Resolución Directoral N° 02-2018-MTC/14 (versión actualizada de la norma de 2008) (Ministerio de Transportes y Comunicaciones 2018; 6).

¹⁴ Comprende caminos vecinales y caminos de herradura.

Superficie	Red Vial Nacional (km)	Red Vial Departamental (km)	Red Vial Vecinal (km)
Asfaltado	13306.49	2300.43	1935.65
Afirmado	7121.16	14417.11	24837.90
Sin afirmar	1050.80	4411.24	26405.56
Trocha	927.58	3646.07	53585.55
Proyectada	1865.22	4119.02	703.75

*Tabla 1. Estado de la red vial según categorización
Elaboración propia basada en fuentes secundarias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2017*

La situación señalada sucede a pesar de que existieron los Institutos Viales Provinciales Municipales (IVP), los cuales fueron organismos públicos integrados por el alcalde provincial y alcaldes distritales (encargados de la gestión vial de los caminos rurales de la provincia). Durante la operatividad de estos institutos contaron con el apoyo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del programa Provías Rural (ahora Provías Descentralizado) en la asistencia técnica para el mejoramiento de las vías y caminos. No obstante, ninguna de estas figuras institucionales incluye a las comunidades dentro de su esquema organizacional, siendo importante para el desarrollo local de las zonas y para la gestión del mantenimiento y preservación de los caminos. Las comunidades solo participaban en una escala local, mediante un modelo de intervención, que articulaba las intervenciones del Estado con éstas generando un adecuado mantenimiento de los caminos rurales (Torres, 2017).

A manera de ejemplo, el gráfico 3 presenta el organigrama de un Instituto Vial Provincial Municipal, observándose que entre los representantes del consejo o directorio no contiene actores locales como las comunidades u otras organizaciones similares debido a la escala de intervención (escala provincial).

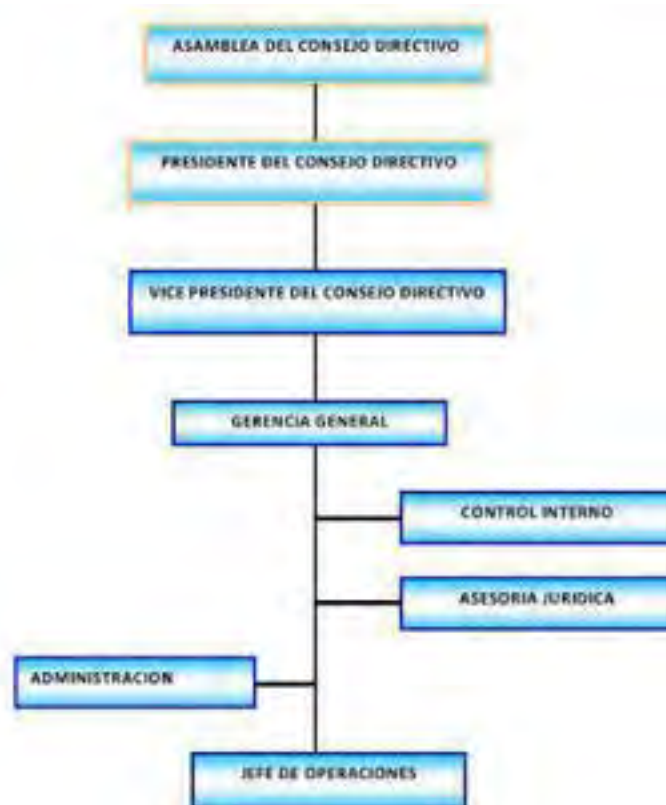


Gráfico 3. Organigrama de un Instituto Vial Provincial
 Fuente. Evaluación del Instituto de Vialidad Municipal de la provincia de Huamanga” (Vásquez, 2010)

Es así que el Estado establece formas de organizar las vías teniendo en cuenta las jerarquías (nacional, departamental y vecinal), no obstante, muchos expertos señalan que estas decisiones sectoriales terminan siendo desaciertos cuando se implementan en territorios rurales, siendo uno de ellos Shejtman (2004), quien sustenta que la superación de la pobreza en estos entornos va más allá de una política sectorial, siendo urgente la necesidad de un esquema que aborde tanto a la totalidad del ámbito de lo que se comprende como “rural”, así como la relación entre lo rural y lo urbano, cuyas fronteras empiezan a desdibujarse cada vez más. Ello se aprecia claramente en el “límite” que existe entre las vías urbanas y los caminos rurales, ya que la línea de separación se difumina y se pierde en la sierra peruana.

Estas decisiones sectoriales y centralizadas (teniendo como base la ciudad de Lima), no necesariamente son aplicables en el ámbito rural, ya que en estos entornos la categorización jerarquizada impuesta por el Estado, no es reconocida, puesto que las vías que son exclusivamente para los automóviles y grandes vehículos, terminan siendo utilizadas por vehículos menores locales y personas para desplazamientos a pie, evidenciando así una lógica y dinámica diferente. Este comportamiento se debe en gran parte a la necesidad de las personas para realizar sus actividades cotidianas

de la forma más práctica, sin perder la eficiencia. Lo mencionado se aprecia en el gráfico 4, que muestra a las vías y caminos según el punto de vista del Estado, el cual están representados en la cartografía oficial, y la perspectiva de las personas de las zonas rurales, que se movilizan en distintos modos por toda la red.

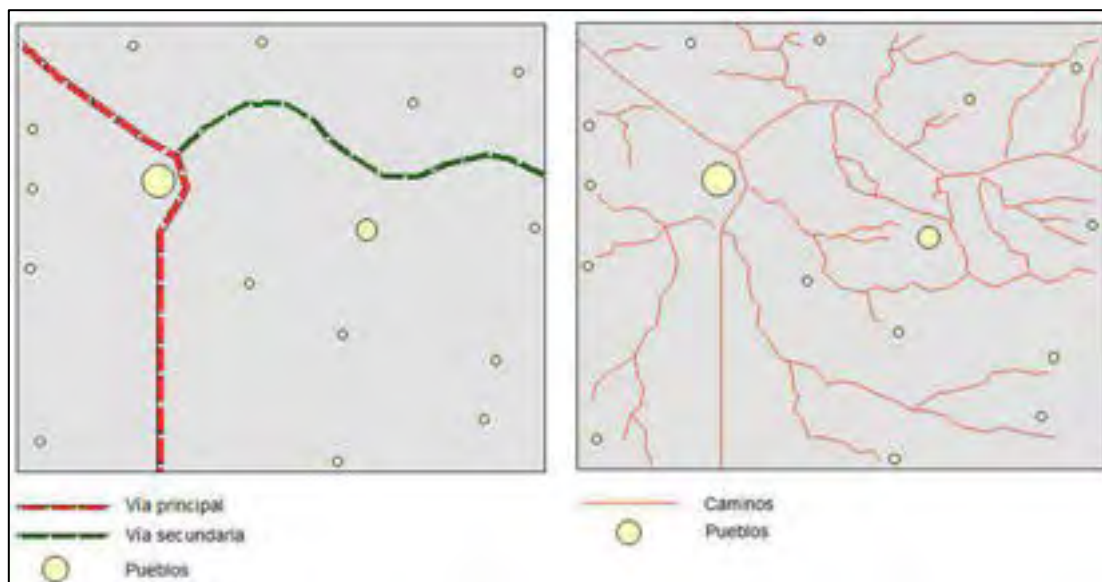


Gráfico 4. Las vías y caminos rurales desde el punto de vista del Estado y los pobladores. A la izquierda se aprecia la información recopilada por las entidades públicas sobre las vías de tránsito en un entorno rural clasificadas según categorías, mientras que a la derecha se observan "nuevas" vías y caminos identificadas por el poblador de la zona, las cuales no se basan en una jerarquía establecida.

Elaboración propia en base al trabajo de campo en los territorios de Cabana y Sondondo en la región de Ayacucho en 2019

Por tal razón, la comprensión de la morfología de los caminos rurales cobra un rol esencial para conocer los usos y modos de desplazamientos y recorridos. Se entiende como morfología a la forma que estos caminos han dibujado en el territorio andino, como marcas en la tierra, evidenciando un tejido en muchos casos imperceptible por el Estado. Es en esta configuración rural que se experimentan acontecimientos y sucesos, los cuales en algunos casos suelen ser positivos como la relación de la caminata con el paisaje, mientras que otros casos son negativos como las dificultades debido a caídas en los recorridos, las cuales las personas deben enfrentar y eludir.

La ilustración 6 representa los sucesos y situaciones que se experimentan en las caminatas por los caminos rurales, así como también algunas características físicas del territorio andino.

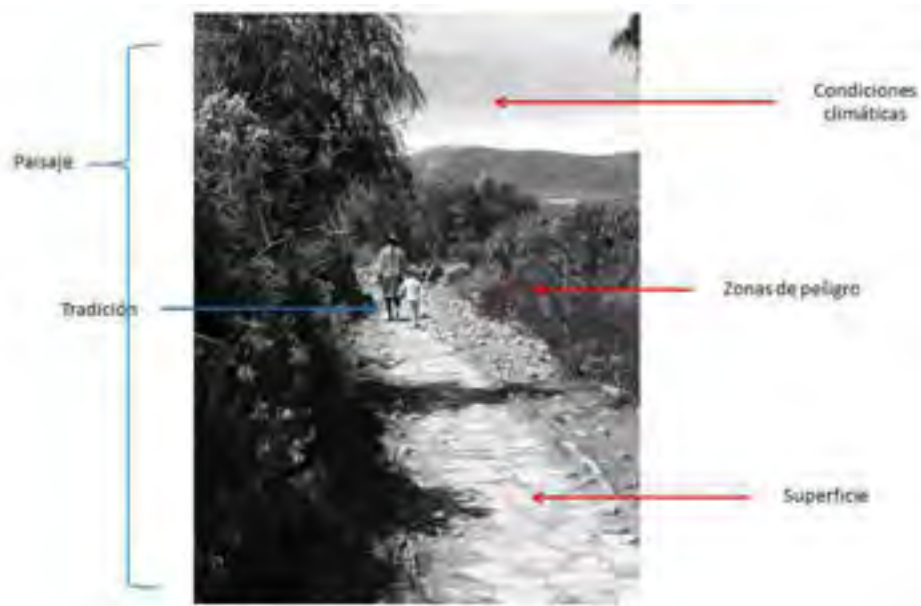


Ilustración 6. Acontecimientos que ocurren en los caminos rurales con condiciones climáticas como las fuertes lluvias y presencia de heladas, y de superficie con regular calidad
 Elaboración propia. Información fotográfica tomada del documento “El Valle del Sondondo: Aproximaciones desde el Territorio, lo Urbano-Rural y la Arquitectura presentado en el Taller Intensivo II de la Maestría en Desarrollo Territorial Sostenible, Urbanismo y Arquitectura (Grupo Territorio de la Maestría AUTS, 2018)

En las zonas rurales, un factor importante para desplazamientos adecuados y de calidad es la gestión y el mantenimiento hacia los caminos. Según testimonios de los pobladores¹⁵, en la actualidad ya no se acostumbra realizar la limpieza de maleza y obstáculos en los tramos de los caminos de herradura, cuya práctica era llevada a cabo por sus ancestros, siendo ahora una actividad ejecutada por un número muy reducido de personas, pertenecientes a la tercera edad. La gestión de los caminos influye en el desarrollo económico debido a que permite la dinámica de las personas y el acceso a actividades como el comercio local, al respecto, Starkey, Ellis, Hine & Ternell (2004) comentan que:

“El acceso limitado al transporte constriñe el desarrollo económico y social y contribuye a la pobreza...”

...En muchos países en desarrollo, la infraestructura de transporte rural – caminos vecinales, sendas, veredas y puentes usados para llegar hasta las fincas, mercados, fuentes de agua, escuelas y consultorios- a menudo está en malas condiciones durante todo el año o parte de él.” (Starkey, Ellis, Hine & Ternell 2004; 9).

¹⁵ Para mayor información revisar el anexo 1.

Lo indicado en la cita anterior se demuestra en la situación actual de los caminos rurales en las zonas andinas, que debido a las malas condiciones de la superficie requieren una gestión para un mantenimiento y mejoramiento constante. Cabe tener en cuenta, que el proceso de gestión no solo aborda las acciones para solucionar un problema, sino también considera al responsable para hacerse cargo. Es evidente la falta de accionar del Estado (representado por la municipalidad) en los entornos rurales (ver tabla 2), por tal motivo, en muchos casos, la población de la zona toma la iniciativa para mejorar los tramos de las vías y caminos, modificando la morfología oficial a su conveniencia y necesidad, y logrando un nivel de gestión más eficiente que el de la municipalidad, ausente en esta labor.

Categoría Presupuestal	PAG	PAG	Ejecución		
			Atención de Compromisos Mensual	Completado	Cancelado
001 PROGRAMAS ARTICULADOS NUTRICIONALES	2.500	2.500			
002 REDUCCIÓN DE DELITOS Y FALTAS QUE AFECTAN LA SEGURIDAD CIUDADANA	22.000	22.000	5.041	3.041	2.901
003 GESTIÓN INTEGRAL DE RESIDUOS SÓLIDOS	148.270	148.270	12.000	12.000	12.000
004 MEJORA DE LA SALUD ANIMAL	4.500	4.500			
005 MEJORA Y MANTENIMIENTO DE LA SALUD VEGETAL	3.000	3.000			
006 REDUCCIÓN DE VULNERABILIDAD Y ATENCIÓN DE EMERGENCIAS POR DESASTRES	10.000	240.944			
007 PROGRAMAS NACIONALES DE SANEAMIENTO URBANO	182.170	579.431	440.177	301.500	187.500
008 PROGRAMAS NACIONALES DE SANEAMIENTO RURAL	12.000	12.000			
009 REDUCCIÓN DEL COSTO TIEMPO E INEFICIENCIA EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE		2.028.024	0	0	0
010 CONSERVACIÓN Y USO SOSTENIBLE DE ECOSISTEMAS PARA LA PROVISIÓN DE SERVICIOS ECOSISTEMAS	4.000	4.000			
999 ACCIONES CENTRALES	538.941	308.941	210.757	210.100	204.204
998 ANULACIONES PRESUPUESTARIAS QUE NO RESULTAN EN PRODUCTOS	89.727	348.901	89.153	938.230	438.230

Tabla 2. Programación y ejecución del presupuesto público en la municipalidad de Cabana

Nota. Se observa que de las 12 categorías presupuestales asignadas a la municipalidad de Cabana, 7 no han sido ejecutadas, entre ellas se encuentran el pliego referente al sistema de transportes, que incluye el mantenimiento de las vías.

Fuente. Consulta realizada para el mes de marzo de 2020 al Portal de Transparencia Económica (Ministerio de Economía y Finanzas). Disponible en:

<http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx?y=2020&ap=ActProy>

Un segundo factor clave en las zonas rurales, y que es influenciado por la morfología de los caminos, es el confort de la caminata, es decir, la condición para tener un recorrido adecuado. Muchos investigadores han estudiado este concepto para el ámbito urbano, siendo uno de ellos Bardales (2016), quien asemeja a tener un “recorrido adecuado” con la habitabilidad, señalando que (citando a Saldarriaga [1981] y Pérez [1999]):

“...está referida al conjunto de condiciones físicas y medioambientales que permiten la permanencia humana y el disfrute del lugar, así como la percepción del espacio como sano, seguro y visualmente atractivo.” (Bardales 2016; 92).

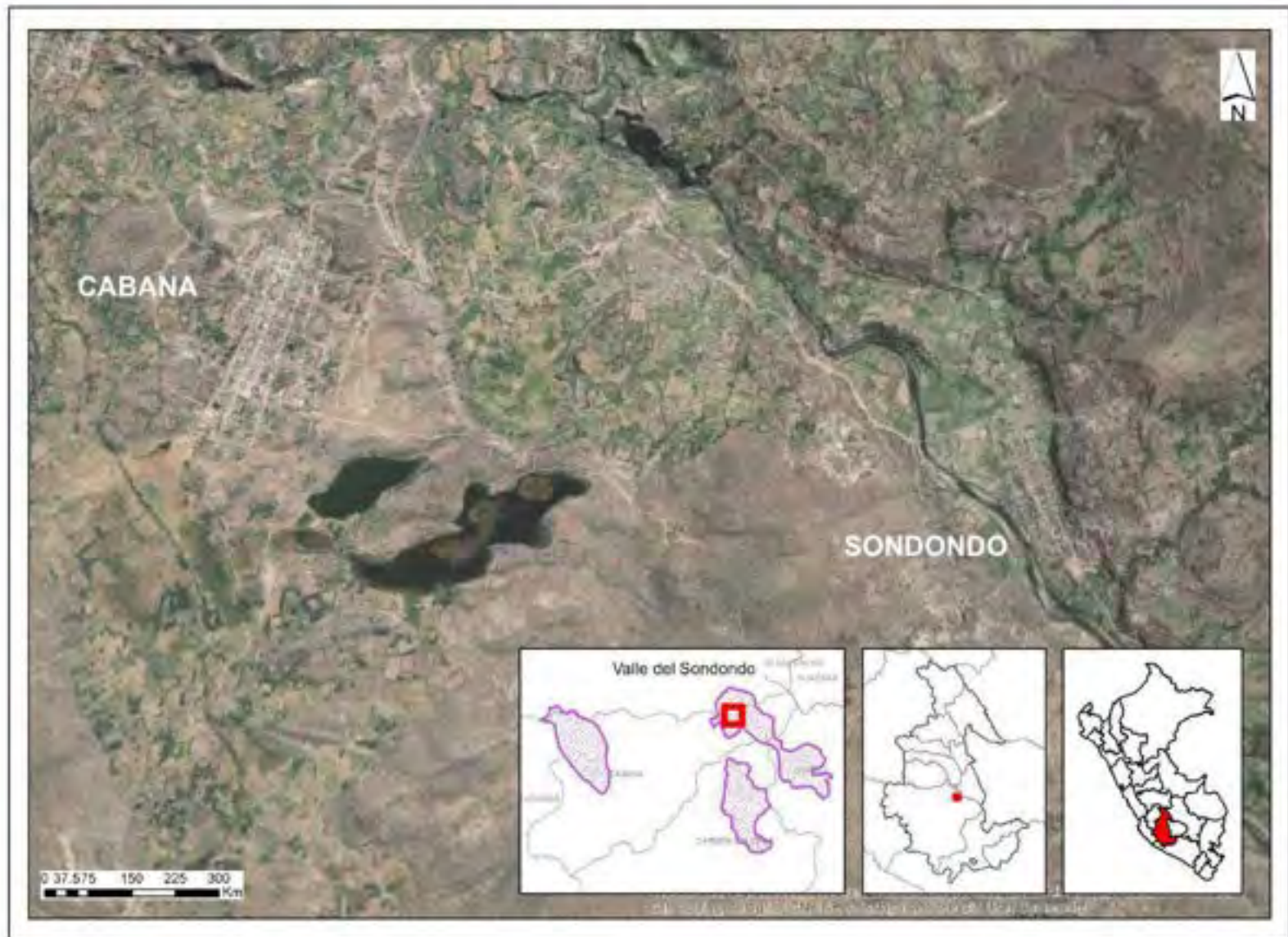
En virtud a ello, Speck en 2012 (citado por Bardales en 2016) señaló que un espacio será más habitable para recorrer a pie siempre que logre cumplir cuatro condiciones básicas, las cuales son:

“i) utilidad: para conectar y organizar espacios y usos necesario para el ciudadano, ii) seguridad: en términos de la relación peatón-automóvil y de la tranquilidad en las calles frente a la delincuencia, iii) comodidad: tener escala humana y proveer confort ambiental considerando especialmente los arbolados, y iv) ser interesante: tener un entorno llamativo y diverso en usos y escenarios.” (Bardales 2016; 92).

Es por ello que para comprender la complejidad de los caminos, y tener un adecuado recorrido, es necesario el enfoque de movilidad, no obstante, existen inconvenientes que hacen inviable su implementación en zonas rurales, como por ejemplo escasas normas, limitada inversión en mantenimiento, por mencionar algunos. Ello explica el porqué de pocos estudios en estos entornos.

“...la escasez de transporte público, la dispersión de la población por un amplio territorio y la 'popularización' de los vehículos privados, han hecho que en el medio rural la movilidad sea ambiental, económica y socialmente insostenible...” (Castillo 2014; 2).

Es clarísima la dificultad que representa la aplicación del enfoque de movilidad en entornos con características particulares, como por ejemplo las dificultades geográficas para los desplazamientos. Aunque, su puesta en práctica traería un desarrollo sostenible y resolvería cuestiones básicas e importantes para la población. El mapa 1 exhibe el territorio de Cabana y Sondondo como ámbito de trabajo de la investigación, y presenta cualidades naturales del entorno rural con presencia de andenes y elevaciones, así como una trama urbana conectada constantemente con el campo a través de los caminos rurales.



Mapa 1. *Ámbito de trabajo de la investigación. Territorios de Cabana y Sondondo.*
Fuente. *Elaboración propia en base a información del Ministerio del Ambiente, 2015*

2.3 La movilidad, accesibilidad y dinámica espacial en la cotidianidad

Ante las formas de abordar el estudio del territorio y su planificación, surge la necesidad de una metodología que recoja las dimensiones físicas y simbólicas que acontecen durante los recorridos, es por ello que debemos revisar el concepto de movilidad, cuyo estudio ha posibilitado en los últimos tiempos entender las dinámicas territoriales, dando luces sobre lo que sucede en el territorio (Jirón, 2015), permitiendo advertir dinámicas en los modos en que los individuos habitan sus territorios, y en las prácticas de desplazamientos que realizan (Gac, Miranda-Pérez, & Retamal, 2017).

“...es importante mencionar que la movilidad es ante todo un atributo de las personas y no de los lugares. Refiere a la acción de un cuerpo que deja el lugar o espacio que ocupa y pasa a ocupar otro...” (Ramirez 2009; 7).

Ramirez (2009) resalta que la movilidad es una característica del individuo, pero también afirma que ésta es sinónimo de desplazamiento. No obstante, Arrue en 2009 (citado por Dangond, Jolly, Monteoliva y Rojas en 2011) plantea que la movilidad va más allá de los recorridos e indica la diferencia que existe con el transporte:

“...El concepto de movilidad es amplio y complejo. Introduce una serie de variables que van más allá de los desplazamientos. A diferencia del transporte, la movilidad aborda no solo infraestructura y vehículos, sino que incorpora condiciones sociales, políticas, económicas y culturales de quienes se movilizan...” (Dangond, Jolly, Monteoliva & Rojas 2011; 490).

Así pues, resulta importante comprender la diferencia entre movilidad y transporte, en ese sentido, Herce (2009) hace hincapié en la desemejanza de ambos conceptos, y amplía la definición de movilidad desde diferentes perspectivas:

“...“transporte” y “movilidad” no son términos sinónimos... El primer concepto implica dispendio de energía y, por tanto, creación de infraestructuras especializadas para intentar abaratar el costo del viaje (o de empresas especializadas en producir esas infraestructuras); y, por el contrario, el segundo supone atención a las formas más autónomas de desplazamiento, oferta de alternativas posibles, gestión del gasto energético y del espacio desde una perspectiva más amplia que la de la recuperación del coste invertido

o la de la adaptación de la capacidad de la infraestructura a la demanda de viajes en un determinado medio de transporte...” (Herce 2009; 51).

Herce (2009) también resalta que el transporte busca acortar el gasto económico que podría ocasionar un desplazamiento, mientras que la movilidad apunta a una gestión de alternativas de transporte.



Gráfico 5. Enfoques de la movilidad y el transporte
Elaboración propia en base a “Sobre la movilidad en la ciudad” (Herce, 2009)

Sin embargo, la complejidad de este enfoque no solo contempla los aspectos mencionados anteriormente. Según Jirón (2015) para comprender la movilidad debemos entender los elementos sensoriales:

“...Lo nuevo e innovador de mirar la ciudad y el territorio desde la movilidad, es que comprenderla no solo en su dimensión de movimiento, sino también en sus significados y experiencias, unifica, integra y permite develar formas de hacer ciudad que hasta ahora están separadas, fragmentadas, inconexas o simplemente invisibles...” (Jirón 2015; 48).

Estas situaciones, que suelen suceder en la vida cotidiana y rutinaria de las personas, son imperceptibles, pero terminan definiendo dinámicas en el territorio. Jirón (2015) comenta sobre el enfoque de movilidad cotidiana lo siguiente:

“...El enfoque de movilidad cotidiana no solo hace referencia al desplazamiento físico de las personas desde un espacio a otro en el territorio, sino que también

se refiere a los significados que estas movildades generan en términos de sus consecuencias sociales, culturales, económicas, físicas, entre otras y por otro lado, las experiencias de las personas sobre estos desplazamientos...” (Jirón 2015; 49).

Jirón (2015) también afirma que este enfoque es indispensable para comprender el vínculo entre sociedad y tiempo-espacio, debido a que la movilidad es un componente dominante y configurador del vivir contemporáneo. Además, según Gac, Miranda-Pérez & Retamal (2017) la movilidad cotidiana adquiere un sentido especial ya que la estructura del espacio en el territorio se reconfigura, evidenciándose en el aumento de los trayectos de las personas que acceden a sus centros laborales, bienes y servicios, asimismo, también se transforma en un elemento de comprensión de la apropiación de los espacios que va más allá de lo que sucede en un trayecto desde un punto a otro (Gac, Miranda-Pérez, & Retamal, 2017). En esa línea de ideas, Clavera (2017) afirma que existe un colectivo que demanda una movilidad sostenible, alterna a uso de automóvil, el cual busca desplazarse a otro ritmo para conectar con el entorno mediante actividades. Estas actividades pueden ser hacer ejercicio, realizar actividades de ocio o tener espacios de estancia de calidad (Clavera, 2017).

De lo argumentado por Gac, Miranda-Pérez & Retamal y Clavera se concluye que el estudio de estos recorridos rutinarios, en específico de las formas de movilidad alternativas a las tradicionales, y de las situaciones que ocurren durante estos es esencial para concebir la relación con el territorio. Por otra parte, Jirón (2015) opina que:

“...la experiencia de movilidad tienen implicancias en la vida de las personas que no son homogéneas; estas experiencias urbanas se viven de manera diferenciada por hombre y mujeres, niñas y niños...”

...Existen en esta práctica formas diferenciadas de experimentar la ciudad que surgen, entre otras cosas, por las diferencias de género, que se cruzan con diferencias de edad, ciclo de vida, etnia, ingreso, habilidad, entre otras...” (Jirón 2015; 50).

Lo expuesto por Jirón es sumamente importante, ya que la experiencia de movilidad depende de los atributos de cada persona. No obstante, una de las formas diferenciadas que no es mencionada es el área en el que vive el individuo, teniendo en cuenta que los ámbitos o la continuidad de lo urbano y rural, definen el entorno y la

relación cercana con este, siendo el área rural la menos estudiada, pero al mismo tiempo la más interesante de abordar. Por eso, Clavera (2017) subraya en que faltan estudios e investigaciones que identifiquen cuáles son las inquietudes de las personas al moverse (caminando a pie) en las zonas rurales.

Por tanto, para analizar la movilidad en el área rural resulta importante comprender dos elementos: el primero es el elemento demográfico, ya que en estos entornos habita poca población, y ésta se encuentra dispersa en un territorio muy amplio (Castillo, 2014), además, la población que vive en estas áreas está representada mayormente por adultos mayores¹⁶, de modo que las necesidades de movilidad de éstas difieren notablemente del resto de la población. Un segundo elemento esencial es la necesidad del traslado para acceder, por ejemplo, a los servicios públicos, entre ellos los centros escolares, de salud y administrativos, así como los servicios privados, como las sucursales bancarias, tiendas, entre otros, y que suelen encontrarse en las capitales distritales, ocasionando que las personas que viven en anexos o centros poblados (incluso en distritos más pequeños) tengan que desplazarse con reiteración varios kilómetros para realizar necesidades cotidianas (Castillo, 2014). La situación empeora cuando las acciones cotidianas involucran actividades agropecuarias, como el trabajo en las chacras, donde se transcurre la mayor parte del día, requiriendo largas jornadas de recorridos debido a la lejanía de sus ubicaciones.

En este contexto los pobladores de estos entornos se desplazan, dibujando una movilidad rural basada en la realización de las actividades cotidianas, en específico las agrícolas y pecuarias, sin dejar de mencionar la presencia de inconvenientes en los trayectos. Esta movilidad rural produce a su vez una dinámica perceptible a través de la red de caminos, y que se distingue considerablemente del entorno urbano. Un claro ejemplo de ello es señalado por Clavera (2017) cuando se refiere a la percepción de la proximidad:

“Estudios han determinado que en ámbitos rurales la no proximidad a un espacio adecuado no es un impedimento para su uso, mientras que en un ámbito urbano condicionantes como un mal acceso o una barrera en alguna calle puede impedir el uso del espacio.” (Clavera 2017; 105-106).

¹⁶ Según el Censo Nacional 2017 el rango de edad que mayor representatividad hay en los distritos de Aucará, Cabana, Carmen Salcedo, Chipao (distritos de la provincia de Lucanas, departamento de Ayacucho) es entre 45 y 64 años (Grupo Territorio de la Maestría AUTS, 2018).

Otro ejemplo a destacar sobre la diferencia de la movilidad en el entorno urbano y rural está relacionado a los niveles de operadores. En el entorno urbano, Dupuy (1998) señala que existen tres ámbitos de actuación de las redes, la de infraestructura, las de producción de consumo y sector doméstico, y la de las personas, siendo esta última la que escapa del control de ordenación que la ciencia urbanística pretende instalar. Asimismo, Fishman (citado por Dupuy, 1998) argumenta que esta red está definida por las decisiones de cada individuo o familia, constituyendo una ciudad propia, demostrando así un poder de organización para lograr sus proyectos y creando una dinámica de movilidad importante. Cambiando de una escala urbana-metropolitana a una escala territorial, el poblador rural modifica las rutas de los caminos a sus necesidades y conveniencia, primando la practicidad y convirtiéndose en los gestores de su territorio, más aún frente a la ausencia del accionar de las autoridades competentes.

En el gráfico 6 se aprecia el territorio rural a partir del operador del tercer nivel (las familias), quienes son los que deciden y adaptan el terreno de acuerdo a sus necesidades y posibilidades, por otro lado en el segundo nivel se encuentran como operadores las empresas privadas, comunidades y familias, cuyas redes principales son la de producción agrícola, almacenaje y mercados locales. Finalmente en el primer nivel se tiene la infraestructura vial y de caminos rurales principalmente, cuyos operadores son las instituciones públicas y también las familias.

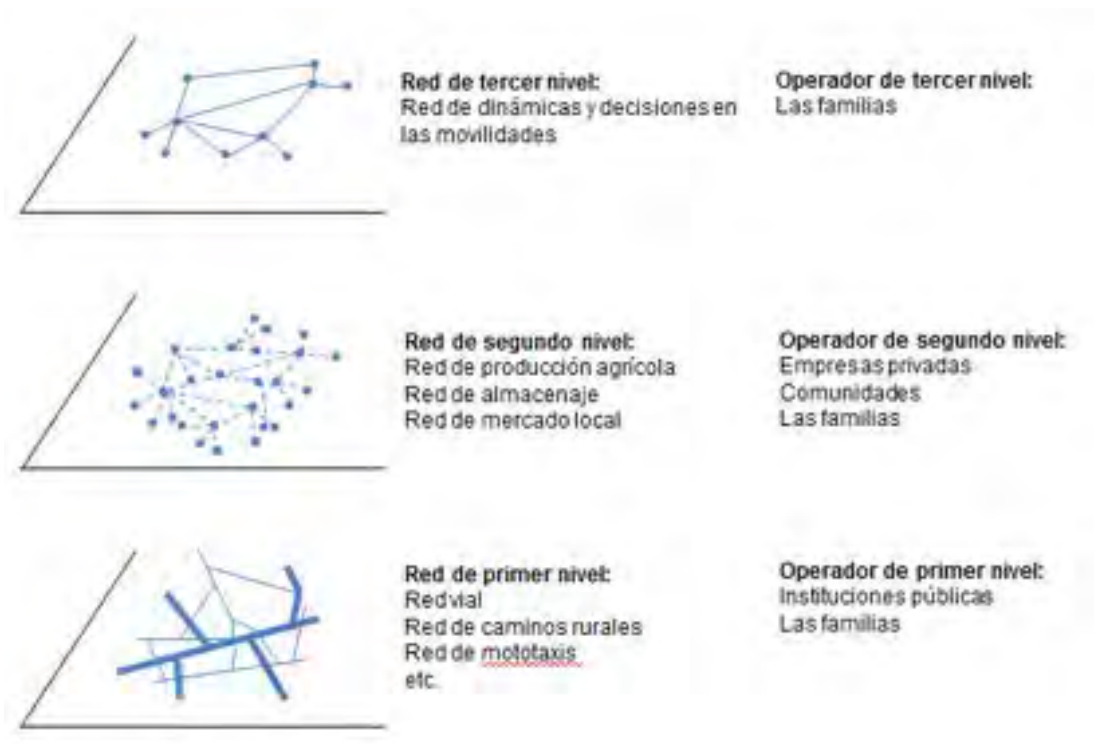
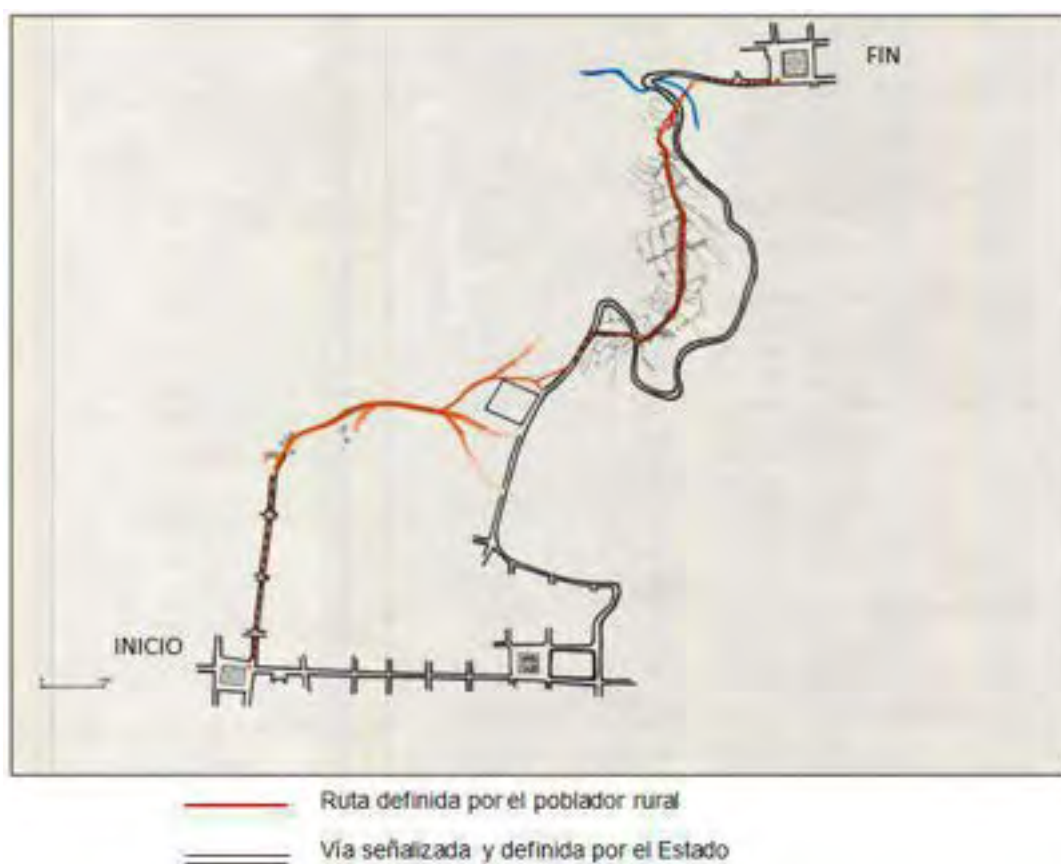


Gráfico 6. Las redes y operadores adaptados al estudio de caso.
 Fuente. Elaboración propia en base a "El urbanismo de las redes" (Dupuy, 1998)

En ese sentido, Torres (2017) expone una situación más aterrizada sobre la actuación del operador del primer nivel en la sierra peruana, mediante la implementación de un modelo de intervención para los caminos rurales (en específico de los caminos de herradura) centrado en las comunidades, sin presencia del Estado. Esto quiere decir que la función de la operación y mantenimiento de los caminos era función exclusiva de las comunidades, las cuales eran muy organizadas desde tiempos ancestrales, ocasionando una especie de apropiación de éstas sobre los caminos, haciéndolos suyos, y así, ante emergencia alguna, actuar con inmediatez.

Por otro lado, la ilustración 7 expone el accionar del actor del tercer nivel en entornos rurales (las familias o personas), dando a elegir al individuo dos posibles rutas para desplazarse de un lugar a otro. La primera es la ruta establecida en la red del primer nivel, con vías impuestas por el Estado principalmente para el transporte de vehículos (muy usada también por las personas para caminatas a pie con o sin ganado al lado), y la segunda alternativa es la ruta perteneciente a la red del tercer nivel, que consiste en usar una mixtura entre los tramos de las vías con otros caminos –a modo de atajos– a través de las chacras y canales de riego, lo que permite realizar otras actividades durante el recorrido, aprovechando el trayecto. Esto, a la vez, demuestra una accesibilidad diferenciada ya que si bien la segunda alternativa demora más tiempo

para llegar al destino, es usada con más frecuencia debido a que se experimentan otras situaciones como por ejemplo la contemplación del paisaje.



*Ilustración 7. Desplazamiento rutinario referencial de un poblador de la sierra peruana, utilizando parte de las vías, caminos de chacra y hasta atajos para llegar a su destino.
Dibujo realizado por Leonardo Bavona, 2019*

Como ya se ha argumentado, el enfoque de movilidad urbana se puede adecuar para el ámbito rural, analizando las actividades cotidianas y las movilizaciones que se generan sobre los caminos rurales. Es por eso que la ejecución de las actividades agropecuarias genera situaciones que no han sido abordadas por los estudios de movilidad en la ciudad, además construyen una dinámica espacial particular compuesta de decisiones tomadas según situaciones singulares, como por ejemplo los encuentros sociales en los trayectos que permiten una interacción en puntos estratégicos.

En ese sentido, hablar sobre dinámica espacial o territorial en el medio rural, se torna necesario e importante. Correia de Andrade (1996) y Massey (1995) (citados por la Sandoval en 2014) señalan que:

...Existe la posibilidad de que en ciertas circunstancias, un espacio físico manifieste una “dinámica territorial”, dado que el territorio se construye a partir de la actividad que se realiza en el espacio por los agentes que operan en diversas escalas...” (Sandoval 2014; 20).

Llevando la perspectiva citada a los territorios rurales, existe entonces una dinámica en la red de caminos rurales, y una de las formas de expresión es la constante movilidad en ellos, y, más importante aún, las modificaciones al territorio que surgen de estos desplazamientos (ver gráfico 7 e ilustración 8).

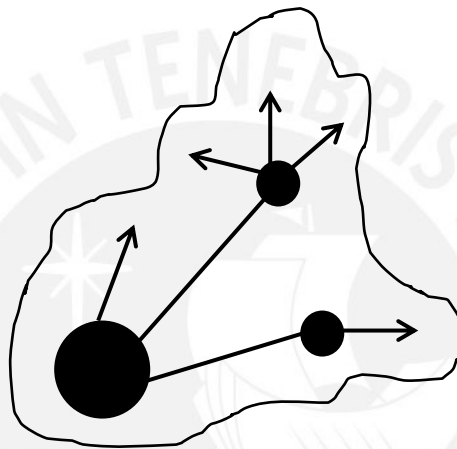


Gráfico 7. La dinámica en un entorno, los elementos en constante movimiento
Elaboración propia



Ilustración 8. Dinámica en las calles del anexo Mayobamba del distrito de Chipao, ubicado al sur del anexo Sondondo
Foto. Ampuero, 2018

Muchos estudios acerca de desplazamientos han sido realizados por disciplinas ligadas a la ingeniería, geografía y economía de transporte, que suelen examinar el

movimiento de personas, pero los análisis planteados no abarcan las consecuencias y experiencias que estos movimientos generan, debido a que según Jirón (2015) la movilidad es un medio para lograr actividades de naturaleza social y no el objetivo de tales actividades, ya que las personas se desplazan por un objetivo concreto, y más aún en la sierra andina, donde llegar al destino (las chacras en el campo) define la subsistencia de las familias.

Asimismo, en las especialidades en transporte no se atienden los procesos sociales involucrados en los viajes, mientras que en las ciencias sociales, los estudios ignoran los movimientos que las personas hacen para llegar al trabajo, el estudio, la familia, los lugares de ocio, etc. Es por ello que Jirón (2015) argumenta que “un enfoque comprensivo de las prácticas de movilidad requiere comprender la realidad contemporánea del movimiento y el impacto que éstas generan en términos de la construcción de lugares urbanos”¹⁷. Por otro lado, Sennett (2019) refuerza lo señalado por Jirón, haciendo referencia a que cuando uno camina obtiene información visual lateral que ocasiona diversas experiencias:

“Cuando uno camina, recoge mucha más información visual liminar que cuando se desplaza en un automóvil o un autobús. Se estima que el cerebro procesa entre el cincuenta y el cincuenta y cinco por ciento más de información visual lateral a pie que en un coche.” (Sennett 2019; 40).

De lo expuesto resulta entonces evidente que mientras que el concepto de transporte se basa en la oferta, es decir, en promover proyectos para mejorar y aumentar las vías y carriles, el enfoque de movilidad apunta a la demanda, priorizando al usuario y fortaleciendo alternativas de desplazamientos, entre ellas las caminatas, y mejorando los usos de la intermodalidad. Por esa razón, a continuación se presentan tres temáticas que ayudan a comprender la movilidad urbana, y que podrían ser aplicados a entornos rurales, con la finalidad de implementar políticas de desarrollo territorial a nivel local.

2.3.1 La intermodalidad en la ciudad como ejemplo para su aplicación en los caminos rurales

¹⁷ Jirón 2015; 50

La movilidad contribuye a conectar la manera en que la planificación distribuye los espacios más importantes, los cuales son unidos por las personas a través de su experiencia en los desplazamientos.

En la ciudad, las personas suelen integrar diferentes formas para viajar, incorporando, durante sus trayectos, una variedad de modos de desplazamientos que definen su experiencia en los recorridos. Según Jirón (2015):

“...una persona que utiliza el transporte público en ciudades como Santiago, generalmente camina desde su casa al paradero, espera hasta que llegue el bus, toma el bus, muchas veces se baja en una estación intermodal y toma otro bus o un metro, al salir del metro puede que camine otro tramo y puede que también tome un colectivo que lo lleve cerca de su destino y luego camine otro tramo final. Esto mismo puede sucederle a un ciclista, a un automovilista o a un peatón, que pese a que en la persona predomine un modo de viaje, sus trayectorias son mixtas.” (Jirón 2015; 51).

En ese sentido, la intermodalidad se refiere a la comprensión de la movilidad a través de la trayectoria y no solo del modo de viaje, recogiendo información del quehacer cotidiano y logrando evidenciar acontecimientos en la ciudad o territorio. Sin embargo, en la actualidad la planificación se realiza según modos, el funcionamiento del metro, tren, automóviles, buses, bicicletas, entre otros se producen de forma desarticulada, sin tener en cuenta que los usuarios pueden ser los mismos.

Además, los esfuerzos se otorgan en generar iniciativas para disminuir los tiempos de viaje, incrementar la seguridad y el servicio y disminuir la congestión, pero existen pocas propuestas para integrar los diferentes modos de viaje, que aseguren conocer la experiencia de moverse por la ciudad.

En el entorno rural, la situación es similar, pero se ejerce debido a características particulares de territorios andinos. La ilustración 9 expresa una situación de uso mixto de tres modos de viaje en un tramo de camino, en el cual, transitan una moto-taxi, una motocarga o taxi-carga y una persona a pie, pese a la superficie de tierra.



*Ilustración 9. Intermodalidad en los caminos rurales, uso de la moto-taxi, taxi-carga y desplazamiento a pie
Foto. Ampuero, 2019*

2.3.2 La accesibilidad en la ciudad como ejemplo para su aplicación en los caminos rurales

Jirón (2015) afirma que los factores que influyen en la accesibilidad dentro de una ciudad son, en primer lugar, aquellos vinculados a temas socioeconómicos y culturales de las personas, como por ejemplo el ingreso económico, edad, género, etnia, entre otros, y en segundo lugar, aquellos aspectos relacionados a la infraestructura de accesibilidad como la dotación y disposición de transporte público o privado.

Hoy por hoy, las intervenciones públicas tienden a aumentar la provisión de transporte a manera de solución, no obstante, la movilidad cotidiana evidencia que, si bien el transporte permite acortar brechas en infraestructura, es necesario enfocar una aproximación a otros tipos de barreras, comprendiendo los ritmos, rutinas y hábitos de la vida diaria. Cabe tener en cuenta que la calidad de vida de las personas no es ajena durante los desplazamientos, el tiempo que se utiliza para desplazarse es aprovechado en otros sucesos durante los recorridos.

Es por ese motivo, que en entornos rurales la accesibilidad expone la implicancia de la movilidad en la vida cotidiana de las personas, debido a que la dificultad de acceder a los servicios o destinos depende mucho del estado físico de una vía o camino. El análisis de la accesibilidad se aborda a través de las características: i) físicas y ii) temporales. Mientras que la primera está vinculada con la distancia recorrida y el aspecto o condición física de los espacios con los que se interactúa, como por ejemplo calles, aceras, paraderos, buses (en la ciudad) y andenes, caminos, paisajes (en el entorno rural), la segunda involucra la forma en que el día, noche, estaciones, horarios de apertura y duración de los viajes impactan en la toma de decisiones de las personas en lo que a movilidad se refiere (Jirón, 2015).



*Ilustración 10. Accesibilidad física en caminos rurales, camino empedrado y en pendiente
Foto. Ampuero, 2019*

Esta situación se complicada en los caminos de herradura (y otros tipos de caminos no visibilizados), cuya superficie, en algunos casos, se encuentra friccionada debido a presencia de obstáculos como piedras pequeñas, que ocasionan un acceso dificultoso (ver ilustración 10). Esto hace que el recorrido no sea cómodo, a pesar de que las personas están acostumbradas por necesidad a este tipo de desplazamientos.

2.3.3 La interdependencia en la ciudad como ejemplo para su aplicación en los caminos rurales

Es necesario abordar las prácticas y experiencias de movilidad de las personas relacionándolas con otros individuos que forman parte de sus acciones y decisiones en los desplazamientos cotidianos. Así, la interdependencia describe, discute y comprende las condiciones y consecuencias de las formas de movilidad cotidiana. (Jirón & Cortés, Deutsches Jugend Institut, 2011)

En la sierra andina, muchas personas aprovechan el recorrido rutinario (comúnmente para dirigirse hacia el campo) para realizar otras acciones, involucrando a otros individuos, como por ejemplo, la vigilancia de cultivos ajenos o las visitas a familiares que viven cerca del camino. Además, otras situaciones están relacionadas con la autogestión de los caminos, como por ejemplo la limpieza de maleza u obstáculos en las rutas que impiden un tránsito cómodo.

Lo mencionado anteriormente depende del tipo de persona, según su edad o género, o alguna otra característica, ya que según el tipo de individuo se construye una red de movilidad, y sobre ella se interactúa con otros individuos conforme sus intereses. En relación con eso, Jirón (2015) indica que se deben observar no solo los desplazamientos de los adultos, sino también de los otros miembros del hogar:

“Las investigaciones sobre movilidad revelan que las relaciones de los niños con los adultos no son unilaterales, es decir, que no solo son los hijos dependientes de sus padres para llegar al jardín infantil o el colegio, sino también los padres dependen de ellos para poder lograr actividades productivas, recreacionales, reproductivas y otras.” (Jirón 2015; 57).

Es así que la interdependencia no se refiere de manera excluyente a la relación entre niños y adultos, sino también a los diferentes tipos de relaciones familiares, de amistades, vecinos, entre otros. Por eso, para entender las moviidades, es indispensable tener en cuenta que no es posible separar los recorridos de una persona con los viajes de otros miembros del hogar o de amistades cercanas, debido a que éstos son siempre parte de los viajes en algún instante u otro, en el propósito de alcanzar a cuadrar todas las necesidades, responsabilidades y tareas de la familia dentro de un solo viaje.

En resumen, las decisiones de movilidad no son individuales, sino que obedecen a una serie de acciones previas que suceden antes de salir del hogar, facilitando o siendo parte de la vida cotidiana de las familias o un colectivo organizado, y haciendo

evidente que los trayectos y medios de transporte se hacen en relación al conjunto de miembros de un hogar. La ilustración 11 presenta a modo de ejemplo una interacción entre dos individuos que forma parte de la red de movilidad de cada uno.



*Ilustración 11. Formas de interdependencia en el medio rural, decisiones tomadas en los recorridos en base a encuentros con vecinos
Foto. Ampuero, 2019*

Queda claro entonces que:

“...la movilidad es uno de los grandes retos a resolver en el medio rural. Para ello, apostar por un modelo de sostenibilidad es imprescindible tanto para proteger los valiosos recursos naturales de nuestro entorno, como para garantizar cierta calidad de vida en nuestros pueblos...” (Castillo 2014; 3).

Dicho modelo de sostenibilidad que incluye la movilidad cotidiana por medio de los caminos rurales se puede plantear mediante un enfoque de desarrollo rural, sugerido por Schejtman (2004), siendo este enfoque “un proceso de transformación productiva e institucional en un espacio rural determinado, cuyo fin es reducir la pobreza y la desigualdad rural”¹⁸ que se concreta en un instrumento como la planificación territorial.

¹⁸ Schejtman 2004; 43

Es importante entender que en las zonas rurales suceden situaciones y acontecimientos durante los recorridos, algunos de estos se originan de forma casual, como por ejemplo los encuentros con vecinos en los tramos de caminos, mientras que otros eventos son planificados, ya que se suele aprovechar el desplazamiento hacia la ubicación de la chacra para vigilar las chacras de familiares que se encuentran cerca del recorrido. Estas situaciones son una forma de interdependencia en el medio rural.

En consecuencia, para comprender el rol de los caminos rurales en las actividades cotidianas de las personas se propone analizar el territorio desde un enfoque de movilidad en el medio rural. No obstante, se debe tener en cuenta tres conceptos claves, los cuales han sido abordados conceptualmente en este apartado. Primeramente, reconocer que el territorio, en su concepción, no solo debe entenderse desde sus aspectos físicos, sino también desde sus dimensiones existencialistas e identitarias, las cuales definen muchos acontecimientos y comportamientos. En segundo lugar, es necesario reformular la definición de caminos rurales que propone el Estado, cuya visión funcional ordena el territorio sin integrar sus partes, categorizando las vías y definiendo sus usos, sin atender que en los entornos rurales, la situación es diferente, en vista de que los modos de movilidad (camino a pie y transporte local principalmente) se realizan sin considerar las jerarquías establecidas. Finalmente, el enfoque de movilidad urbana aplicada al medio rural nos permite concebir no solo a los desplazamientos en los caminos, sino también lo que sucede en estos, identificando la intermodalidad, accesibilidad e interdependencia para buscar visibilizar la morfología de los caminos y la dinámica que ocurre en esta red.

III. Caracterización espacial e histórica de los territorios de Cabana y Sondondo

En este apartado abordaremos la caracterización espacial e histórica de los territorios de Cabana y Sondondo -ámbito elegido para la investigación-. En primer lugar, describiremos el entorno espacial en base a la escala regional, que comprende la región de Ayacucho y el Valle del Sondondo, y a la escala local, que reseña las virtudes de la capital distrital de Cabana y su anexo Sondondo, con la finalidad de manifestar el territorio rural –en su magnitud- que acompaña los desplazamientos de las personas. En segundo lugar, complementaremos el análisis de caracterización mediante una descripción de la red vial y caminos rurales a través de distintas épocas en el tiempo para enaltecer el valor cultural que representan en la sierra peruana.

3.1 Caracterización regional y local: La sierra peruana a través de la región de Ayacucho, el Valle del Sondondo, Cabana y Sondondo

El entorno físico en el que se localizan los caminos rurales del ámbito de la investigación está conformado por la cordillera del Huanzo, que cruza la región de Ayacucho, produciendo un territorio accidentado, con un relieve muy irregular y pendientes pronunciadas, altas montañas y profundos y estrechos valles atravesados por ríos de caudal variable (Grupo Territorio de la Maestría AUTS, 2018). Esta característica particular determina la presencia de superficie agrícola, la cual, según el Censo Nacional Agropecuario (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2012), en Ayacucho, representa el 46.3% de la superficie agropecuaria total de región. La geografía singular de esta parte del territorio de la sierra peruana, también produce una diversidad de climas secos con lluvias estacionales, cuyos periodos suelen ser modificados por el fenómeno del Niño aumentando las intensidades más de lo normal, y disminuyéndolas notoriamente en ocasiones, generando sequías severas (Corporación Andina de Fomento, 2000), originando un incremento de peligros naturales entre los que destacan el friaje y desprendimientos de rocas en las vías, provocando así infortunios en los desplazamientos y exponiendo la vulnerabilidad de la población.

3.1.1 Ayacucho y el Valle del Sondondo

“Entender el territorio requiere no solo de tiempo de recorrido sino de conocimiento de la historia del lugar y su cultura. Requiere también la comprensión de la idiosincrasia local, de las relaciones físicas que articulan y

definen el territorio y de las dinámicas que se dan entre los centros poblados y las zonas rurales.” (Grupo Territorio de la Maestría AUTS, 2018).

Según lo señalado en la cita, a continuación partiremos desde la descripción de los elementos que definen la geografía y el entorno ecológico de la región y el valle en cuestión, hasta los que involucra a la población, su proceso demográfico y actividades económicas principales.

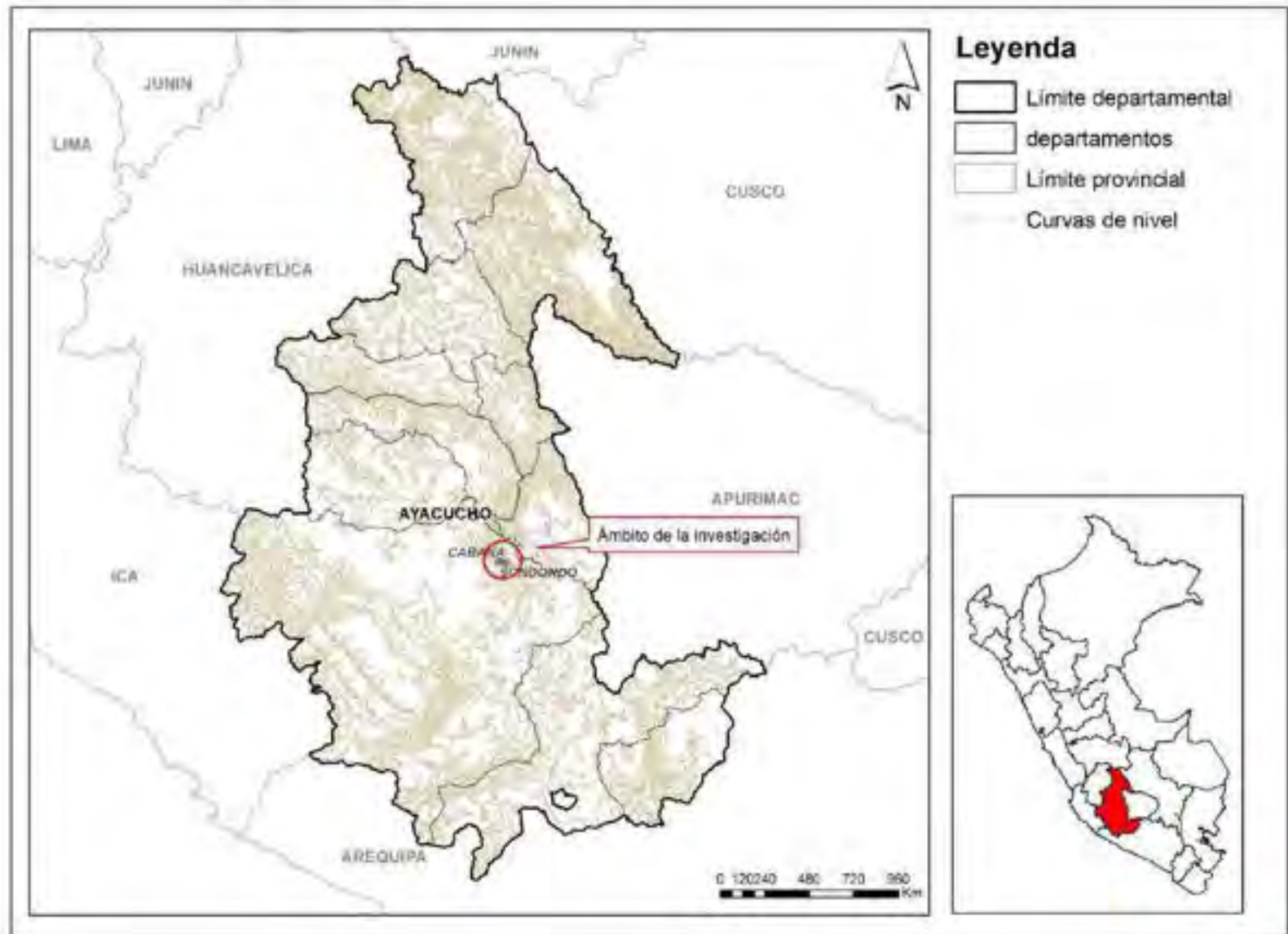
A. La fisiografía y la accesibilidad física

La fisiografía en la región de Ayacucho se compone principalmente por una alta presencia de superficie de relieve montañoso (Gobierno Regional de Ayacucho, 2013), corroborándose en el mapa 2, que muestra una gran presencia de curvas de nivel en la región, en específico al norte, así también, el mapa 3 presenta el relieve accidentado a manera de pendiente, evidenciado extensas formaciones rocosas.

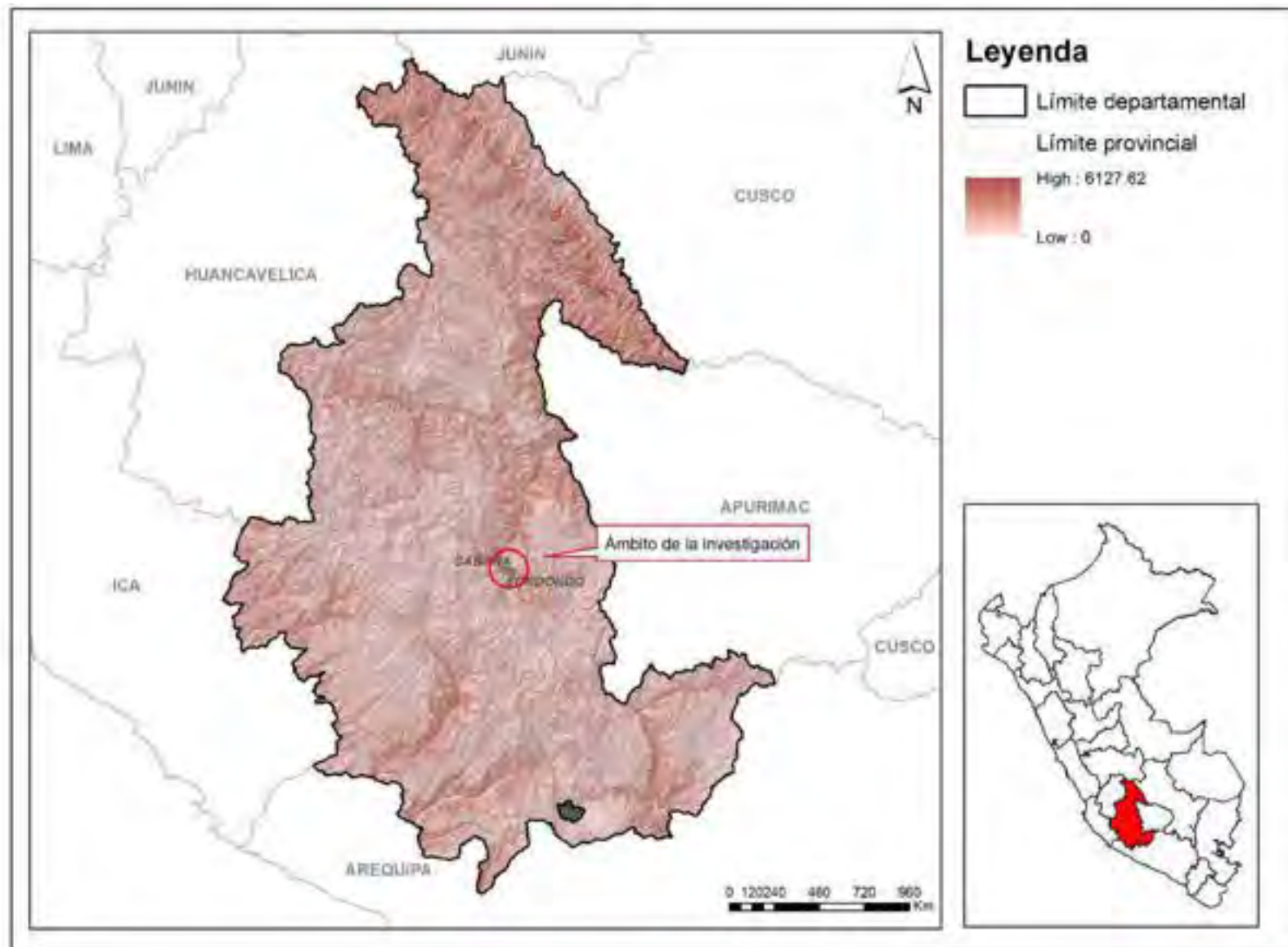
Por otro lado, en el mapa 4 se observa en una escala con mayor detalle parte del Valle del Sondondo (ámbito donde se ubican Cabana y Sondondo), en el cual –como en todo Ayacucho- la presencia de las curvas de nivel es muy notoria, lo que permite la representación de altas elevaciones a modo de deidades ancestrales, como el Osjonta y Carhuarazo, localizados a 4597 y 5124 metros sobre el nivel del mar respectivamente. En Lucanas (provincia donde se ubica el distrito de Cabana y su anexo Sondondo) destaca la presencia de los tipos de laderas de montaña extremadamente empinada (ver ilustración 12), que se localizan en todos los distritos de la provincia, a excepción del distrito del mismo nombre Lucanas, el cual se asienta sobre pisos altitudinales con características de planicie (Gobierno Regional de Ayacucho, 2013).



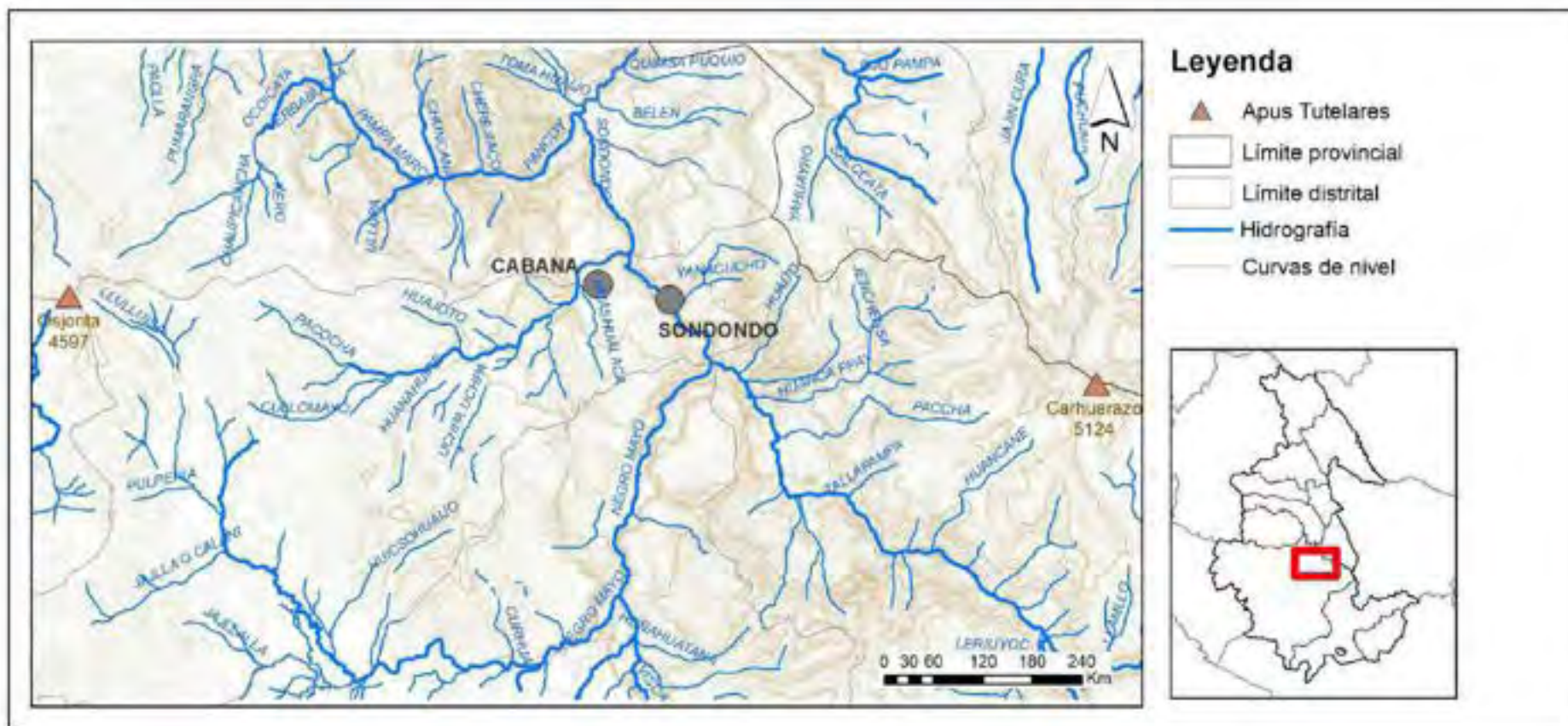
*Ilustración 12. Alta presencia de laderas y montañas en la sierra peruana (distrito de Cabana, Ayacucho)
Foto. Ampuero, 2018*



Mapa 2. Curvas de nivel de la región de Ayacucho
 Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio del Ambiente, 2015



Mapa 3. Pendiente en la región de Ayacucho
Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio del Ambiente, 2015



Mapa 4. Curvas de nivel del Valle del Sondondo
 Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio del Ambiente, 2015

No obstante, en el Valle del Sondondo –y en general en la sierra peruana- la fisiografía afecta a la accesibilidad física de las personas. El mapa 5 expone el relieve accidentado de la zona permitiendo observar la red vial en medio de las formaciones accidentadas, y rodeada de pendientes altas, lo que hace evidente una clara dificultad para conectar los pueblos con las ciudades principales. Cabe mencionar que la red vial en esta zona se compone de diversos tipos de superficie, desde el tipo asfaltado, afirmado, sin afirmar y hasta trocha. Este terreno accidentado se hace más notorio cuando las vías son caminos rurales que conectan los hogares de las personas con las chacras, lo que produce mayores inconvenientes en los desplazamientos rutinarios a pie.

A modo de indicador para determinar la accesibilidad física en territorios rurales, se presentan los resultados de un trabajo de campo del Instituto Nacional de Estadística e Informática, como parte de los preparativos para el Censo Nacional de 2017. La metodología de trabajo consistió en recorrer diversos centros poblados y recoger información sobre los tiempos que demora el trasladarse hasta la capital departamental, capital provincial y capital distrital, utilizando diferentes medios de transporte como el automóvil, ómnibus, mototaxis y traslados a pie. De dicho trabajo, se rescatan los resultados obtenidos acerca de los tiempos (en horas) que toma la caminata a pie desde los centros poblados hasta la capital de distrito, reportando información para los distritos de Aucará, Cabana, Carmen Salcedo y Chipao (pertenecientes a la provincia de Lucanas), mediante una muestra de 147 centros poblados que arrojaron un promedio de 4.2 horas en los distritos mencionados.

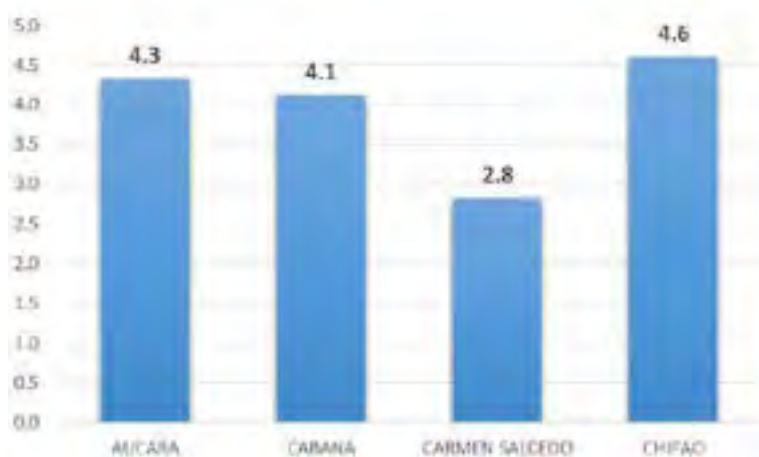
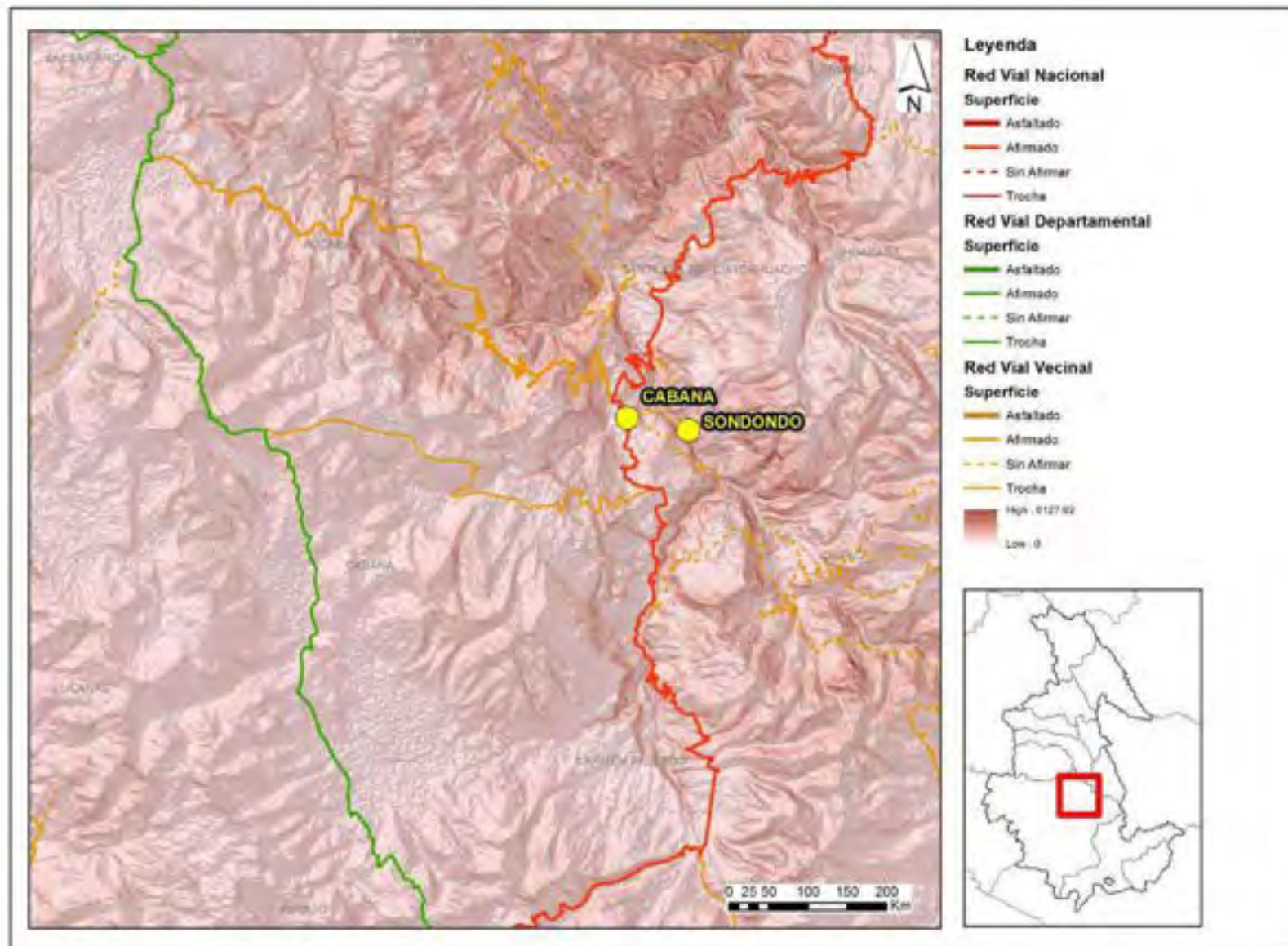


Gráfico 8. Tiempo promedio en horas de traslado desde el centro poblado hacia la capital del distrito
Elaborado en base a fuentes secundarias del INEI (2017)

El tiempo en horas promedio señalado confirma que existe una fricción alta en la zona debido –entre otros factores- a la topografía del terreno y al pésimo estado de las vías y caminos, afectando a los recorridos realizados, y en mayor grado a los desplazamientos a pie.

Por otro lado, en las ilustraciones 13 y 14 se observan -a manera de cortes transversales- los territorios de Cabana y Sondondo respectivamente, visibilizando algunos elementos interesantes como algunos miradores ubicados estratégicamente y la presencia de lagos que cumplen un papel importante en la cotidianidad de las personas.





Mapa 5. Pendiente alrededor de Cabana y Sondondo
 Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio del Ambiente, 2015



*Ilustración 13. Corte transversal de los territorios de Cabana y Aucará
Fuente. AUTS (2018)*



Ilustración 14. Corte transversal del territorio de Sondondo
Fuente. AUTS (2018)



B. La hidrografía y su importancia en la agricultura andina

En Ayacucho se han identificado ocho cuencas hidrográficas, cinco de ellas vierten sus aguas hacia el Pacífico¹⁹ y, tres hacia el Atlántico²⁰. Esta diversidad de vertientes abastece a una región cuyo recurso hídrico es clave para la productividad y economía. El mapa 6 presenta la red hidrográfica de la región de Ayacucho, observándose una gran cantidad de ríos principales y secundarios. Por otro lado, el mapa 7 presenta la delimitación de las cuencas de Pacífico y Atlántico, lo que produce que Ayacucho sea una región con características agrícolas.

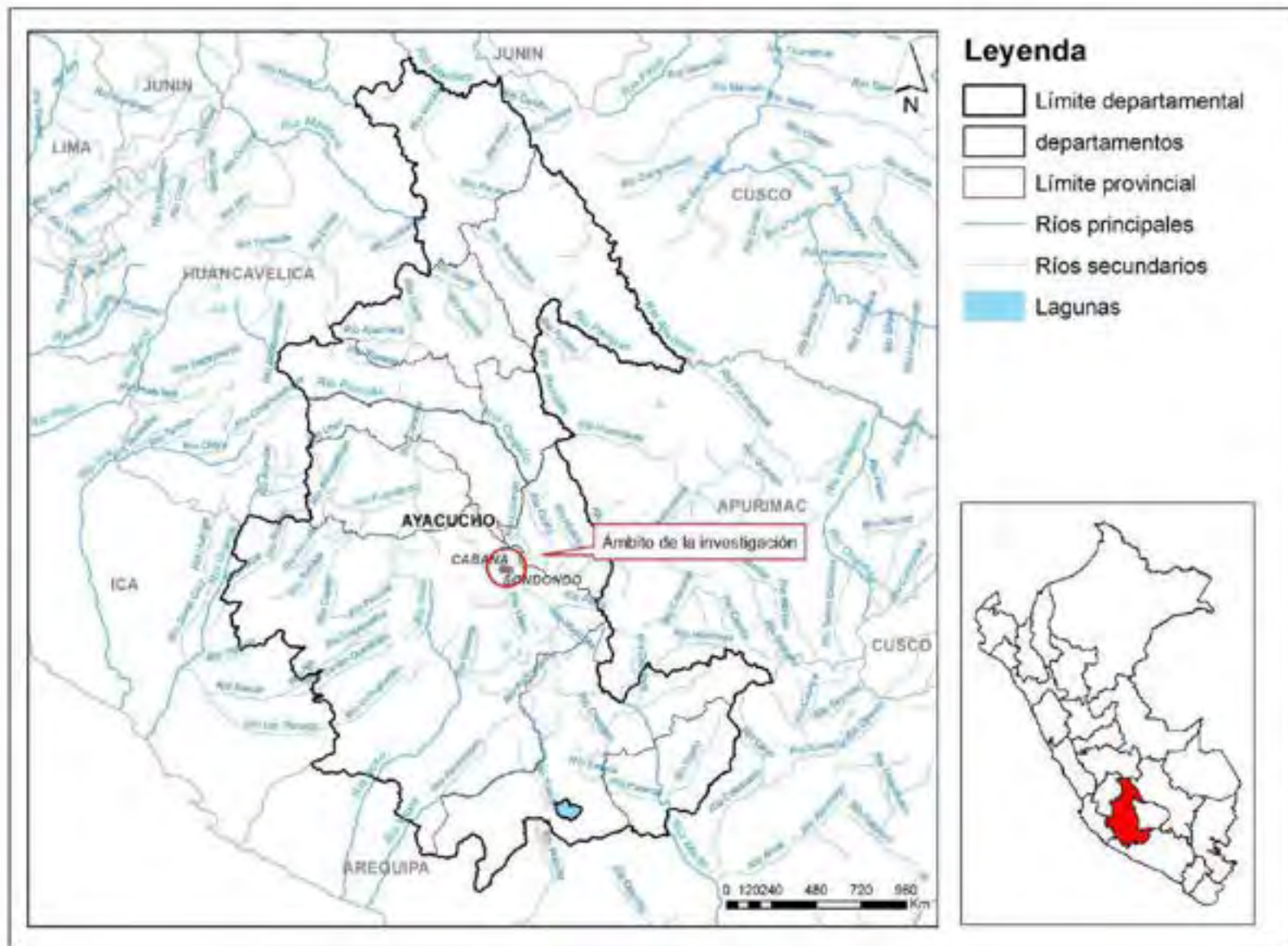
En el mapa 8 se observa que el ámbito de investigación (Cabana y Sondondo) se encuentra cerca del límite que divide a las vertientes del Pacífico y Atlántico, esa característica particular origina, entre otras cosas, la alta presencia de andenes para la agricultura local. En el Valle del Sondondo, las subcuencas hidrográficas que abarcan son de los ríos Negromayo, Mayobamba, Pischane y Sondondo. Las aguas del río Mayobamba, vienen de la laguna de Sawacocha y de los deshielos del nevado Karhuarazu. Un sofisticado sistema de canales de riego, que vienen de épocas prehispánicas se extiende a lo largo del territorio, irrigando tierras, corrales y andenes agrícolas. Además, las capitales distritales de Cabana y Aucará tienen grandes lagunas cuya agua es usada para consumo humano y riego (Grupo Territorio de la Maestría AUTS, 2018).



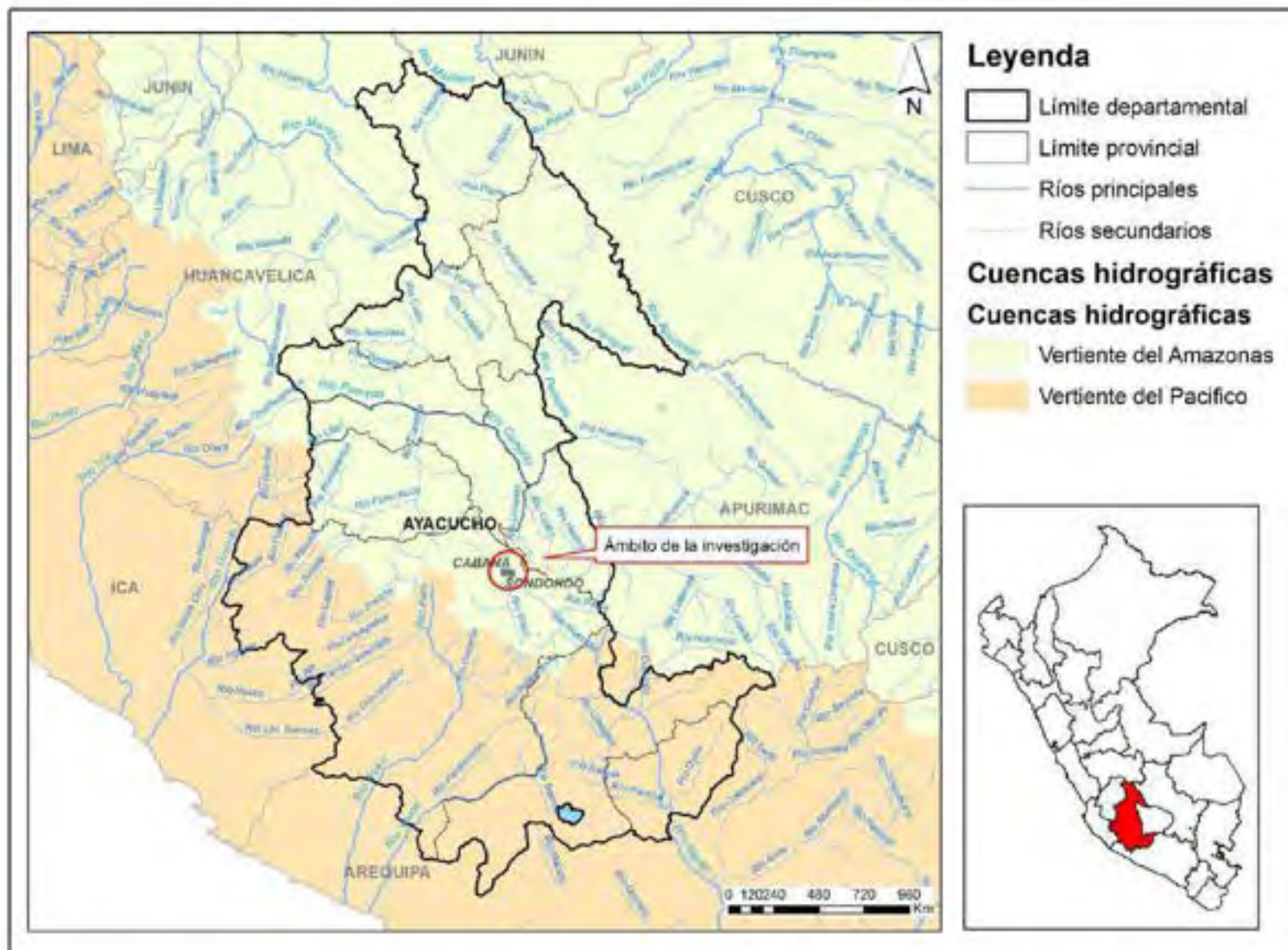
*Ilustración 15. Vista del Río Sondondo
Foto. Ampuero, 2019*

¹⁹ Estas son las cuencas de Grande, Acari, Yauca, Chala y Ocoña.

²⁰ Estas son las cuencas de Pampas, Mantaro y Bajo Apurímac.



Mapa 6. Hidrografía de la región de Ayacucho
 Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio del Ambiente, 2015



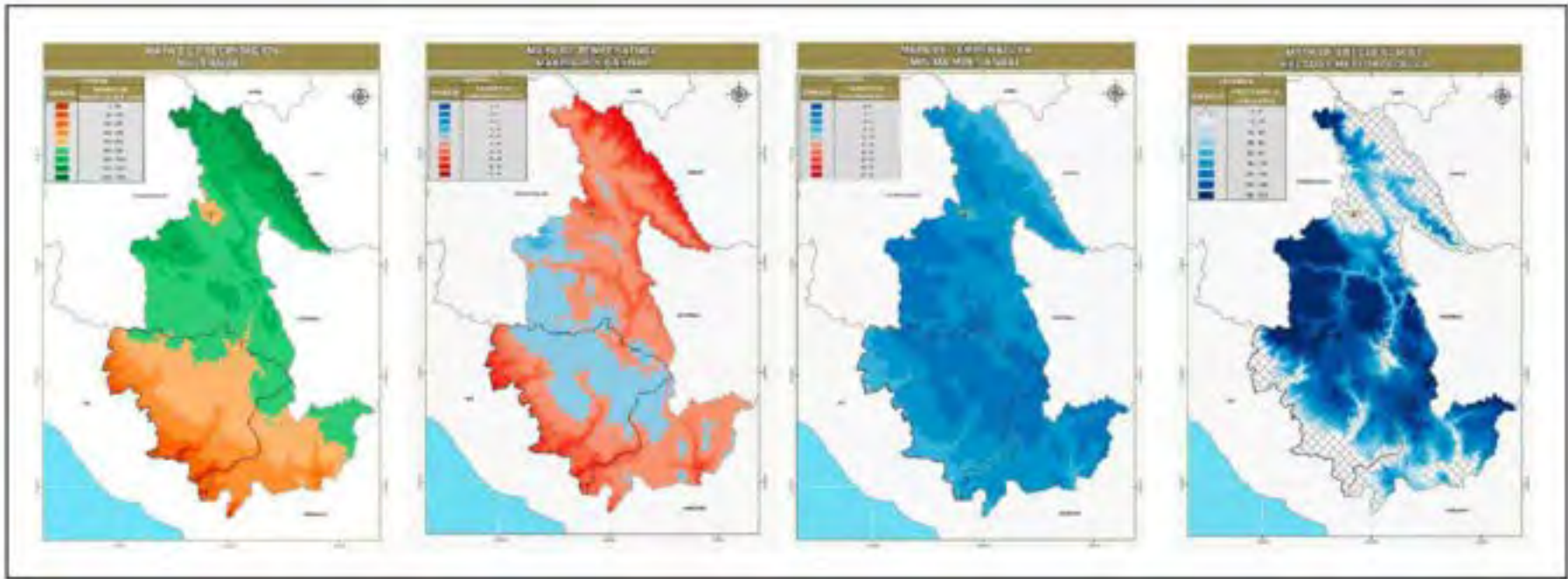
Mapa 7. Cuencas hidrográficas de la región de Ayacucho
 Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio del Ambiente, 2015

C. La climatología y su impacto en los desplazamientos

La información de las variables climáticas, principalmente la temperatura y precipitación, corresponden a datos del Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología (SENAMHI), los cuales tiene una antigüedad de 30 años (1981 – 2010). Además, existe información de las anomalías climáticas, que son los que corresponden a los fenómenos denominados Niño y Niña que se presentaron en los periodos 1982–1983 y 1997–1998 (Niño) y 1988–1989 y 2007–2008 (Niña), los cuales ocasionaron en sus épocas grandes pérdidas económicas, entre ellas cultivos afectados e infraestructura dañada.

Las temperaturas en la zona generan una diversidad de climas en territorios muy próximos, lo cual influye en la agricultura y otras actividades. Por ello, los agricultores utilizan prácticas ancestrales para el mantenimiento de las chacras y parcelas con el fin de mitigar las vulnerabilidades y adaptarse ante los fenómenos naturales. Por otro lado, las precipitaciones presentes en la región afectan la superficie de las vías, ocasionando dificultades en el tránsito de vehículos motorizados, no motorizados y caminatas.

En el mapa 9 se observan las diferentes características climatológicas a nivel de la región de Ayacucho, evidenciando las condiciones extremas a las que se enfrenta la población de la zona, como por ejemplo el friaje en ciertos periodos.



Mapa 9. De izquierda a derecha: i) precipitación multianual, ii) temperatura máxima, iii) temperatura mínima y iv) frecuencia de heladas
Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio del Ambiente, 2015

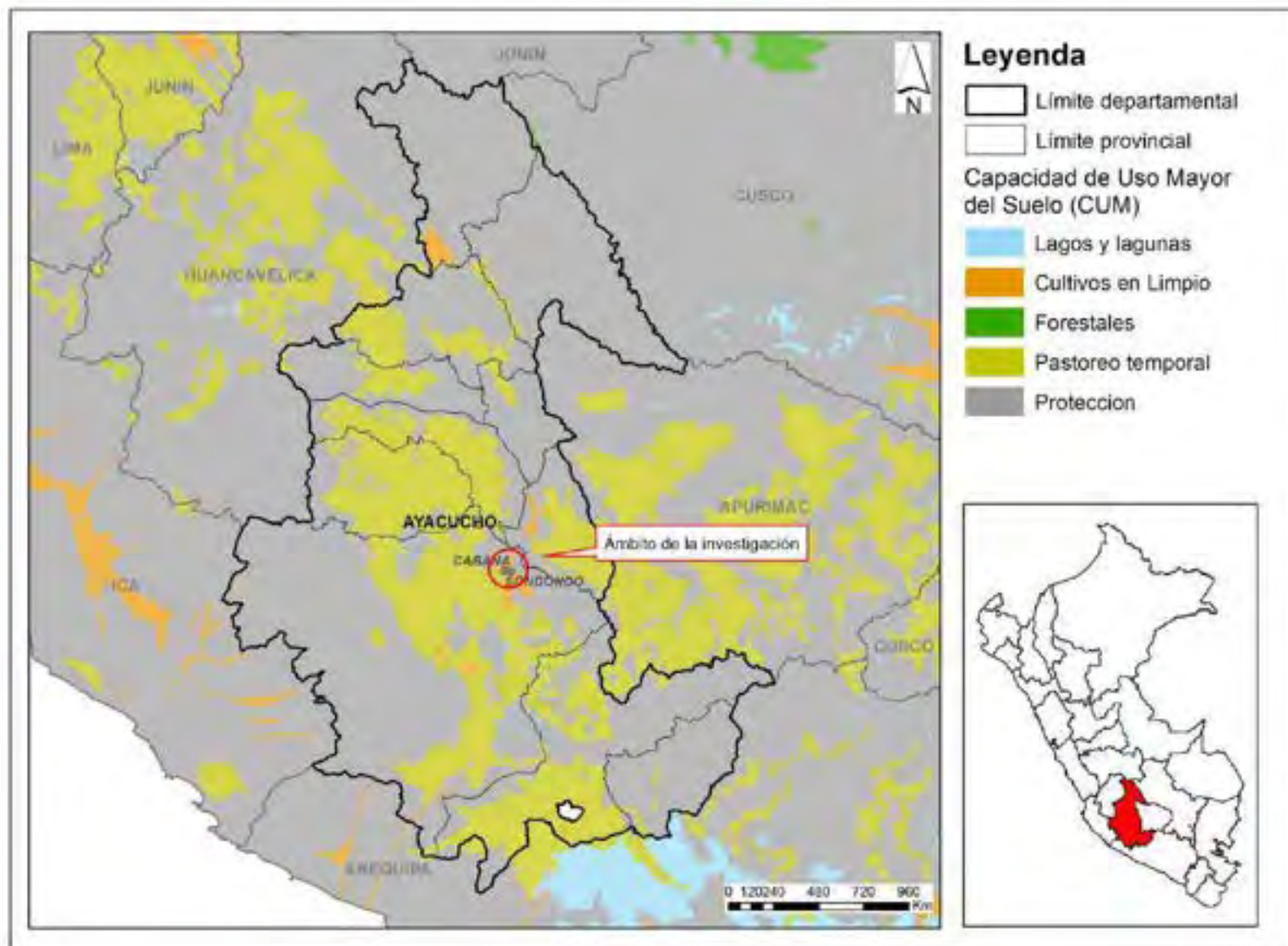
D. El uso de las tierras y las actividades del campo

Las características abordadas como fisiografía, hidrografía y condiciones climáticas de la región, generan una capacidad de uso mayor del suelo, cuya clasificación determina que el 52% de las tierras de la región de Ayacucho son aptas para el desarrollo de la actividad agropecuaria (Gobierno Regional de Ayacucho, 2013).

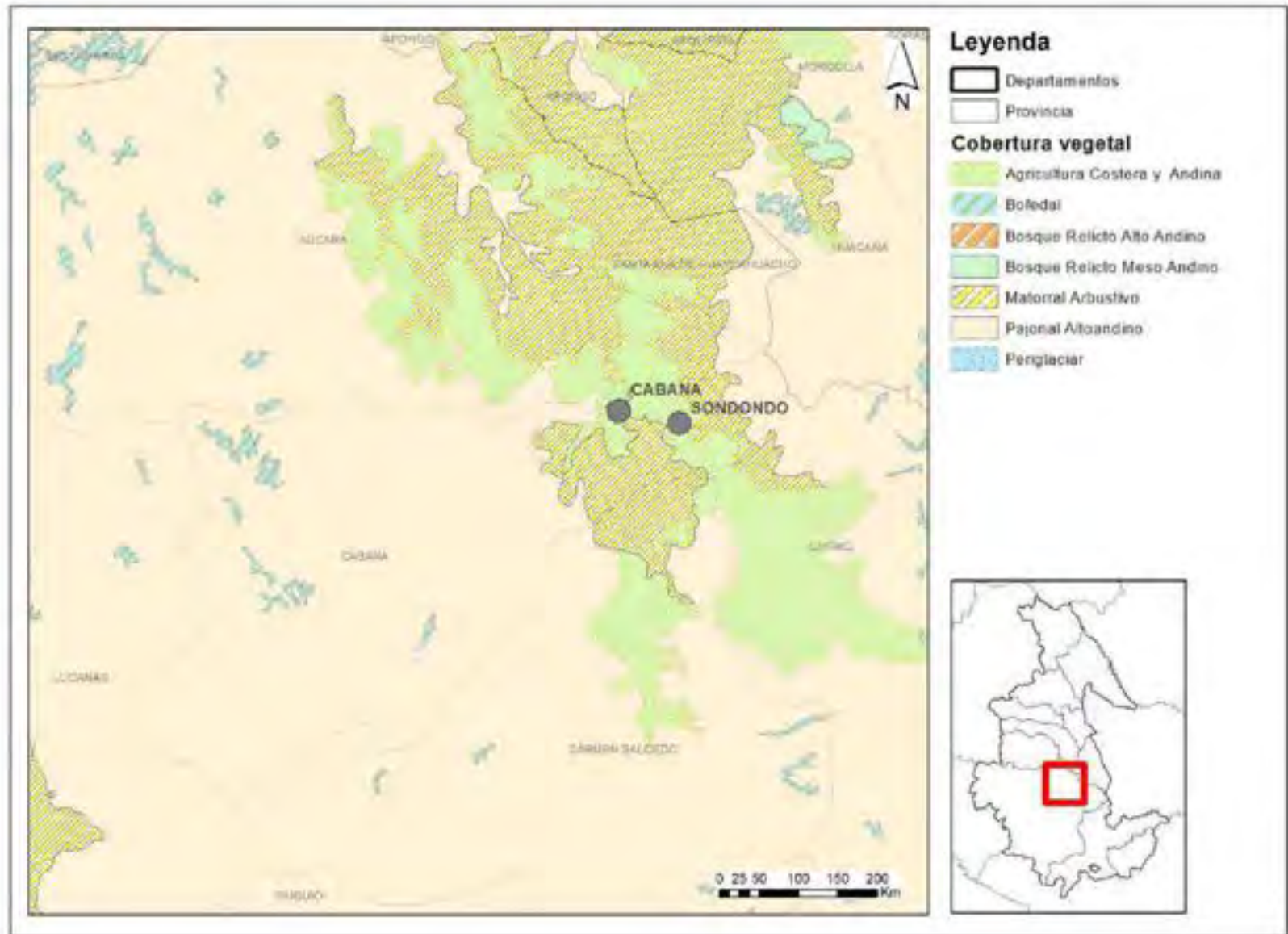
De la cantidad asignada para actividades agropecuarias, solo el 14% son de uso agrícola (cultivo en limpio), el 35% corresponde a pastos naturales, los cuales son destinados en su mayoría al sostenimiento del ganado, el 2% es para la actividad forestal y solo el 1% es para cultivos permanentes (Gobierno Regional de Ayacucho, 2013). Para visualizar la extensión de estas categorías se puede observar el mapa 10, asimismo, la descripción de la clasificación del uso de las tierras se presenta a continuación:

- Tierras aptas para cultivos en limpio: Son tierras que reúnen condiciones ecológicas para el sembrío de plantas herbáceas y semi-arbustivas.
- Tierras aptas para cultivos permanentes: Son aquellas cuyas condiciones ecológicas no son adecuadas a la remoción periódica del suelo, pero que permiten implantación de cultivos perennes.
- Tierras aptas para pastos: Son tierras que no reúnen las condiciones ecológicas mínimas requeridas para cultivos en limpio o permanentes, pero que permiten su uso continuo o temporal para el pastoreo.
- Tierras aptas para producción forestal: No reúnen las condiciones ecológicas requeridas para su cultivo o pastoreo, pero permiten su uso para la producción de madera y otros productos forestales.
- Tierras de protección: Las características presentan limitaciones extremas para propósitos agrícolas, pecuarios y explotación del recurso maderero. Las tierras de protección constituyen el centro y refugio de la diversidad biológica animal y vegetal, además, juegan un papel primordial dentro del contexto integrado de la conservación de los recursos naturales.

Por otro lado, en el mapa 11 se señala la cobertura vegetal de los territorios alrededor de Cabana y Sondondo, la cual está influenciada por la diversidad de climas que existen en el ande, permitiendo la realización de actividades agropecuarias.



Mapa 10. Capacidad de uso mayor del suelo (CUM) de la región de Ayacucho
Fuente: Elaboración propia en base a información del Ministerio del Ambiente, 2015



Mapa 11. Cobertura vegetal de Cabana y Sondondo
 Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio del Ambiente, 2015

E. La producción agropecuaria y su importancia en la economía local

La actividad económica está influenciada básicamente por las actividades agropecuaria, construcción, servicios gubernamentales entre otros, que contribuyen con el 74.1% del valor agregado bruto departamental (VAB); la actividad agropecuaria es la más importante con una participación del 18% en el VAB departamental (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2010). La actividad pecuaria está presente en las zonas con altitudes mayores a los 4000 m.s.n.m, basándose principalmente en la crianza de alpacas, vicuñas y llamas, y en zonas con altitudes entre los 2000 y 4000 metros se crían cabras, ovejas, vacunos, porcinos y cuyes.

En ese sentido, según los resultados del IV Censo Nacional Agropecuario realizado en el año 2012, Ayacucho es la 8° región mejor posicionada en cuanto a cantidad de unidades agropecuarias a nivel nacional (ver gráfico 9). Demostrando así una enorme capacidad de recursos naturales –agua y suelo principalmente.- para producir productos locales de buena calidad. En la ilustración 16 se aprecian algunos productos derivados del ganado vacuno en el anexo de Sondondo.

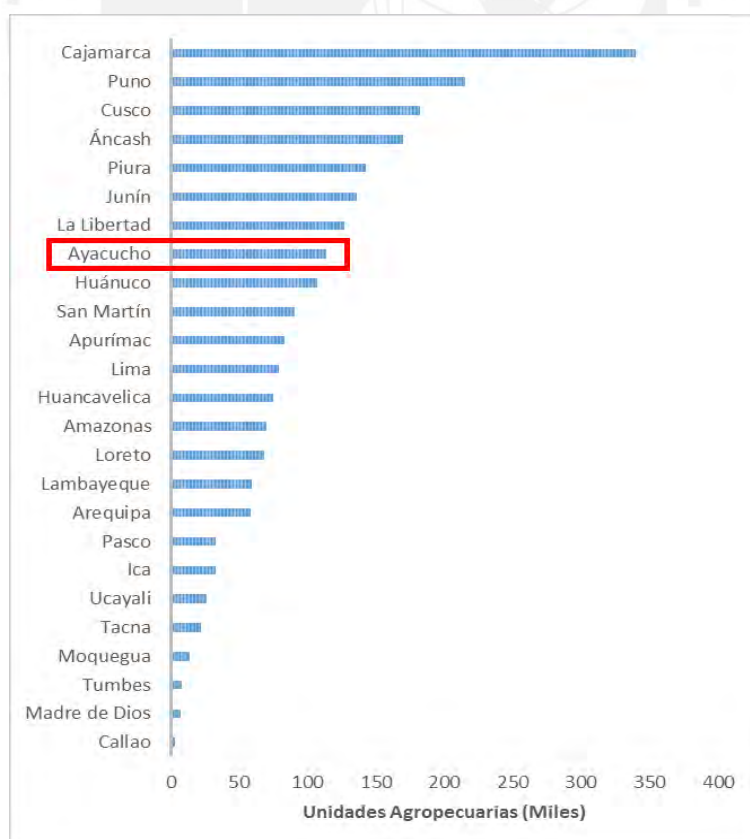


Gráfico 9. Unidades Agropecuarias por Departamentos (valores en miles).

Elaboración propia tomada de fuentes secundarias del IV Censo Nacional Agropecuario (2012) realizado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)



*Ilustración 16. Producción agropecuaria de poblador del Valle del Sondondo
Foto. Ampuero, 2019*

Las áreas de mayor representación dentro del ámbito del Valle del Sondondo son de pastoreo temporal y cultivo en limpio (tal como se apreció en el mapa 10). Sin embargo, la mayor parte de la producción agropecuaria tiene como destino el autoconsumo, evidenciándose ello en los resultados del Censo Agropecuario señalado, el cual arroja que aproximadamente el 50.3% de la producción agrícola en la región de Ayacucho es para este fin. El gráfico 10 expone esa misma situación a nivel de la provincia de Lucanas (provincia a la cual pertenecen Cabana y Sondondo), en el cual el autoconsumo representa el 81.7%. Los cultivos con mayor representación son el maíz, la papa y el haba.

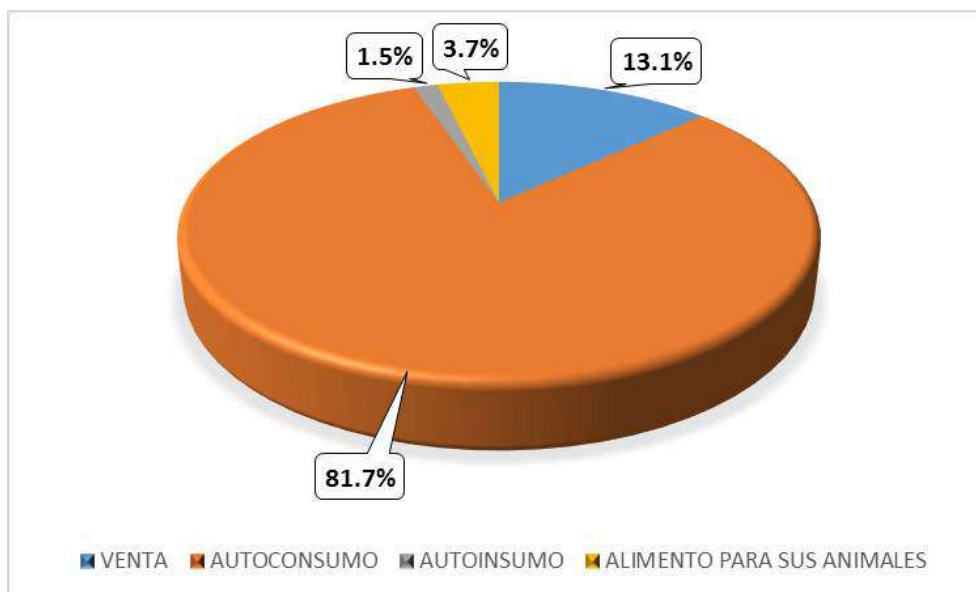


Gráfico 10. Destino de la mayor parte de la producción agrícola en la provincia de Lucanas - Ayacucho
Elaboración propia tomada de fuentes secundarias del IV Censo Nacional Agropecuario (2012) realizado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

La situación empeora más, debido a que según el mismo censo el 80.6% de productores agropecuarios en la región de Ayacucho señalaron que dicha actividad no le producen suficientes ingresos para atender los gastos del hogar. En el siguiente cuadro se precisa la información de los distritos que conforman el Valle del Sondondo.

Distritos	Total de productores agropecuarios individuales	La actividad agropecuaria le produce suficientes ingresos para atender los gastos del hogar	
		Sí	No
Aucará	832	8.1%	91.9%
Cabana	504	18.1%	81.9%
Carmen Salcedo	384	40.1%	59.9%
Chipao	940	4.9%	95.1%

Tabla 3. Suficiencia de actividad agropecuaria.
Elaboración propia tomada de fuentes secundarias del IV Censo Nacional Agropecuario (2012) realizado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

Estos resultados se contrastan con el trabajo de campo realizado en la zona, evidenciando una realidad difícil para los pobladores, muchos de ellos afirmaron que la actividad agrícola y pecuaria no es suficiente para solventar gastos comunes, además, confesaron que la mayor parte de la producción está destinada al autoconsumo, incluso algunos guardan producción para abastecerse por periodos largos. Otro grupo

de pobladores señalaron que siembran grandes cantidades de alfalfa –u otro cultivo similar- solo para alimentar a su ganado (entrevistas realizadas en agosto 2019)²¹.

En el Valle del Sondondo, existe un proceso de transformación de la vocación agrícola, en la cual se deja el cultivo y se vive de la ganadería, que al mismo tiempo es utilizada para alimentar el ganado vacuno, el cual sirve para autoconsumo, y solo en casos particulares, es utilizado para intercambio comercial o venta a otras regiones.

F. El despoblamiento y la demografía en la sierra

La población ayacuchana fue una de las más afectadas durante los años ochenta, debido a acontecimientos violentos ocurridos en el Perú. Ello, origina un proceso masivo de migración hacia otras ciudades, siendo reflejada esta dinámica en el año 1993. En el censo de ese año se reveló el número de la población desplazada por la situación antes descrita, siendo estas movilizaciones en algunos casos de carácter regresivo, alentados por el miedo, el terror y la inseguridad, y la principal expectativa fue la búsqueda de un refugio donde puedan sobrevivir.

Además, los desplazamientos significaron pérdidas materiales, culturales: chacras, animales, casas, costumbres, etc., en los lugares de origen y el drama de sobrevivir en los lugares de refugio. (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2009). Según el Programa de Apoyo al Repoblamiento (PAR) se estimaba que, por efecto de la violencia política, aproximadamente, 120 mil familias (600 mil personas) dejaron sus hogares y sus tierras.

La violencia política dejó muy perjudicada la infraestructura social, vial, productiva y de vivienda, inclusive destruyendo gran parte de ella. De las 435 comunidades de la Región Sur Central que fueron arrasadas o abandonadas aproximadamente 300 correspondieron al departamento de Ayacucho, según últimas cifras publicadas recientemente por la Comisión de la Verdad y Reconciliación (CVR), en las décadas del 80 y 90, los muertos y desaparecidos serían más de 69 mil personas, mayoritariamente ayacuchanos y campesinos (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2009).

²¹ Para mayor detalle se puede revisar el anexo 1.

Del año 1993 al 2007 se registra un incremento en el número de población censada en la mayoría de los distritos. La población que decidió retornar habitualmente fue aquella que se desplazó al interior de las regiones, no perdiendo conexión con el espacio rural y manteniendo sus costumbres y tradiciones campesinas. Hasta aproximadamente el año 1998 se estimó en 313 mil las personas que retornaron (52% del total de desplazados). En este proceso participó el Estado, mediante el Programa de Apoyo al Repoblamiento, del mismo modo organismos no gubernamentales y la iglesia (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2009).

Sin embargo, el grupo más numeroso de desplazados regresó por cuenta propia, movilizándose individualmente o acompañados con sus familias. Los retornos organizados y grupales apoyados por el PAR representaron fracción pequeña, siendo sólo el 6% del total (19 mil personas), Ayacucho fue la región que tuvo el mayor número de familias retornantes con un 68,1% de tasa de retorno. Las razones principales para tomar la decisión de regresar, fueron: Primero, la carencia de trabajo en los lugares de refugio, representado por un 43,1%, luego el deseo de recuperar los recursos dejados en los lugares de origen, particularmente la tierra, representados por un 23,2% y una tercera razón de retorno es la familia, representado por un 12,7% es decir la necesidad de recomponer los vínculos familiares afectados por la violencia, adicionalmente en el ánimo de retornar estaba presente la marginación que padecieron mayormente los adultos mayores en los lugares de refugio (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2009).

Con respecto a los resultados del último Censo Nacional del 2017, se registró incremento en el número de población en el departamento de Ayacucho en 6% pasando de tener alrededor de 612 489 habitantes en el 2007 a 616 176 habitantes en el 2017 (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2018). Por otro lado, la provincia ayacuchana de Lucanas ha reducido su población en 21.5% probablemente debido a la migración hacia Lima o a la capital departamental Huamanga en busca de oportunidades laborales (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2018). El gráfico 11 demuestra lo señalado anteriormente, presentando los resultados del censo y evidenciando un descenso en la población en los distritos que conforman el Valle del Sondondo.

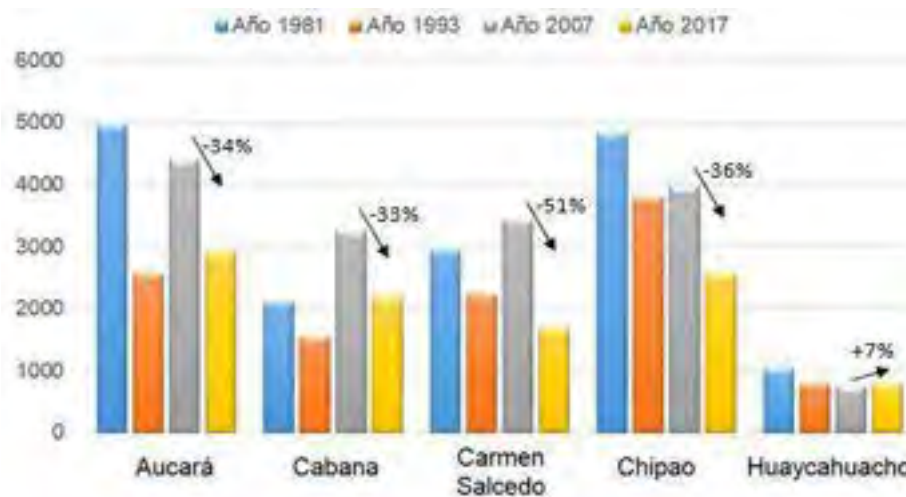
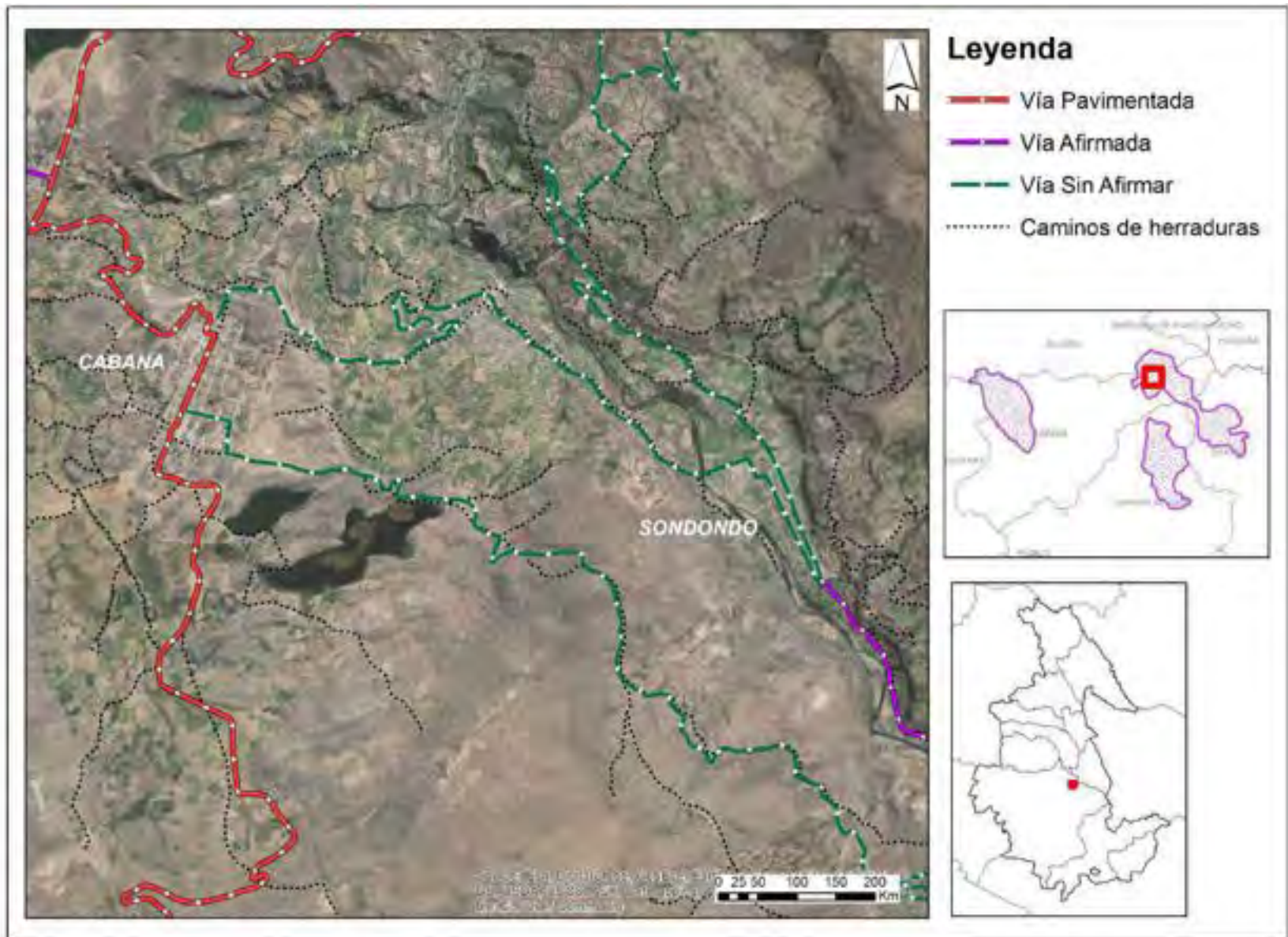


Gráfico 11. Población censada por distritos según los Censos Nacionales de 1981, 1993, 2007 y 2017. Elaboración propia a partir de fuentes secundarias del Censo Nacional 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades indígenas

Una cuestión común de la mayoría de los migrantes y retornantes, son los problemas que afrontan para fabricar estrategias de sobrevivencia y de desarrollo comunal y familiar, por ello, son los que más están movilizándose entre las zonas de refugio y las comunidades de origen, desarrollando una relación con los dos espacios, elaborando economías complementarias. Ha resultado notorio, que un sector crucial de familias desplazadas por la violencia, sean o no retornantes, llevan a cabo una doble actividad económica en el campo y la ciudad, estableciendo un permanente movimiento que no era muy notoria en décadas pasadas.



Mapa 12. Red vial y de caminos de herradura en los territorios de Cabana y Sondondo
 Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

3.1.2 Territorios de Cabana y Sondondo

El mapa 12 presenta el ámbito de trabajo de esta investigación, cuya área abarca territorios del distrito de Cabana, incluyendo la capital distrital del mismo nombre y su anexo principal Sondondo, tanto su conglomerado urbano como parte de la zona rural. Por ese motivo, es pertinente describir ambos poblados de forma integral.

La tabla 4 expone algunos datos político-administrativos para Cabana y Sondondo, según fuentes del último censo de INEI en 2017:

	Cabana	Sondondo
Ubicación	14°17'23" S y 73°58'00" O	14°17'44.25" S 73°56'30.88" O
Región	Ayacucho	Ayacucho
Provincia	Lucanas	Lucanas
Distrito	Cabana	Cabana
Altura	3,298 m.s.n.m.	3,006 m.s.n.m.
Suelo ecológico	Quechua	Quechua
Población	1,891 habitantes	254 habitantes
Viviendas	821	290

*Tabla 4. Datos político-administrativos y demográficos de Cabana y Sondondo
Fuente. Elaboración propia en base al Censo Nacional de Población y Vivienda (INEI, 2017)*

Cabana es la capital del distrito del mismo nombre y por tanto es el centro principal en el cual se brindan los principales servicios para todos los anexos del distrito. Una característica particular de este lugar, que también es denominado como “villa de Cabana”²², es que está administrada por dos poderes que funcionan en paralelo: el Estado, el cual es representado por la municipalidad distrital, y la comunidad campesina conformada por cuatro ayllus y que funciona bajo sus propias normas. Ambas representaciones en muchas ocasiones colaboran, por ejemplo en la organización de actividades tradicionales celebradas en la zona.

Por otro lado, Sondondo, conocido coloquialmente como el “anexo de Sondondo”, es considerado por el INEI como el principal centro poblado de Cabana. Este anexo presenta una infraestructura educativa y de salud de buena calidad, a pesar de ello, muchas personas que viven en Sondondo se trasladan hacia Cabana diariamente para las actividades educativas o de salud, debido a que las principales actividades

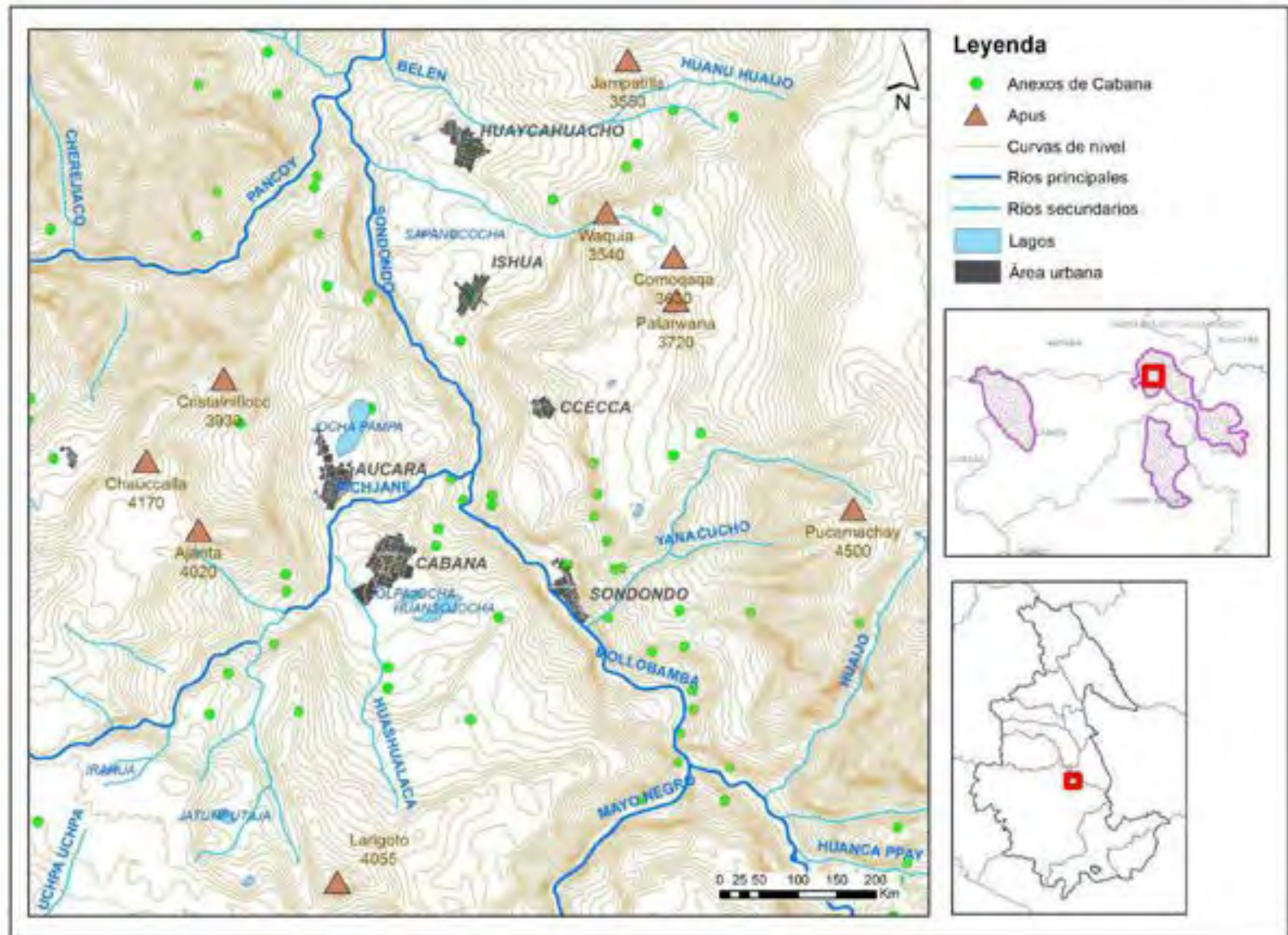
²² Según comentarios de los pobladores recopilados durante el trabajo de campos del curso taller sobre el territorio del Valle del Sondondo en 2018.

económicas suceden en la capital distrital, por eso existe una dependencia directa de la capital con sus anexos. El anexo de Sondondo, cuyo nombre original es San Cristóbal de Suntunto, es un pequeño poblado de origen colonial, localizado en el cañón formado por la erosión del río del mismo nombre que corre por el estrecho valle de sur a norte (Grupo Territorio de la Maestría AUTS, 2018). Los farellones de piedra caliza que acompañan el espacio longitudinal que da paso al río, son unas paredes verticales erosionadas por la lluvia, lo cual deja unas estrías verticales a lo largo de su superficie.

El paisaje es un elemento crucial para describir a los territorios de Cabana y Sondondo, la presencia de los apus condiciona muchas decisiones en la vida cotidiana de sus habitantes, los cuales, al igual que sus ancestros, valoran la relación con el ande. Los apus mayores o tutelares son el Osjonta y el nevado Carhuarazo, mientras que los apus secundarios son el Ajanta, el cual es también el apu de Aucará (capital del distrito del mismo nombre), el Cristalnilloc y el Larigoto como se aprecia en el mapa 13.



*Ilustración 17. Vista del apu Ajanta desde la laguna Jolpacocha
Foto. Ampuero, 2018*



Mapa 13. Los territorios de Cabana y Sondondo y sus apus
 Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

En cuanto a la hidrografía, en el mapa 13 se observa alrededor del territorio de Cabana la existencia de varias lagunas que abastecen de agua a la capital distrital. Las principales lagunas son: Pacocha, Lliullisja, Huanahuirí, Wanso y Jollpa, alimentándose las dos últimas del riachuelo Pischccapuquio o Pichane. Este elemento es indispensable porque el recurso hídrico en estos territorios es el ente articulador que estructura las relaciones de los diferentes ámbitos geográficos con la gente (Grupo Territorio de la Maestría AUTS, 2018).



*Ilustración 18. Laguna Jollpa
Foto. Ampuero, 2019*

A aproximadamente 10 minutos de caminata desde la plaza central de Sondondo se encuentra la catarata de Limayhuacho (ver ilustración 19), cuya ubicación es considerada un lugar ceremonial y de peregrinación, porque funciona como sitio estratégico para rituales de iniciación de los danzantes de tijeras. Es un lugar con notorias connotaciones sagradas (Grupo Territorio de la Maestría AUTS, 2018).

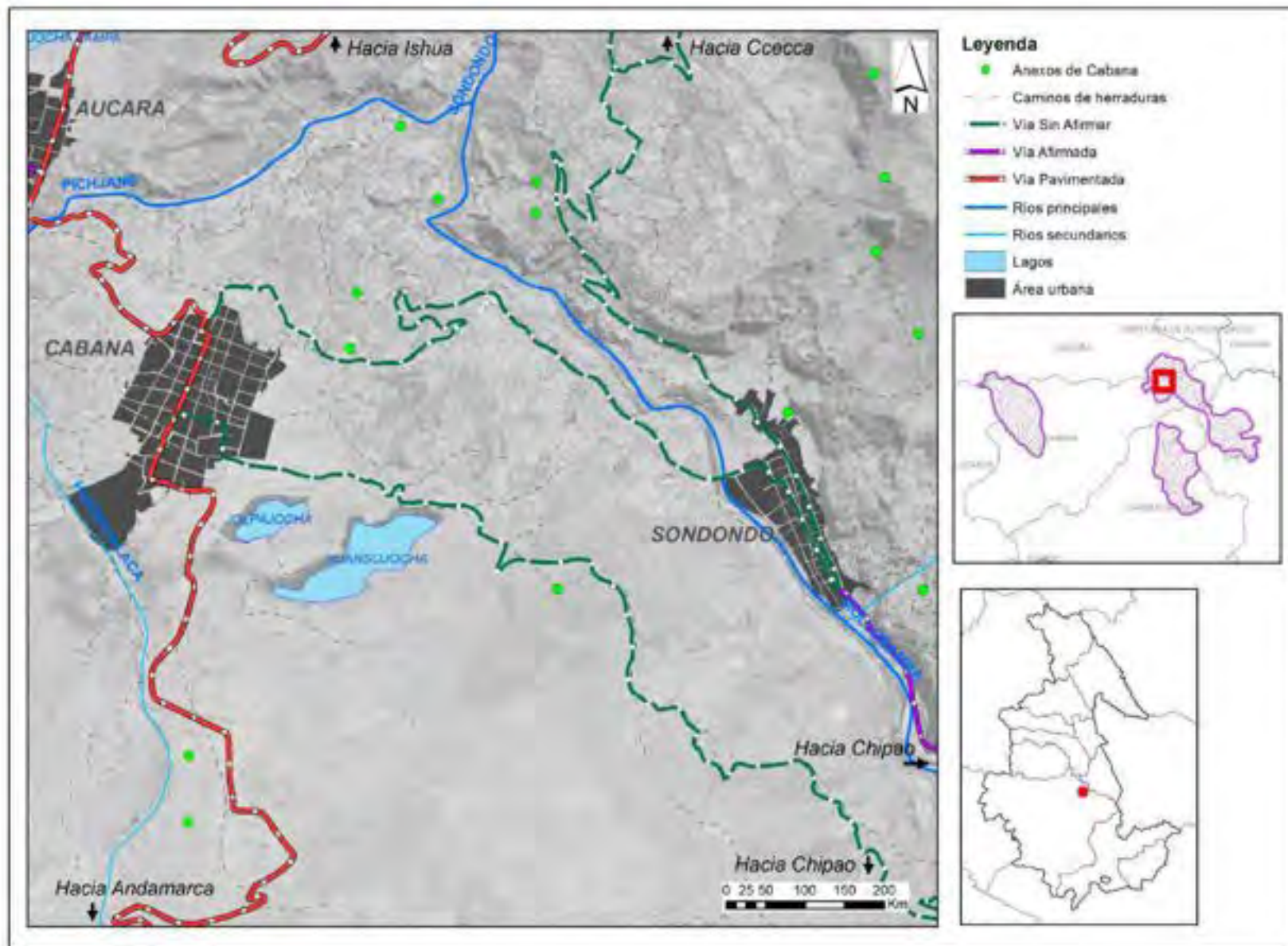


*Ilustración 19. La catarata de Limayhuacho en el centro poblado de Sondondo
Foto. Ampuero, 2019*

El acceso con auto a Sondondo, desde Cabana y Aucará, es por una vía con carretera afirmada que termina en la orilla opuesta del pueblo de Sondondo, a partir de aquí se procede a caminar a pie sobre el puente colgante peatonal que data de 1939. Asimismo, en lo que respecta al servicio de infraestructura vial, los pobladores sondondinos siguen a la espera de un puente carrozable sobre el río, el actual puente es uno colgante que solo permite el paso de personas, pero a pesar de la advertencia, las mototaxis también suelen transitar por allí (ver ilustración 20). Otra de las aspiraciones de los habitantes es contar con una carretera asfaltada que los conecte con Chipao, ya que actualmente, la vía que une Sondondo con Chipao y Ccecca, tiene un estado de trocha, que limita la accesibilidad hacia aquel distrito. El mapa 14 presenta las vías según el estado de su superficie y los caminos de herradura, así como los principales accesos a otras anexos o ciudades.



*Ilustración 20. Acceso a anexo Sondondo mediante carretera e inicio de puente colgante
Foto. Ampuero, 2019*



Mapa 14. Red vial en los territorios de Cabana y Sondondo
 Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

Además, el clima en estos territorios es diverso y favorece al crecimiento de flora particular de la zona, entre ellos el cultivo de frutales y de flores. También se observa en el entorno la presencia de eucaliptos y retamas. En la ilustración 21 se observan los baños termales, muy concurridos por los habitantes del Valle del Sondondo.



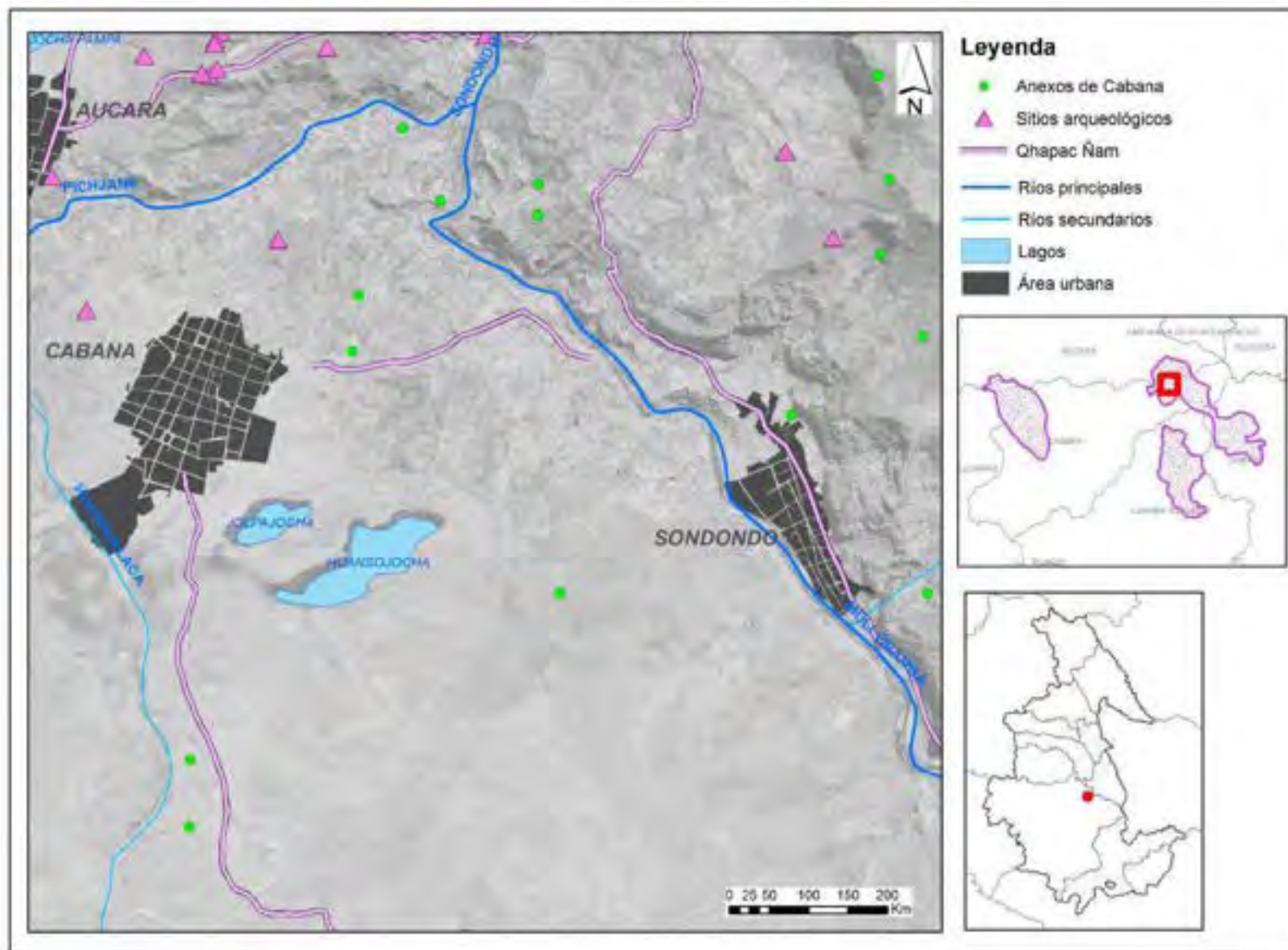
*Ilustración 21. Baños termales ubicados a 30 minutos de la catarata de Limayhuacho y vista del río Sondondo
Foto. Ampuero, 2019*

La vocación agrícola y ganadera en estos territorios está muy presente, a pesar de la migración de población joven en los últimos años, los adultos mayores –de 45 años a más- aún practican las actividades campesinas diariamente para subsistir, aunque la mayoría de veces la finalidad es el autoconsumo y venta en negocios pequeños, son mínimas las veces que el objetivo es la colocación de sus productos en el mercado externo, ni siquiera a nivel regional. Cabana cuenta con mucho ganado vacuno y por consiguiente producción de carne, leche y quesos. Por ello, algunas instituciones del Estado vienen otorgando asesorías y financiamiento mediante concursos y ferias para incentivar las prácticas campesinas en la zona, sin embargo, el trabajo que se requiere todavía es arduo, necesitando un mayor apoyo. En la ilustración 22 se aprecia la red de andenes en el distrito de Cabana, y al lado la laguna Wanzo.



*Ilustración 22. La laguna Wanzo y la presencia de andenería en los territorios de Cabana
Foto. Ampuero, 2019*

Debido a la presencia de diversas culturas en la época pre inca e inca, en las afueras del conglomerado urbano de Cabana se encuentra el sitio arqueológico de Qinkamoqo, un centro de la cultura Wari. Además, a un par de horas caminando desde la villa, se localiza el sitio arqueológico de Luichumarcca, un promontorio rocoso tallado en épocas prehispánicas, conformando lo que se conoce como piedras maqueta, siendo ésta la más imponente y notable de todas, tratándose de un lugar sagrado con carácter ritual, posiblemente destinado a la observación de los astros y a ceremonias de sacrificios y pago a los apus. El mapa 15 presenta la ubicación de los sitios arqueológicos y la red del camino inca en el ámbito de trabajo de la investigación.



Mapa 15. Sitios arqueológicos de los territorios de Cabana y Sondondo
 Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

3.2 Contexto histórico: La red de caminos en la sierra a través de diferentes periodos

Ayacucho es una de las pocas regiones privilegiadas con una tradición histórica y de gran trascendencia geopolítica. En estas tierras sucedieron grandes acontecimientos de gran importancia, que van desde la presencia del hombre más antiguo en Sudamérica en Pikimachay (20000 años a.C.), primer Imperio Andino Wari (siglos V al XI), la fundación de Huamanga por los españoles (1539), entre otros hechos que constituyeron pilares de identidad y memoria histórica. Por esa razón, resulta necesario establecer un contexto histórico, caracterizando y describiendo los caminos y vías a través de diferentes épocas, y así comprender el rol integrador que estos vienen estableciendo en el territorio.

3.2.1 Los caminos en los tiempos prehispánicos

“El transporte en las sociedades andinas pre-hispánicas se realizaba a pie y con la ayuda de camélidos, especialmente la llama. De allí que los caminos que se abrían correspondían al paso de estos animales capaces de subir fuertes pendientes con gradas. Los tambos jugaron un papel fundamental para el mantenimiento del sistema vial que alcanzó su mayor nivel en el Imperio incaico” (Oré & Durt 2000; 9).

Las características físicas del entorno no fueron impedimento para que los ancestros de los pobladores de la sierra peruana se movilaran a lo largo y ancho del territorio. Cabe mencionar que según muchos caminos presentes en el territorio del área andina tuvieron un origen pre-inca (Rostworowski, Castro, Silva, & Bariola, 2010). Asimismo, según el Ministerio de Cultura (2013) “Las investigaciones sobre caminos prehispánicos en los Andes sostienen que los incas reutilizaron los caminos construidos por las sociedades anteriores a ellos, como los wari de Ayacucho (700 - 1100 d. C.) y los chimú de la costa norte (1100 - 1470 d. C.), conquistados a fines del siglo XV; sin embargo, los incas también edificaron sus propios vías”²³. Estos caminos, si bien sirvieron para conectar pueblos y poder controlarlos, eran exclusivamente locales (Rostworowski, Castro, Silva, & Bariola, 2010), fue con la conquista de los incas que esta red vial se extendió a áreas desconocidas de los andes (Ministerio de Cultura, 2013).

²³ Ministerio de Cultura 2013; 22

Esto responde a que lo incas aprovecharon la experiencia en la gobernanza de sus predecesores, entre ellos las culturas tiwanaku, wari y chimú, tomando prestado herramientas organizacionales como por ejemplo el desarrollo de una infraestructura provincial, la intensificación de la producción agrícola, el reasentamiento o el uso de tecnologías para el registro de información. Por ese motivo, los incas edificaron un sistema vial sobre caminos wari en los andes centrales (al menos parcialmente) (N. D'altroy, 2017).

- Los caminos rurales y su importancia en el desarrollo de las culturas Wari y Tiwanaku:

Las culturas mencionadas tuvieron diferentes enfoques en la utilización de la red de caminos. Por ejemplo, los tiwanaku usaban rutas menos costosas, las cuales eran más adecuadas para proporcionar pasto y agua a las caravanas de llamas, debido a que existía un interés en la explotación de recursos de primera necesidad para utilizarlos en la sierra (Williams, 2017). Por otro lado, Williams (2017) señala que la red vial wari fue diseñada para unificar asentamientos cuya función era apoyar el tránsito a larga distancia en busca de bienes lujosos en lugar de los de primera necesidad.

“Así concluye que los incas utilizaron en parte el pensamiento detrás de ambos sistemas: las conexiones ecológicas interzonales de los tiwanaku y los vínculos entre las instalaciones provinciales pertenecientes a la entidad política wari.”
(N. D'altroy 2017; 17).

En resumen, el sistema vial de los estados Wari y Tiwanaku se basó en un modelo panregional y posteriormente sentó las bases y fundamentos del Qhapaq Ñan de los incas, a pesar de que las organizaciones de las redes de caminos de ambos estados eran muy diferentes.

Lo más resaltante de la red de caminos de la cultura Tiwanaku es el concepto de complementariedad ecológica, el cual fue heredado por los incas (Murra [1972] citado por Williams en 2017). Esa complementariedad se evidencia en las denominadas rutas ecológicas tiwanakus (ver ilustración 23), la cual fue diseñada para tomar ventaja de los pastos y recursos hidráulicos que abastecían a diversas caravanas, sobretodo de animales como los camélidos, los cuales trasladaban alimentos desde los valles hacia el altiplano (Williams, 2017).

“Esta ruta ecológica tiwanaku, que incluía una gran cantidad de camélidos movilizándose a lo largo del altiplano, fue clave para unir dos zonas ecológicas separadas: la costa del Pacífico y las faldas de los Andes orientales...”

...las distancias ecológicas fomentaron el desarrollo de estrategias para acceder a distintos tipos recursos a través del sistema de intercambio.”

(Williams 2017; 35).



*Ilustración 23. Mapa de las rutas de menor costo que conectaban Tiwanaku con sus colonias localizadas en los valles occidentales del sur peruano
Fuente. Ministerio de Cultura (2013)*

Por otro lado, de los wari se destaca su sistema de nodos provinciales de congruencia, sucedido por el imperio incaico (Williams, 2017). Estos nodos fueron establecidos a lo largo de su camino principal y funcionaban como puntos de cruce de intercambio regional, además de ser centros importantes en el intercambio entre regiones.

“Las poblaciones que vivieron cerca de estos centros fueron influenciadas por las ideas y el estilo de vida de los centros provinciales wari y adoptaron algunos de sus aspectos. Fueron, asimismo, influenciadas por migrantes de regiones adyacentes...”

...y, quizás originalmente, por migrantes pioneros provenientes de la propia región de Ayacucho.” (Williams 2017; 44).

Ambas culturas fueron indispensables para la construcción de un sistema vial más complejo e integrador que los pre-existentes.

- El Qhapaq Ñan: el sistema vial incaico:

La organización del espacio fue configurada por la naturaleza de la movilidad en el imperio inca, esto se evidencia en la ubicación de los caminos con relación a rasgos concretos y empíricos del paisaje. Nielsen (2017) propone que este enfoque fue beneficioso, ya que se afirma que la disponibilidad de recursos básicos se encuentra a disposición para las caravanas de llamas y personas a lo largo de las rutas priorizadas.

La red de caminos llamada Qhapaq Ñan “es una extensa red de caminos perfeccionada por los incas, cuyo objetivo fue unir los diversos pueblos del Tahuantinsuyo para una eficiente administración de los recursos existentes a lo largo del territorio andino...”²⁴. Cabe mencionar que dicha red también tuvo un valor muy significativo, además del transporte de productos cosechados y del traslado de ejércitos:

“Es importante destacar que el Qhapaq Ñan fue construido para que se integre perfectamente al paisaje andino hasta convertirse en parte de él, lo que permitió recorrerlo mientras se contemplaba la naturaleza y la inmensidad de las montañas nevadas y las lagunas cordilleranas. Estos espacios eran considerados en el antiguo mundo andino como lugares de origen de los hombres y fuentes de la vida animal y vegetal, por lo que eran espacios naturales sagrados donde acudían mujeres y hombres en peregrinación para recordar y venerar a sus ancestros y dioses.” (N. D’altroy 2017; 22).

Es tan valorado este sistema que el Ministerio de Cultura (2013) cita al cronista Cieza de León (1967 [1553]), quien expresa como este sistema despertó la admiración del mundo:

“Creo yo que, desde que ay memoria de gentes, no se ha leído de tanta grandeza como tuvo este camino, hecho por valles hondos y por sierras altas, por montes de nieve, por tremedales de agua, por peña viva y junto a ríos furiosos; por estas partes iba llano y empedrado, por las laderas bien sacado, por las sierras desechado, por las peñas socavado, por junto a los ríos sus

²⁴ <https://rutaqhapaqnan.cultura.pe/> (Ministerio de Cultura, consultado en 2019)

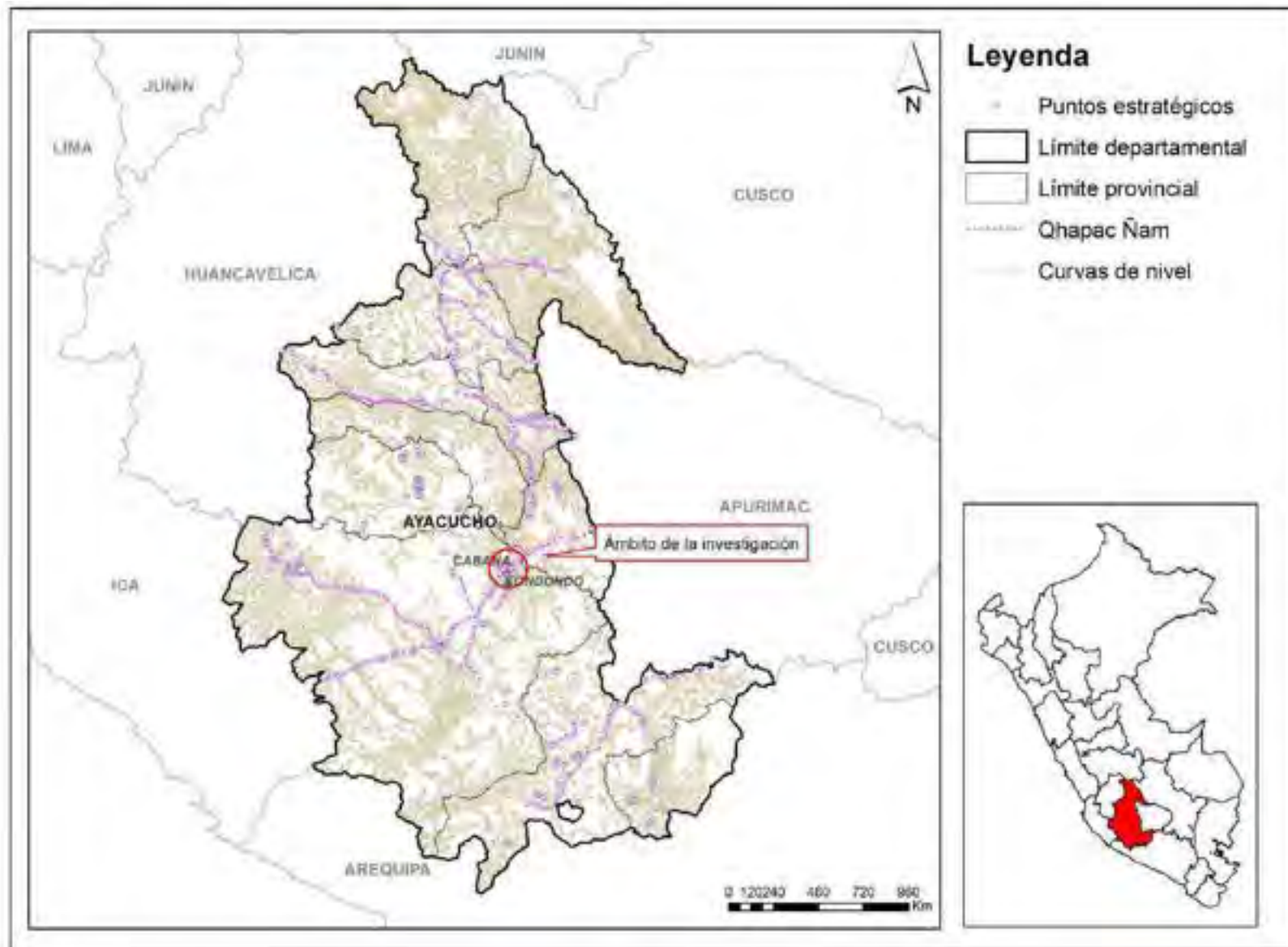
paredes, entre nieves con escalones y descansos; por todas partes limpio, barrido, descombrado, lleno de aposentos, de depósitos de tesoros, de templos del Sol, de postas que había en este camino. ¡Oh! ¿Qué grandeza se puede decir de Alexandro ni de ninguno de los poderosos reyes que el mundo mandaron que tal camino hiciesen, ni levantasen el proveimiento que en él había...?” (Ministerio de Cultura 2013; 15).

Covey, Amado, Tsesmeli & Clark (2017) citando a Betanzos (1999) indican que las primeras campañas militares incas consistieron en la construcción de nuevos puentes, con esto, muchas veces, lograban la sumisión de los pueblos y culturas. Asimismo, las rutas del camino inca fueron importantes para mantener la supervivencia administrativa. Evidenciaban una jerarquía administrativa, economía política y control de información (Covey, Amado, Tsesmeli, & Clark, 2017) mediante los tambos y centros administrativos, ubicados estratégicamente en los trayectos de la red de caminos.

Una característica particular de los caminos incas es que añadían senderos existentes en el territorio como parte de la red. Covey, Amado, Tsesmeli & Clark (2017) citando a Cieza de León (1985 [1550]) sostiene:

“...que hubo zonas altoandinas donde tres o cuatro reyes incas construyeron caminos para su uso personal —mientras viajaban, estos gobernantes y su séquito de seguridad personal tomaban uno de estos caminos, mientras los otros miembros de su comitiva tomaban uno diferente—...” (Covey, Amado, Tsesmeli & Clark 2017; 50).

Aquello evidencia una estrategia de conexión entre las rutas incaicas con caminos existentes, demostrando una articulación interregional y local en un sistema vial mucho más amplio. Además, todas estas rutas están acompañadas de paisajes particulares. Sin embargo, con la conquista española el sistema vial prehispánico se desmanteló y la organización social que permitió establecerlo se desestructuró (Oré & Durt, 2000). El mapa 16 expone la red de los caminos incas en la región de Ayacucho, evidenciando una articulación con la topografía del terreno, así también se ubican los puntos estratégicos como tambos para la vigilancia de las actividades y descansos periódicos.



Mapa 16. Red de Qhapac Ñam en la región de Ayacucho
Fuente. Elaboración propia en base información del Ministerio de Cultura, 2013



*Ilustración 24. El paisaje del Qhapac Ñan
Fuente. Ministerio de Cultura (2013)*

3.2.2 Los caminos en los tiempos coloniales

Oré y Durt (2000) argumentan que la corona española aprovechó la fuerza de trabajo y la capacidad de organización de las comunidades indígenas atropellando y abusando de su mano de obra. Además, señalan también que la corona:

“...mandó reorganizar el antiguo sistema vial andino y construir nuevos tramos diseñando caminos adaptados al paso de mulas y caballos, rutas que llegaban a nuevos centros de producción y administración, respondiendo a otras exigencias y necesidades, como las de la minería colonial...” (Oré & Durt 2000; 10).

Por ese motivo, los caminos en esta época respondían a un nuevo modelo económico basado en la extracción de minerales como la plata y el mercurio, destacando también la producción de coca, la cual beneficiaba la dinamización del mercado en el periodo colonial (Oré & Durt, 2000), asimismo estos mismo autores señalan que (citando a Glave, 2000):

"Con el surgimiento de nuevas formas de transporte como las mulas en vez de las llamas o el surgimiento de los arrieros mestizos en reemplazo de los indios. ¿Qué es lo que se mantuvo de este sistema? Los caminos y los puentes indígenas, el trabajo gratuito para el mantenimiento del sistema, los tambos, la servidumbre y dominación colonial, condiciones de la circulación pero en un mercado dominado." (Oré & Durt 2000; 10).

3.2.3 Los caminos en los tiempos republicanos

En este periodo se formaron nuevos centros y ejes comerciales enfocados hacia una producción agroexportadora, como la industria de lana de alpaca y oveja en las zonas andinas. El mantenimiento de los caminos continuaba siendo obligación de las comunidades indígenas, quienes eran los responsables de la conservación del sistema vial (Oré & Durt, 2000).

Luego, a mediados de la segunda mitad del siglo XIX llegaron los nuevos medios de transporte vial, como el ferrocarril y los vehículos automotores. Dada la compleja geografía y la dispersión de las comunidades, éstas mantuvieron los caminos de herradura (Oré & Durt, 2000).

La Reforma Agraria en 1969 conllevó a la supresión del sistema de haciendas, modificando el paisaje agropecuario con la formación de cooperativas y sociedades agrícolas. Nuevas dinámicas económicas, entre ellas los productos ilícitos, como por ejemplo la coca, instalaron la violencia mediante grupos armados. En los años ochenta la crisis se acrecentó, y surgieron catástrofes naturales como El Niño de 1983, ocasionando graves desastres, entre ellos sequías muy fuertes en la sierra centro y sur (Oré & Durt, 2000). Esas situaciones, sumada a la oleada migratoria generada principalmente por la violencia de los grupos armados en estas zonas, produjo una infraestructura vial deteriorada, con caminos destruidos y una producción agropecuaria reducida, por tal motivo se abandonaron los mantenimientos de los caminos rurales. En ese sentido, Oré y Durt (2000) afirman que “De esta manera, el estado de los caminos rurales es un indicador que nos refleja la estructuración y la forma de funcionamiento de la sociedad rural andina”²⁵.

3.2.4 Los caminos en la actualidad

Gran parte de los caminos en la actualidad los conforman las vías y carreteras, las cuales también son usadas para el tránsito de personas y animales, estas vías se conectan con los caminos descritos en las otras épocas, en particular con la red de caminos inca y los caminos de herradura, cuya función actual es unir las vías y carreteras con el entorno rural y algunas chacras.

Estas vías y carreteras son catalogadas como red vial vecinal en Cabana y Sondondo, cuyo mantenimiento rutinario según la normativa peruana lo realiza el gobierno local²⁶ en concordancia con el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado - Provias Descentralizado (antes PROVIAS Rural²⁷).

En el contexto actual, la red vial de carreteras en la región ha ido aumentando, mediante proyectos de rehabilitación o mejoramiento, esto impacta directamente en la conectividad regional y local. Un ejemplo claro de ello se ve reflejado en el Programa

²⁵ Oré y Durt 2000; 12

²⁶ Ley Orgánica de Municipalidades, artículo 81.-Tránsito, vialidad y transporte público.

²⁷ Este programa tenía como objetivos lo siguientes: (i) descentralizar la gestión de la red vial terciaria a los gobiernos locales, apoyando el desarrollo de las capacidades y el fortalecimiento institucional local, ii) Asegurar la sostenibilidad financiera del mantenimiento vial de los caminos rehabilitados con el cofinanciamiento de los gobiernos locales, y iii) Mejorar y consolidar la transitabilidad vial mediante obras de infraestructura y la participación de microempresas de mantenimiento vial (Escobal, Inurritegui, & Benavides, 2005).

de Caminos Rurales, el cual ha venido implementando inversiones en las redes viales de categoría departamental y rural con superficie afirmada, con el fin de mejorar el estado de transitabilidad y accesibilidad de la población rural a mercados y servicios públicos (Torres, 2017).

Torres (2017) señala que el modelo de trabajo articulado ejecutado con el Programa de Caminos Rurales fue beneficioso para el Estado, debido a que las poblaciones rurales se apropiaron de sus caminos, atendiendo las emergencias grandes que no podían ser atendidas por el gobierno, sumándose las comunidades a la labor de recuperación del tránsito en sus caminos, sin necesidad de la presencia de representantes del Gobierno Nacional, Regional o Local se hiciera presente.

Webb (2013) afirma que Programa de Caminos Rurales buscó mejorar la rehabilitación y mantenimiento de los caminos vecinales, y –junto a otros factores- fue causante del despegue rural, ya que se mejoró la calidad de los caminos y calles urbanas. El otro factor fue “el dinamismo del crecimiento demográfico de los pequeños centros poblados, donde las mototaxis sirven no solo para el movimiento urbano sino para el traslado a predios agrícolas cercanos” (Webb, 2013; 201-202).

Por otro lado, según Torres (2017), con la existencia de estos Programas se logró una asignación presupuestal anual de parte del Ministerio de Economía y Finanzas destinada para la conservación de los caminos vecinales, cuya ejecución obligatoria estaba a cargo de las municipalidades. Este marco, ha permitido la creación de una nueva entidad, los denominados Institutos Viales Provinciales (IVP), los cuales, trabajaron de forma coordinada en los distritos en una red local.

Esa articulación entre Estado y comunidad trajo buenos resultados para la gestión de los caminos, ya que institucionalizó las organizaciones de campesinos que vivían a lo largo de los caminos vecinales intervenidos para el mantenimiento de los mismos, las cuales eran conocidas como Microempresas de Mantenimiento Vial (MMV). Estas organizaciones produjeron un desarrollo en los mercados locales, ya que formaron varios especialistas en tareas necesarias y, contando con empleo formal, abrieron nuevas oportunidades a los campesinos (Torres, 2017).

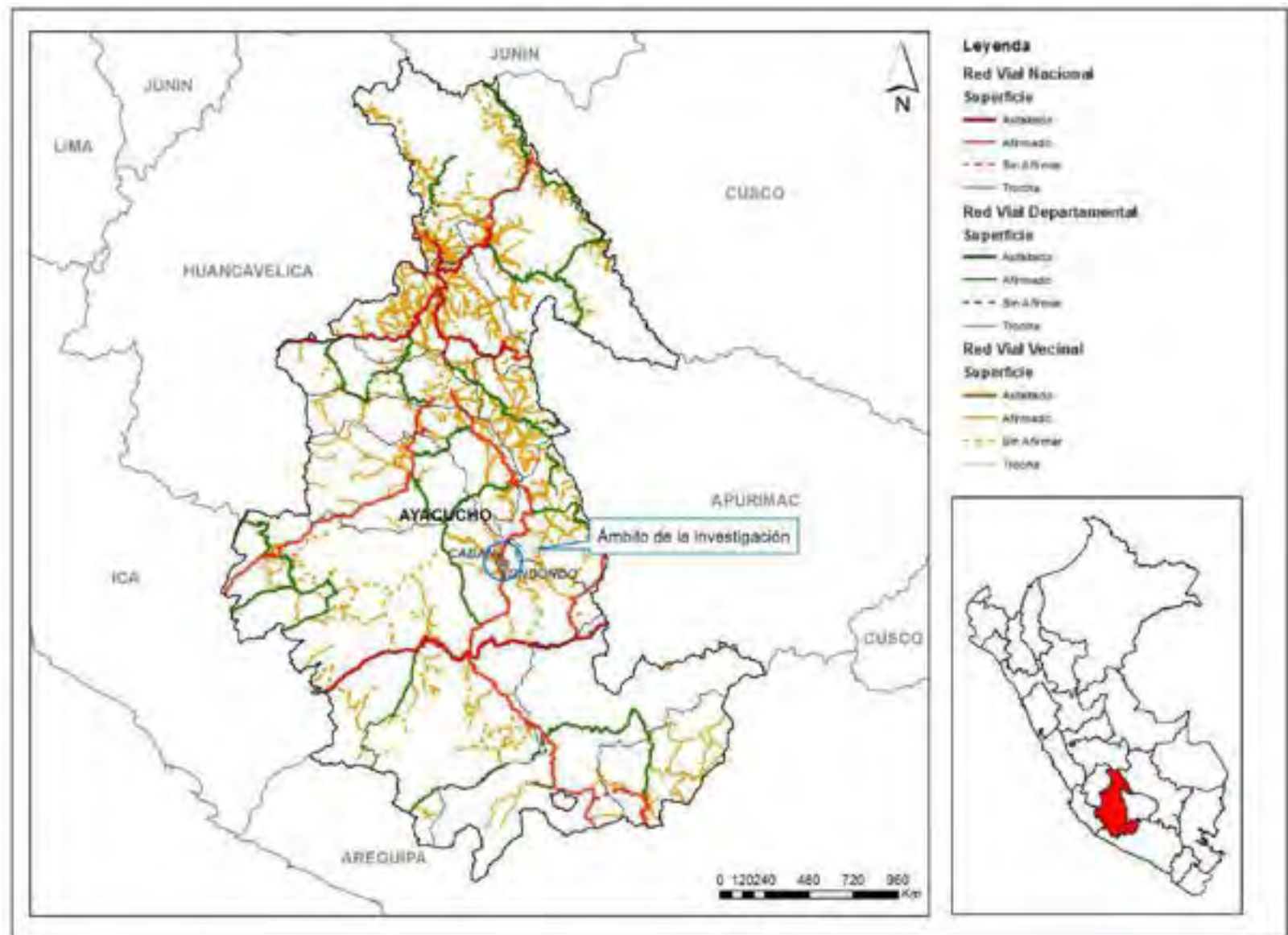
Además, otro gran impacto de esta iniciativa fue que se estableció un modelo de intervención para los caminos de herradura, lideradas solo por las comunidades (todas muy organizadas desde tiempos ancestrales) asumiendo directamente la operación y

mantenimiento de los mismos. De este modo, es que las comunidades se apropiaron de los caminos rurales haciéndolos suyos cuando se producía una emergencia, trabajando organizadamente para recuperar el uso del camino o carretera (Torres, 2017).

En el Valle del Sondondo, la red vial que unifica a los centros poblados con las capitales de distrito se compone de la siguiente manera, teniendo en cuenta la jerarquía establecida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones:

- Red vial nacional: Vía asfaltada, que conecta al Valle del Sondondo con la capital de la región de Ayacucho, Huamanga. Además, articula a las principales capitales de distritos, como Huaycahuacho, Aucará, Cabana y Andamarca.
- Red vial vecinal: Vía en su mayoría afirmada, con tramos aún sin afirmar, que conecta a la capital de distrito Chipao con las demás capitales. Asimismo, une a los principales centros poblados del lugar con las ciudades. Por ejemplo, Ccecca, Sondondo, Mayobamba, etc.

En este punto se evidencia un factor que afecta la conectividad y el acceso a las oportunidades de la provincia de Lucanas, ya que al no existir una red vial departamental que unifique a la capital de la región, Huamanga, con las demás provincias, genera una débil articulación que impide un adecuado desarrollo económico en la zona, esta situación empeora debido al accidentado relieve de los andes y las abnegadas condiciones geográficas y climáticas, aspectos que sumados hacen de la conexión vial un riesgo inminente, generando además un desincentivo para la asistencia regional Huamanga-Valle del Sondondo y lógicamente también escalado a la atracción turística.



Mapa 17. Red vial en la región de Ayacucho
 Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transporte, 2017

Actualmente, la población emplea principalmente dos formas de transporte en la zona. En primer lugar, se utiliza en gran medida el sistema de mototaxis y motocargas, los cuales se usan para trasladar personas y productos agropecuarios respectivamente. Las motocargas se implementaron posteriormente, demostrando así una transformación del sistema de transporte individual de personas hacia un transporte de carga que presta servicios y facilita las gestiones del intercambio comercial local.

En segundo lugar, y no menos importante, se encuentra el sistema de desplazamientos a pie, representado en su mayoría por las personas que aún viven de las actividades campesinas y conservan una relación estrecha con el campo, incluyendo la chacra y sus animales, los más alejados en ese sentido son los pastores de la puna. La economía y el rol de las actividades de estos pobladores no le permiten cubrir el desplazamiento de forma vehicular. Estos desplazamientos se hacen a través de senderos o caminos de herradura, en algunas ocasiones también usan tramos del camino inca, el cual aún conserva su majestuosidad para conectar destinos.



*Ilustración 25. Caminos rurales hacia chacras
Foto. Ampuero, 2019*

El desplazamiento casa–chacra-casa inicia a través de las vías locales que en limitadas proporciones se encuentran asfaltadas, siendo los ejes principales del poblado las priorizadas para ello y a medida que se alejan del área urbana hacia lo rural la transformación es mayormente caminos sin afirmar y trochas, estos están compuestos por secciones variadas (vía urbana asfaltada, caminos sin afirmar, trochas carrozables y caminos rurales en tierra) escogidas a partir de criterios de menor distancia y mejor condición para desplazarse junto con sus animales.

IV. Metodología de la investigación

La metodología de la investigación está compuesta principalmente por dos pilares: i) los recorridos realizados en el territorio y ii) los Sistemas de Información Geográfica (SIG). El uso y aprovechamiento en conjunto de estos dos métodos, basados cada uno en herramientas y técnicas, permitieron la recopilación, recolección, sistematización y análisis de la información.

4.1 Recorridos en el territorio

En primer lugar, para la preparación de las rutas y actividades en el territorio, se realizó una etapa previa al trabajo de campo, el cual consistió en la recolección de información cartográfica existente en la zona de investigación, para contar con un análisis previo a la etapa exploratoria, complementándolo con algunos recorridos realizados durante las visitas con la maestría. Cabe tener en cuenta que la herramienta de la cartografía, como forma de representación oficial y local; alberga información espacial, cuantitativa y cualitativa, expresando en esta última la valoración local de la jerarquía e interés de caminos en un territorio rural por una colectividad.

Entre las principales capas de información cartográfica se lograron recopilar las siguientes:

- Infraestructura, área urbana, redes viales, caminos rurales, producción agrícola, aspectos medioambientales, topografía y morfología, entre otros datos.
- Ortofotos e imágenes satelitales de diferentes escalas.
- Mapas temáticos impresos y digitales elaborados por distintas entidades públicas y privadas.
- Recorridos exploratorios y referenciales en el trabajo del taller intensivo de la maestría, obteniendo una aproximación más amplia del contexto.

En segundo lugar, en la etapa de trabajo de campo, el principal eje fueron los recorridos efectuados en el territorio, utilizando las herramientas e insumos preparados en la etapa anterior, validando y descubriendo información complementaria. Estos recorridos sirvieron como base para una aproximación de recojo de información territorial (tanto de atributos físicos-geográficos como de las experiencias) y fueron los cimientos para comprender la movilidad rural en el ámbito de investigación. En los

recorridos realizados se evidenciaron experiencias y atributos mediante un trabajo de aproximación etnográfica, al cual Magnani (2018) señala que es un método e instrumento de investigación ligado a la antropología, que captura los patrones de comportamiento, no solo de personas, sino también del conjunto de actores sociales cuya vida cotidiana transcurre en el paisaje de la ciudad (en este caso en el medio rural) y en el diálogos con sus equipamientos (Magnani, 2018).

Los recorridos se realizaron en algunos casos acompañados de pobladores y trabajadores de la zona, caminado junto con ellos por sus rutas cotidianas y haciendo un trabajo de aproximación etnográfica para recoger experiencias e identificar las relaciones que tienen con el territorio, además se evidenció información de la dinámica de la red de caminos y la morfología de los mismos, identificando si éstos han sido modificados o reestructurados por los pobladores, así también, se relevó la valoración de los caminos por parte de los pobladores mediante las experiencias vividas en los recorridos. Por otro lado, en los acompañamientos a las personas se aprovechó para, a modo de entrevistas, recopilar información cualitativa acerca de las actividades cotidianas que realizan, las relaciones sociales, dificultades en el quehacer cotidiano, entre otros. Así también, se entrevistó a algunos pobladores de Cabana y Sondondo para conocer las actividades que realizan, sus principales desplazamientos y razones para ello, entre otras preguntas, todas las entrevistas realizadas se encuentran detalladas en el anexo 1.

En resumen, aprovechando la cartografía base y la información recogida en los recorridos, nos permite evidenciar resultados a modo de superposición secuencial de planos temáticos según los objetivos planteados, sustentándose el análisis y sistematización de la información cualitativa.

4.2 Uso de los Sistemas de Información Geográfica (SIG)

Luego de la etapa de trabajo de campo, en gabinete, se buscó materializar y actualizar la información recopilada para analizar los hallazgos identificados y así construir un insumo para la planificación territorial, siendo la herramienta utilizada para este propósito los Sistemas de Información Geográfica (SIG), que permite almacenar, organizar, analizar e interpretar información espacial para obtener resultados basados en evidencias.

La información recopilada en el trabajo de campo se sistematizó en los SIG usando cartografía base como imágenes satelitales u ortofotos, generando una base de datos gráfica de los caminos rurales con sus atributos cuantitativos y cualitativos logrando ordenar los datos y hallazgos identificados . Asimismo, los SIG permiten también actualizar información y corroborar con otras fuentes de datos, como por ejemplo los caminos rurales, los cuales en muchos casos no son reconocidos en las cartografías oficiales, creando una nueva red espacial que recoge las experiencias en los recorridos. Por otro lado, las imágenes satelitales, permitieron identificar redes de caminos cercanas a las chacras y canales de agua, sistematizándolas para alimentar y actualizar la base de datos espacial, teniendo en cuenta los criterios y experiencias de los recorridos. Los SIG y tecnología cartográfica permiten la construcción de una herramienta que sirve de insumo para las decisiones sobre planificación territorial a nivel regional, comunal y local.



V. Recorridos en los territorios de Cabana y Sondondo

En este apartado se describen los recorridos realizados con los pobladores, acompañándolos en sus actividades cotidianas, las cuales están relacionadas a quehaceres en el campo. En estos desplazamientos se identifican las dinámicas de la red de caminos, como las experiencias vividas durante las caminatas.

Asimismo, se releva la morfología –y sus diferentes componentes- de los caminos rurales, determinadas por la geografía particular del territorio andino. De igual manera, aspectos como la vulnerabilidad (expresada como la exposición al peligro) y el uso de los caminos son evidenciados con esta metodología.

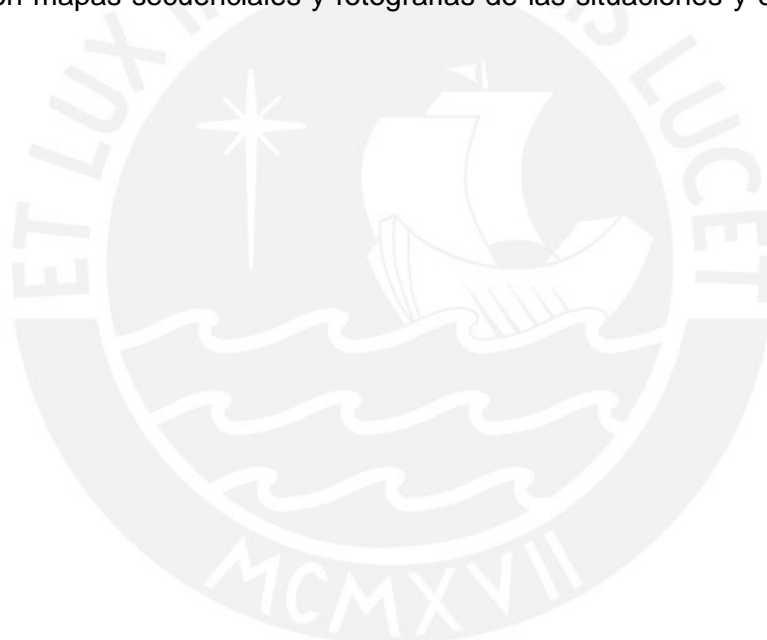
Para ello se relatan las vivencias en seis recorridos, partiendo desde el ámbito urbano (la plaza central del poblado de Cabana en la mayoría de ocasiones) hacia destinos como la chacras, miradores, viviendas, corrales, entre otros, todos ubicados en el entorno rural.

N° DE RECORRIDO	ACTIVIDAD DESARROLLADA	OBSERVACIÓN	DISTANCIA Y TIEMPO ESTIMADOS DEL RECORRIDO
Recorrido 1	Caminata desde la localidad de Cabana a la de Sondondo	El recorrido se realizó en solitario a pie	6.7 kilómetros 2 horas 45 minutos (ida)
Recorrido 2	Caminata desde la localidad de Cabana a corral ubicado en la zona rural del mismo distrito	El recorrido se realizó a pie, acompañando a una persona de género femenino de 65 años aproximadamente	4.7 kilómetros 3 horas y 30 minutos (ida y vuelta)
Recorrido 3	Recorrido desde la localidad de Cabana hacia el mirador Wilkacahuana, ubicado en la zona rural	El recorrido se realizó a pie, acompañando a una persona de género masculino de 50 años aproximadamente	1.2 kilómetros 1 hora y 30 minutos (ida y vuelta)
Recorrido 4	Recorrido desde la localidad de Cabana hacia las chacras ubicadas en la zona rural	El recorrido se realizó en algunos tramos en mototaxi y otros a pie, acompañando a una persona de género masculino de 60 años aproximadamente	6.5 kilómetros 1 hora y 15 minutos (ida y vuelta)
Recorrido 5	Recorrido desde la localidad de Cabana	El recorrido se realizó en algunos tramos en	3.6 kilómetros

	hacia las chacras ubicadas en al norte	mototaxi y otros a pie, acompañando a una persona de género masculino de 60 años aproximadamente	50 minutos (ida y vuelta)
Recorrido 6	Recorrido desde la localidad de Sondondo hacia los baños termales	El recorrido se realizó en solitario a pie	3.5 kilómetros 1 horas y 15 minutos (ida)

*Tabla 5. Características de los recorridos realizados como parte de la metodología de la investigación
Elaboración propia*

En ese sentido, con la finalidad de presentar los recorridos en un formato que sea de utilidad para otras investigaciones de diversas disciplinas, se decidió describirlos por tramos, es decir el relato de un recorrido puede tener entre 4 o 7 fichas, las cuales contarán las experiencias y características de las caminatas mediante un formato descriptivo con mapas secuenciales y fotografías de las situaciones y elementos más importantes.



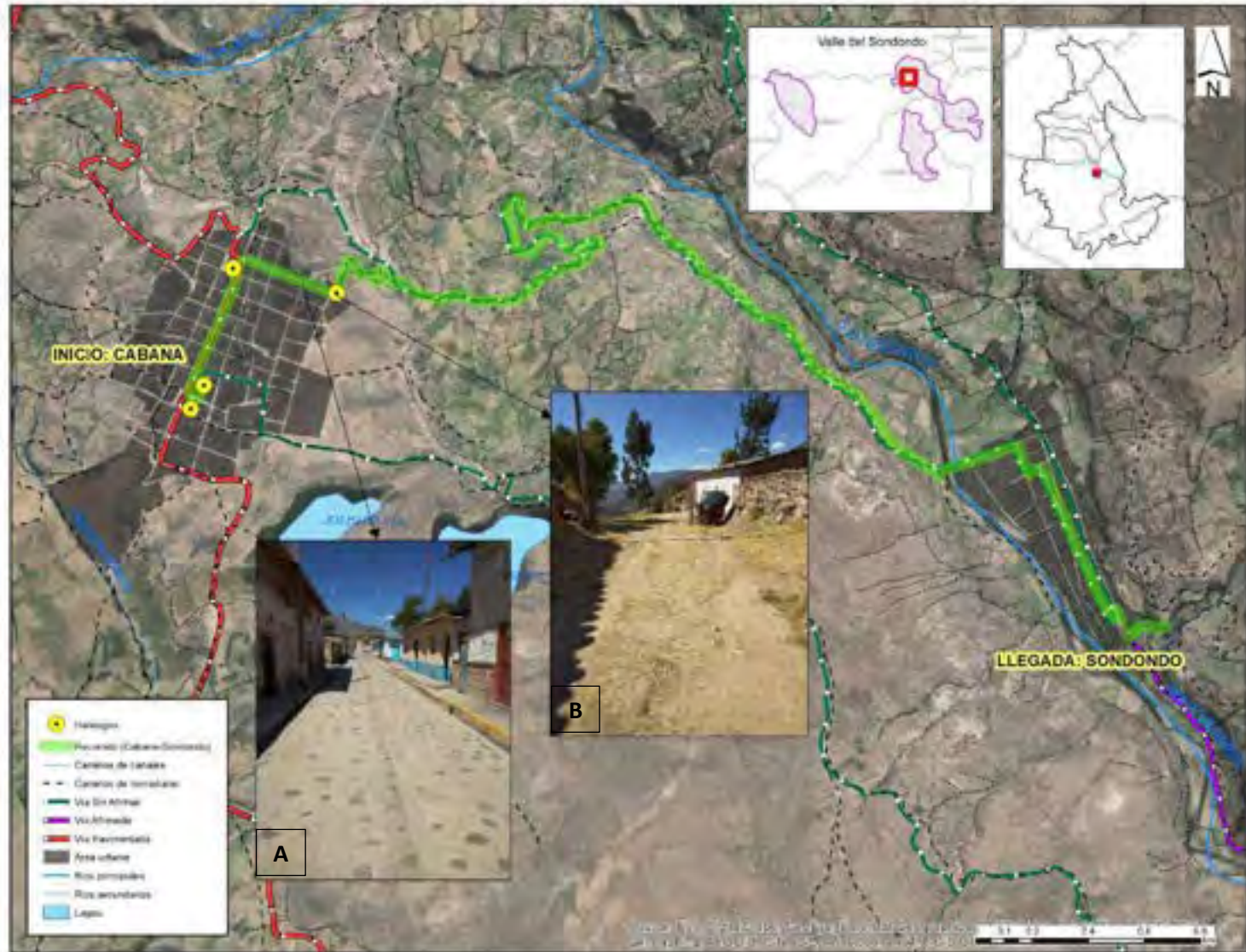
RECORRIDO 1. Caminata desde la localidad de Cabana a la de Sondondo



1.1 El recorrido a pie inició en la plaza de armas de Cabana desplazándose por las calles urbanas las cuales están empedradas y cementadas (ver fotografía A en el mapa adjunto), usadas para el tránsito de todo tipo de vehículos, así como también para el desplazamiento a pie, y traslado de ganado. Los vehículos que se desplazan por esta vía deben ir con velocidades bajas ya que es una calle muy transitada a pie.

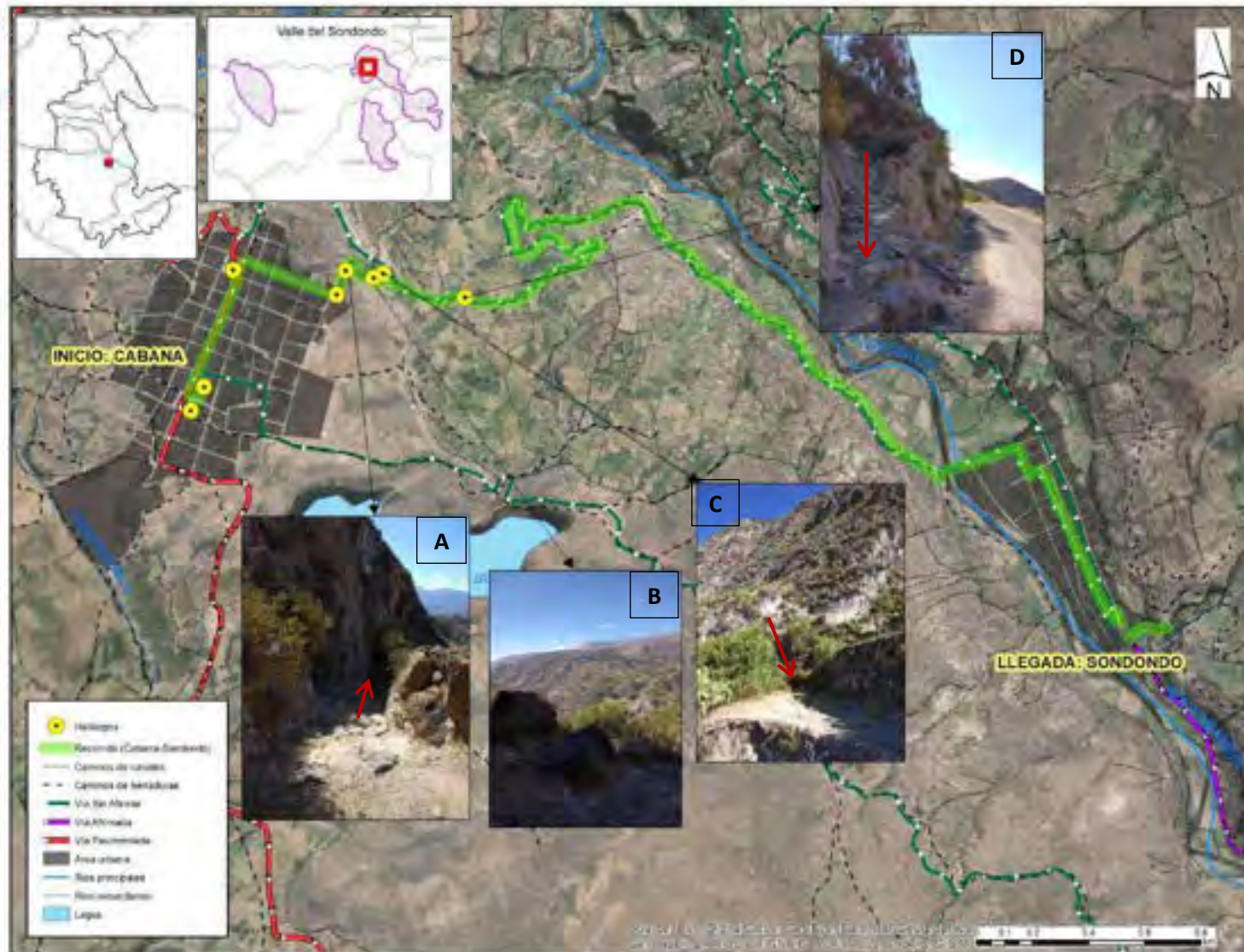
Luego, aproximadamente a las 3:00pm, se caminó, en sentido nor-oeste hasta llegar a las afueras de pueblo y en un punto específico (ver fotografía B en el mapa adjunto) se empezó a visualizar la zona rural, evidenciando una línea difusa entre lo "urbano" y lo "rural", ello se refleja en las actividades cotidianas y la constante dependencia entre ambos entornos, además explica la conexión entre la vivienda y la chacra.

También se evidenció la multifuncionalidad del uso de los diferentes tipos de caminos según su superficie, tanto en las calles peatonales como en los caminos de tierra conviven los desplazamientos por mototaxis o motocargas y las caminatas a pie.



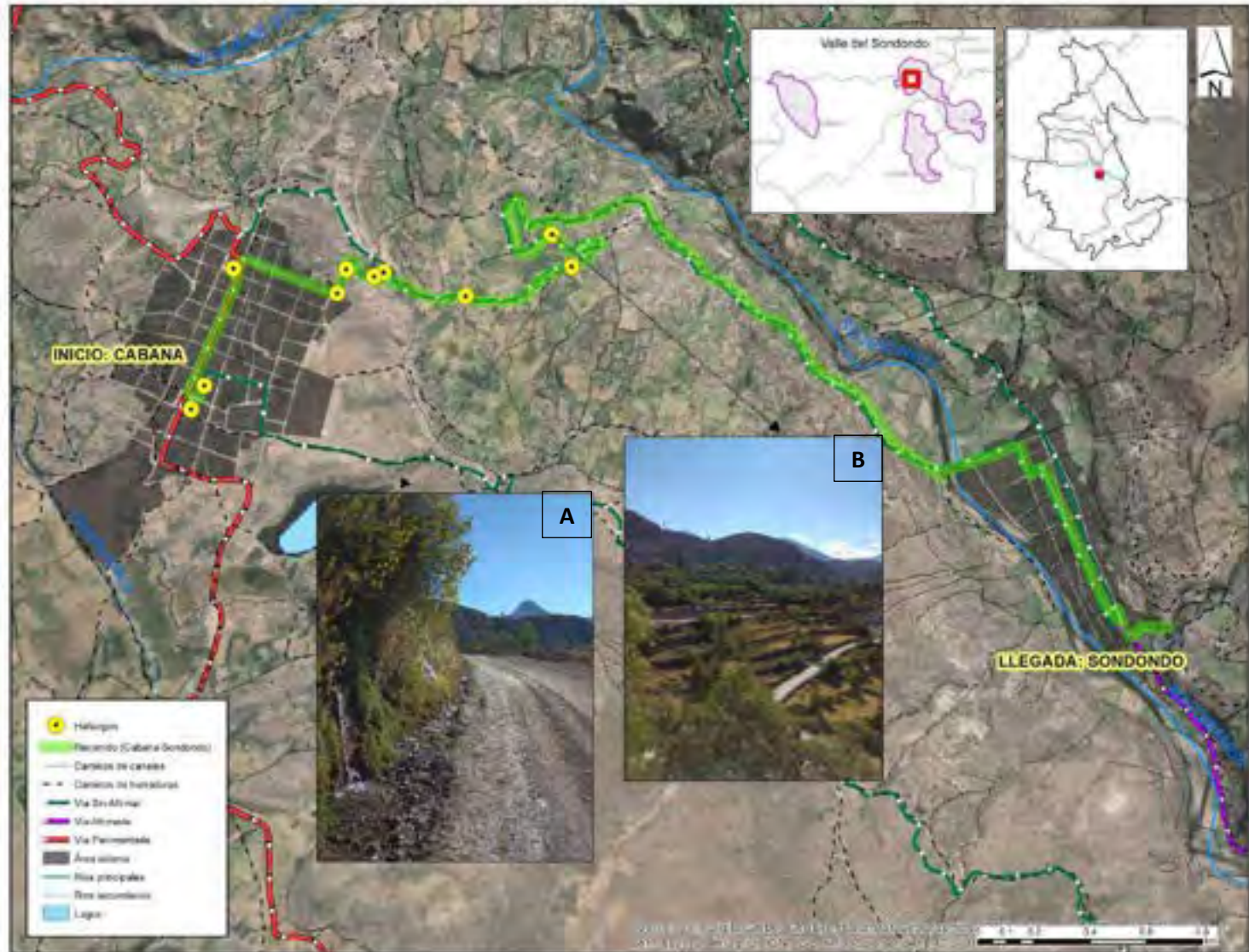
1.2 Caminado por el entorno rural, se identificó una particularidad que será un patrón en los demás recorridos, y es la decisión de "cortar caminos", a modo de atajos, como se muestra en la fotografía A, en la cual se observa un atajo con presencia de sombra, generada por las formaciones rocosas. Se evidenció que debido a los cortos tramos de estos "atajos" el redescubrimiento de vistas de paisajes para contemplar y descansar, como se aprecia en la fotografía B. Estos tipos de caminos cortos están muy presentes en el medio rural, se observó que muchos de ellos tienen una pendiente alta y suelen tener cierta gradualidad de peligro.

Durante el recorrido, se observó que los atajos conectan con caminos de tierras o vías pavimentadas (fotografías C y D respectivamente), lo que explica que el territorio rural es un sistema conformado por una red construida por el gobierno y otra red de caminos generada por las decisiones de la población articulada con la anterior. Esto también demuestra la integración y compatibilidad que existen entre las diferentes formas de caminos rurales.



1.3 Durante el recorrido se observó en diversos recorridos que el habitante de a pie va tejiendo su camino según el itinerario cotidiano, priorizando la practicidad para llegar al destino en el menor tiempo posible. Es por ello que las personas de la zona suele transitar por los diferentes tipos de vía o caminos identificados.

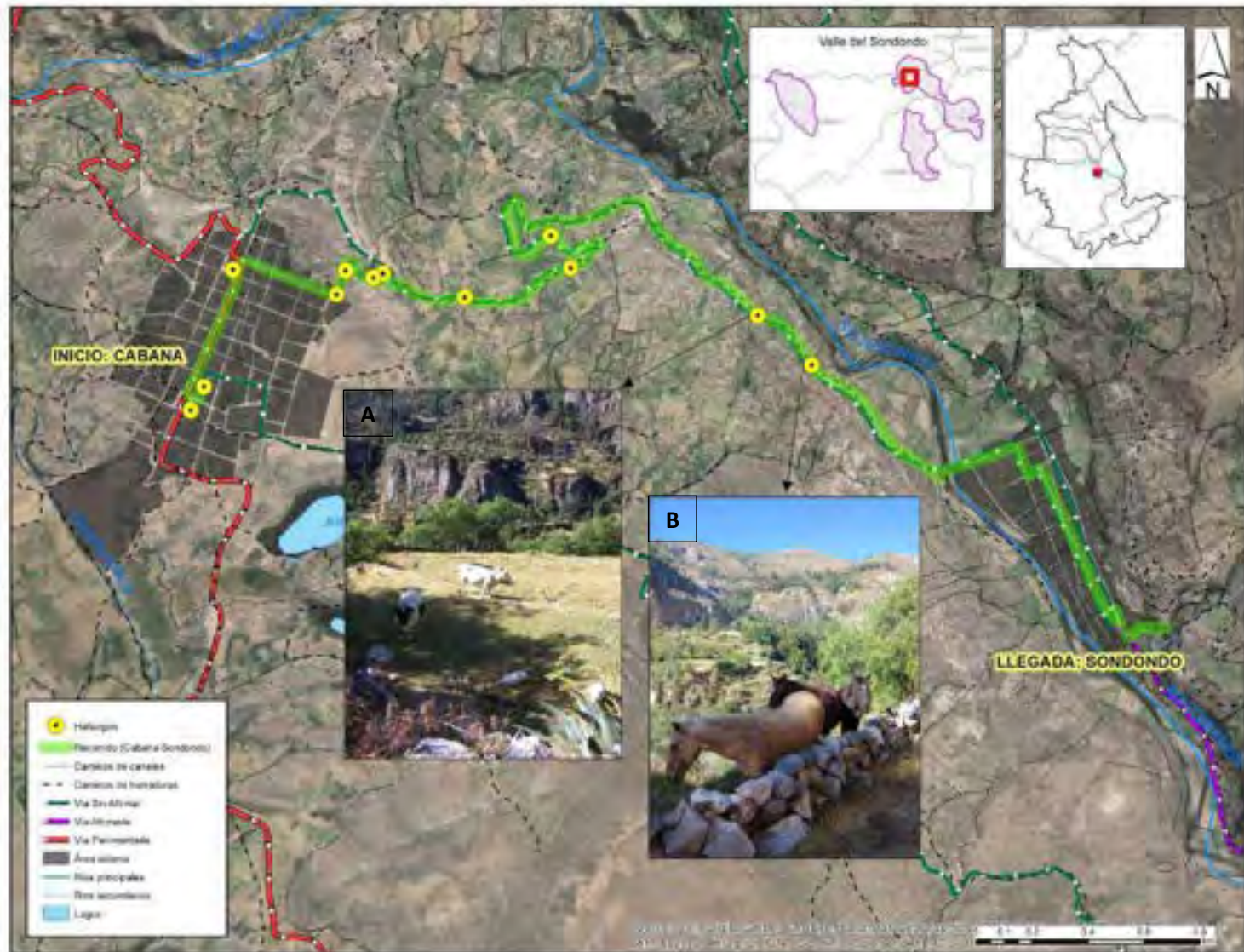
Otro detalle a tener en cuenta durante los recorridos son los diversos beneficios que brinda el territorio, por ejemplo, se observó un pequeño canal de agua que se usa como lugar estratégico de parada para abastecerse y descansar (ver fotografía A en el mapa adjunto), asimismo, también se identificó en muchos trayectos sombras generadas por la vegetación o geología de la zona que produce un confort temporal para descanso. Además, se registró lugares estratégicos para observar o contemplar el paisaje mediante vistas completas del territorio, las cuales eran utilizadas también para vigilar las chacras (ver fotografía B en el mapa adjunto).



1.4 Un siguiente detalle que se observó es la presencia de corrales de ganado muy adyacentes a las vías asfaltadas de carretera como se aprecian en las fotografías A y B. Esta situación evidenció claramente que el camino –en este caso la vía- sirve de conector entre el área urbana y el área rural, para el quehacer cotidiano.

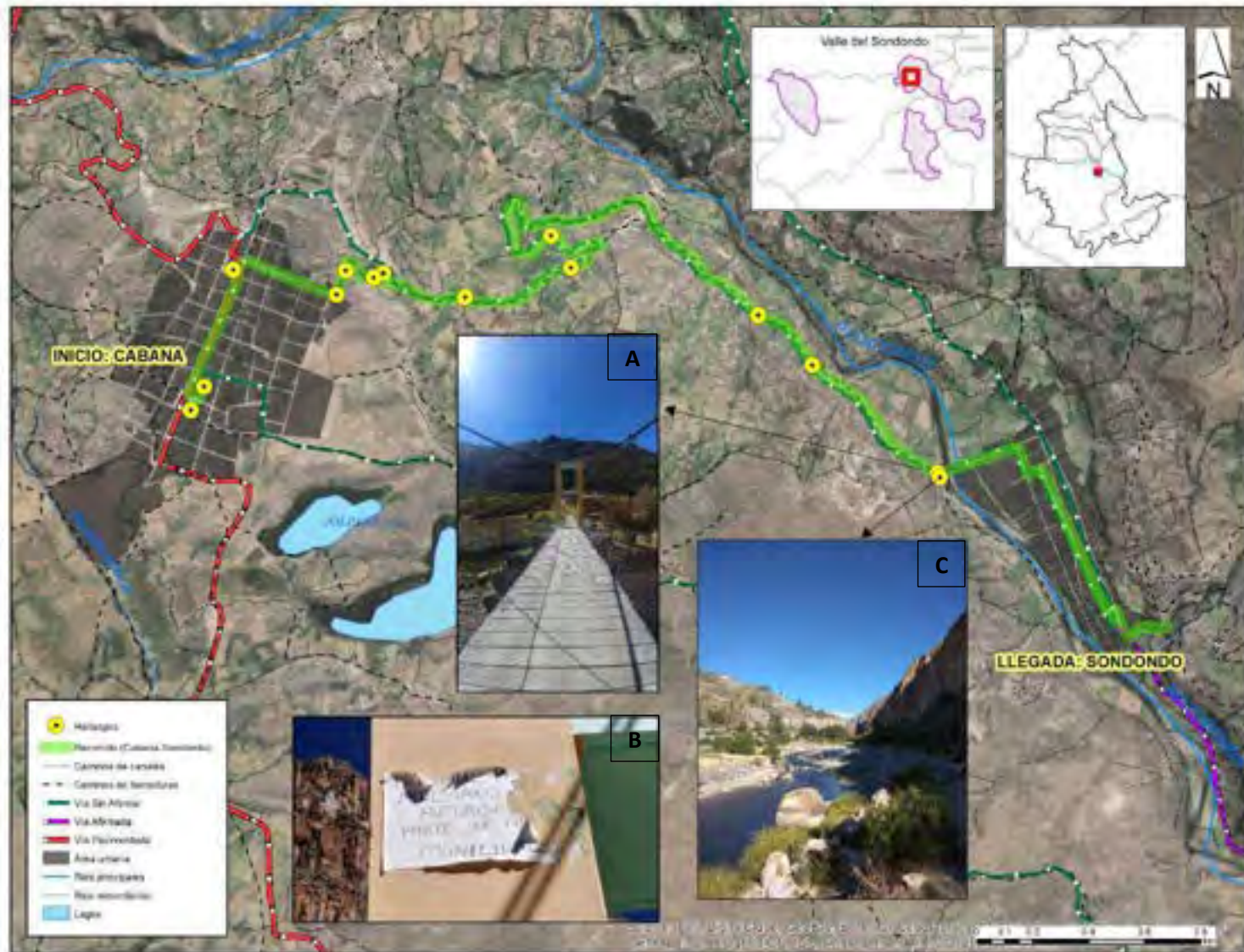
El territorio rural y sus elementos permiten que el caminante no solo siga su ruta hacia su destino, sino también que improvise su itinerario para vigilar o en algunos casos ayudar cuidar los ganados o cultivos de familiares o vecinos, toda vez que no perjudique en gran medida su rutina, es decir, la intervención no debe generar mucho esfuerzo y demora. Este comportamiento refleja la interdependencia que existe en la movilidad rural, la cual se refiere a la realización de acciones aprovechando una rutina de movilidad establecida.

También se evidenció un tipo de gestión y mantenimiento –a nivel menor- de parte de las personas, no solo sobre los caminos rurales sino también hacia sus elementos.



1.5 Luego, siguiendo con el recorrido, por la vía no pavimentada se llegó a Sondondo, el cual recibe a sus visitantes con un puente construido a medias, evidenciando así la falta de apoyo del Estado. Esta obra en particular ha generado desconfianza en los pobladores, ya que sienten un abandono de las autoridades. Hoy en día, solo funciona un puente sobre el cual solo pueden desplazarse las personas, sin embargo, también suele ser usado por mototaxis, a pesar de la advertencia que ha sido colocada debido a la vulnerabilidad que presenta esta obra (ver fotografías A y B). Por ese motivo los habitantes del anexo de Sondondo no tienen facilidades para transportar sus productos.

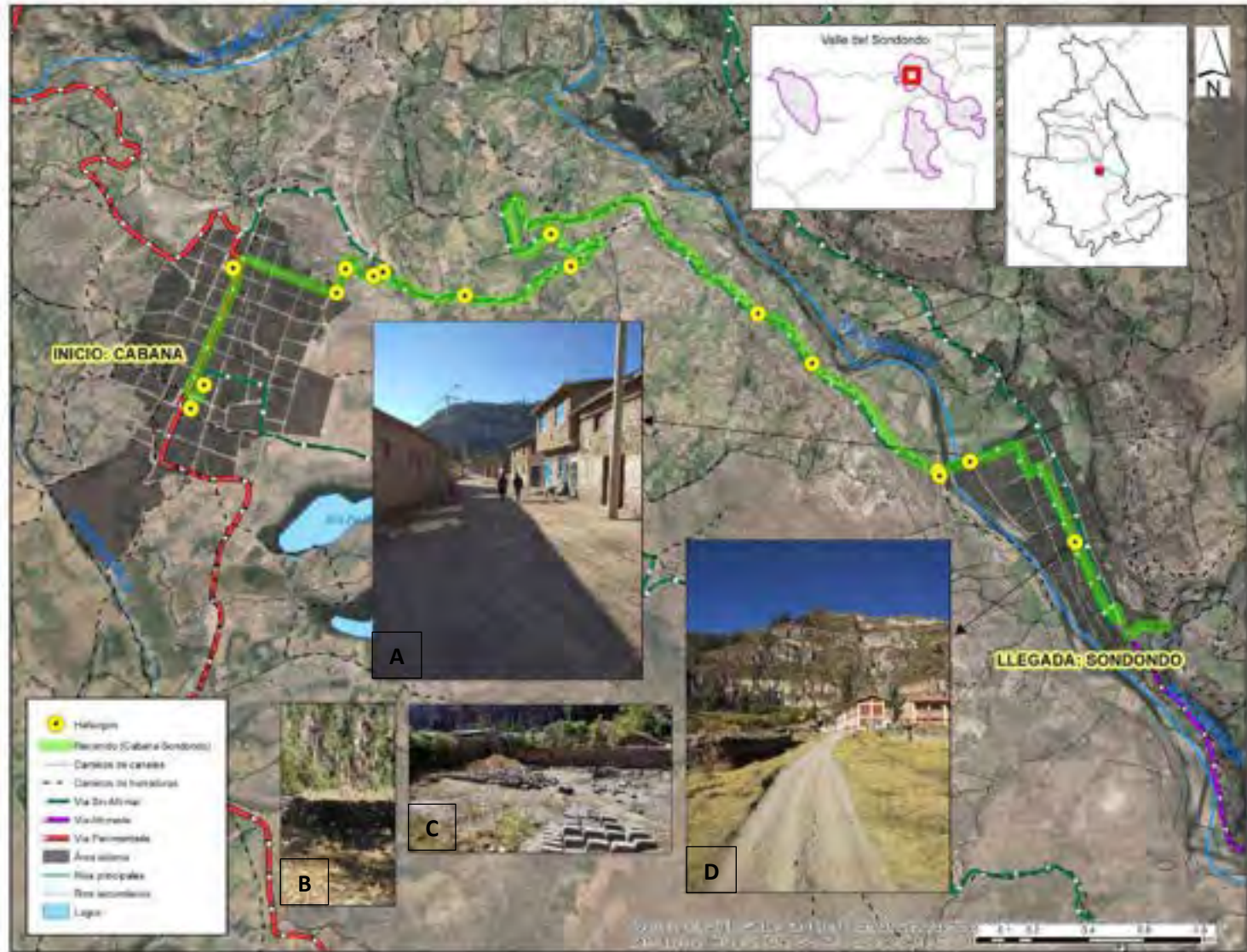
Al lado, se identificó como elemento natural imponente al río de Sondondo (ver fotografía C), el cual abastece todo el Valle del Sondondo. El recurso hídrico fue fundamental para los habitantes pre-incas e incas, ubicando sus asentamientos y actividades en zonas estratégicas, ese comportamiento y aprendizaje sigue vigente en los habitantes de hoy, cuyas buenas prácticas siguen siendo implementadas por las nuevas generaciones.



1.6 En el entorno urbano de Sondono, se observó caminos de tierra que son usados por las mototaxis y los peatones (ver fotografía A en el mapa adjunto). Los autos no pueden ingresar por el puente ya que, como se mencionó, no está habilitado para grandes vehículos, y para ingresar deben tomar otra ruta que demora más.

Este anexo normalmente está poco habitado, ya que la gran mayoría pasa el mayor tiempo en las chacras ubicadas en la puna o a 1 hora de caminata, mientras que otro grupo se encuentra en Cabana. Se observó que la poca población que permanece en el anexo se dedica principalmente a la crianza de ganado y siembra de cultivos, así como también a la elaboración de tejas para las viviendas cuya práctica se está perdiendo en las nuevas generaciones (ver fotografías B y C).

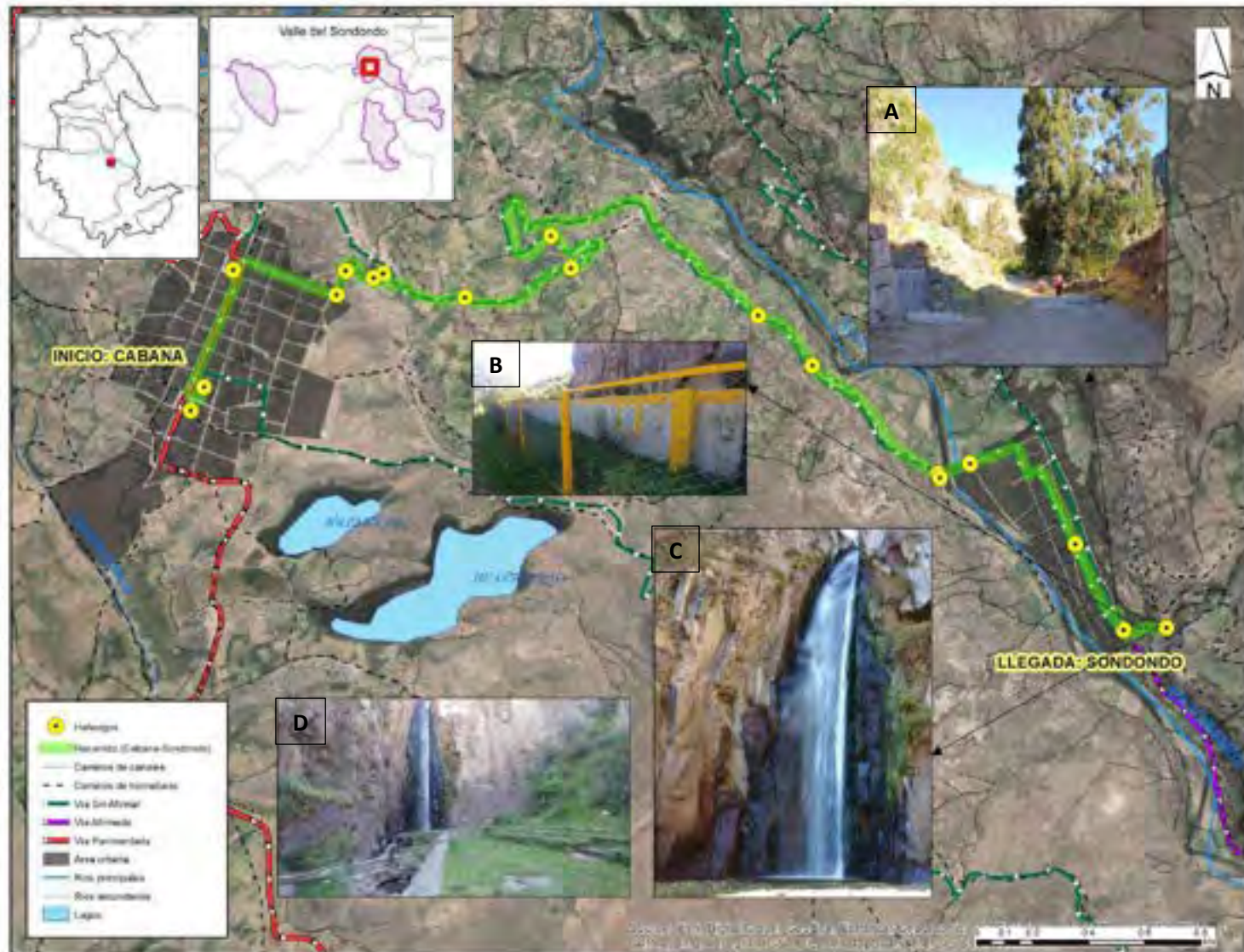
Se identificó que los caminos en el anexo son en mayoría de superficie de tierra (ver fotografía D), y la vía que dirige hacia el distrito de Chipao tiene una superficie afirmada, y es muy usada por autos, motocargas, mototaxis y por personas a pie, demostrando una utilidad múltiple, característica de territorios rurales.

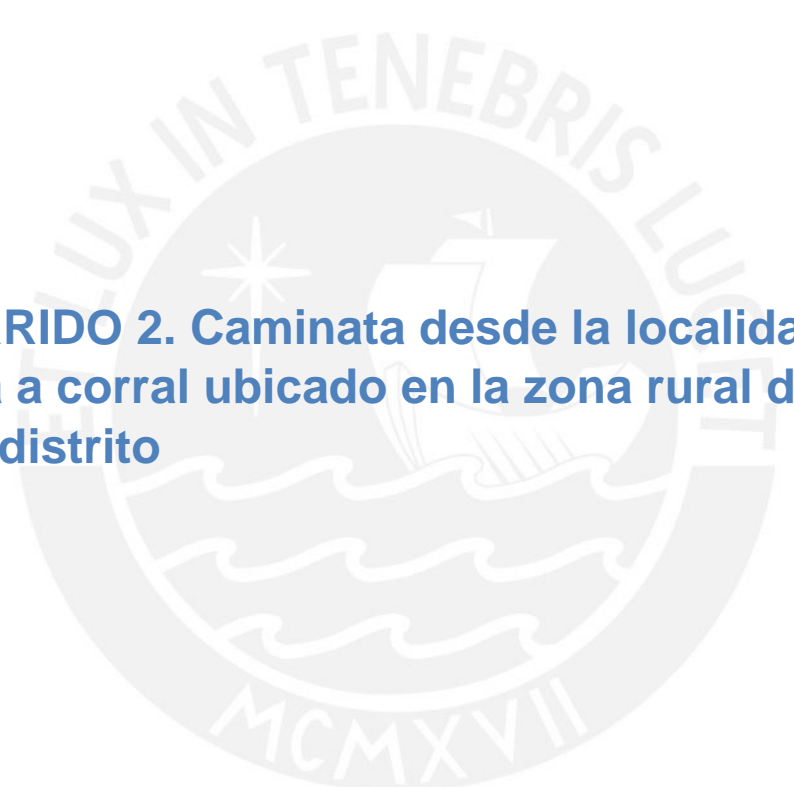


1.7 Finalmente, se continuó el recorrido siguiendo otros caminos de tierra rumbo a la catarata Limayhuaccho, ahí se observó la intermodalidad de las vías y caminos, demostrando así un uso mixto de personas transitando, mototaxis trasladando personas y motocargas transportando productos a otros anexos (ver fotografía A en el mapa adjunto).

Asimismo, antes de llegar a la catarata se identificó la ubicación de una central hidroeléctrica construida con material de cemento, el cual irrumpe con el entorno rural y paisaje característico de la zona (ver fotografía B).

Se observó que este territorio tiene un vínculo especial con la naturaleza rural de la zona, ya que la catarata de Limayhuaccho representa un símbolo religioso de iniciación para los danzantes de tijera, siendo un lugar espiritual usado por generaciones ancestrales. Es por ese símbolo espiritual del lugar que se deben promover decisiones públicas acordes con el significado de diversos sitios que son importantes para la población del lugar (ver fotografías C y D).





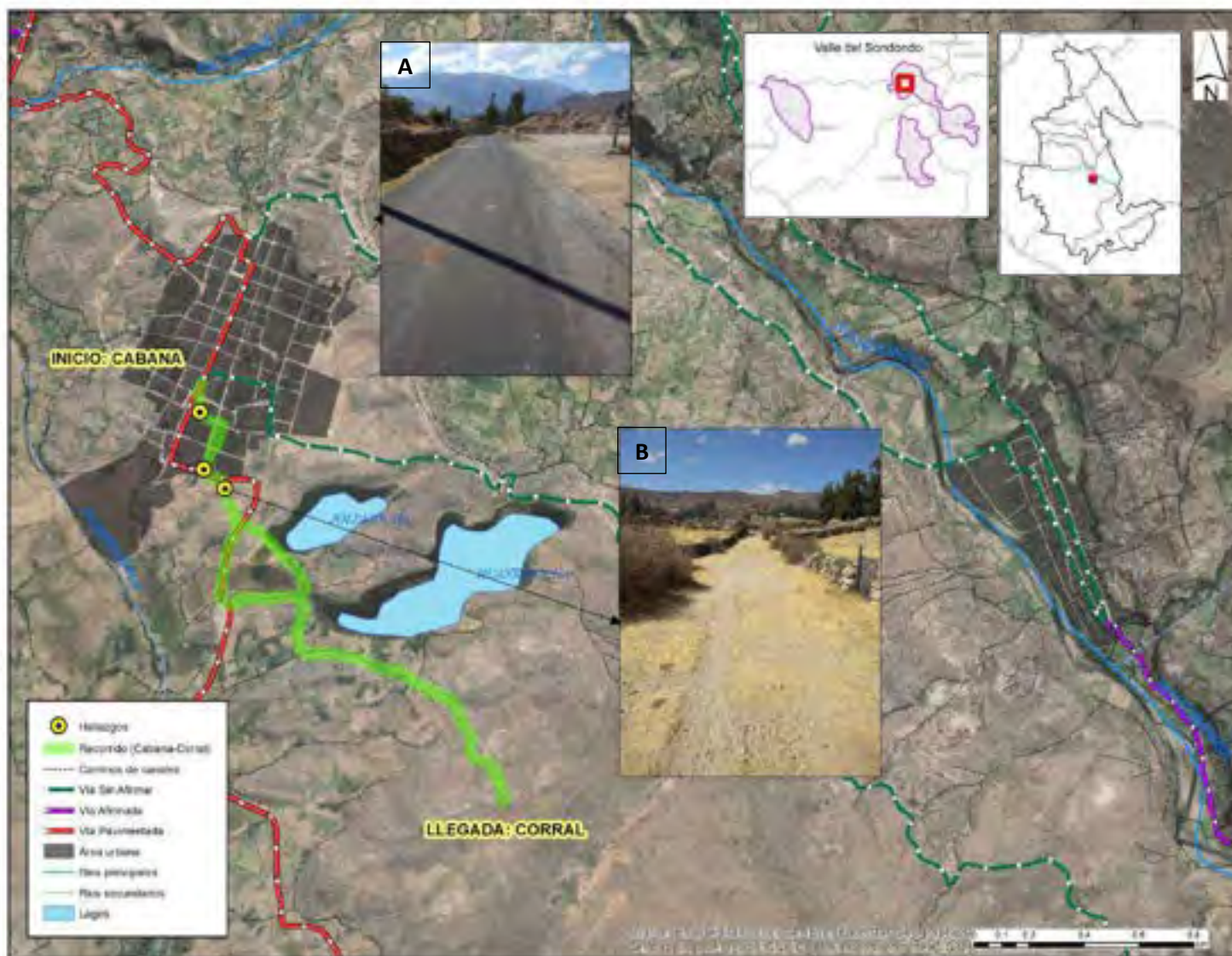
RECORRIDO 2. Caminata desde la localidad de Cabana a corral ubicado en la zona rural del mismo distrito

2.1 Se partió a las 9:50am desde el hospedaje “Silvia” ubicado en la plaza secundaria de Cabana, acompañando a la señora Dionisia, madre de la dueña del hotel. La finalidad del recorrido fue llegar al corral fuera de la zona urbana para alimentar al ganado vacuno y vigilar otras situaciones en el lugar.

Al salir del entorno urbano, se caminó por la autopista (ver fotografía A en el mapa adjunto), la cual tiene una categoría de red vial nacional, usada por vehículos grandes y pequeños, y por personas caminando a pie. Esto demuestra un uso multifuncional de las vías en el territorio rural, evidenciando una movilidad particular.

A unos minutos de caminata -un poco lejos del entorno urbano- se observó la posibilidad de elegir entre dos posibilidades, la primera seguir por la autopista y la segunda andar por un camino de herradura de tierra señalizado, se optó por la segunda opción –a manera de atajo- atravesando algunas chacras ubicadas allí (ver fotografía B).

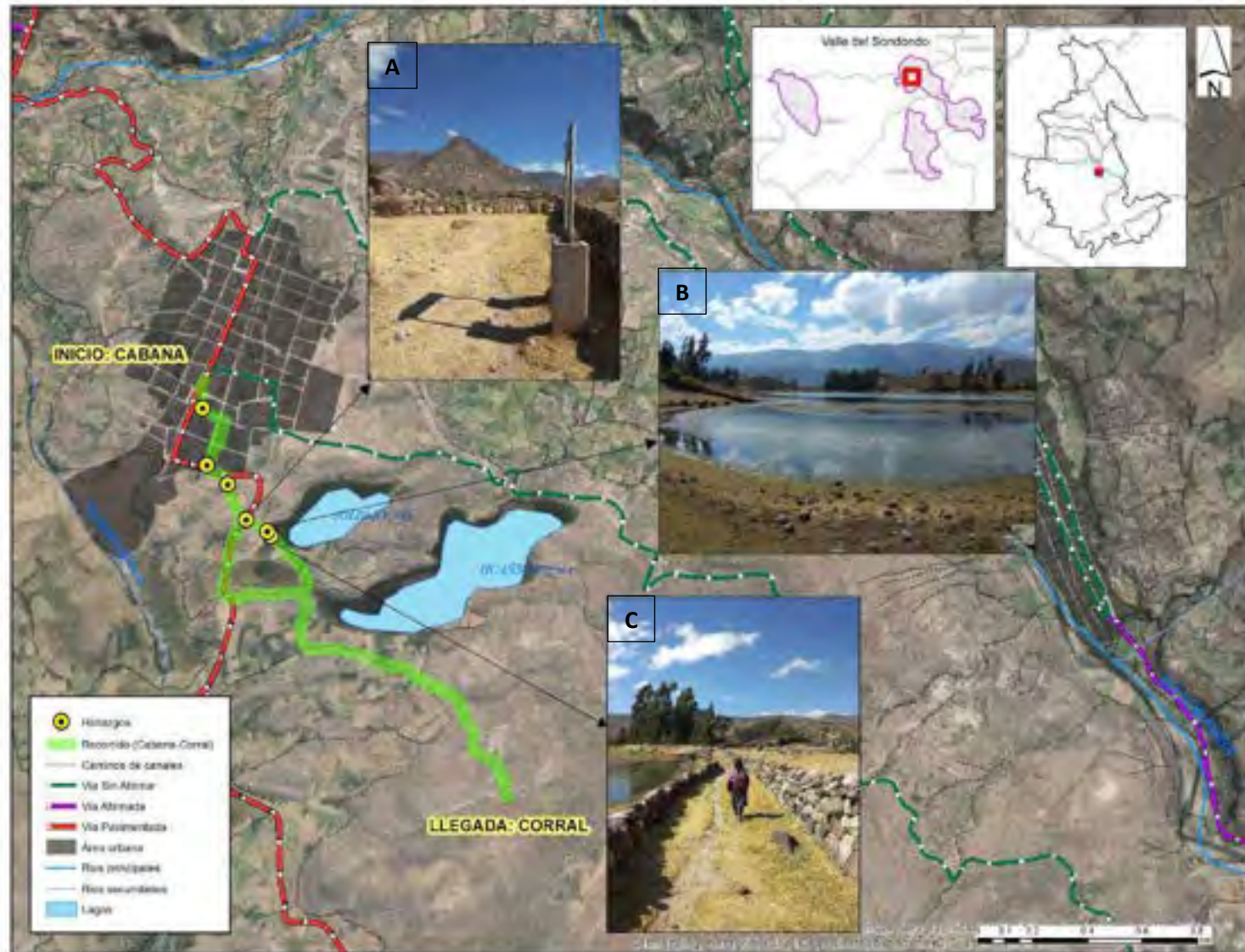
Se evidenció que estas decisiones (dinámica espacial) se toman en todo el territorio rural, priorizando la practicidad.



2.2 Se continuó el recorrido siguiendo por el atajo del camino de herradura de tierra, se observó nuevamente una intersección con la autopista (ver fotografía A en el mapa adjunto), la cual conecta con otros pueblos al sur de Cabana. Debido a que el corral se encontraba al sureste del pueblo de Cabana, se decidió seguir por el camino de tierra, en cuyo trayecto se observó la gran presencia de la laguna Jolca, ofreciendo un paisaje imponente digno de detenerse a contemplar (ver fotografía B).

Lo mencionado anteriormente es una característica muy común en las movi­lidades rurales, y expone diversas sensaciones al transitar junto a paisajes y elementos naturales que forman parte de la cotidianidad rural.

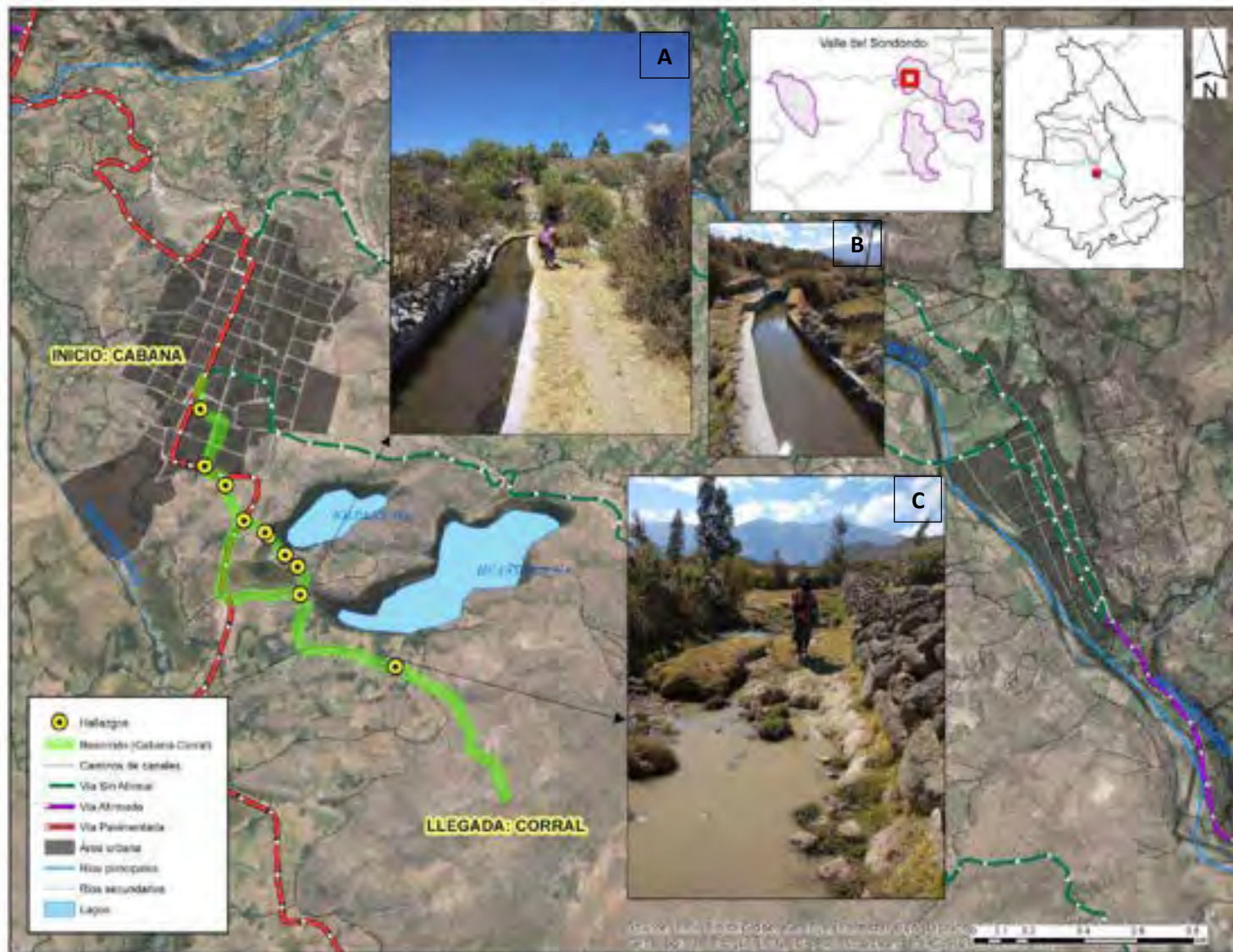
En la fotografía C se aprecia a la señora Dionisia desplazarse por un camino de herradura delimitado y señalado con elementos de piedras, y al mismo tiempo esta rutina está acompañada del paisaje rural, lo que conlleva a concluir que los diferentes tipos de caminos rurales, sin importar su categoría o jerarquía, tiene un componente paisajístico, el cual se ubica al lado del camino y que se disfruta más en las caminatas a pie.



2.4 Se evidenció que uno de los hallazgos principales en los trayectos en zonas rurales es la presencia de canales de agua o acequias, las cuales forman parte de una ingeniería hidráulica diseñada desde tiempos ancestrales. Adyacentes a estos canales encontramos senderos o rutas angostas sobre las cuales el poblador camina solo o acompañado de su ganado (ver fotografías A y B en el mapa adjunto).

Algunos de estos caminos son denominados de vigilancia, siendo muy comunes cerca a chacras o andenes, y son utilizados normalmente para vigilar o cuidar los cultivos, y sirven también como atajos para dirigirse a algún destino.

A 15 minutos del camino de canal se transitó por un camino de herradura con cierto nivel de peligro ya que como se aprecia en la fotografía C, debido a las lluvias, ciertos tramos se inundan de agua, por lo que hay que tener cuidado para desplazarse, sobre todo si las personas están en la tercera edad, ya que se exponen a caídas y golpes por malas pisadas.

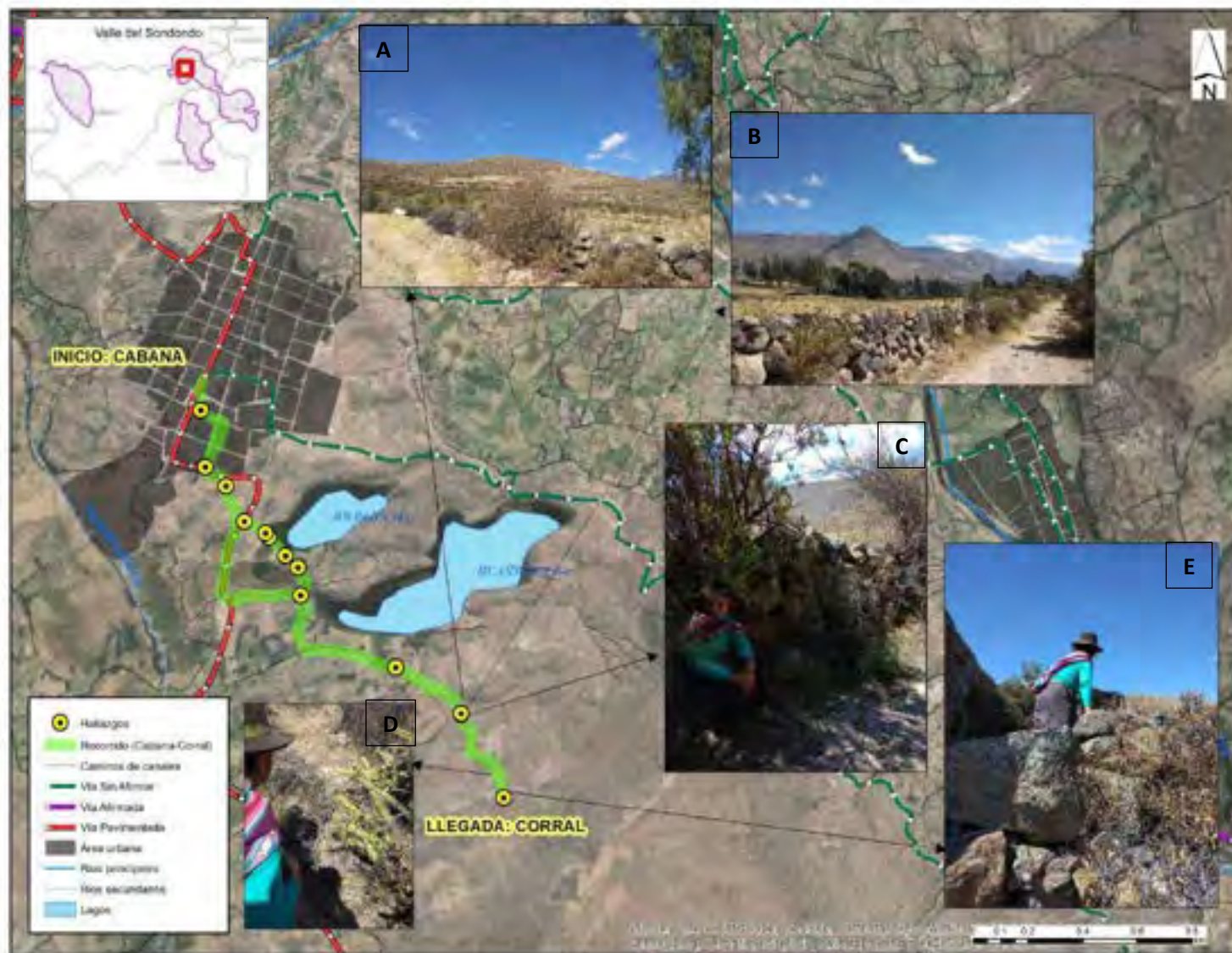


2.5 Se observó que el paisaje acompaña al caminante durante el trayecto, y en algunas ocasiones la vegetación o la presencia de rocas dan sombra en ciertos tramos del camino, permitiendo tomar descansos ligeros, más aún si el clima está muy soleado (ver fotografía C en el mapa adjunto).

Paralelamente en esos puntos de descanso, se identificó que el territorio ofrece vistas contemplativas del paisaje. En este caso, se apreció la vista de dos importantes apus legendarios de la zona, el Llorajmo y el Huajchocerca (ver fotografías A y B respectivamente), logrando revalorizar la importancia de la naturaleza.

Asimismo, durante el trayecto la flora del lugar ofrece a disposición de las personas variedades de frutas para comer, en el recorrido se notó la presencia de muchos uyllos maduros (ver fotografía D).

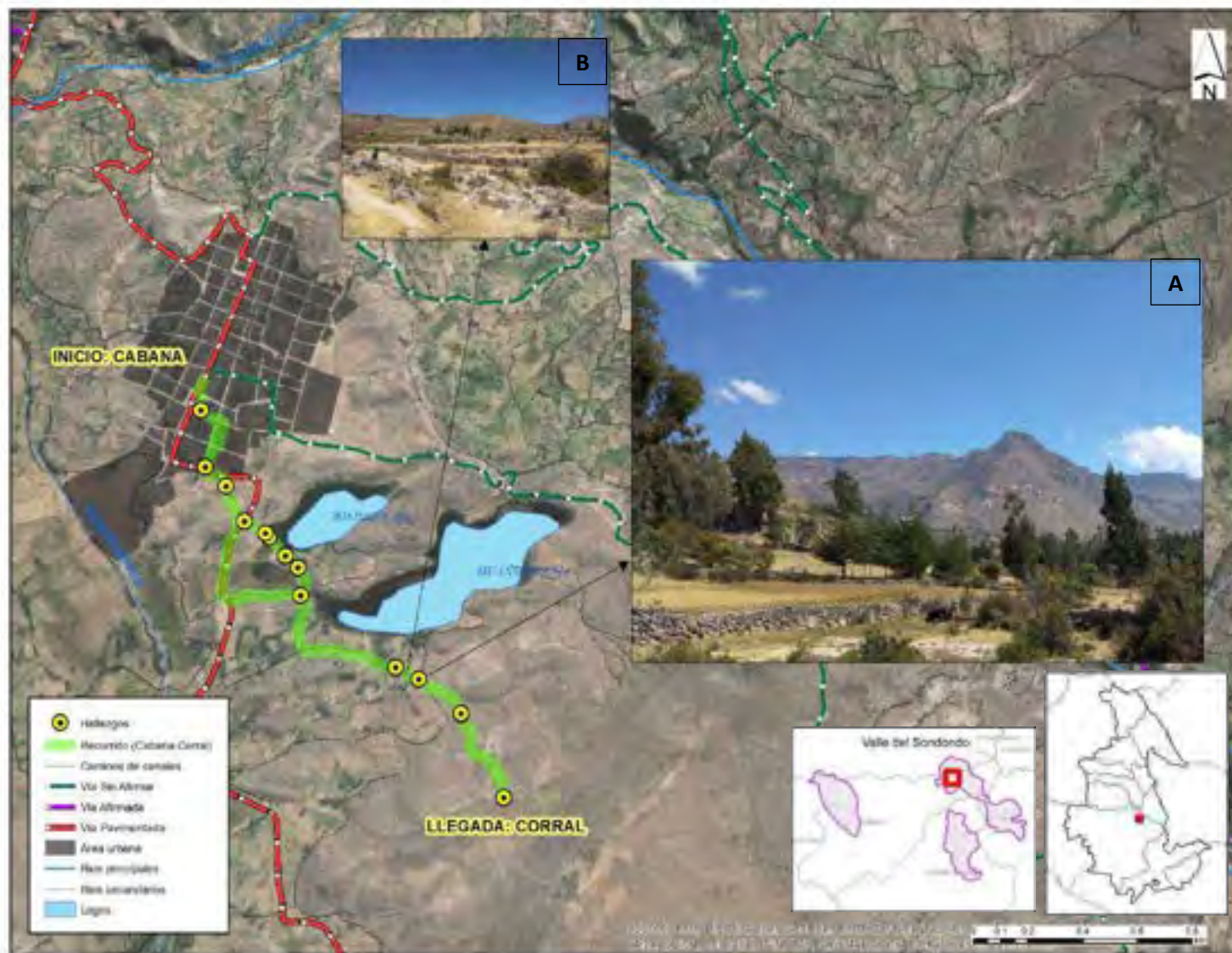
Una vez se llegó al corral, para ingresar a él, se tuvo que subir por una entrada de piedras, la cual evidenciaba un nivel de peligro debido a su altura, no obstante, la señora Dionisio logró escalar sin problema alguno (ver fotografía E).



2.6 La llegada al corral fue aproximadamente a las 10:43am. Luego, se procedió a llevar al ganado a beber agua, regresando por el mismo tramo de ida. Los animales, producto del instinto, saben por dónde transitar y que atajos tomar (ver fotografía A en el mapa adjunto).

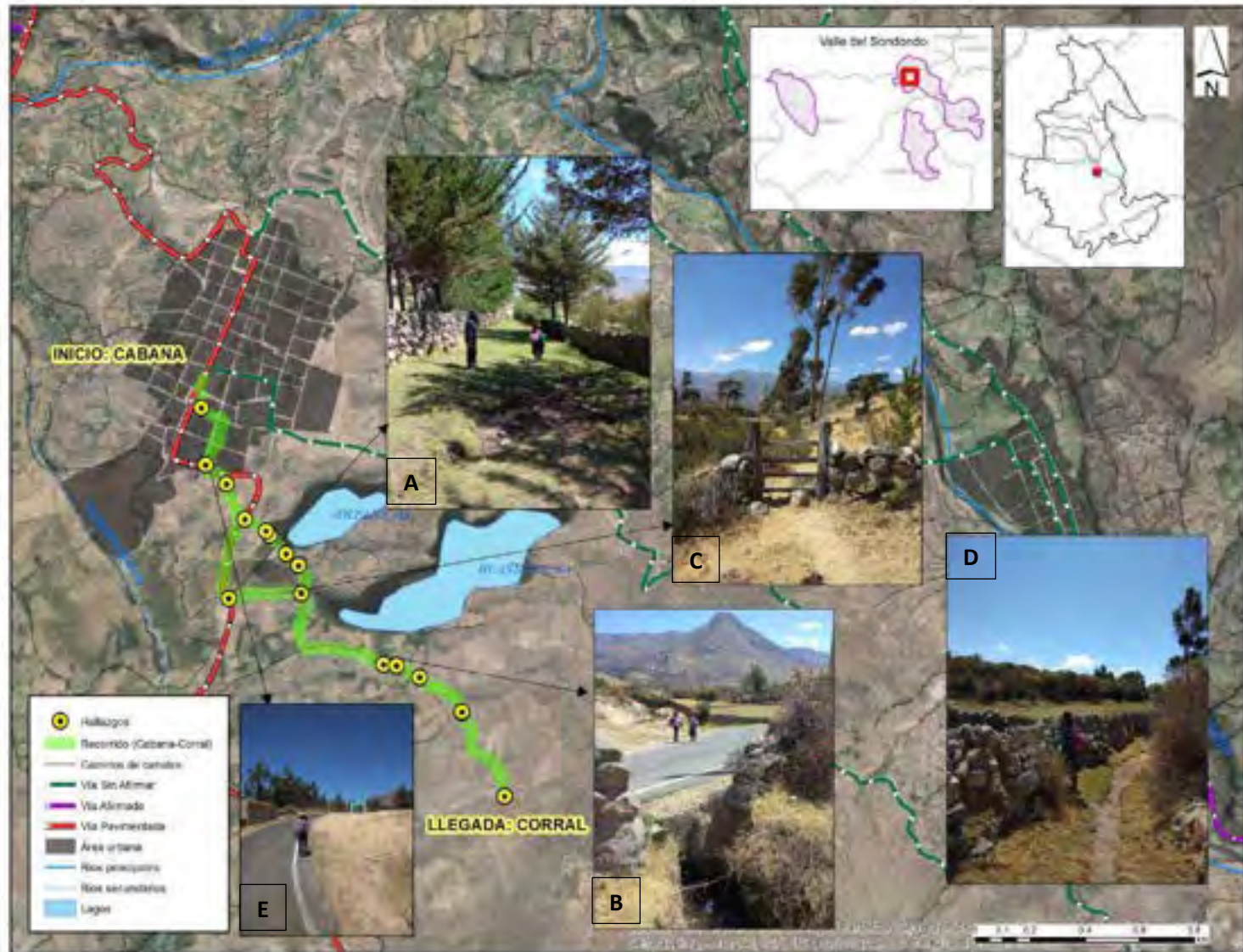
Nos encontrábamos rumbo a la laguna Jolpa para que el ganado pueda pastar y beber agua, pero durante el trayecto se evidenció la presencia de un charco con suficiente agua para abastecer a los animales, la señora Dionisio decidió detenerse en ese punto, observando en ella una tranquilidad por no caminar más.

Luego se procedió a dejar al ganado en el corral para poder retornar por el mismo trayecto (ver fotografía B) dibujando así una red de caminos en sus diferentes formas (establecidas por el Estado y por las culturas que existieron). Añadiendo como última tipología a los atajos o cortes de camino, los cuales logra ampliar la red, ya que funcionan como especies de “membranas” que conectan con otras tipologías (vías, caminos de herradura, caminos de canales, entre otras).

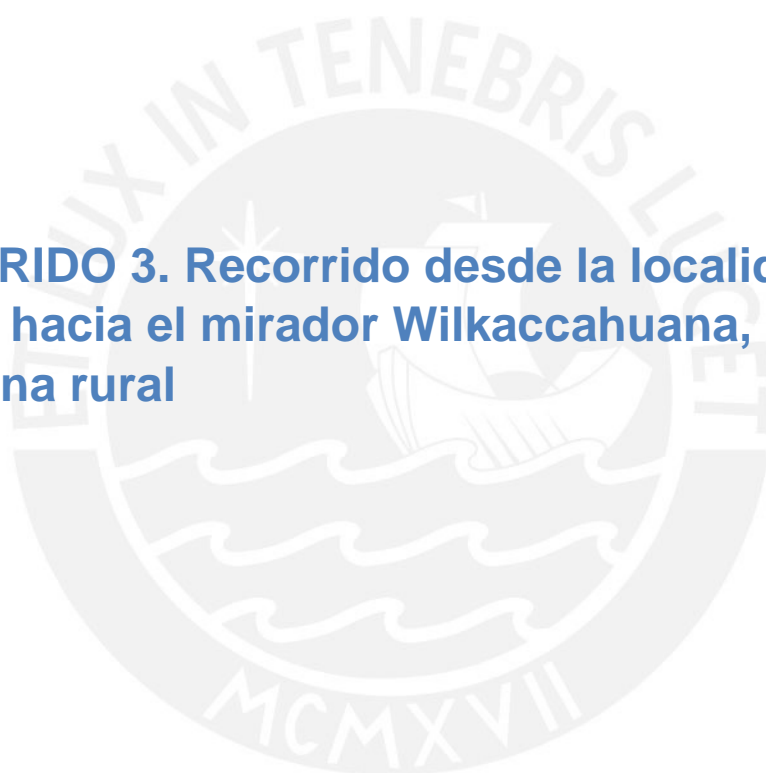


2.7 En el retorno se evidenció un par de situaciones a resaltar. La primera es la interacción con otros pobladores que transitan por estos caminos (ver fotografía A en el mapa adjunto), logrando establecer encuentros sociales y momentos de conversación. Ello también ocurrió al terminar de transitar por un atajo y llegar a la intersección con una vía pavimentada (ver fotografía B). Estas situaciones permiten comprender la movilidad rural en estos territorios.

La segunda situación evidenciada fue otra tipología de caminos, los denominados caminos de chacra, los cuales son sendero adyacentes a las parcelas de los cultivos en el medio rural, los cuales son usados por los dueños de estas para regar y cultivar en ellas (ver fotografías C y D). Es muy común que las personas transiten por estos senderos, siempre y cuando no se encuentre presente el dueño, ello permite tomar atajos para llegar rápido al destino. Por estos senderos solo pueden caminar las personas, sin ganado, ya que son muy angostos. Finalmente regresamos a Cabana a las 12:14pm aproximadamente (ver fotografía E).



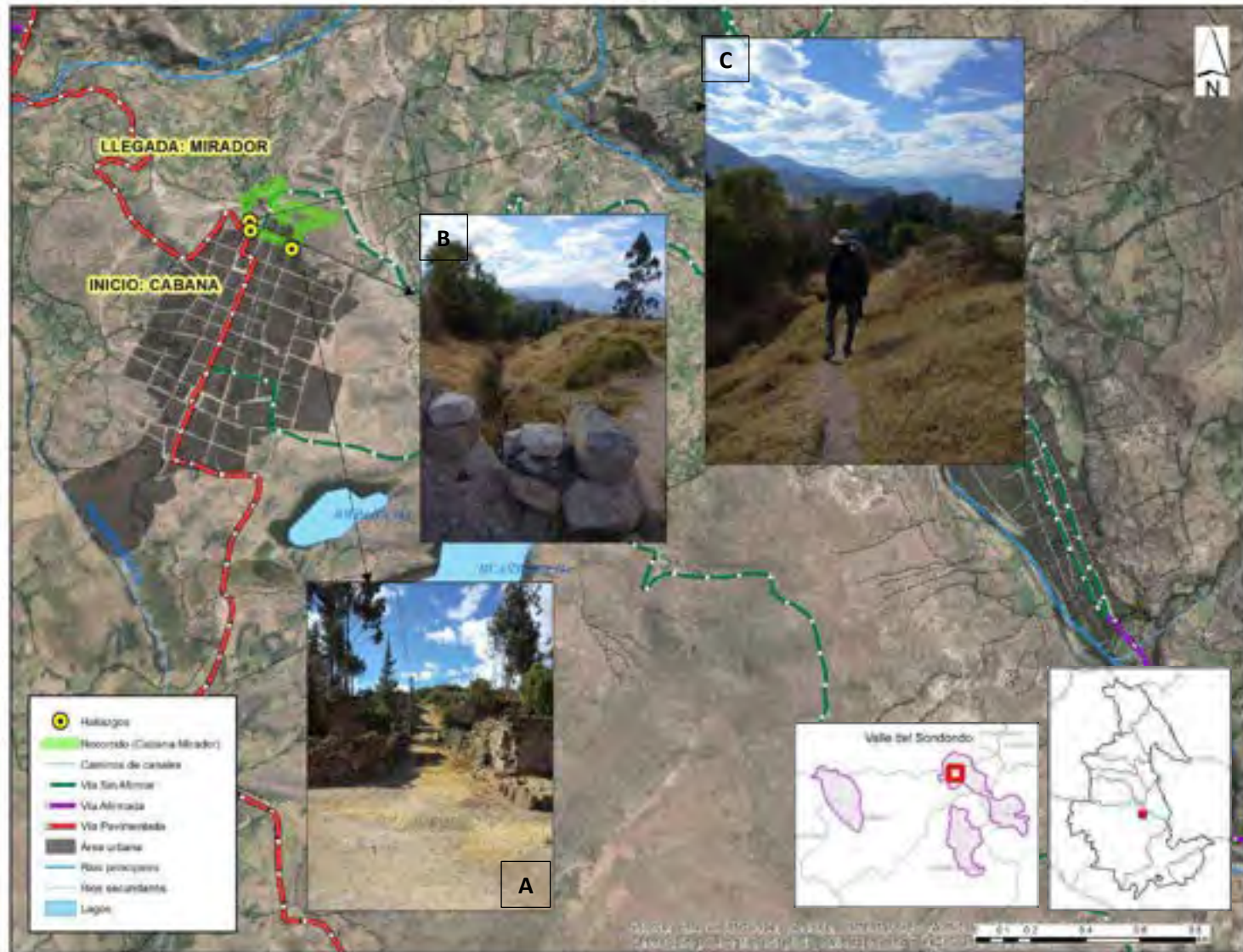
RECORRIDO 3. Recorrido desde la localidad de Cabana hacia el mirador Wilkacchahuana, ubicado en la zona rural



3.1 Se partió desde la casa del Sr. Meliton Carbajal a las 2:40pm, ubicada en las afueras del centro urbano de Cabana, rumbo al mirador Wilkacchahuana, el cual tiene la función de vigilancia de chacras, asimismo también se pudo apreciar el paisaje rural y se identificó la morfología de los caminos de herradura y los cortes. En la fotografía A del mapa adjunto se observa el camino de tierra fuera del entorno urbano de Cabana.

En el trayecto se identificó la articulación entre los tipos de camino de diferentes superficies (ver fotografía B), evidenciando así un territorio diverso para todos los propósitos de las caminatas, entre ellas el traslado de ganado, el transporte de productos de las chacras, entre otros.

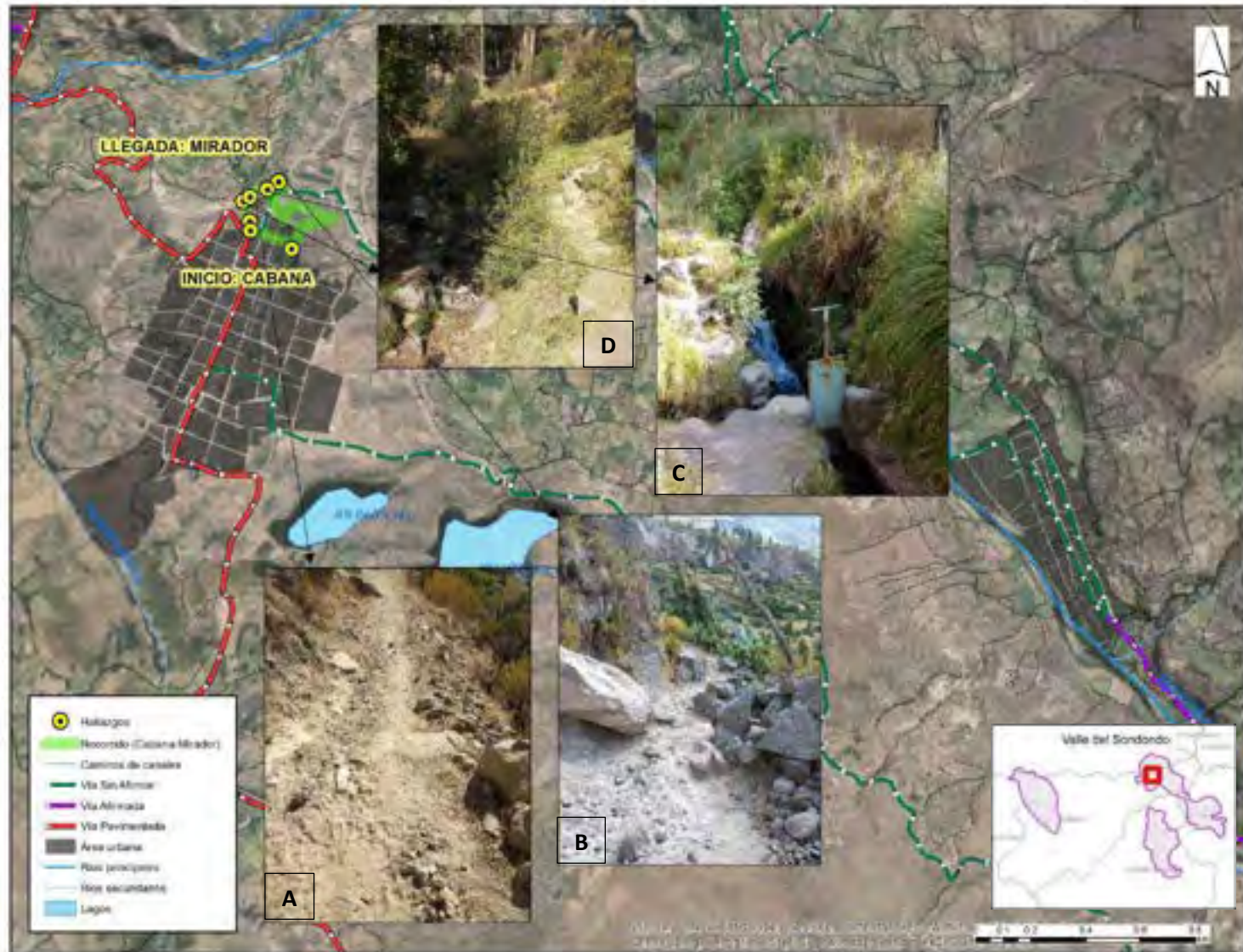
En la fotografía C se observa un camino de vigilancia que no está adyacente a un canal de agua, sobre él se puede apreciar el paisaje y monitorear el paso de otras personas.



3.2 Durante el trayecto al mirador se tomaron muchos atajos, algunos peligrosos sobre los cuales se debe hacer un esfuerzo físico para atravesarlos. Estos cortes o atajos demuestran que el terreno rural de la sierra del Perú ofrece un sin número de posibilidades para elegir la ruta a seguir, ello depende de cada persona (ver fotografías A y B en el mapa adjunto).

Como se ha mencionado anteriormente, el territorio rural también brinda servicios de confort para el poblador, como sombras generadas por la morfología rocosa. Se observó también que durante el recorrido existen tramos para abastecerse de agua debido a la presencia de canales o riachuelos (ver fotografía C).

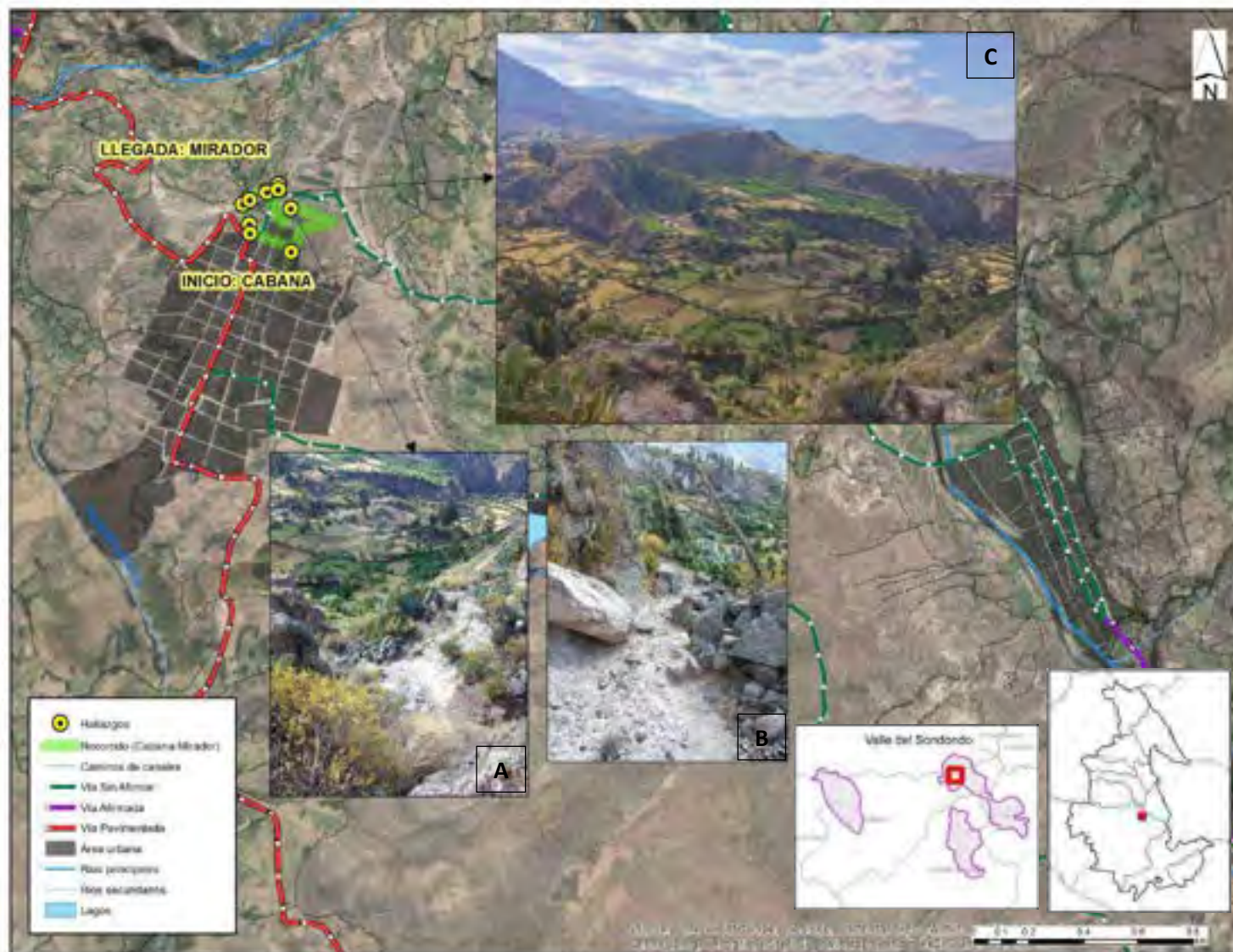
El mantenimiento de los caminos antes estaba a cargo de la comunidad, quienes por temporadas se turnaban para su gestión, la cual consistía en la limpieza de escombros para tener los caminos libres para el tránsito, la colocación de piedras de tamaño mediano para descansos periódicos, la limpieza de la maleza y vegetación, entre otras actividades. Como muestra de un sendero mantenido y limpio está la fotografía D



3.3 En relación a lo mencionado anteriormente, el Estado intervino en el mantenimiento de los caminos otorgando incentivos económicos a las comunidades y personas que realizaban las limpiezas, pero ello solo fue temporal, generando un mal comportamiento en las personas ya que se habían acostumbrado al incentivo.

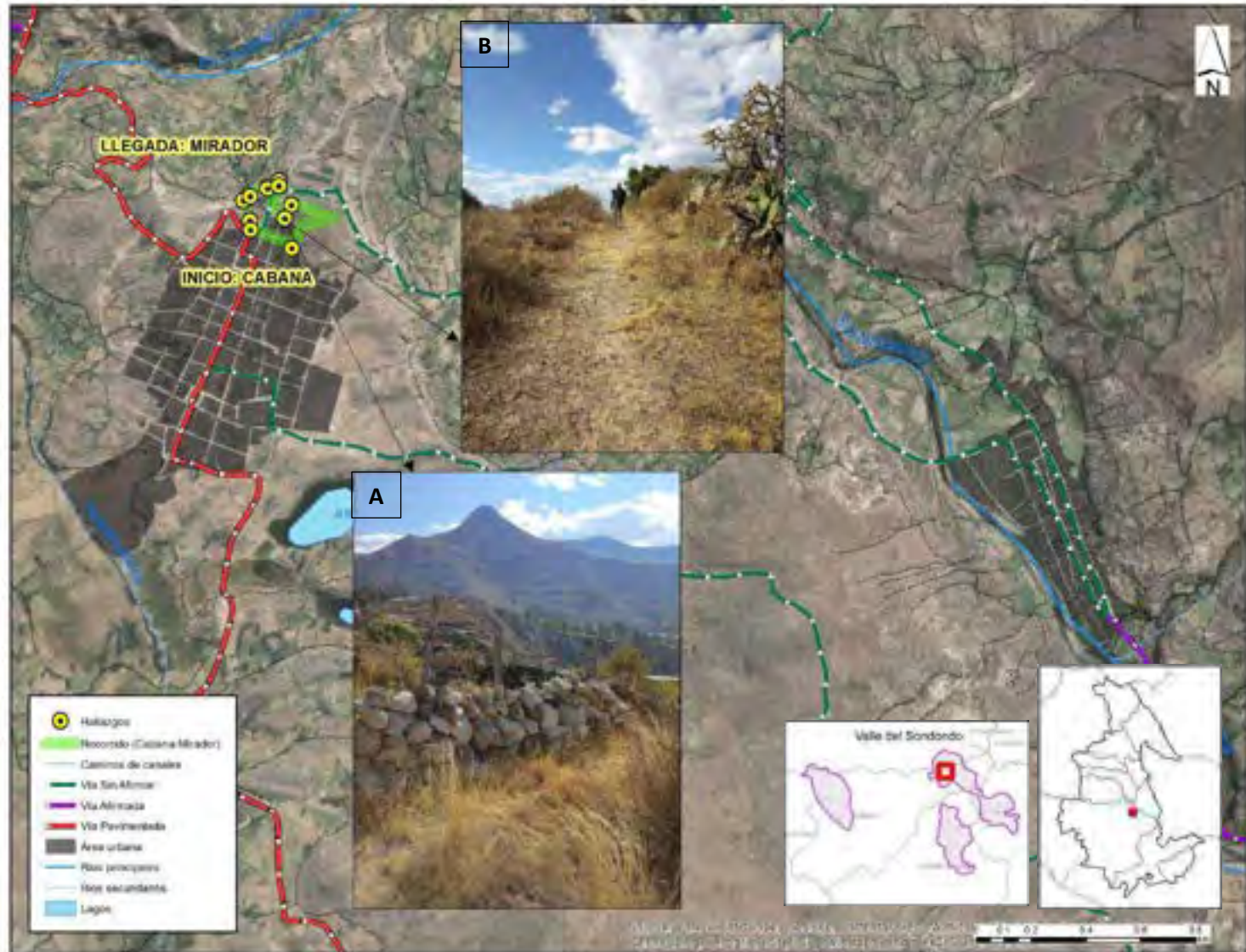
En las fotografías A y B del mapa adjunto se observan atajos, cuyas superficies están llenas de piedras y un poco de maleza, dificultando el transitar de las personas.

Asimismo, en la fotografía C se aprecia una vista a gran parte de territorio rural, contaba el Sr. Melitón que su padre solía vigilarlos cuando eran niños desde ese punto, ya que tenían que hacer las labores del hogar, las cuales consistían en trasladar productos y alimentos a algunos familiares que vivían al otro lado de la zona, y usaban los caminos de chacras para llegar más rápido a manera de atajo.



3.4 Rumbo al mirador, se observó que se utiliza las diferentes tipologías de los caminos, como los de herradura (principalmente los de tierra), de vigilancia (en mayoría los que no están adyacentes a canales de riego) y los de chacra (ver fotografías A del mapa adjunto). Es interesante resaltar que pese a estar caminando por un terreno no tan amplio se puede apreciar las diferentes formas de caminos.

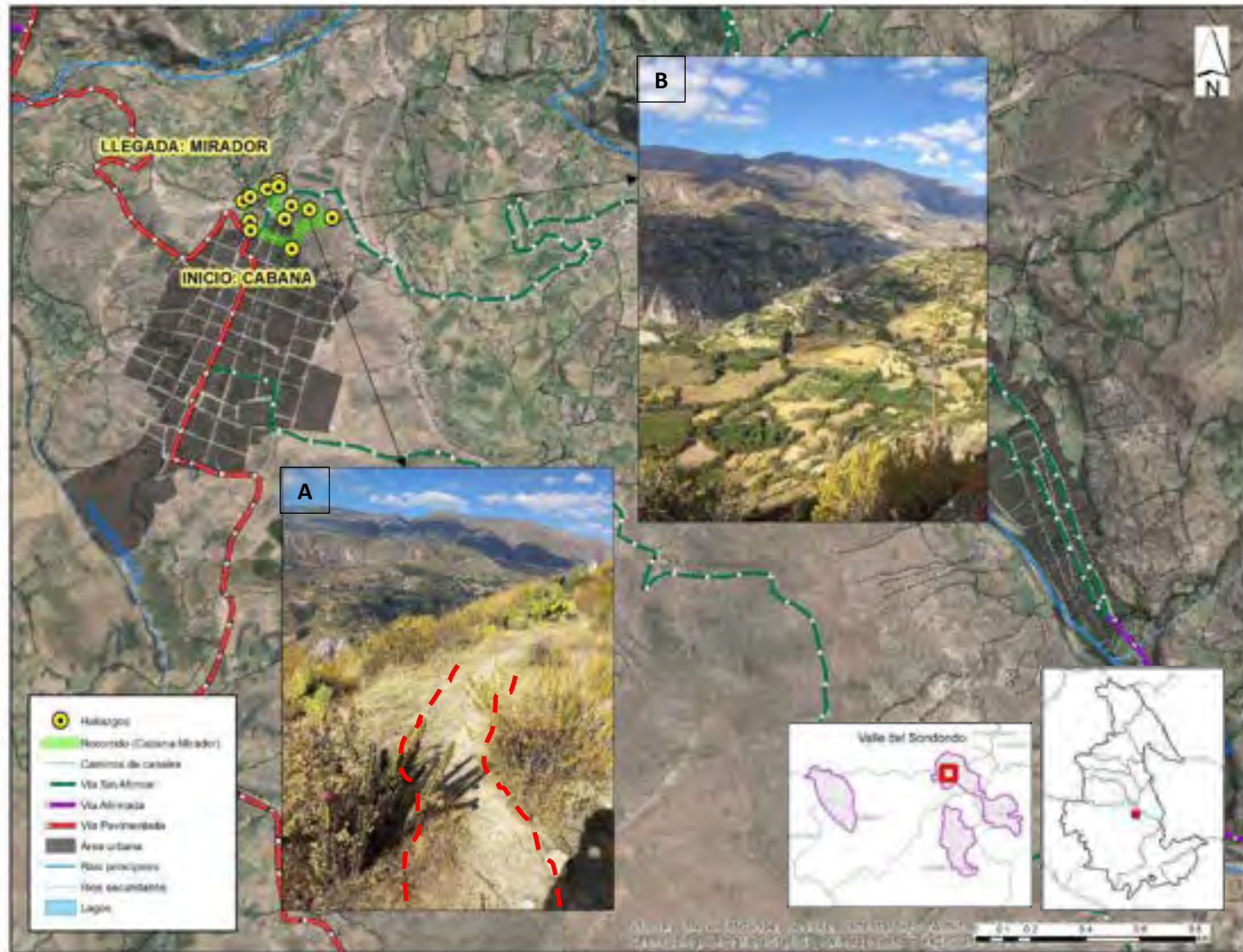
En la fotografía B se aprecia un camino de herradura de superficie de tierra que conecta con la entrada al mirador, se observa que este camino está bien mantenido y limpio de maleza, debido a que el Sr. Meliton realiza la gestión de limpieza para poder vigilar sus chacras.



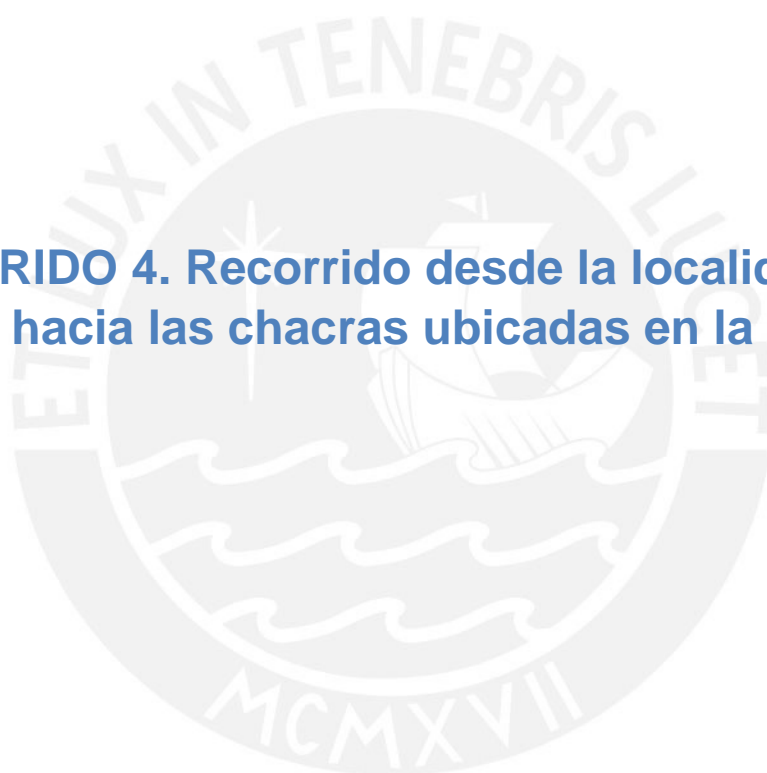
3.5 Antes de llegar al mirador, se tomó un corte de camino a través de un sendero de tierra, este atajo se encontró en buen estado de mantenimiento, ya que el sendero estaba limpio de obstáculos, incluso mediante la vegetación se apreció una ruta señalizada (ver fotografía A del mapa adjunto).

Una vez llegamos al mirador se apreció toda la magnitud del paisaje rural, es un sitio estratégico para la vigilancia de chacras y también de personas, ya que desde ahí se observa la red de caminos, por lo tanto, se visualiza las movilidades del territorio (ver fotografía B).

El Sr. Meltion contó, que al igual que el anterior mirador, este también funcionaba para monitorear las actividades realizadas por los jóvenes en el campo, siendo controladas por los padres. Mencionó también que una de esas actividades era el tutapa, el cual consistía en el transporte de leña en la madrugada para el desayuno. Hoy en día esta actividad tradicional escasea, ya que con la presencia del gas se evitan el traslado. Sin embargo, en el pasado fue una expresión de cotidianidad en la cual los caminos rurales cumplían un rol importante.



RECORRIDO 4. Recorrido desde la localidad de Cabana hacia las chacras ubicadas en la zona rural

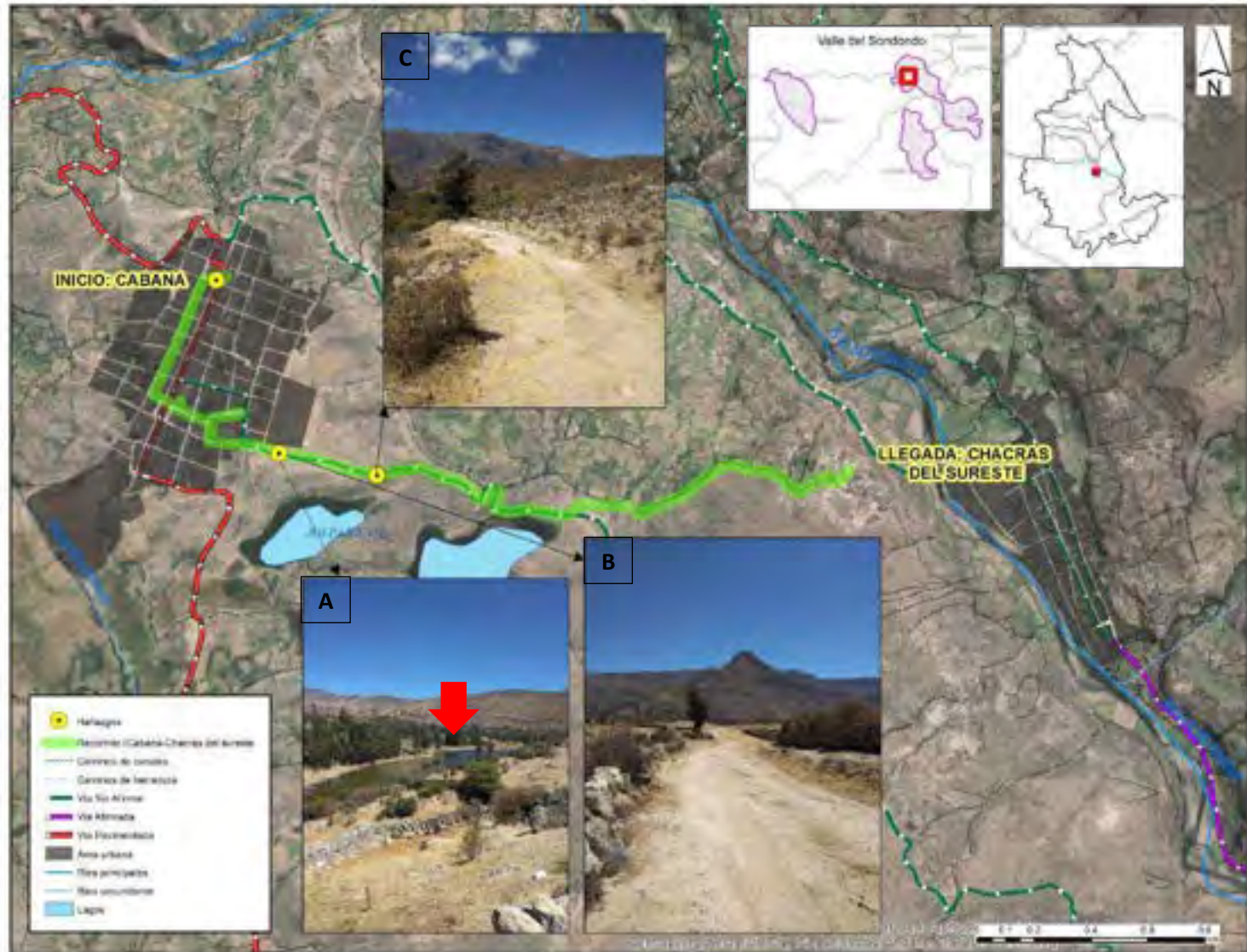


4.1 Se inició la caminata a las 12:30pm junto al Sr. Herminio utilizando mototaxi, partiendo desde la plaza de armas de Cabana, trasladándose por la carretera sin afirmar. Se observó que a pesar de usar el transporte de mototaxi existe cierta fricción debido a la superficie sin afirmar de la vía.

En las fotografías A y B se apreció que en la vía, no solo es usada por vehículos menores, sino también para transitar a pie. En ciertos tramos se observó la presencia de la laguna Jolpa.

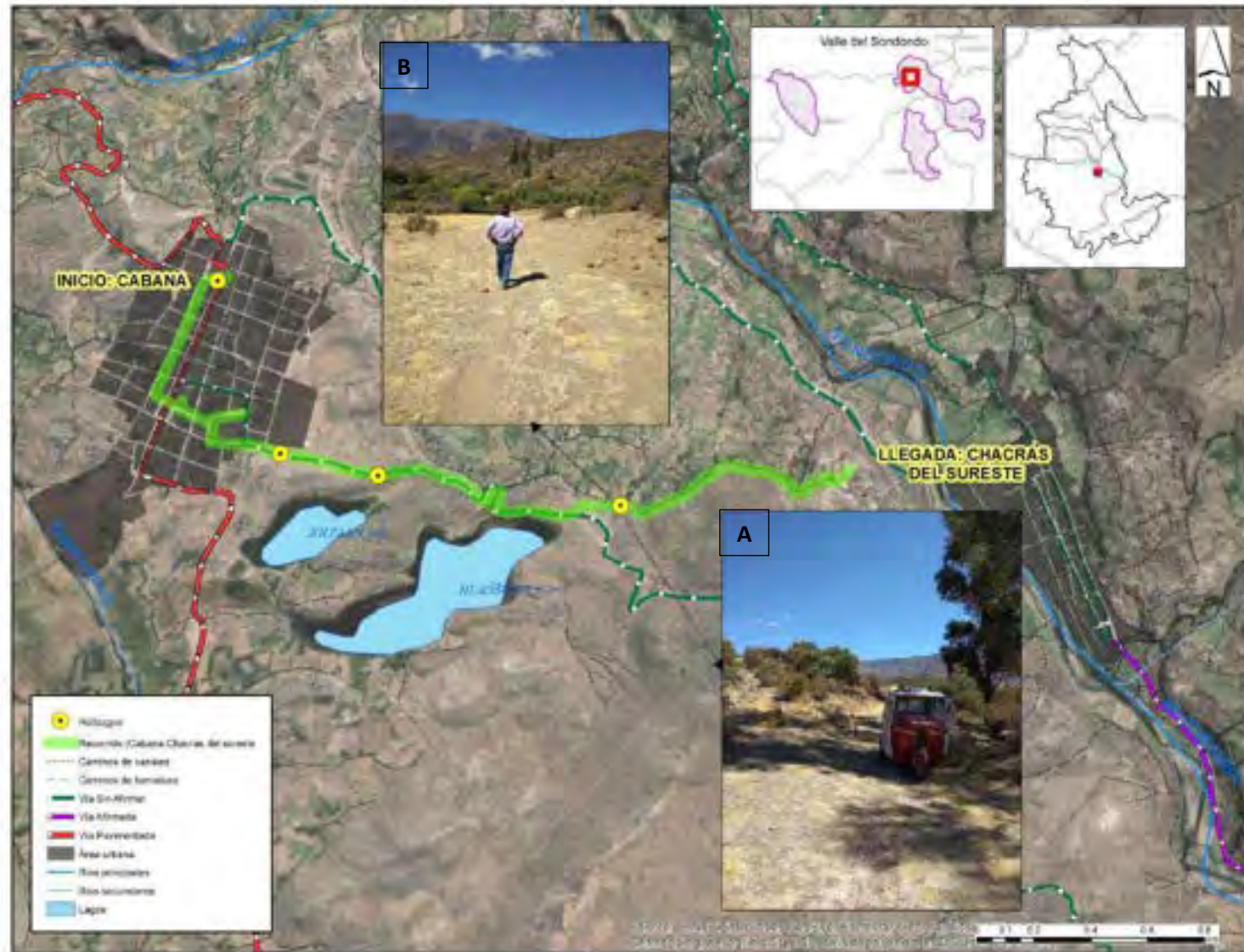
Posteriormente, se atravesó una vía más angosta sin afirmar y de tierra, la cual no tiene un buen mantenimiento (ver fotografía C).

Debido a que el traslado se realizó en mototaxi, el desplazamiento en este recorrido fue rápido, no obstante, conforme nos adentrábamos a la zona más rural se observó que la dificultad para el acceso aumentó, ya que la superficie era de trocha, lo que suele ocasionar que algunas personas decidan continuar el camino a pie.



4.2 Al finalizar el tramo, se encontró un camino de herradura muy angosto, sobre el cual solo pueden transitar las personas con su ganado, por ende, se dejó estacionado el mototaxi para continuar con el trayecto (ver fotografía A en el mapa adjunto).

Por tanto, se inició la caminata para llegar a las chacras de sur este (ver fotografía B). Los caminos que se recorrieron a partir de ese punto son pocos usados ya que se observó la alta presencia de maleza, sin mantenimiento, lo que produce una accesibilidad friccionada, sin embargo, las personas suelen optar por continuar el camino pese a estas condiciones.

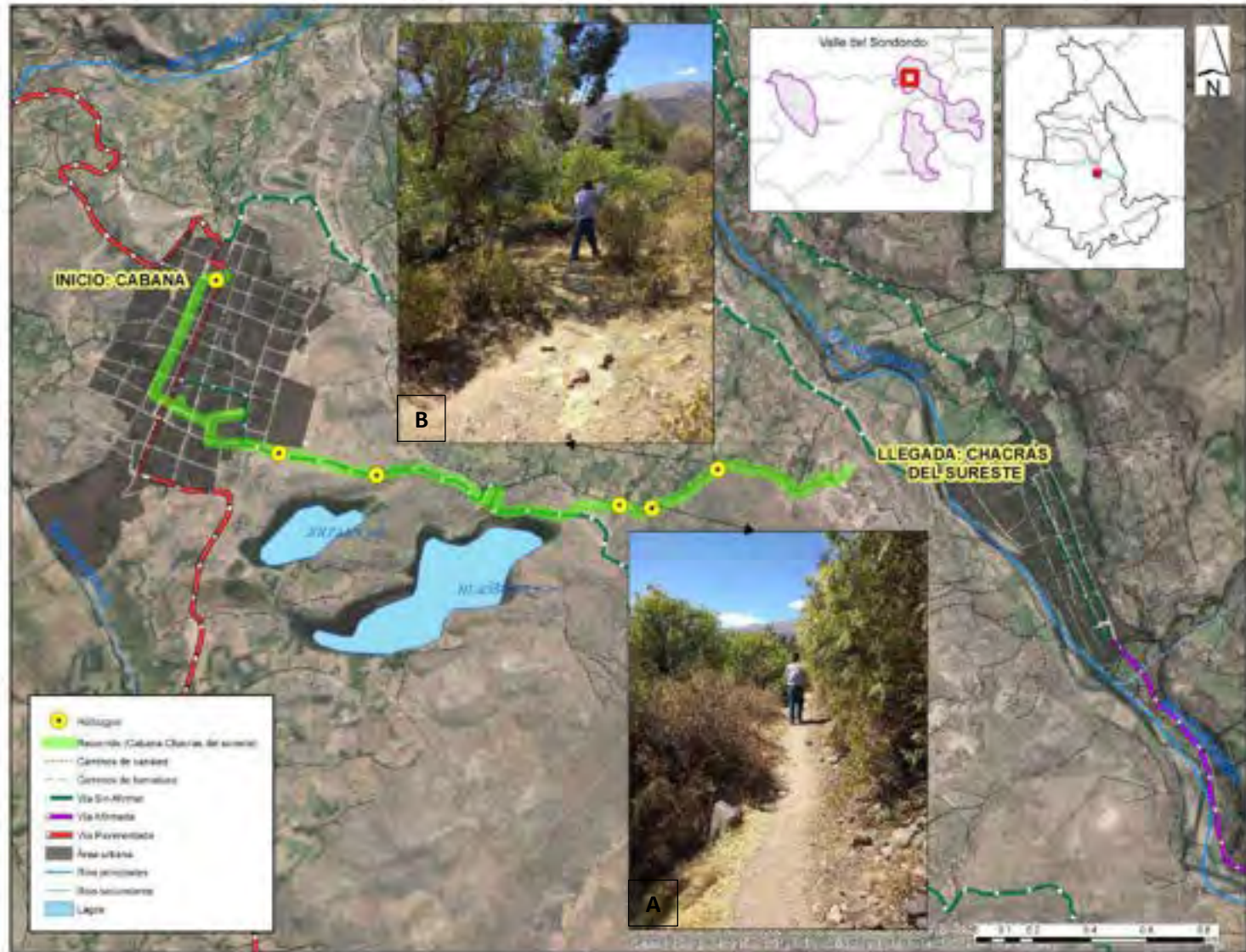


4.3 Al caminar por estos senderos, catalogados como camino de herradura se observó la presencia de maleza y mucha vegetación que impide el tránsito cómodo.

El Sr. Herminio utilizó sus manos para realizar la limpieza de maleza, despejando los obstáculos del camino, permitiendo un traslado adecuado (ver fotografía A en el mapa adjunto).

Luego, se llegó hasta cierto tramo tomando atajos y cortes, cuyas superficies eran dificultosas de atravesar (ver fotografías B).

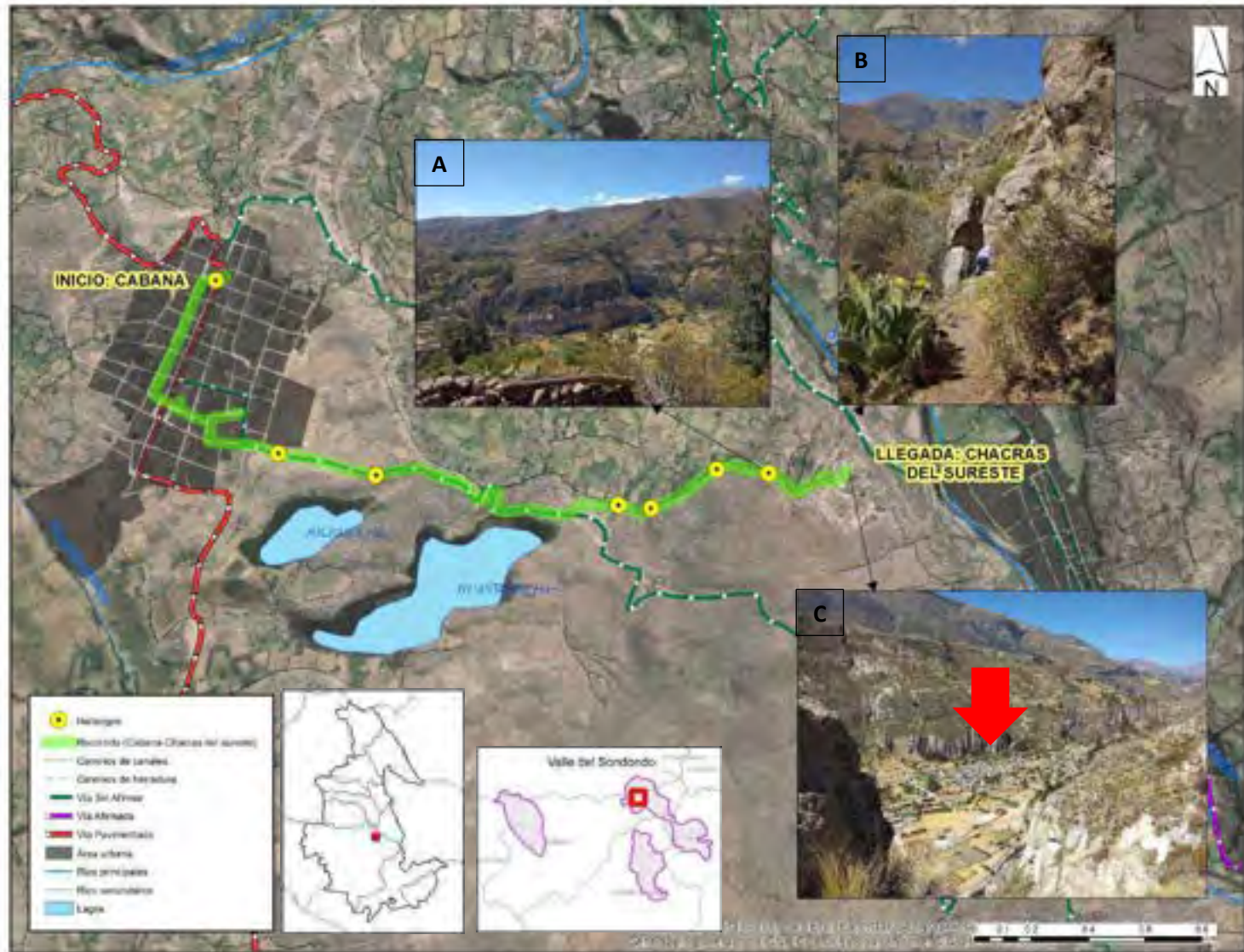
En el trayecto se apreciaron diversas situaciones, entre ellas la presencia de muchas piedras pequeñas, rocas grandes que impedían el paso, entre otras más, que complicaron el trayecto, más aún a las personas de tercera edad, quienes son los que más usan estos senderos.



4.4 Otra situación es la presencia de lugares estratégicos para descansar, los cuales están casi siempre adyacentes a sitios con presencia de pequeños riachuelos para beber o rocas para descansar, además de vistas contemplativas de paisajes.

En la fotografía A del mapa adjunto se observa una vista al paisaje rural, en el cual se aprecia la red de caminos, y funciona como centro de vigilancia. En la fotografía B se observa un atajo muy peligroso que decidió tomar el Sr. Herminio para llegar al destino.

Luego, se transitó por caminos de vigilancia para llegar al mirador, en el cual se aprecia parte del anexo Sondondo (ver fotografía C en el mapa adjunto), y así como otros miradores, no solo sirve como punto de descanso, sino también como centro de vigilancia y monitoreo de actividades.



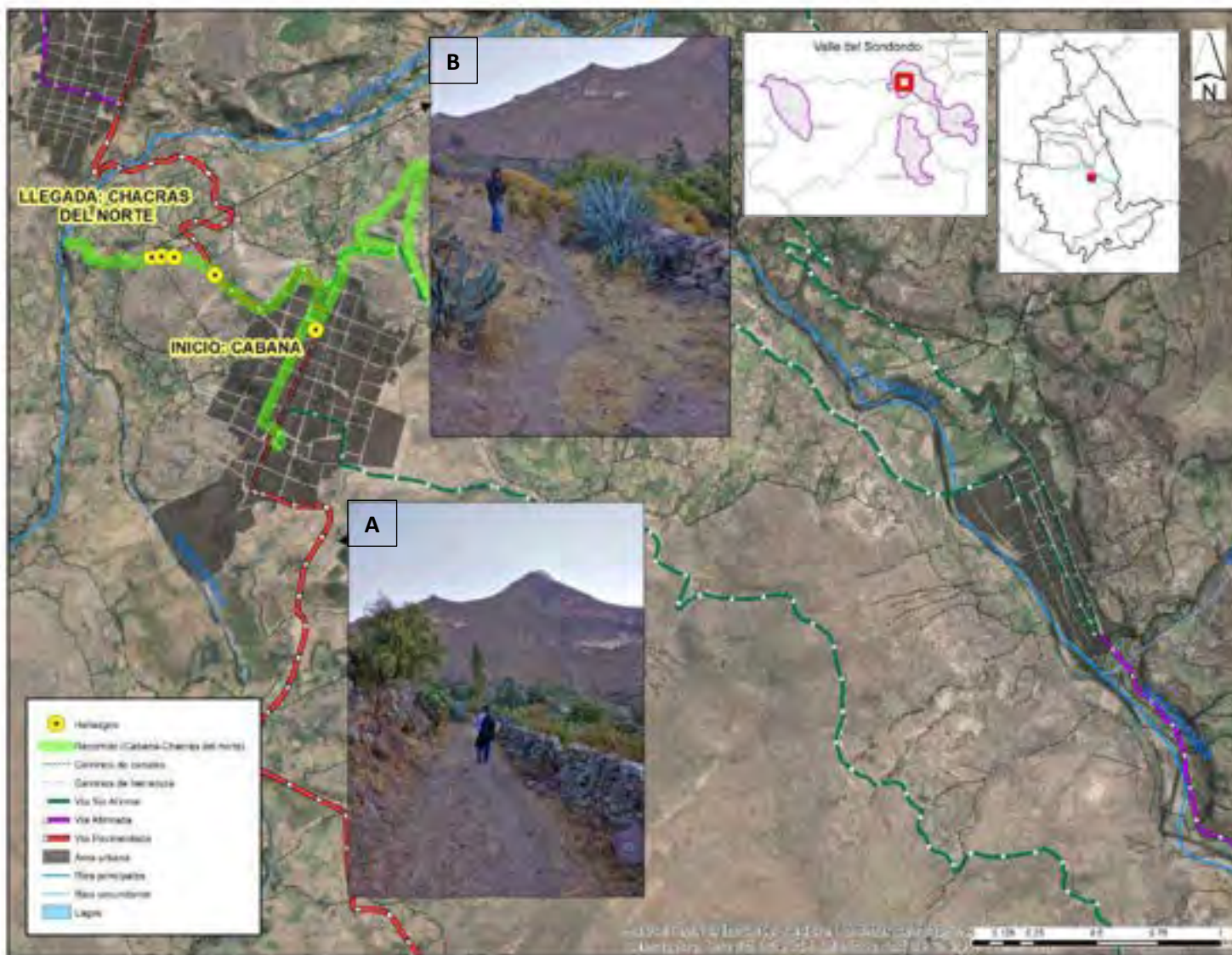


RECORRIDO 5. Recorrido desde la localidad de Cabana hacia las chacras ubicadas en al norte

5.1 Se partió desde la plaza secundaria de Cabana a las 4:50pm junto al Sr. Herminio rumbo a las chacras ubicadas al norte oeste de Cabana.

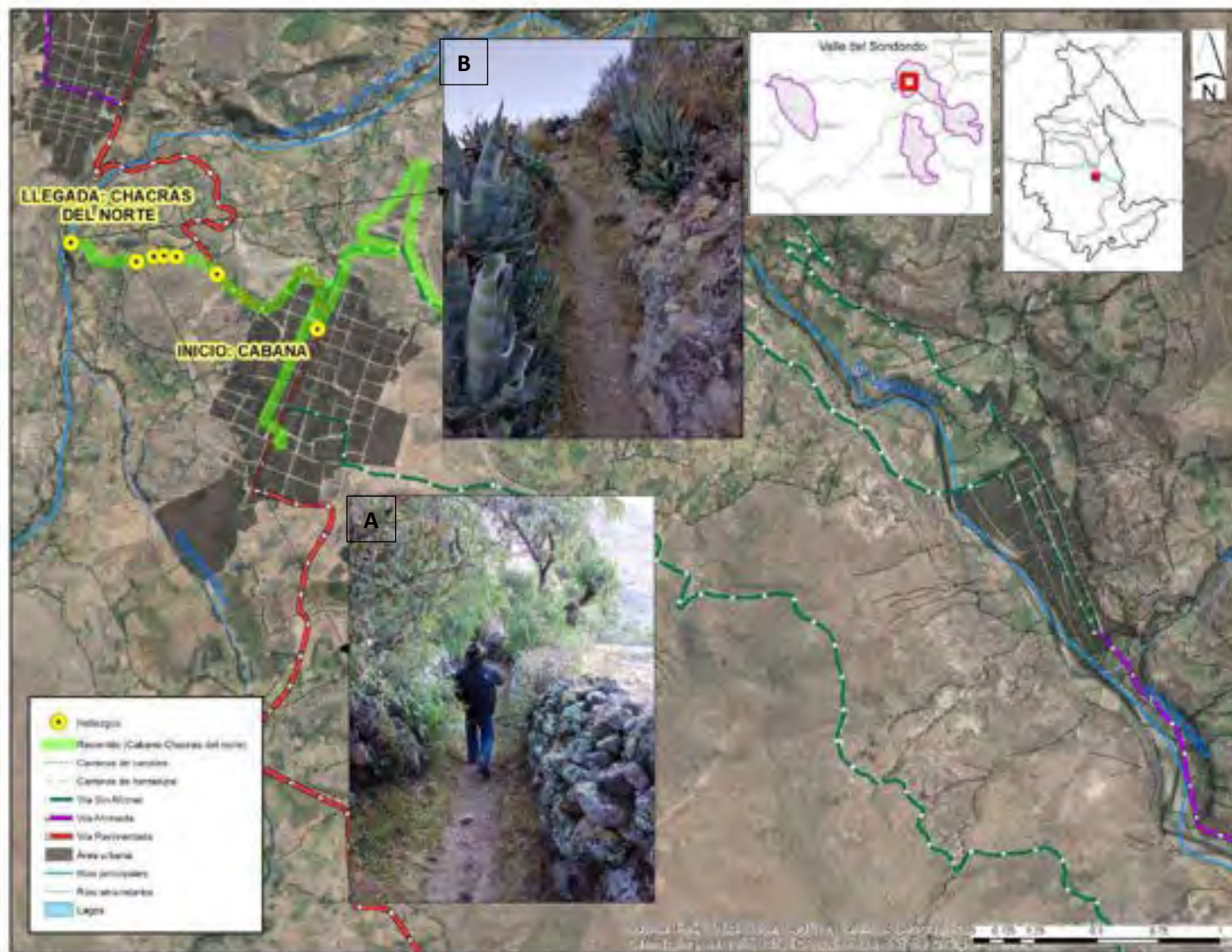
En el trayecto se observaron bastantes formas de desplazamientos, se usa un transporte vehicular como el auto hasta ciertos tramos, usualmente de superficie asfaltada, y en otros tramos se usa el mototaxi ya que ciertas partes de la red de caminos son muy angostas para vehículos grandes.

Se identificó que existen ciertos caminos que solo pueden ser recorridos por las personas (ver fotografía A en el mapa adjunto), incluso junto a sus animales, destacando el ganado pequeño y de mediano tamaño, y por último están los caminos que solo pueden ser transitados por las personas, sin ganado como en la fotografía B.



5.2 En estos recorridos se identificaron, una red de caminos conformada por las vías pavimentadas y sin afirmar, los cuales son usados para autos, bus, combis, mototaxi, camino con ganado y camino a pie, luego están los caminos de herradura, los cuales se usan para mototaxi o motocargas, camino a pie con animales y sin ellos, en este último tipo existen ciertos tramos a los cuales no se puede llegar ni con mototaxi, solo se podrá llegar a pie, y en algunos casos particulares la morfología de los caminos solo permite el tránsito de las personas (ver fotografías A y B en el mapa adjunto).

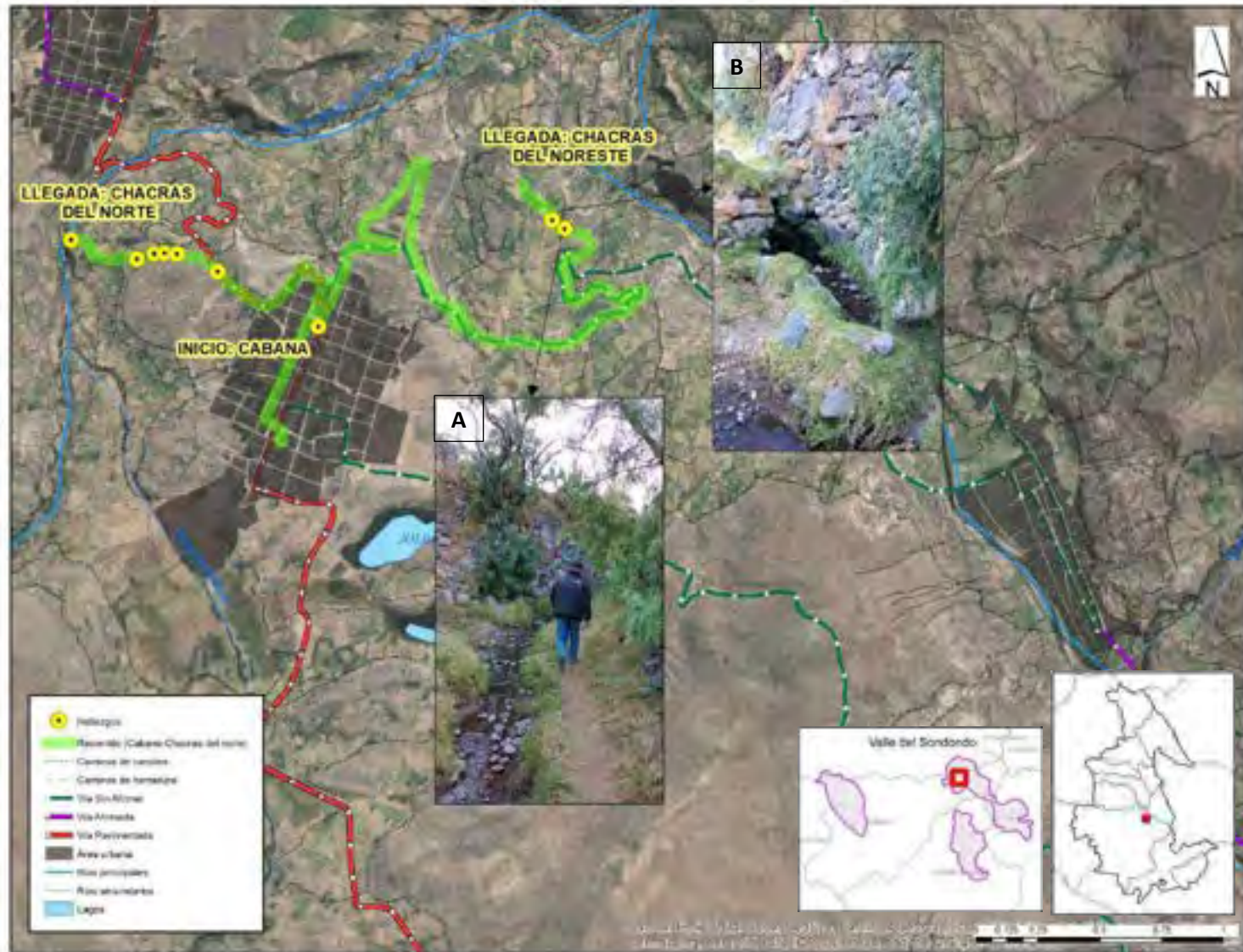
En algunos recorridos se identificaron otros niveles más de caminos, los cuales ya han sido mencionados anteriormente, como los caminos de vigilancia, que pueden ser usados por las personas para caminata a pie con su ganado, luego los caminos de chacra, que solo puede ser utilizado por las personas para transitar solas, y por último los atajos o cortes. Todo lo mencionado se apreció en este recorrido corto.



5.3 Posteriormente, ya en las chacras del noroeste (ver mapa), se procedió a desplazarse hacia el noreste para vigilar otras chacras ubicadas en esa zona (ver mapa).

En el trayecto, se identificaron caminos de vigilancia, los cuales son utilizados para controlar y cuidar las chacras, además se registró la presencia de canales de agua en la zona, en estos caminos solo se permite el paso de personas a pie (ver fotografía A en el mapa adjunto).

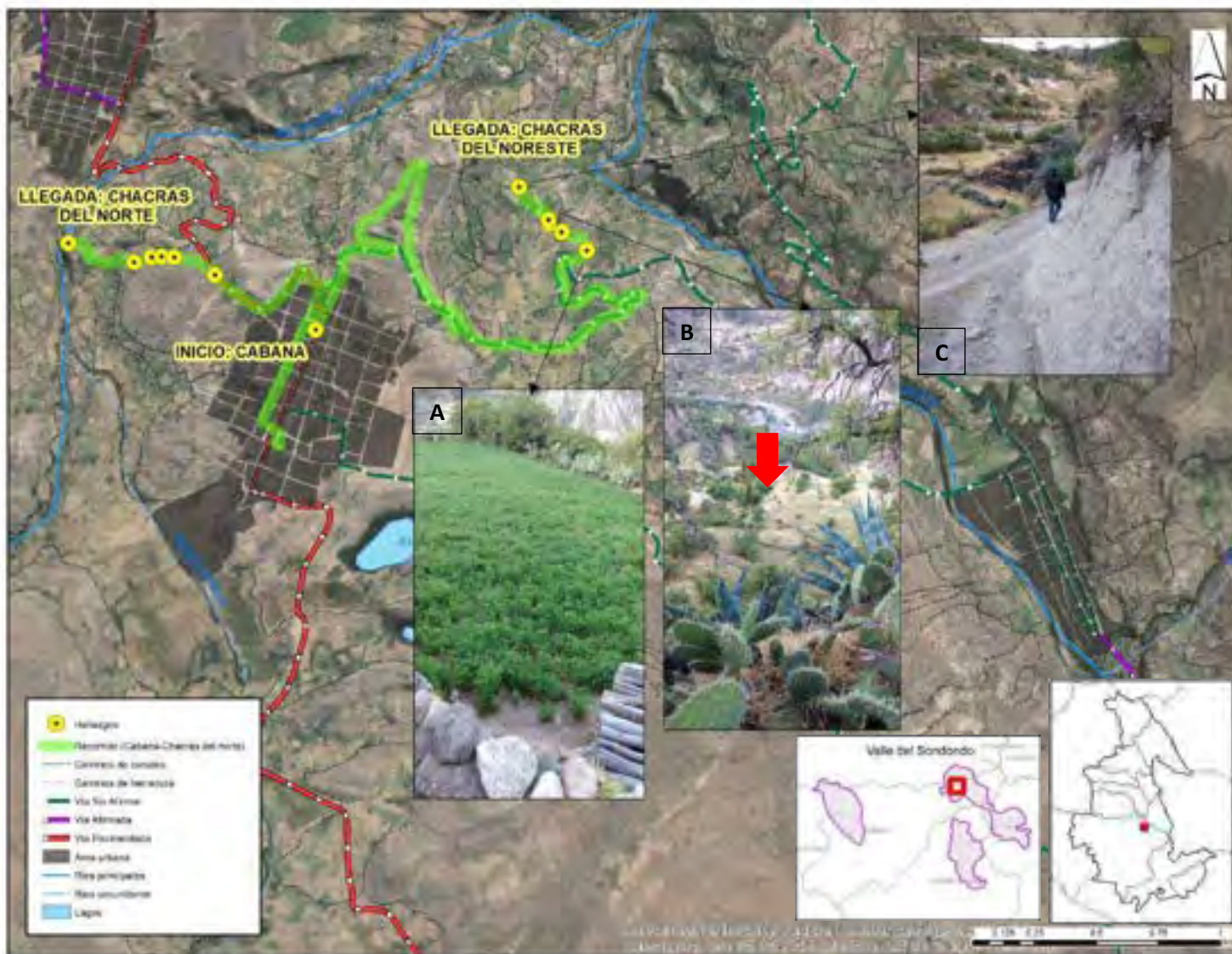
Así también, se observó la presencia de un canal de agua estratégicamente ubicado para tomar descansos y abastecerse, muy cerca de las chacras (ver fotografía B).



5.4 Durante el recorrido se observó una alta presencia de cosecha de alfalfa, muy bien cuidada (ver fotografía A en el mapa adjunto). Este cultivo puede ser monitoreado y vigilado por las personas que transitan por estas rutas.

Luego, se transitó por un lugar en el cual se aprecia el anexo de Jondesca (ver fotografía B), que por cierto aparentemente tiene muy poca población y viviendas. En esta parte también se apreciaron muchas cosechas y chacras abandonadas, lo que demuestra que por estas rutas no transitan muchas personas (existe presencia de huellas de paso de ganado, pero muy mínima) y no hacen el respectivo mantenimiento.

De retorno, cerca de la ubicación de las chacras del noreste se identificaron caminos de tierra un poco empinados (ver fotografía C), sobre los cuales se pueden tomar diversos atajos.



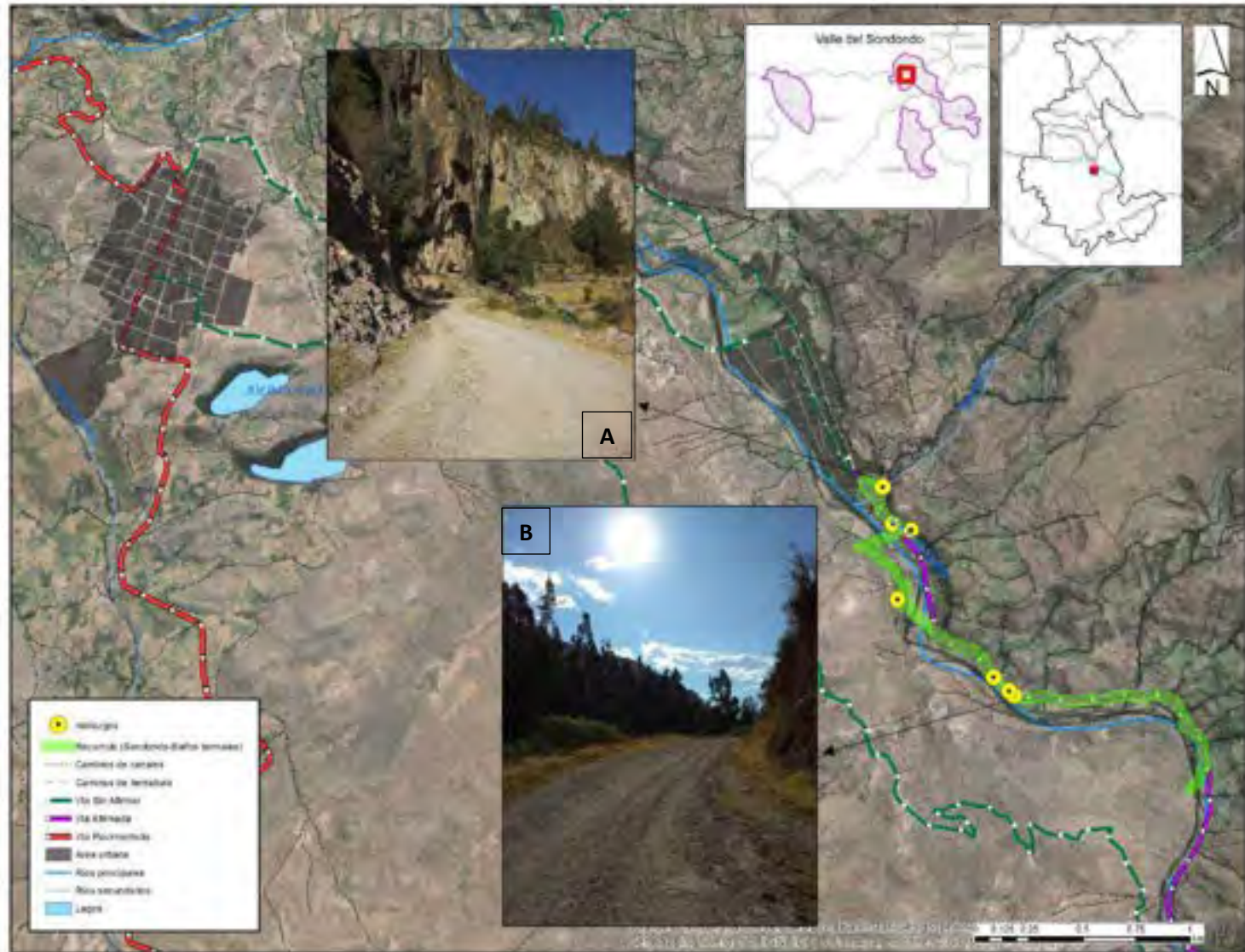
RECORRIDO 6. Recorrido desde la localidad de Sondondo hacia los baños termales



6.1 Se empezó el recorrido desde Sondondo, anexo principal de la capital distrital Cabana, a las 3:18pm, por una vía sin afirmar, sobre la cual se suelen desplazar de diferentes maneras, desde caminatas a pie hasta en vehículos motorizados.

El trayecto se realiza sobre una vía afirmada, en la cual se intersectan muchos caminos de herradura o atajos (ver fotografías A y B del mapa adjunto), principalmente de superficie de tierra.

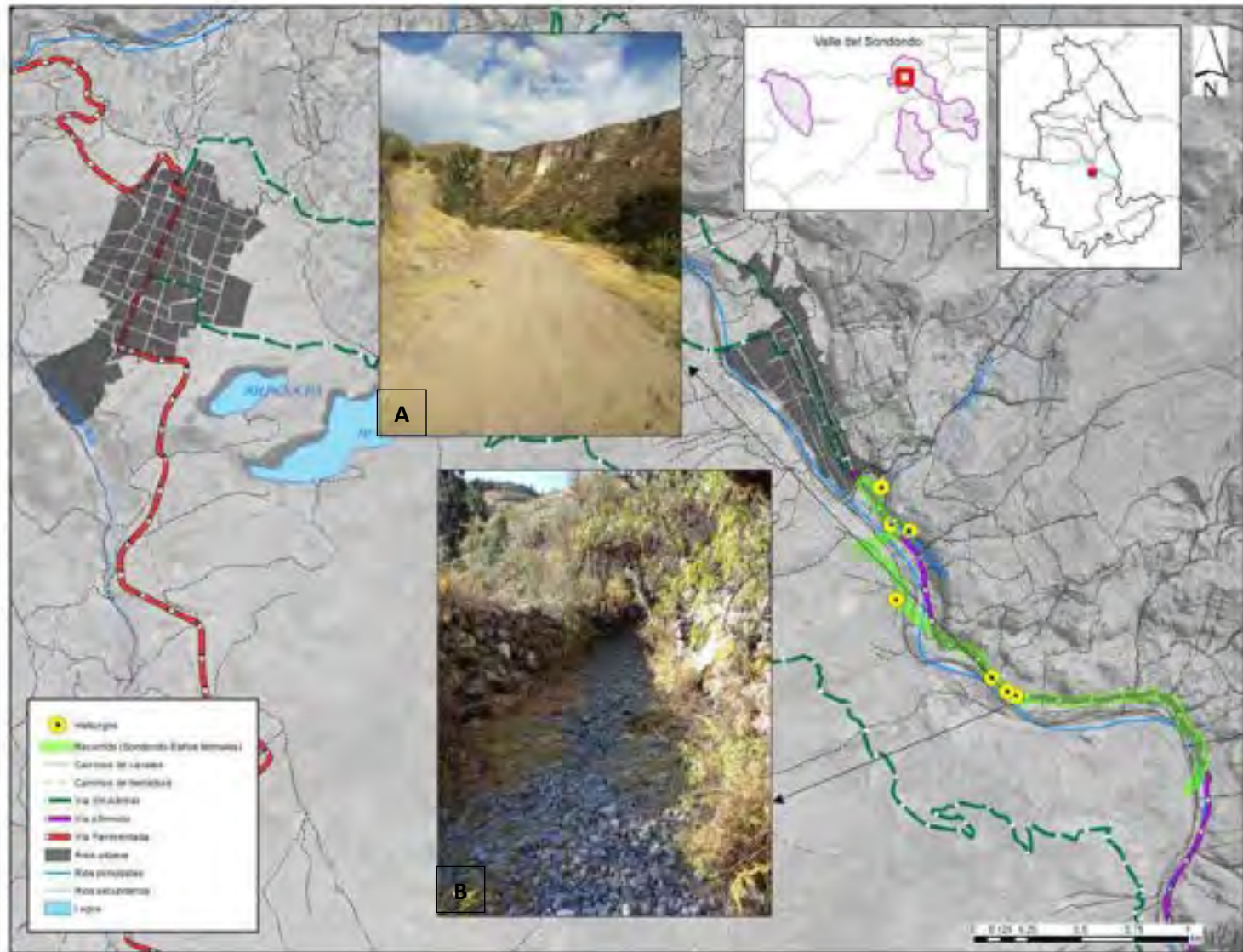
El paisaje rural siempre está presente en el desplazamiento, en forma de la geomorfología y vegetación.



6.2 En el trayecto se evidenció la articulación entre los diferentes tipos de caminos, siendo los caminos de herradura las conectoras de las vías principales con las chacras o lugares lejanos.

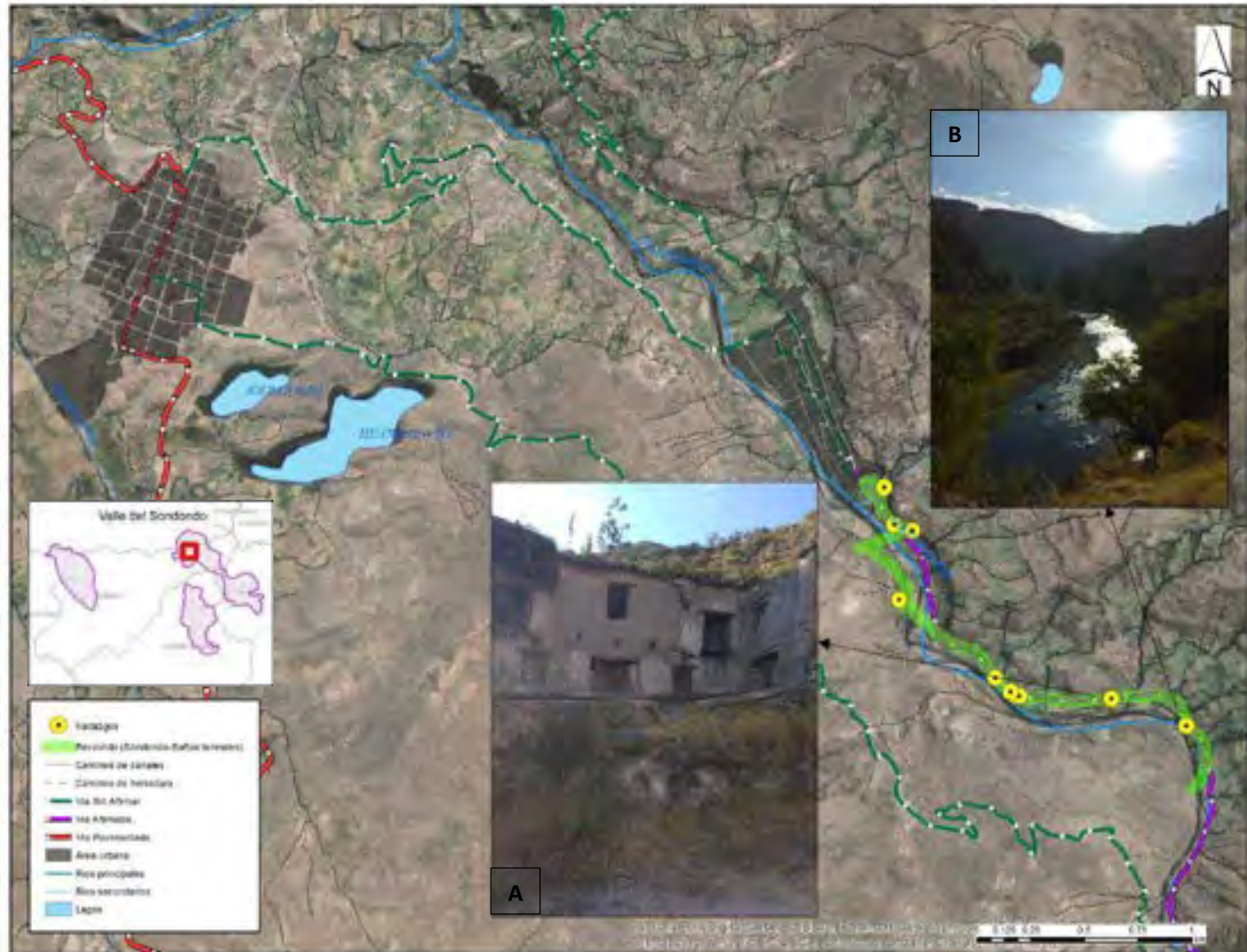
En la fotografía A se observa la vía afirmada y da luces en los lados la presencia de caminos de herradura que sirven de atajo hacia otros anexos.

A manera de ejemplo, se presenta la fotografía B, el cual es un camino de herradura de tipo piedra que conecta con otros lugares.



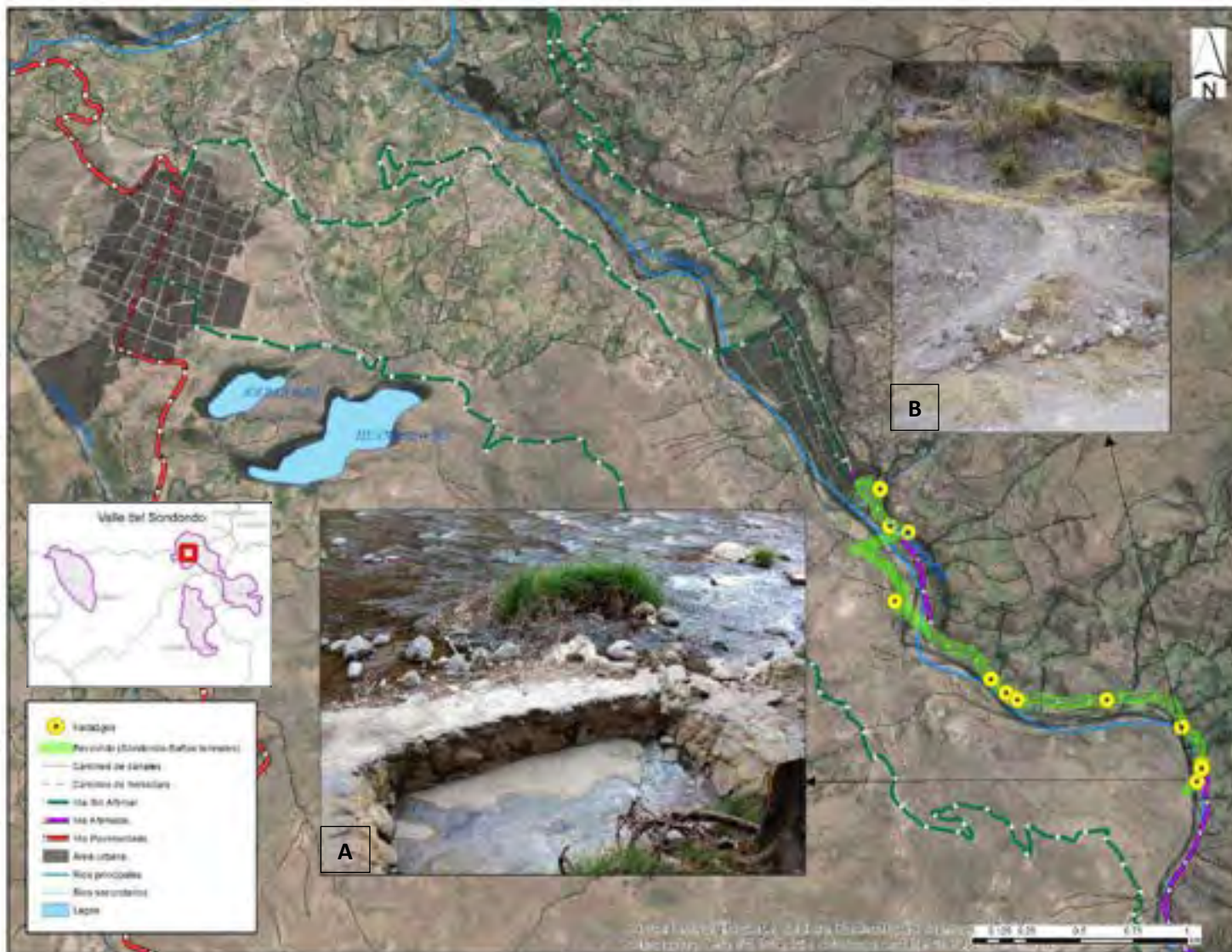
6.3 Otro detalle que se identificó durante el recorrido es la presencia de casas abandonadas o edificaciones a medio construir en el trayecto (ver fotografía A en el mapa adjunto).

Al mismo tiempo se apreció el paisaje característico de la zona, pero el valor agregado es la presencia imponente del río de Sondondo, elemento natural importantísimo para la vida cotidiana de la población (ver fotografía B).



6.4 En los baños termales se identificó que son usados por la población para diversas actividades, generando espacios para compartir y socializar. Estos baños funcionan debido a la presencia del río de Sondondo que abastece no solo a la población, sino también a estos servicios naturales (ver fotografía A en el mapa adjunto).

En otro tramo del recorrido se observó la red de caminos de herradura adyacente a la vía afirmada (ver fotografía B), cuya estructura se replica en otras zonas de estos territorios.

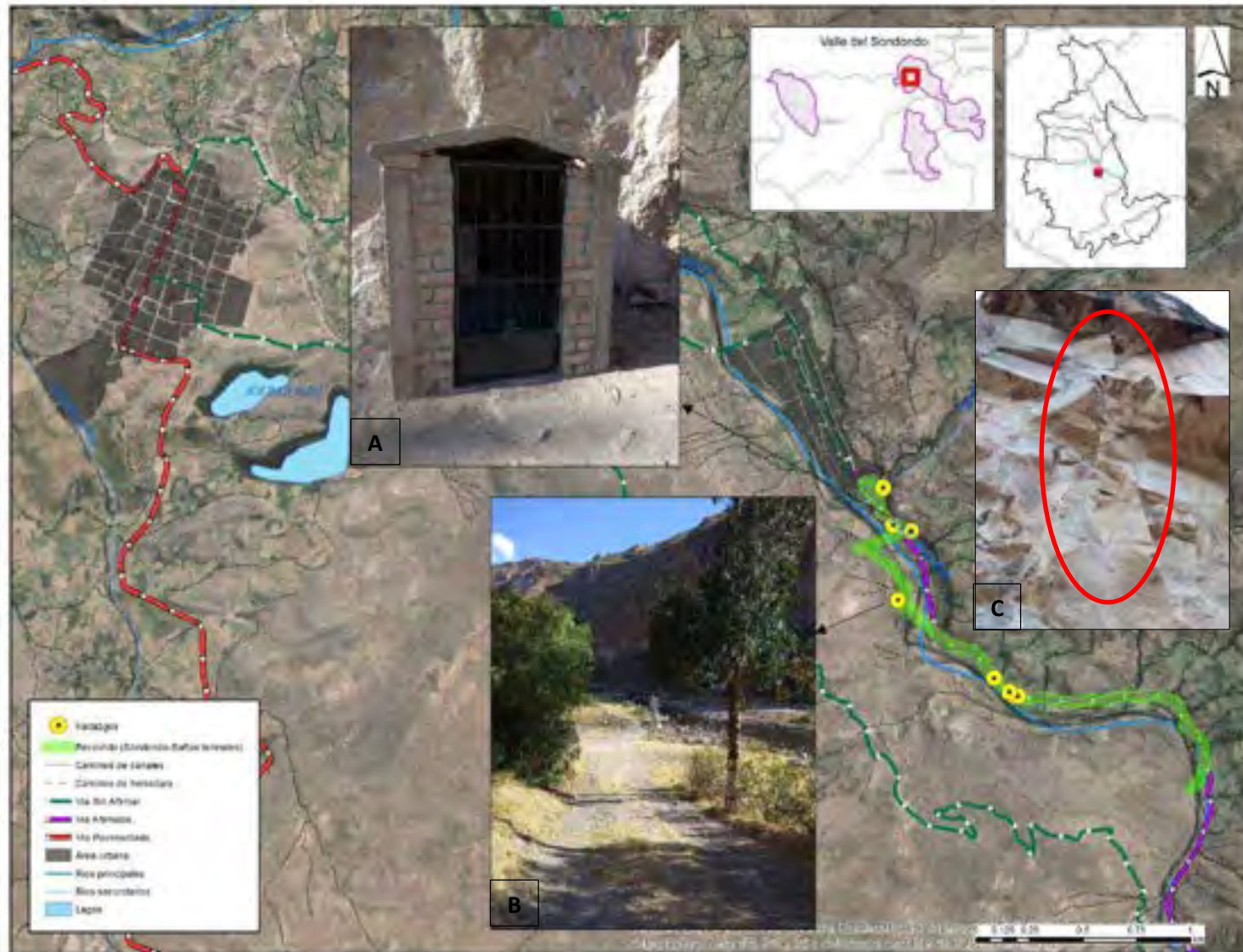


6.5 Para el retorno, parte del recorrido se realizó a pie logrando identificar algunas situaciones con símbolo de espiritualidad como la presencia de una capilla pequeña (ver fotografía A en el mapa adjunto).

Además, se observó también una cerca que limitaba el acceso a cierta parte del río del Sondondo (ver fotografía B).

En cierto tramo del retorno, se utilizó un vehículo que nos transportó hacia el anexo de Sondondo. Durante el trayecto, se identificó una formación rocosa una figura similar a la de una virgen (ver fotografía C), muy complicado de apreciar.

Es así que se hace notoria la articulación de caminos rurales en el territorio, siendo de vital importancia para la vida cotidiana de las personas, lo que se refleja en las movilidades que éstas generan.



VI. Morfología y dinámica en la red de caminos rurales

En este apartado se describen los hallazgos identificados en los recorridos realizados con la finalidad de clasificarlos para comprender la relación entre la morfología de los caminos rurales y la dinámica en la red de caminos.

6.1 La morfología de los caminos rurales

La morfología de los caminos en entornos rurales es muy peculiar debido a la presencia de grandes formaciones rocosas y vegetación característica de zonas andinas que forman parte del paisaje, acompañando a las personas durante los recorridos. Según la normativa peruana, el camino rural es toda vía terrestre ubicada en el medio rural que sirve para el tránsito y desplazamientos de vehículos grandes, medianos y pequeños motorizados y no motorizados, hasta personas y animales de la zona.

En efecto, esta definición es aplicada en el medio rural, durante los recorridos realizados se evidenció la multifinalidad de los caminos para peatones, vehículos y el traslado de animales, demostrando que el campo (donde se ubican las chacras) forma parte de la movilidad rural, debido a las características de estos territorios.

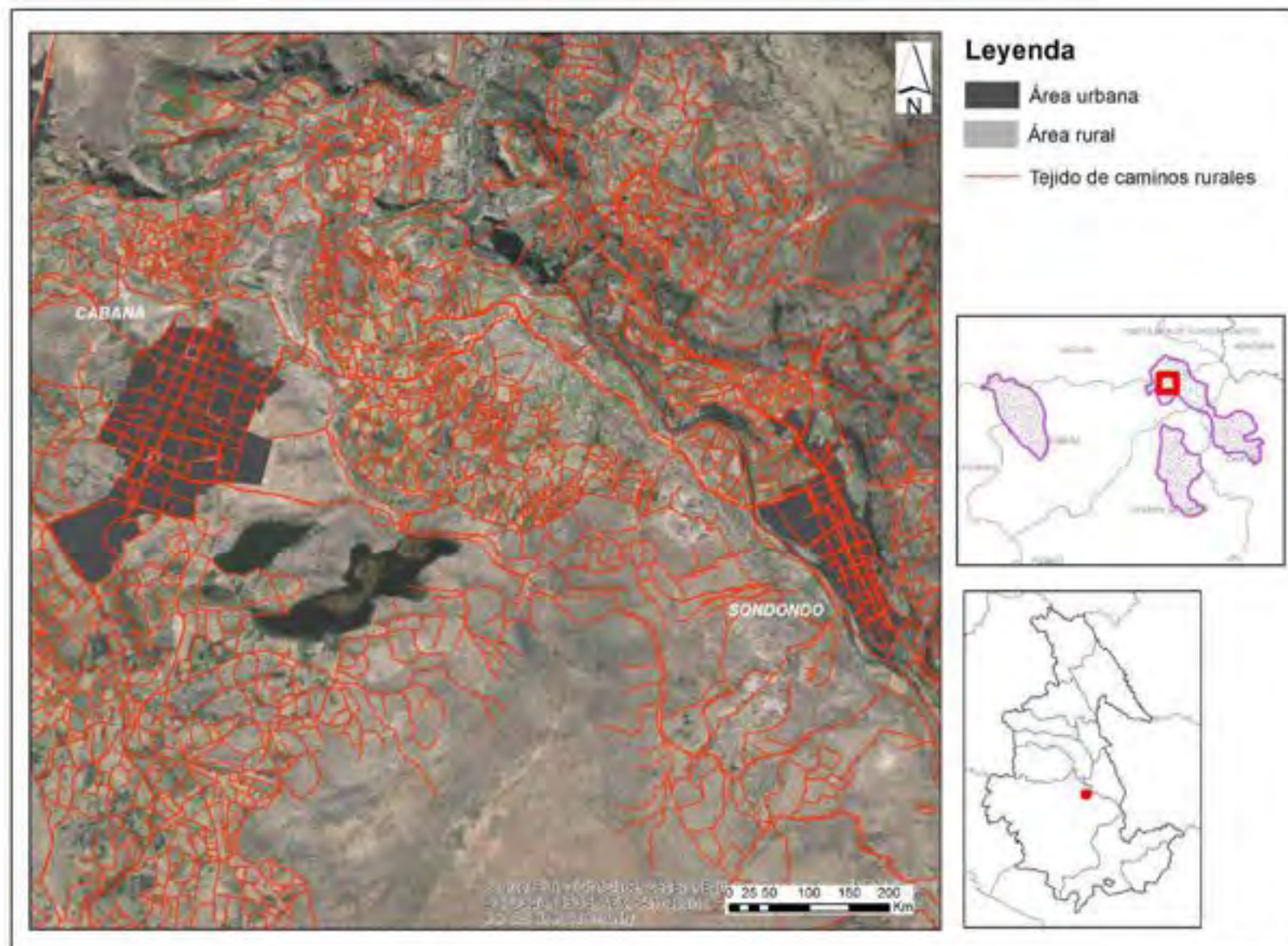
En virtud a ello, según los recorridos realizados y descritos en la metodología, se identificaron los componentes que conforman un camino rural, cuyas particularidades, influyen en la calidad del recorrido, así como también definen muchas dinámicas y decisiones en la red de caminos.

En los recorridos se evidenciaron principalmente cuatro atributos relacionados a la morfología, los cuales condicionan las movi­lidades de las personas. Estos elementos son: i) forma física, ii) entorno, iii) estado de la superficie y iv) jerarquía.



Gráfico 12. Componentes de la morfología de un camino rural
Elaboración propia en base a los resultados identificados en los recorridos de campo realizados en el 2019

Un hallazgo importante en los recorridos es la percepción de las personas sobre los caminos. En el entorno rural, para los desplazamientos hacia las labores campesinas, no existe una diferenciación entre las vías y caminos, incluso con el territorio mismo, es decir, las personas, priorizando la practicidad, se desplaza en cualquier superficie. Esta realidad resulta imprescindible para analizar la morfología de los caminos, teniendo en cuenta que el tejido rural concierne a las autopistas asfaltadas y afirmadas, los caminos de herradura, los senderos de vigilancia de chacras y los atajos o cortes de camino presentes en la sierra peruana, redefiniendo todas estas categorías para fines de la investigación como “caminos rurales”. Asimismo, las calles peatonales ubicadas en el entorno urbano también forman parte de este tejido, ya que dan acceso y conectan con los caminos de herradura o de tierra. Es por ello, que el mapa 18 muestra el tejido de caminos (vías, senderos, calles) por las cuales se desplaza la población en estos territorios.



Mapa 18. Tejido de los caminos rurales en los territorios de Cabana y Sondondo. La red de caminos no tiene diferencia para movilizarse por el territorio.
 Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

6.1.1 Forma física del camino

Las formas o contornos de los caminos rurales están definidas por las características físicas del territorio andino, principalmente por la fisiografía y la pendiente. Ello, hace que las carreteras tengan que bordear muchas veces las formaciones geológicas del entorno rural, teniendo vías sinuosas y con muchas curvas.

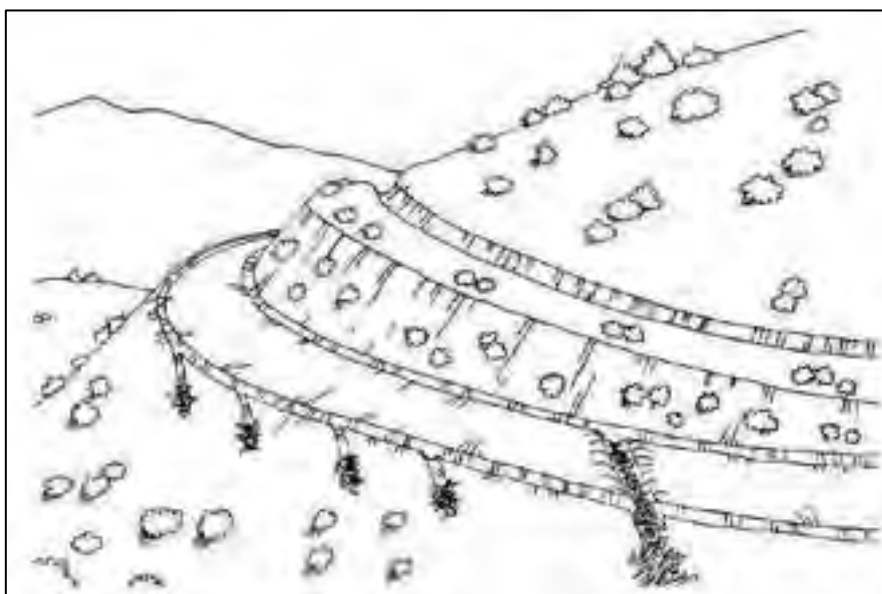


Ilustración 26. Los caminos para vehículos motorizados en el entorno rural. La sinuosidad como forma característica en estos territorios

Fuente. Ingeniería de caminos rurales. Guía de campos para las mejores prácticas de administración de caminos rurales (Keller & Sherar, 2004)

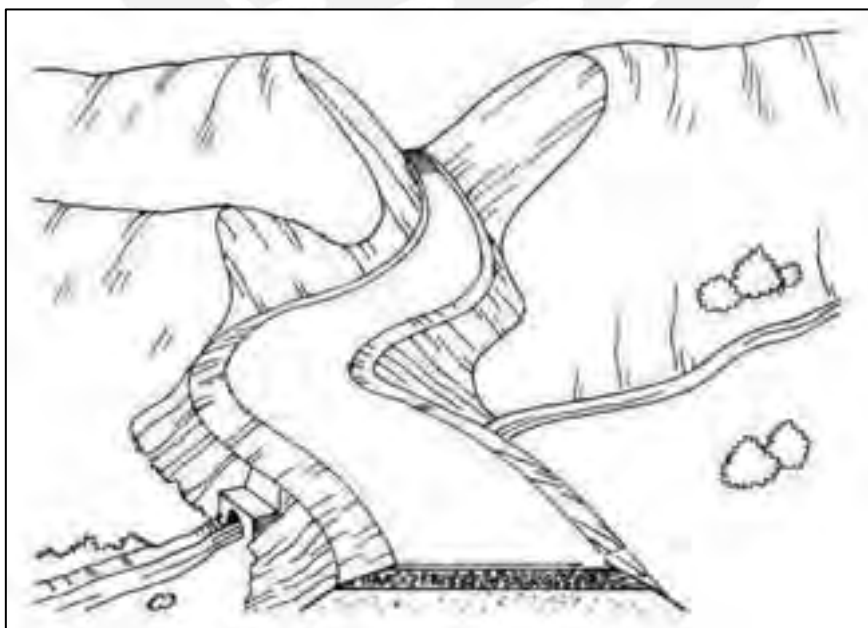
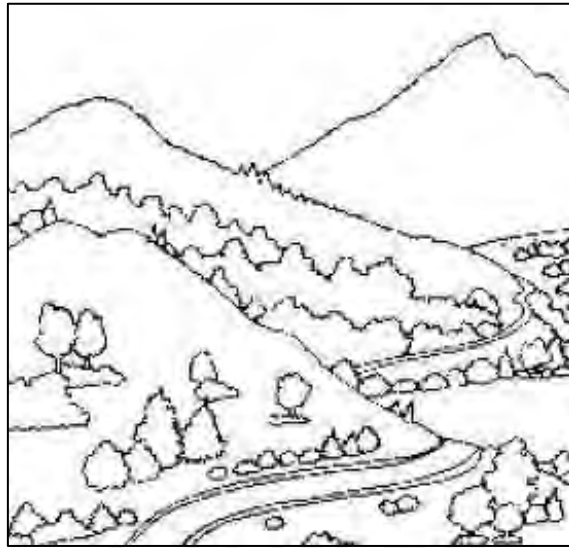


Ilustración 27. Forma sinuosa de un camino o vía en la sierra. El paisaje presente en los caminos
Fuente. Ingeniería de caminos rurales. Guía de campos para las mejores prácticas de administración de caminos rurales (Keller & Sherar, 2004)



*Ilustración 28. El camino rural y su forma como parte del paisaje
Fuente. Ingeniería de caminos rurales. Guía de campos para las mejores prácticas de administración de caminos
rurales (Keller & Sherar, 2004)*

En los recorridos realizados se identificaron estas características particulares en entornos rurales, ya que la pendiente y la geomorfología del territorio definen la forma de estas vías y caminos, Por ello, a continuación, el siguiente mosaico de fotografías (ilustración 29) buscan exponer estas formas en diferentes tipos de caminos, desde carreteras hasta los senderos.

Asimismo, la ilustración 30 presenta una vista en tercera dimensión de los territorios de Cabana y Sondondo, en el cual se aprecia la influencia de la pendiente en las formas de los caminos (vías para vehículos).



*Ilustración 29. Vías sinuosas en el medio rural debido a la fisiografía particular de la sierra peruana
Foto. Ampuero, 2019*

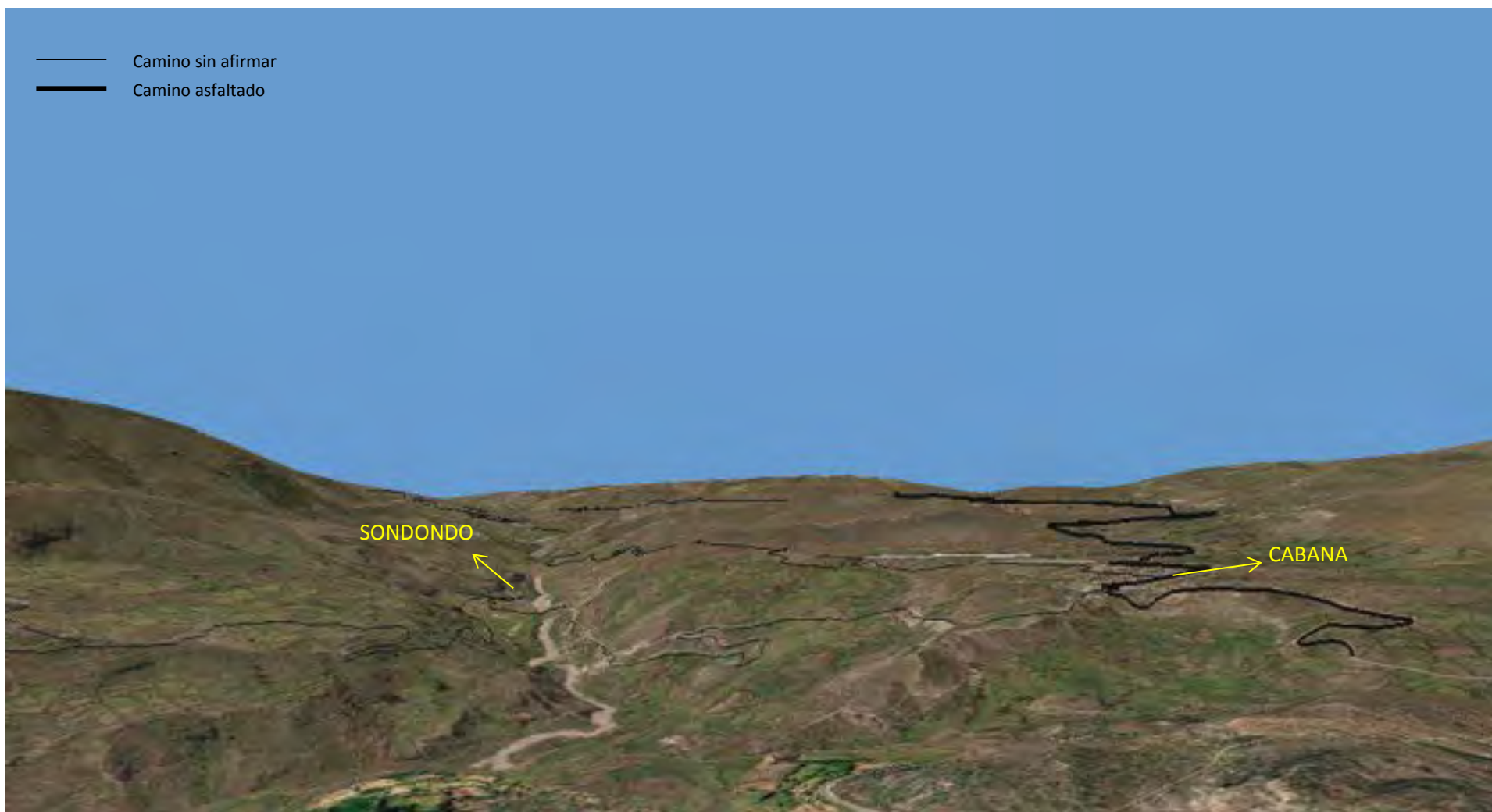
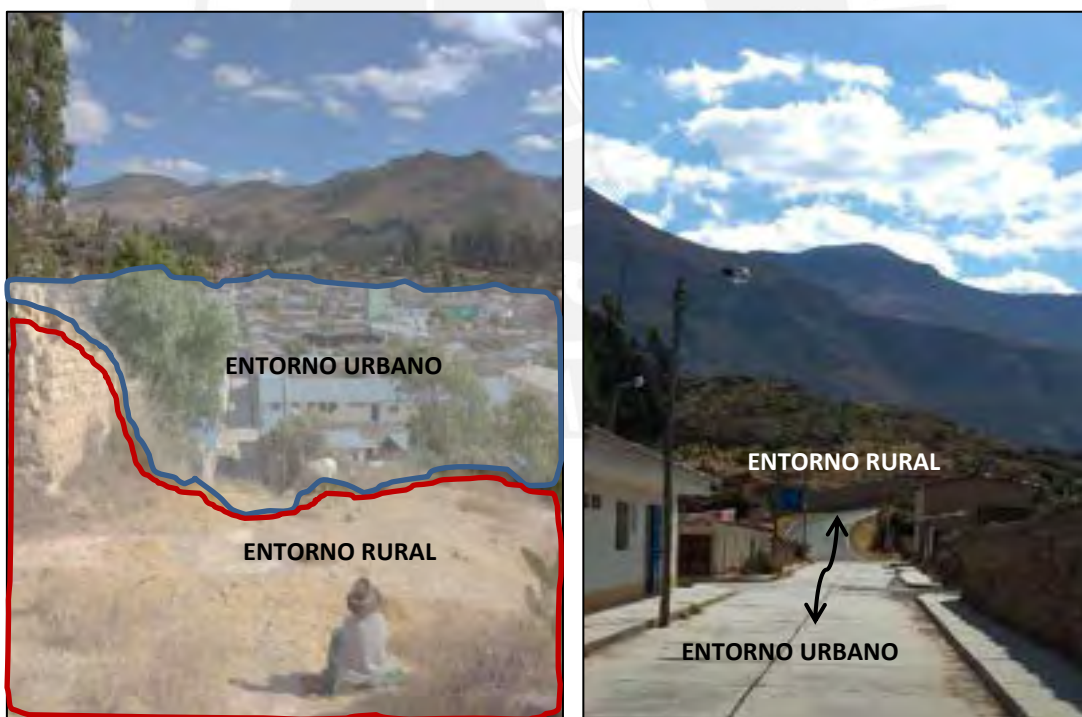


Ilustración 30. Formas de los caminos asfaltados y sin afirmar desde una vista en tercera dimensión
Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

6.1.2 Entorno del camino

El entorno de los caminos está definido por el tipo de territorio en los que estos se encuentran, es decir, el ámbito urbano o rural. Si bien, para fines de esta investigación se está considerando a toda vía de carretera, sendero e incluso vía peatonal como “camino rural”, ya que para las personas que habitan estos territorios no existe dicha distinción para decidir desplazarse de un lugar a otro, no obstante resulta necesario tener en cuenta el entorno para las intervenciones y proyectos diseñados por las entidades públicas y privadas.

Es importante entender que las actividades agropecuarias o labores campesinas se sirven de los caminos para poder realizarse, conectando el entorno rural (en el cual se ubican las chacras) con el entorno urbano (en el cual se ubican las viviendas). Esto permite una mixtura de caminos, cuya delimitación es imperceptible, evidenciando una continuidad en los tramos (que se encuentran en áreas urbanas y rurales) como se aprecia en la ilustración 31.



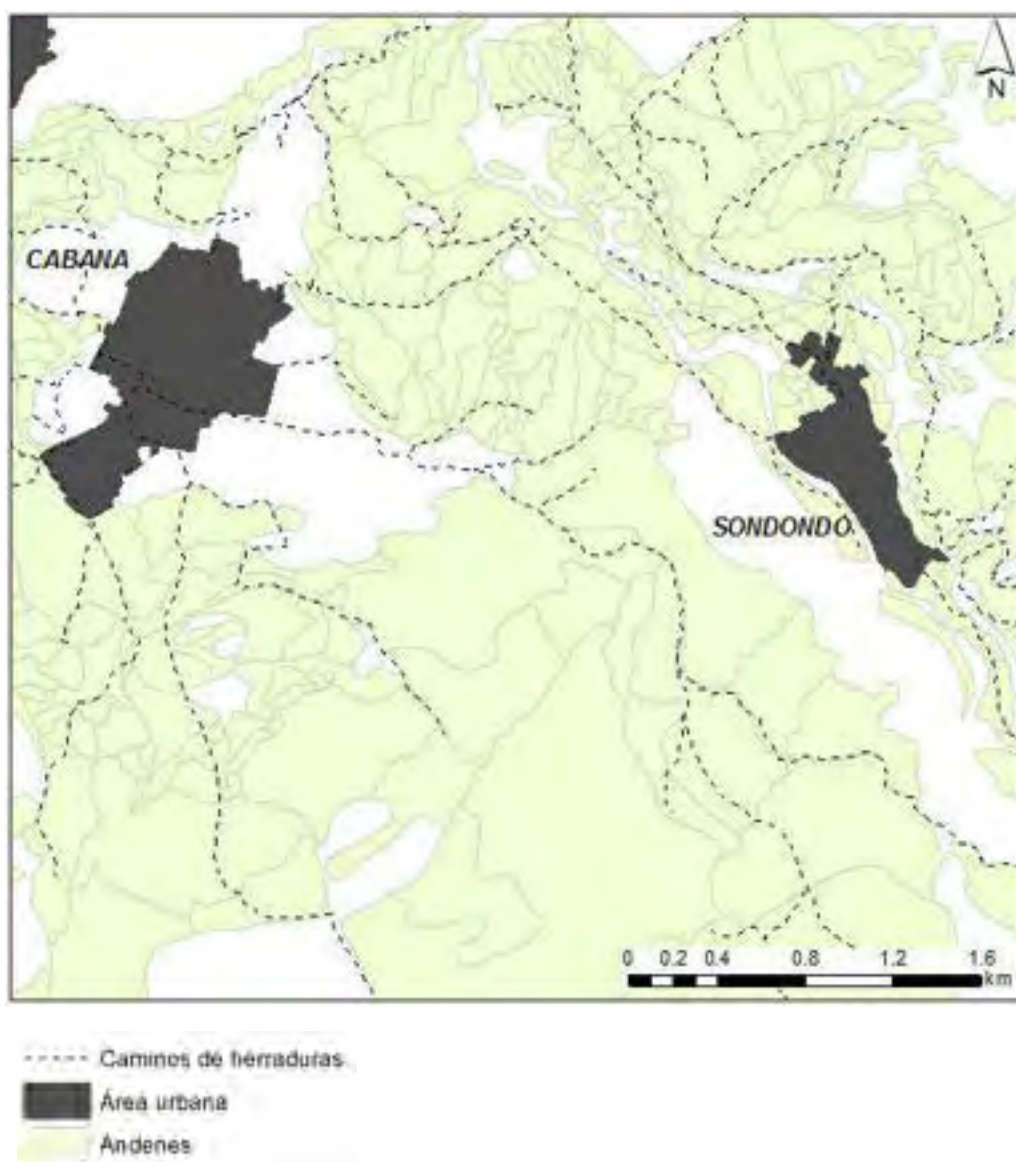
*Ilustración 31. Entornos urbano y rural. Una delimitación invisible en los territorios de Cabana y Sondondo
Fuente. Elaboración propia en base a material fotográfico de Juan Ampuero, 2019*

En primer lugar, están los caminos cuyo entorno es el urbano, estos se encuentran en el conglomerado cuya delimitación lo define un conjunto de viviendas aledañas, junto a los servicios públicos básicos, como postas médicas, centros escolares, agencias bancarias, municipalidad, entre otros. Los caminos en este entorno tienen un tejido casi cuadrículado a las formas de las viviendas y a la existencia de vías que hacen accesible el acceso a vehículos abastecedores de servicios. Sobre estos caminos, denominados también calles o en algunos casos pasajes, ocurren actividades importantes, como los desplazamientos para adquirir alimentos en bodegas o panaderías, comer, dirigirse a los servicios públicos o privados, entre otros (ver mapa 19).



Mapa 19. Caminos peatonales en los entornos urbanos de Cabana y Sondondo
Fuente. Elaboración propia en base a información de la Municipalidad de Cabana, 2019

En segundo lugar, están los caminos en el entorno rural, estos son los que se encuentran en las áreas fuera del entorno urbano, en las cuales se ubican la gran mayoría de andenes y chacras. Este entorno se caracteriza por tener poca intervención de personas, la mayoría suele estar en este entorno temporalmente, ya sea para cuidar las chacras o para transitar por los caminos. En estos ámbitos existen viviendas pequeñas que se encuentran dispersas en el territorio, y muchas están abandonadas. Las actividades que se realizan son el cuidado de las chacras, la alimentación del ganado y el riego de los cultivos.



Mapa 20. El entorno rural representado por los andenes. Los caminos como conectores entre el entorno urbano y rural

Fuente. Elaboración propia en base a información de la Municipalidad de Cabana, 2019

Es por ello que el ámbito rural está conectado al urbano por intermedio de los caminos, los cuales son usados constantemente por las personas para dirigirse al campo (ver mapa 20).

6.1.3 Estado de la superficie del camino

El estado de la superficie está definido por el tipo de camino según el terreno por el cual se desplaza el vehículo o persona. En el medio rural, existen diversidades de superficies debido a dos grandes factores: i) las características geológicas de la zona y ii) la ausencia del Estado para el mantenimiento de las vías.

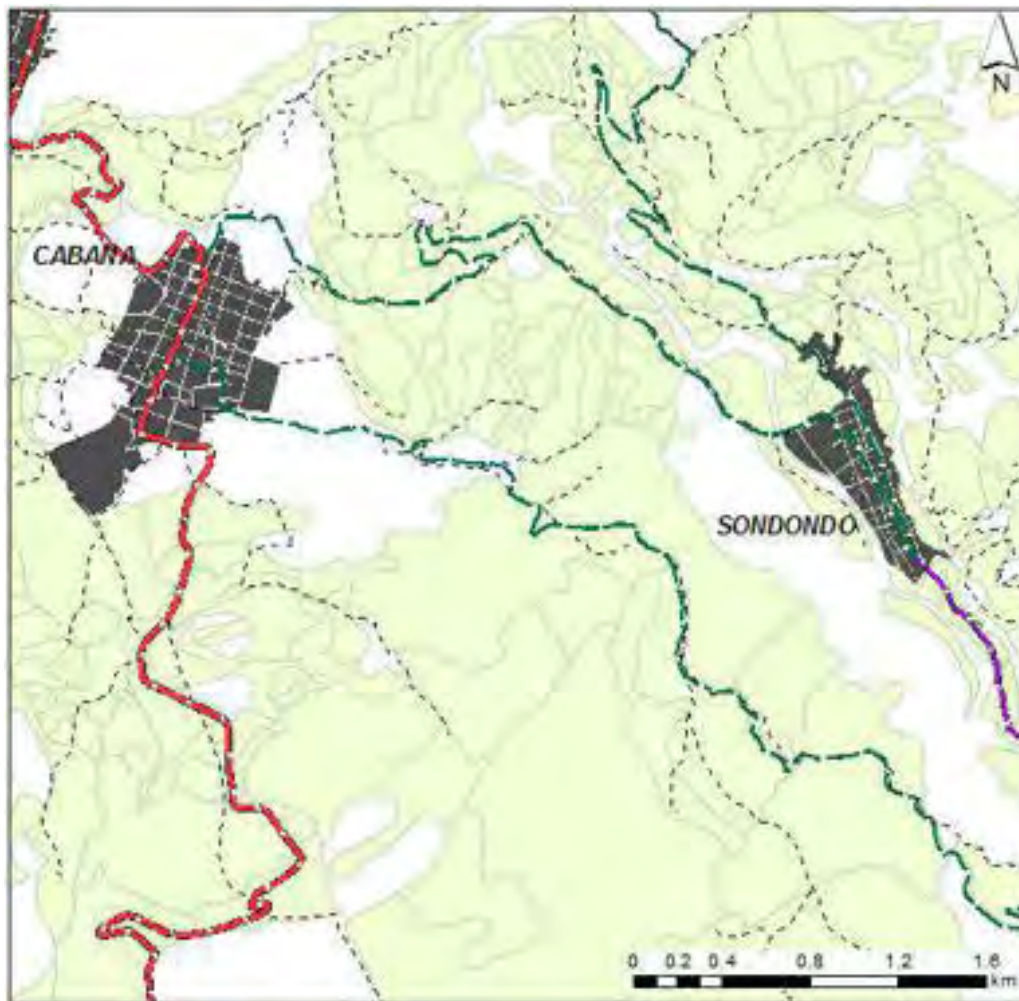
La superficie determina muchas dinámicas de las personas en la movilidad rural, según las actividades que se van a realizar, por ejemplo, el traslado de ganado es más accesible en los caminos de superficie pavimentada y afirmada que en trocha, a pesar de que los animales están acostumbrados al caminar en todo tipo de superficie.

En el mapa 21 se representa los tipos de superficie de los caminos, los cuales conforman una red que influye en la cotidianidad de las personas, cuyas decisiones durante los trayectos se basan, en cierta medida, en el tipo de superficie y su estado debido a la fricción y accesibilidad física. Asimismo, la tabla 6 presenta las principales características de las superficies identificadas en el ámbito de trabajo.

Estado de superficie	Descripción	Kilómetros
Pavimentado	Superficie de rodadura está conformada por mezcla bituminosa (flexible) o concreto Portland (rígida)	5.5
Afirmado	Superficie de rodadura está constituida por una o más capas de afirmado	2.5
Sin afirmar	Superficie de rodadura que ha perdido el afirmado	17.3
Trocha	Superficie sin afirmar con presencia de obstáculos pequeños en el caminos	72.2

Tabla 6. Tipos de superficie en el ámbito de trabajo de la investigación

Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes y la Municipalidad de Cabana, 2019

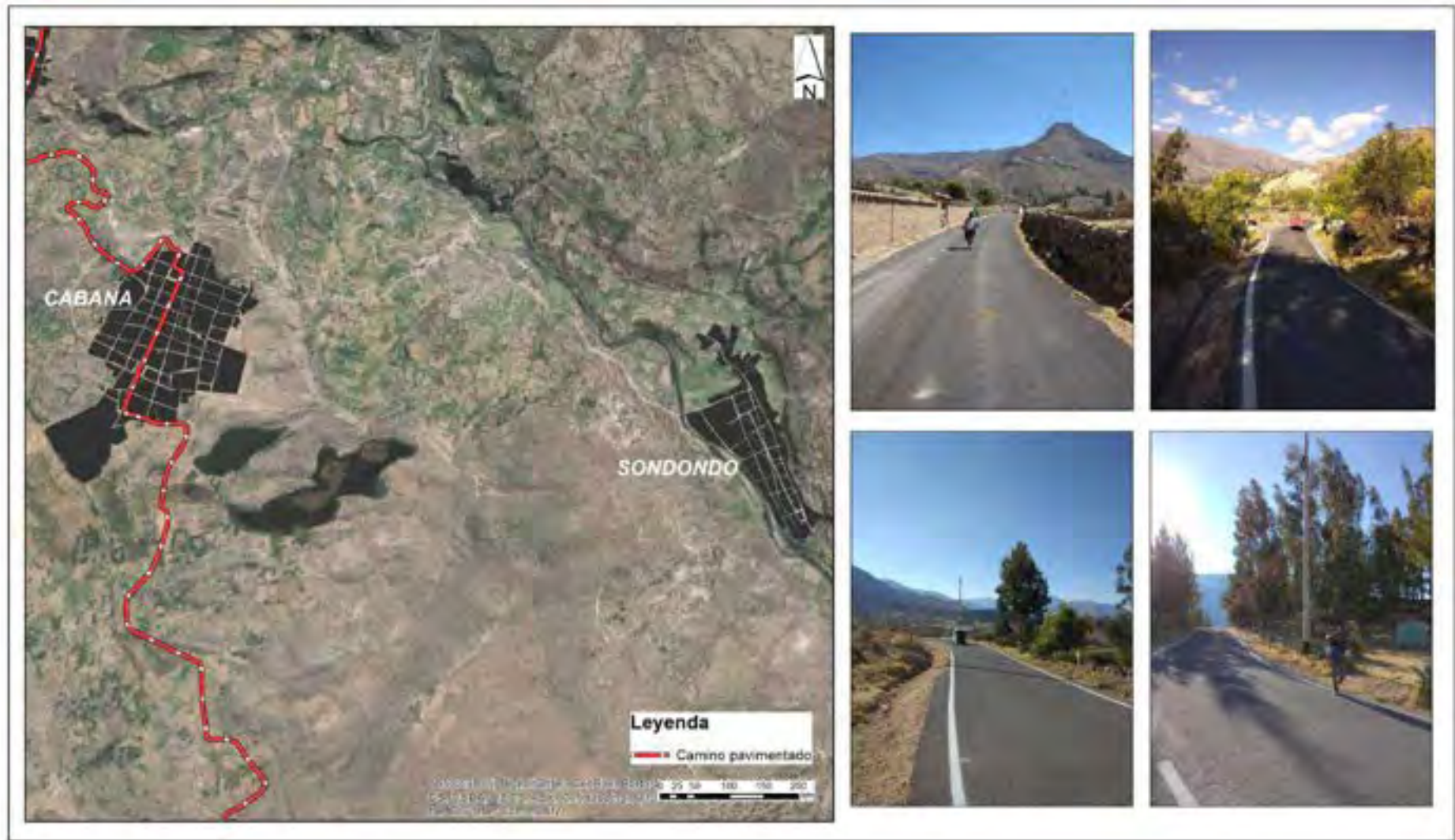


— Camino pavimentado — Camino sin afirmar Área urbana
— Camino afirmado Camino de trocha Andenes

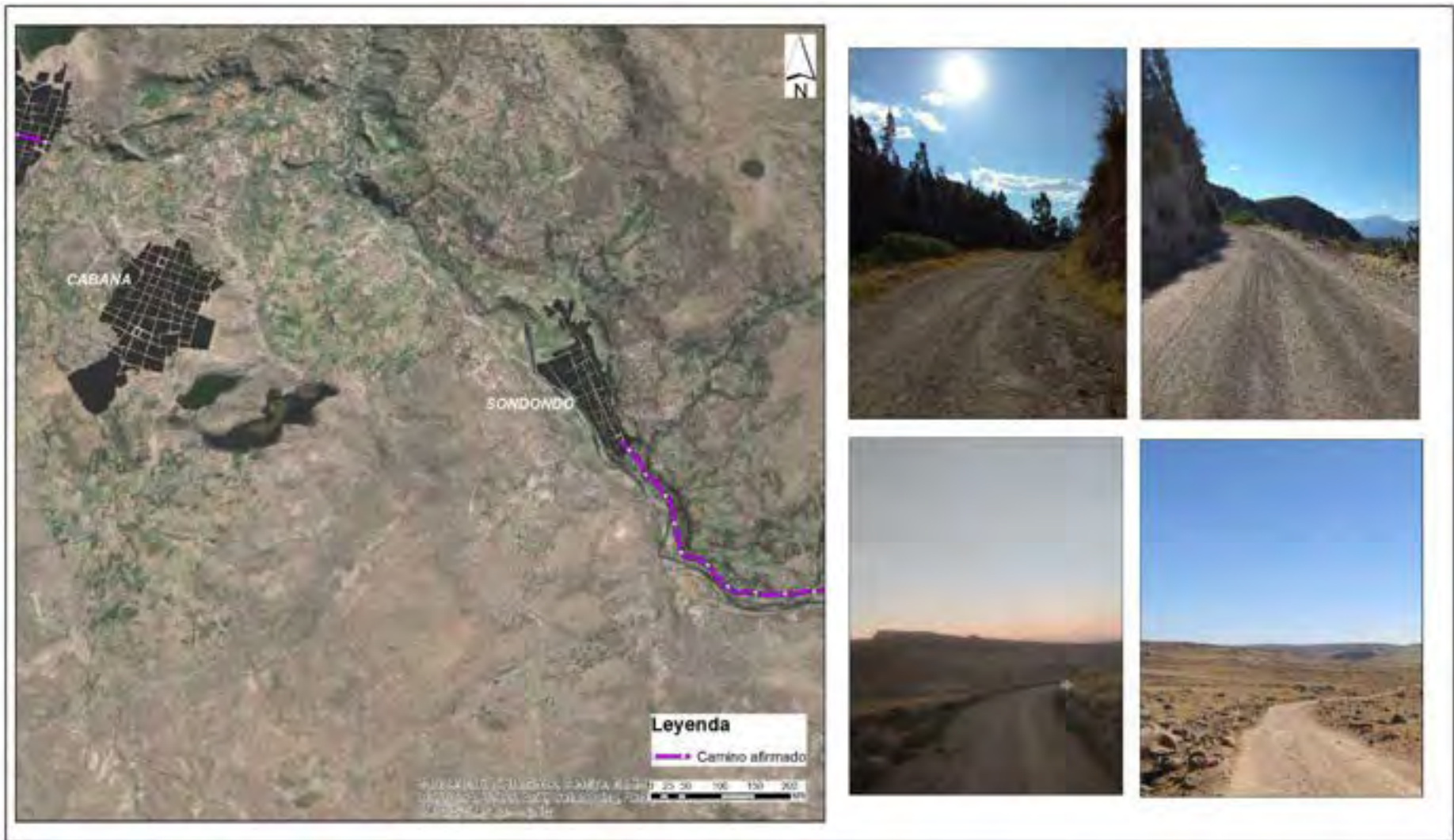
Mapa 21. Tipos de superficies en los territorios de Cabana y Sondondo

Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes y la Municipalidad de Cabana, 2019

En ese sentido, a continuación, los mapas 22, 23, 24 y 25 representan cada tipo de superficie acompañado de imágenes fotográficas de los desplazamientos sobre los caminos rurales, resultado de los recorridos realizados como parte de la metodología utilizada.



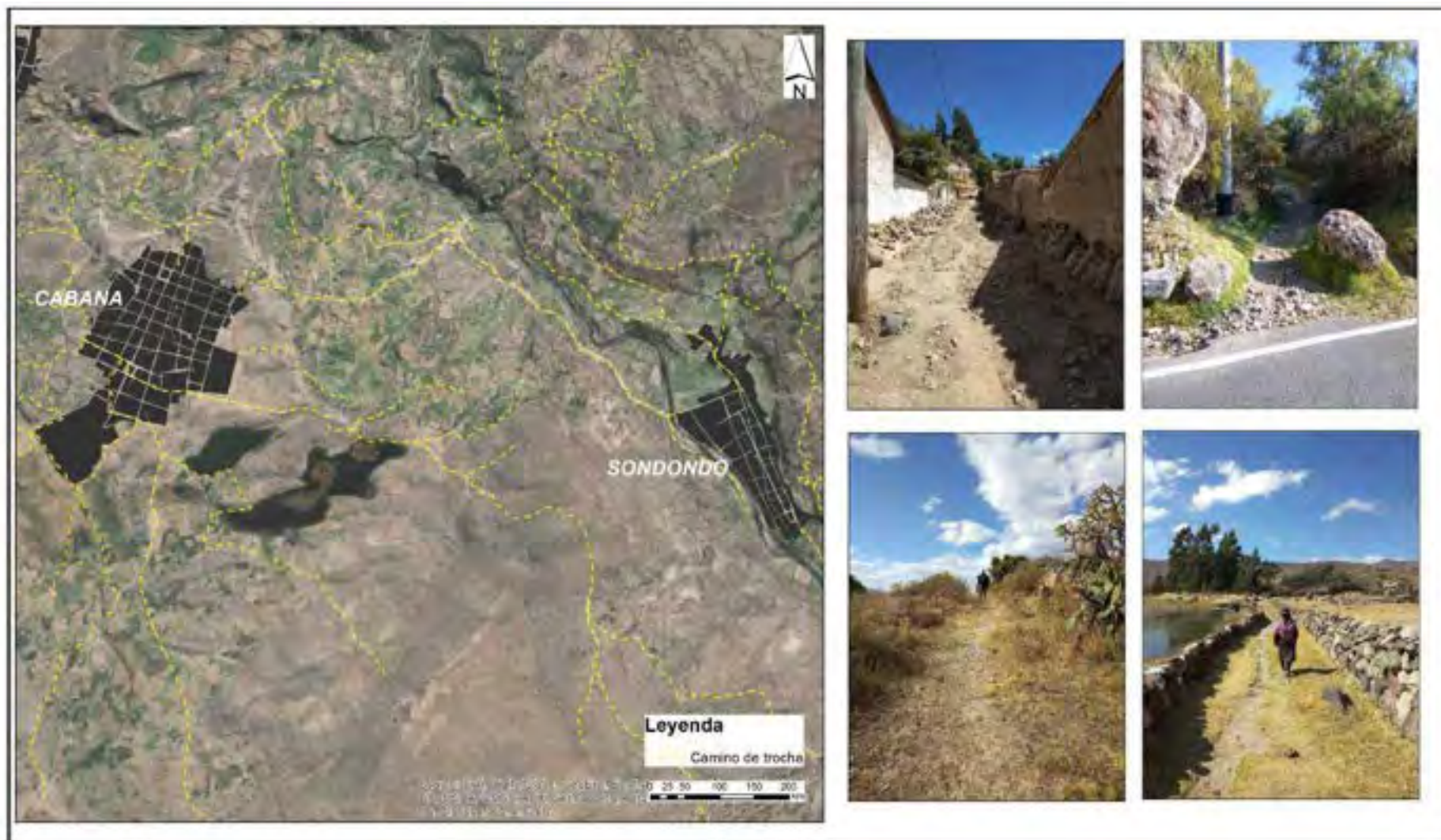
Mapa 22. Superficie pavimentada o asfaltada en los territorios de Cabana y Sondondo
 Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transporte, Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019



Mapa 23. Superficie afirmada en los territorios de Cabana y Sondondo
Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transporte, Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019



Mapa 24. Superficie sin afirmar en los territorios de Cabana y Sondondo
 Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transporte, Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019



Mapa 25. Superficie de trocha en los territorios de Cabana y Sondondo
Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transporte, Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

Asimismo, durante los recorridos, también se identificaron en la red de caminos otros tipos de superficie no muy comunes, pero presentes en territorios rurales, sobre todo en los caminos de vigilancia y chacra, los cuales amplían la red de desplazamientos en el entorno rural (ver ilustración 32).

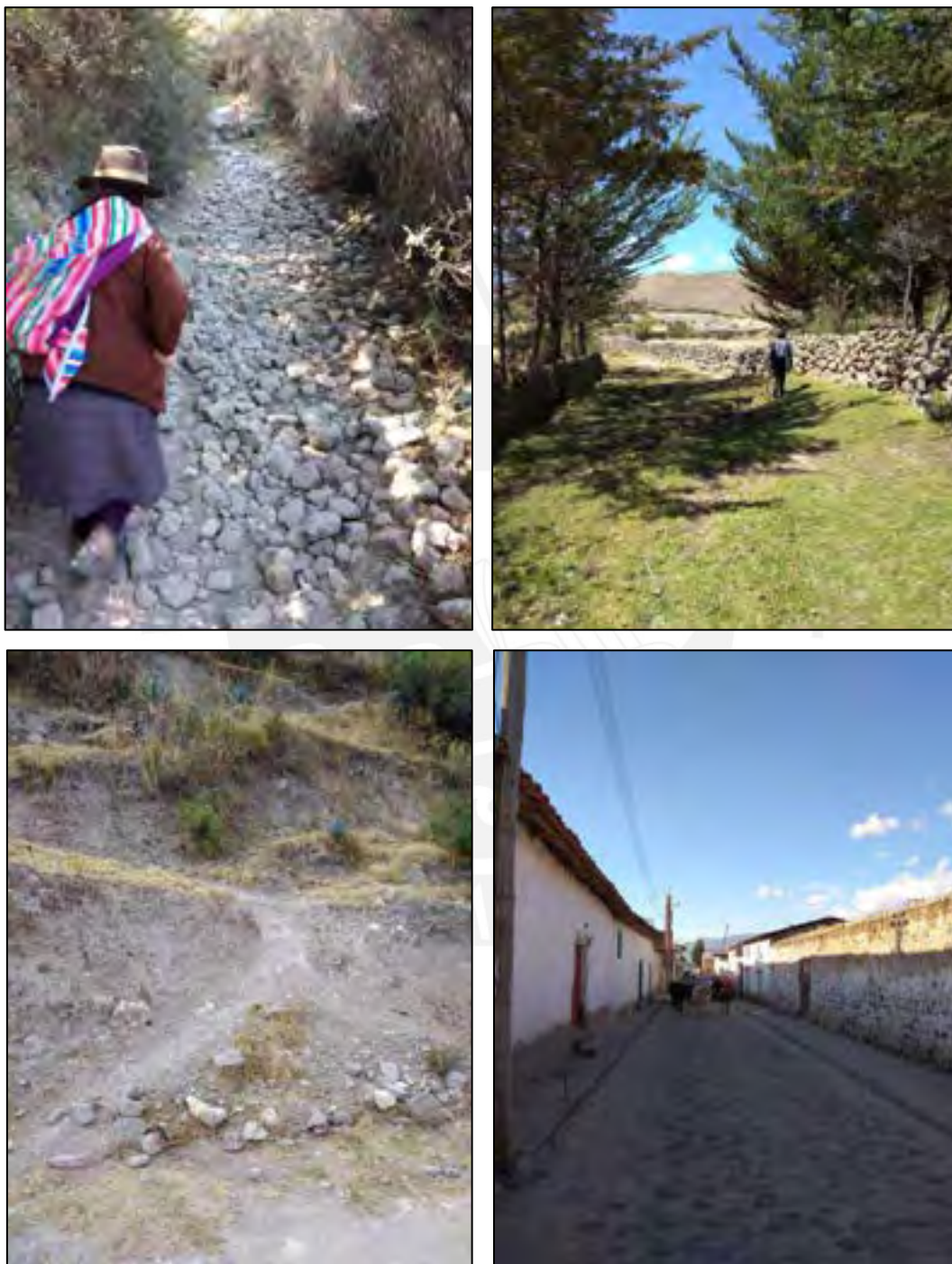


Ilustración 32. Otras formas de superficies en los territorios de Cabana y Sondondo, como la superficie de piedras, hierba, tierra y cemento
Fuente. Ampuero, 2019

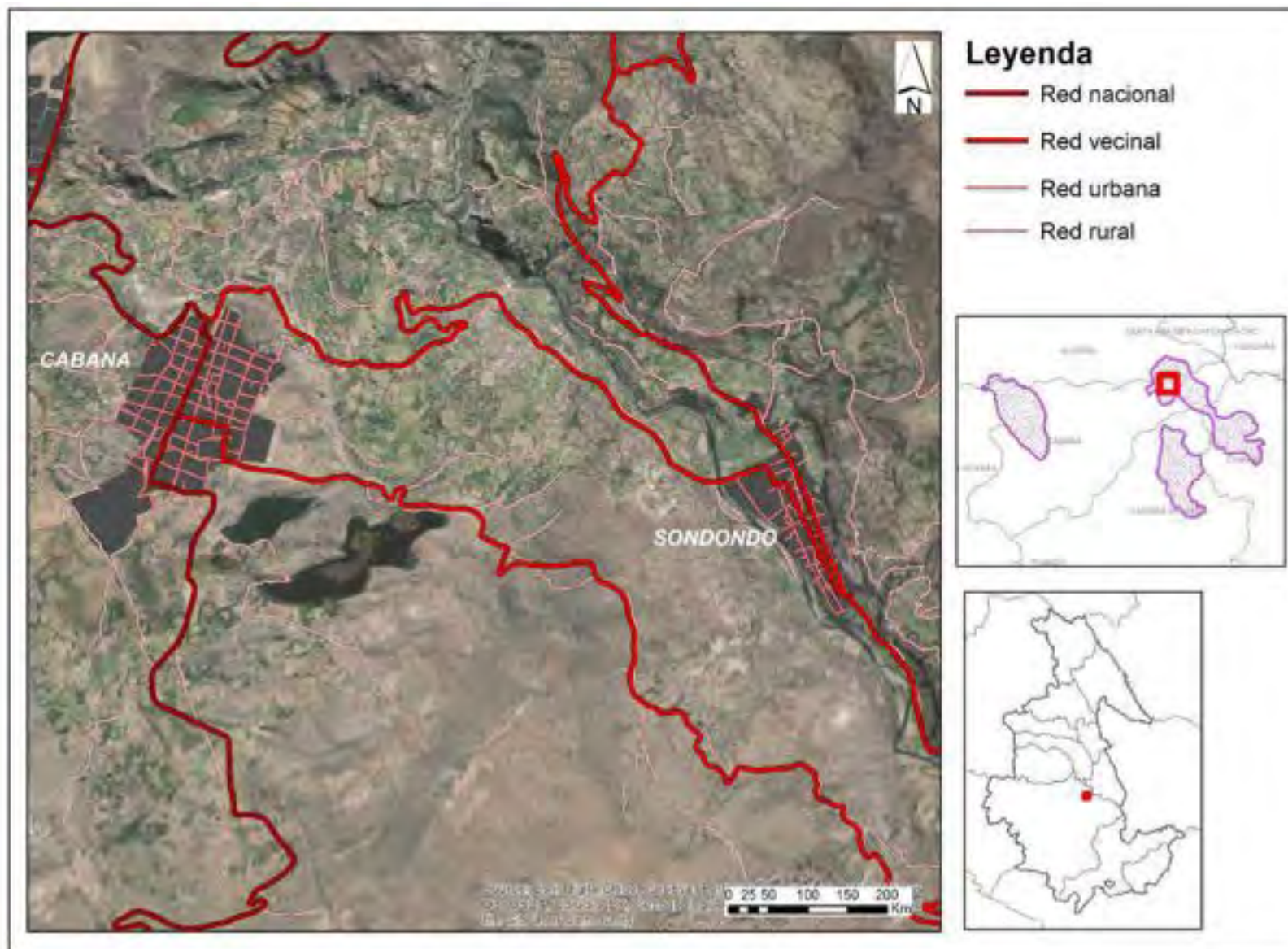
6.1.4 Jerarquía del camino

Si bien, se mencionó que la jerarquía de los caminos no es tomada en cuenta en la toma de decisiones en los desplazamientos rurales, si es importante para las intervenciones públicas, entre ellas la Municipalidad Distrital de Cabana y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entidades que promueven proyectos basados en la clasificación de red vial nacional, departamental y vecinal.

Los caminos rurales en estos territorios abarcan la red nacional y vecinal como se aprecia en el mapa 26, teniendo mayor presencia en la red vecinal, cuyo mantenimiento y mejoramiento está a cargo de la municipalidad. Sin embargo, las autoridades no están ejecutando el presupuesto designado para mejorar el transporte y vías. La red departamental no figura en el ámbito de trabajo ya que sirve para conectar la capital de la región, Huamanga, con las capitales de provincia. Es en este contexto, que el accionar de la población se hace notar, ya que muchos caminantes al transitar realizan la gestión del mantenimiento de los caminos.

La red urbana la componen las vías peatonales o calles ubicadas en el entorno urbano, siendo importantes en el desarrollo local y en la dinámica de experiencias porque sirven de conectores hacia los caminos que llevan a las chacras.

La red rural la conforman los caminos de herradura principalmente. En esta red la población realiza el mantenimiento y gestión durante los desplazamientos, tomándose un poco del tiempo para limpiar la ruta de estorbos como maleza, piedras u otros objetos.



Mapa 26. Jerarquía de los caminos en los territorios de Cabana y Sondondo
 Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transporte, Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

6.2 La dinámica en la red de caminos rurales

Las actividades cotidianas definen patrones de movilidad en el territorio. En el medio rural esta dinámica está definida por las actividades agropecuarias, las cuales conectan la ciudad con el campo mediante los caminos rurales.

Según estadísticas del CENAGRO (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2012) existen alrededor de 114000 unidades agropecuarias en la región de Ayacucho²⁸ (equivale al 5% a nivel nacional), lo que implica que muchas personas se dediquen a estas actividades. Ello justifica que diariamente las personas se movilicen desde sus viviendas hacia el campo para realizar las labores en las chacras, evidenciándose esta situación en el sondeo realizado²⁹ en Cabana y Sondondo, mediante el cual se relevó información sobre la actividad más común que realizan en estos territorios, cuyo resultado fueron las actividades relacionadas al campo como la agricultura y ganadería. Otro detalle a resaltar es que la mayoría de personas dedicadas a estas actividades son de la tercera edad, por eso, los hallazgos identificados comprenderán estas rutinas.



Gráfico 13. Experiencias en la red de caminos rurales
Elaboración propia en base a resultados identificados en los recorridos de campo realizados en el 2019

²⁸ Otras cifras interesantes del censo son: i) el 89% de las unidades agropecuarias en la región de Ayacucho tienen un tamaño entre 0.1 a 5 hectáreas, ii) el 75% de las personas dedicadas a las actividades agropecuarias solo hablan quechua, y iii) el 30.4% de los productores tienen primaria incompleta. Estas cifras hacen evidente un abandono del gobierno en las prácticas agropecuarias en esta región.

²⁹ Para mayor detalle revisar los resultados del sondeo realizado en el anexo 1.

De lo establecido por Dupuy (1998), existen tres ámbitos de actuación de las redes del urbanismo, las de infraestructura, las de producción de consumo y sector doméstico, y una tercer que es la red de las personas, las cuales toman decisiones según el entorno, situación y necesidades básicas. Esta lógica urbana, se aplica en el territorio rural en todas las actividades, ya que las personas optan por la practicidad cuando se movilizan, generando y ampliando la red de caminos establecida por los operadores del primer nivel (ver ilustración 33).

Es así, que en los recorridos realizados se identificaron dos situaciones principales (ver mapa 27):

- i. A las vías existentes, definidas por las autoridades centrales y locales y a la red de caminos de herradura, de los cuales gran parte pertenece al camino inca, se añaden otros niveles de caminos, los cuales son muy usados por las personas en estos territorios, estos son los caminos de vigilancia y de chacra.
- ii. Dada la necesidad de priorizar la practicidad en los desplazamiento, las personas toman decisiones durante los recorridos, como consecuencia de ello se crean atajos o cortes de camino, utilizando el territorio rural que se encuentra a disposición, agregando otro nivel más a la gran red de caminos rurales.



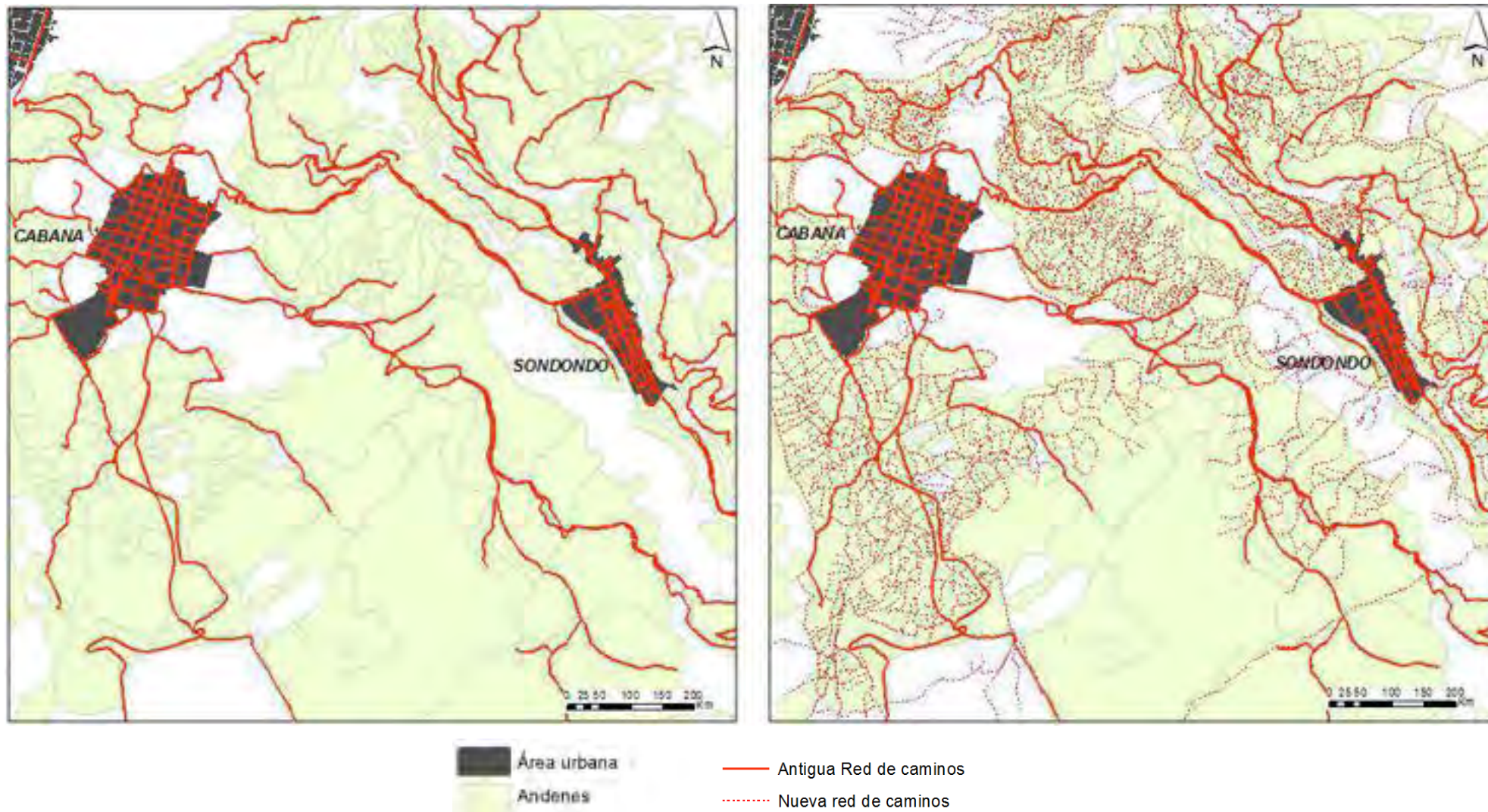
Red de primer nivel	Operador	Mototaxi en red afirmada	Red vial asfaltada	Camino rural al lado de canal de agua
<p>Red vial</p> <p>Red de caminos rurales</p> <p>Red de mototaxis</p>	<p>Instituciones,</p> <p>familias</p>			
Red de segundo nivel	Operador	Producción de leche de vaca	Producción de alfalfa	Producción de tejas
<p>Red de producción agrícola</p> <p>Red de mercado local</p> <p>Red de almacenaje</p>	<p>Empresas privadas,</p> <p>comunidades,</p> <p>familias</p>			
Red de tercer nivel	Operador	Descansos en las vías	Vigilancia de chacras de otras personas	Atajos
<p>Red de dinámicas y decisiones en las movilidades</p>	<p>Familias</p>			

Ilustración 33. Redes y operadores en los territorios de Cabana y Sondondo
Fuente. Elaboración propia en base a "El urbanismo de las redes" (Dupuy, 1998) y trabajo de campo realizado en 2019



Mapa 27. La antigua y nueva red de caminos rurales. A la izquierda se aprecia la red de caminos previa al trabajo de campo, a la derecha se observa la red de caminos posterior al trabajo de campo
 Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, la Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

Se evidencia así un patrón en los desplazamientos, el cual es fortalecido por la dinámica de experiencias en los caminos. Estas experiencias, en el medio rural, están vinculadas al paisaje y al entorno geográfico principalmente.

Por ello, a continuación se presentan las principales situaciones que ocurren en los desplazamientos, experimentados en los recorridos, los cuales definen la movilidad en el medio rural. Estas son experiencias i) contemplativas, ii) simbólicas, iii) de ocio o de confort, iv) sociales y v) de vigilancia o de control (ver gráfico 13).

6.2.1 Experiencias contemplativas

En los recorridos realizados por Cabana y Sondondo, se encontraron lugares estratégicos en los cuales se podía visualizar y contemplar el paisaje. Esta característica será transversal a los demás tipos de experiencias.

El Qapac Ñam fue construido estratégicamente para tener una visión completa del territorio y de esa manera poder controlar y gestionar los recursos naturales, sobre todo el recurso hídrico. Ese patrón se sigue conservando, ya que la red de caminos rurales ofrece una visual paisajística imponente, que invita a detenerse para observar y contemplar la naturaleza.



*Ilustración 34. Contemplación del paisaje rural
Foto. Ampuero, 2019*

Este patrón de comportamiento identificado en los desplazamientos está incluido dentro de la rutina de los pobladores, es una costumbre, y hasta una tradición, en todos días. En las caminatas que inician en la madrugada para el cuidado de las chacras muchas veces se observa el amanecer, y al retornar a los hogares, las personas contemplan el atardecer y la puesta del sol, así como la presencia de la luna y las estrellas en la noche.

Ciertas vistas en puntos estratégicos como en la ilustración 35, no solo como punto para observar el paisaje, sino también como sitio importante para la vigilancia y monitoreo de las actividades.



Ilustración 35. Vista del anexo Sondondo desde lugar estratégico en el camino rural ubicado a 40 minutos a pie de Cabana

Foto. Ampuero, 2019



Mapa 28. Experiencias contemplativas registradas en los recorridos realizados en los territorios de Cabana y Sondondo. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, la Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

6.2.2 Experiencias de vigilancia o de control

Las experiencias registradas en esta categoría están relacionadas a las labores campesinas, que consisten en la producción agrícola y pecuaria, incluidas el cuidado de los cultivos y ganado. Una característica peculiar registrada en esta categoría de hallazgo es que algunas de estas actividades se realizan durante el recorrido, es decir, las personas aprovechan la ruta del trayecto para realizar la vigilancia de chacras de algún familiar, siempre y cuando no afecte en gran medida el trayecto inicial.

Durante los recorridos efectuados con personas de la zona para la realización de sus quehaceres, se identificaron algunas paradas en las cuales se logró observar un panorama amplio del territorio, en estos puntos –según el testimonio de un poblador– se solía vigilar a las personas que se desplazaban de un lugar a otro, estos sitios eran usados principalmente por padres para monitorear a sus hijos mientras se dirigían a otro punto siguiendo órdenes³⁰. Fueron dos las razones principales de esa actividad, la primera es para cuidar el bienestar de los hijos ante cualquier peligro que pudiese ocurrir, y la segunda es para verificar que ellos realicen las tareas encomendadas.



*Ilustración 36. Mirador ubicado en punto estratégico para permitir el control de las actividades realizadas
Foto. Ampuero, 2019*

³⁰ Esta historia se registró en uno de los recorridos realizados como parte de la metodología de campo. Para mayor detalle revisar el capítulo V, en particular el recorrido 3.

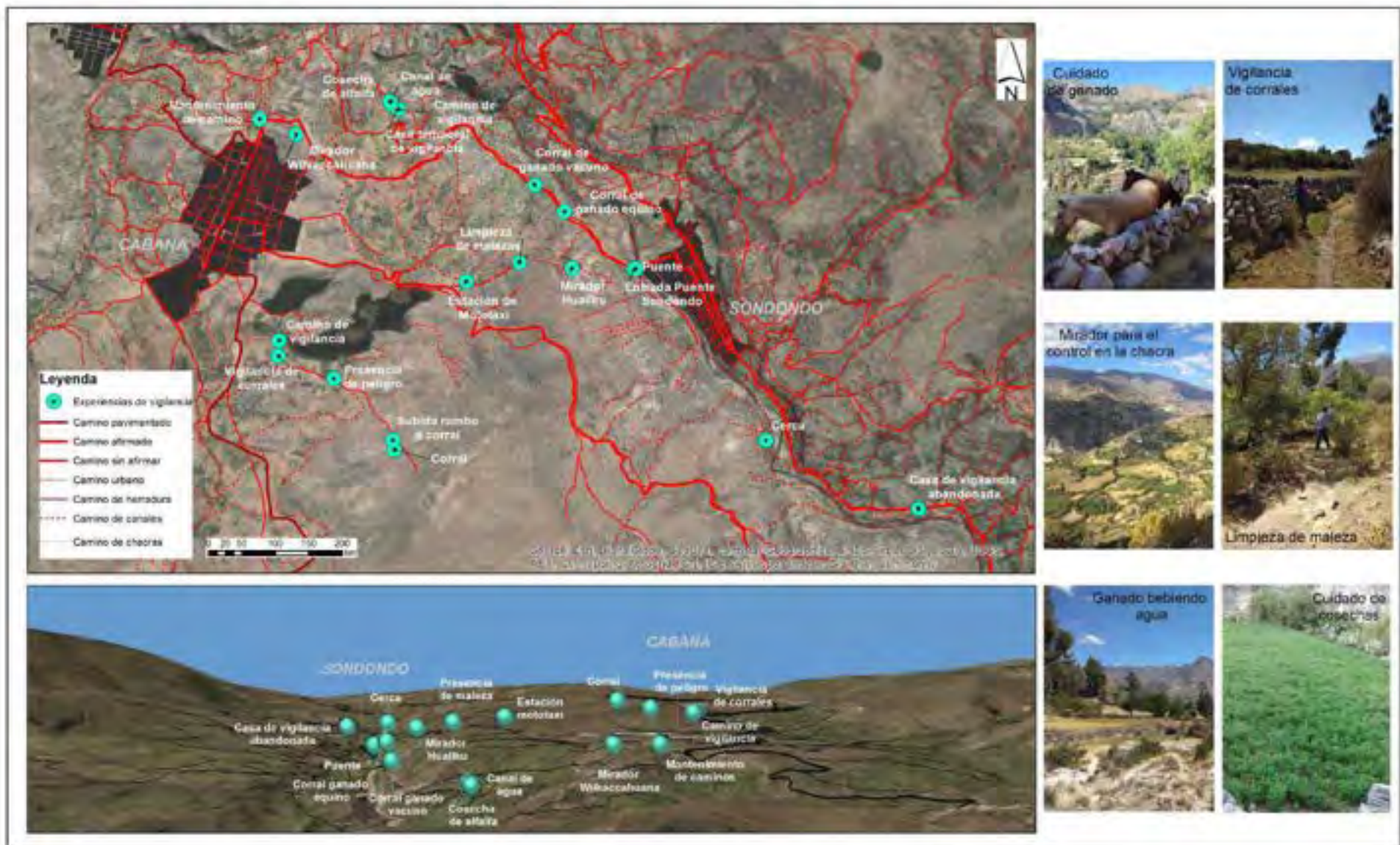
Además, estos lugares también funcionan como centro de control de las chacras a distancia. Esta decisión estratégica es para evitar trasladarse hasta la ubicación de la chacra y así ahorrar tiempo y esfuerzo, se podría considerar como un tipo de control práctico de las parcelas.

Otro tipo de experiencias relevadas dentro de esta categoría de experiencias son las vinculadas al cuidado de chacras de vecinos o familiares, debido a que en muchas ocasiones a las personas que se dirigen a algún lugar en el campo se les solicita – aprovechando la ruta- pasar cerca de sembríos de otras personas para hacer el monitoreo de cultivos o ganado.



Ilustración 37. Vigilancia de la cosecha de alfalfa y del ganado equino, adyacente a un camino rural

Foto. Ampuero, 2019



Mapa 29. Experiencias de vigilancia o de control recopiladas en los recorridos realizados en los territorios de Cabana y Sondondo
Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, la Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

6.2.3 Experiencias simbólicas

Estas experiencias se caracterizan por su valor religioso y espiritual de un lugar ubicado en las rutas, estos lugares suelen ser visitados periódicamente por las personas para hacer un rezo breve que asegure el bienestar durante el desplazamiento, estas decisiones pueden estar dentro de la ruta planificada o pueden ser improvisadas.

Una característica importante muy presente en esta categoría de experiencias es la dinámica vinculada a la religión católica. En muchos tramos de los recorridos en el medio rural se ubican pequeñas capillitas correspondientes a la religión católica, a las cuales se les rinde tributo cuando se transita cerca (ver ilustración 38). Así también, está presente la cosmovisión andina, cuyas tradiciones han sido heredadas de los antepasados wari e incas.



*Ilustración 38. Pequeña capilla religiosa ubicada en el trayecto hacia los baños termales de Sondondo, a aproximadamente 20 minutos de la plaza central del anexo
Fotografía. Ampuero, 2019*

Existen muchos vestigios de la cosmovisión andina en estos territorios, con una vinculación espiritual muy estrecha con la naturaleza y recursos naturales como el agua y la tierra. Una de estas experiencias registradas se evidenció en la valorización de los cerros o apus de cada pueblo, representados en ciertos lugares en forma de apachetas y piedras maquetas, los cuales son considerados lugares sagrados. Las

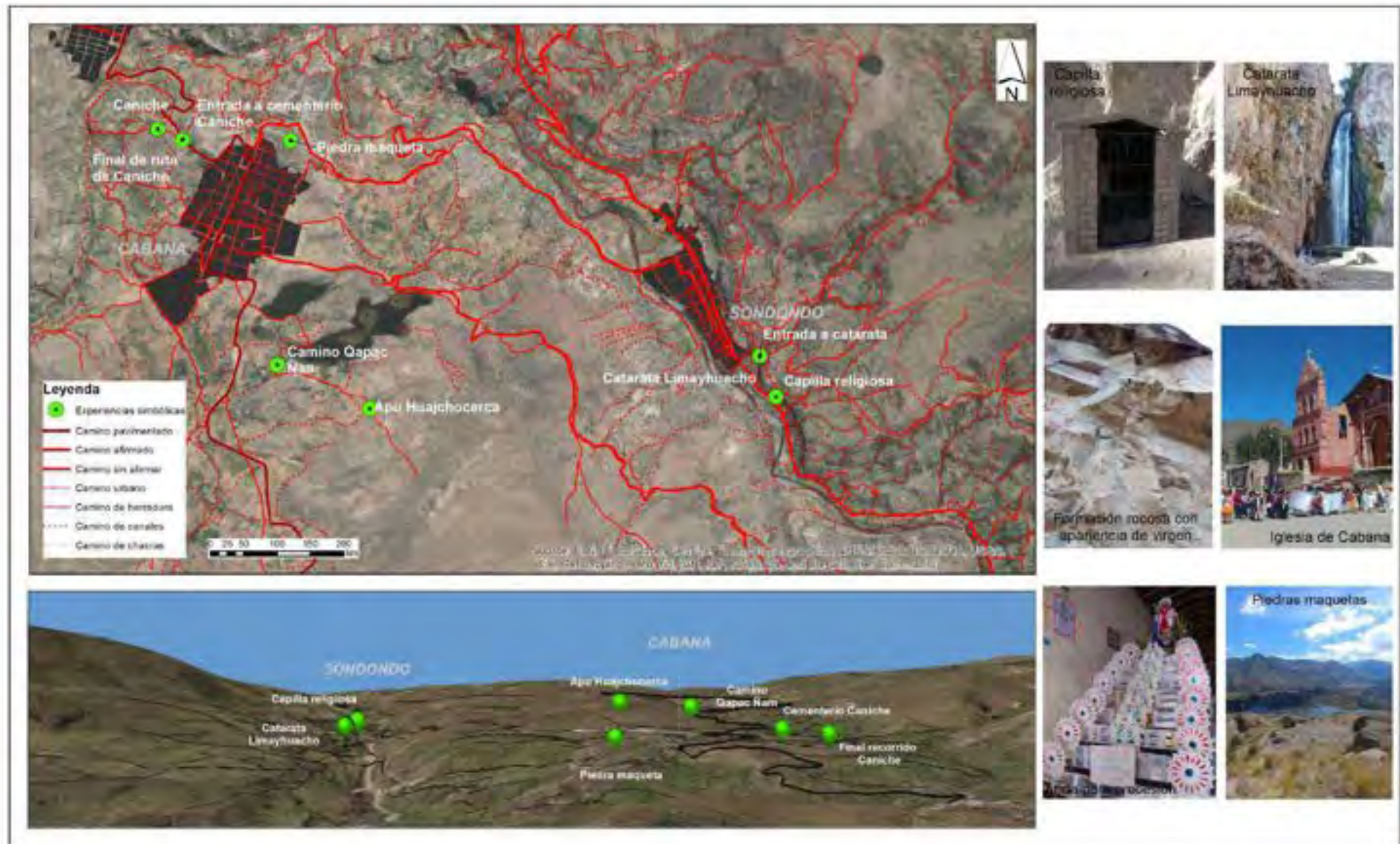
personas suelen estacionarse por costumbre tradicional en estos puntos para rezar y solicitar un salvaguardo para su bienestar en los trayectos y así llegar a salvo a los destinos, ante condiciones climáticas o peligros de pendiente. Así también, otros lugares sagrados relacionados con el recurso agua es la catarata de Limayhucaho ubicada en el anexo Sondondo, el cual es utilizado como lugar de iniciación de los danzantes de tijera -danza tradicional en la región-. Esta práctica tiene un significado importante para las personas de Cabana y Sondondo, y suele celebrarse una vez al año a manera de ofrenda.



*Ilustración 39. Vista del Apu Huajchocerca, ubicado a una hora a pie del pueblo de Cabana
Foto. Ampuero, 2019*



*Ilustración 40. Catarata Limayhuacho en el pueblo de Sondondo, el cual posee un valor simbólico para la población que practica la danza de las tijeras
Foto. Ampuero, 2019*



Mapa 30. Experiencias simbólicas recopiladas en los recorridos realizados en los territorios de Cabana y Sondondo. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, la Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

6.2.4 Experiencias de ocio o de confort

El primer tipo de experiencia registrada en esta categoría está relacionado con los descansos en lugares con o sin sombra, los cuales son importantes para las personas de la tercera edad. Estos lugares de descanso pueden estar ubicados en los mismos trayectos o adyacentes al camino, en algunas oportunidades las formaciones rocosas y en otras la presencia de arbustos suelen generar sombras que protegen a las personas del fuerte sol en la mañana.



*Ilustración 41. Descansos en lugares con sombras en los caminos rurales
Foto. Ampuero, 2019*

El segundo tipo de experiencias está vinculado con el recurso hídrico, ya que durante los trayectos se identificaron sitios con riachuelos o canales de agua, estos se encuentran al lado de las vías y en tramos en los cuales están rodeados de mucha vegetación. Asimismo, a aproximadamente treinta minutos de caminata desde el anexo Sondondo se encuentran los baños termales, los cuales suelen ser visitados por las personas para descansar aprovechando que encuentran al lado del trayecto de la vía afirmada.

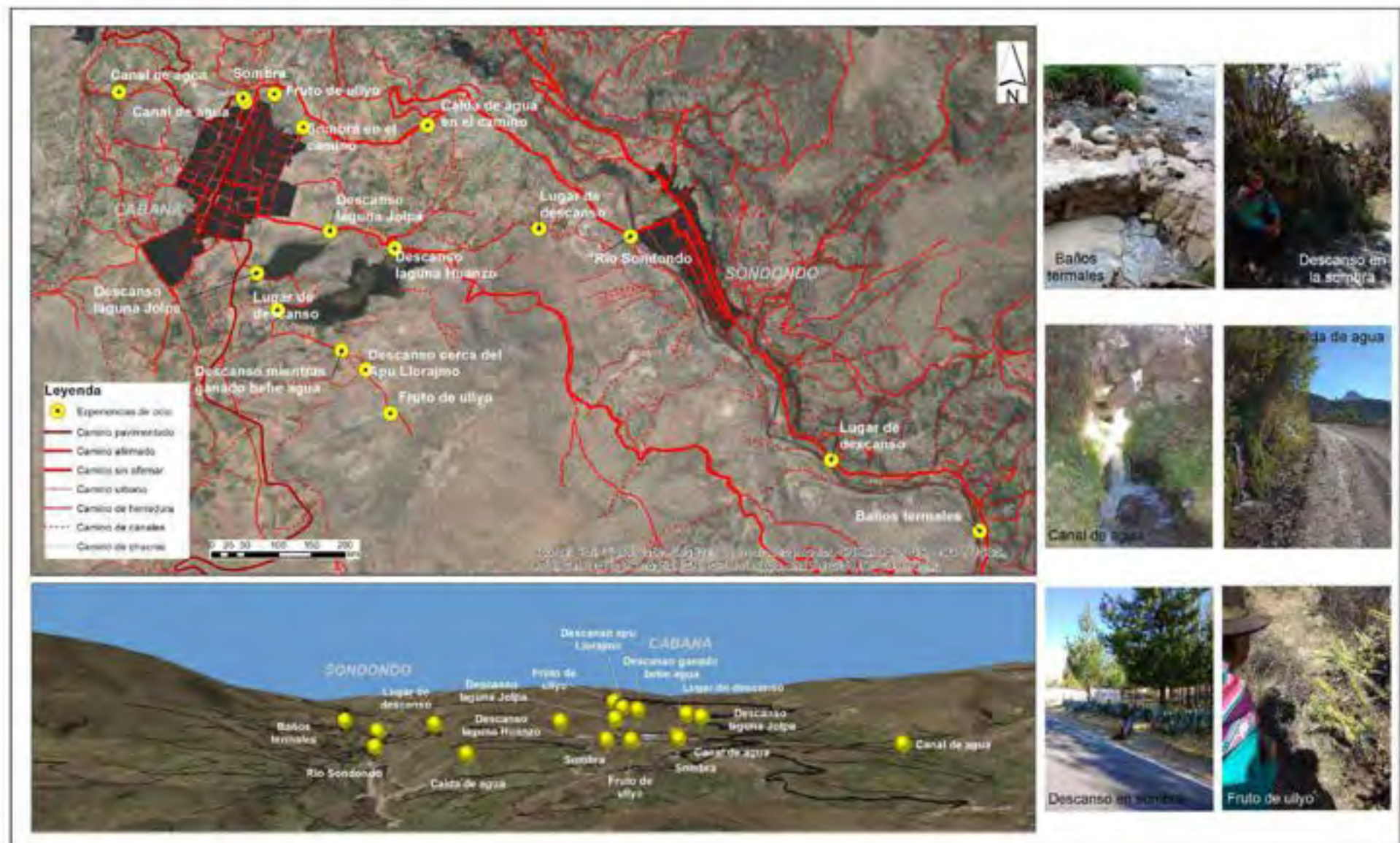


*Ilustración 42. A la izquierda, la presencia de riachuelos en los caminos rurales para abastecerse de agua durante los recorridos. A la derecha, los baños termales como experiencia recreativa en los caminos rurales ubicados a treinta minutos del anexo de Sondondo
Foto. Ampuero, 2019*

Finalmente, un tercer tipo de experiencia está relacionado con las paradas que se realiza para la alimentación. En algunos tramos de los recorridos se registró la presencia de vegetación con frutos maduros para comer, además, en ocasiones se acostumbra transitar a través de chacras de cultivos con algunos frutos para abastecimiento durante el camino.



*Ilustración 43. Ulliyos u otros frutos para abastecerse durante los recorridos en los caminos rurales
Foto. Ampuero, 2019*



Mapa 31. Experiencias de ocio o de confort recopiladas en los recorridos realizados en los territorios de Cabana y Sondondo
Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, la Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

6.2.5 Experiencias sociales

Esta categoría está muy presente en los recorridos, sobre todo en las intersecciones entre los tipos de caminos, como por ejemplo en el cruce entre un camino de atajo con una vía asfaltada (ver ilustración 44). Las personas, durante los recorridos, suelen encontrarse con algunos vecinos o conocidos y se toman un breve tiempo para socializar, algunas veces para aprovechar la ocasión y conversar de algunas cosas. En otras oportunidades se solicita monitorear alguna chacra o ganado ubicado en la ruta del trayecto de la otra persona.



*Ilustración 44. Encuentro social entre pobladores en el camino rural, junto a muchas de estas conexiones se encuentran elementos como las apachetas que representan respeto por el camino
Foto. Ampuero, 2019*

Por otro lado, un hallazgo a resaltar en esta categoría, son los lugares en el entorno urbano que suelen aglomerar a muchas personas, estos son las bodegas, el mercado local o algún servicio público como el banco o la municipalidad, generándose momentos para socializar. Otro tipo de experiencia a mencionar es que algunas personas que transportan cargamento en vehículos como motocargas o camionetas suelen recoger a personas en el camino y llevarlos a su destino o cerca de él, aprovechando la ruta. También se registró en esta categoría a personas que visitan a algún familiar, aprovechando que se encuentran cerca de la ruta del recorrido, para llevarles algún alimento o ropa. Estas visitas esporádicas en los desplazamientos se realizan siempre y cuando no se modifique demasiado la ruta planificada.

6.3 La relación entre morfología y dinámica

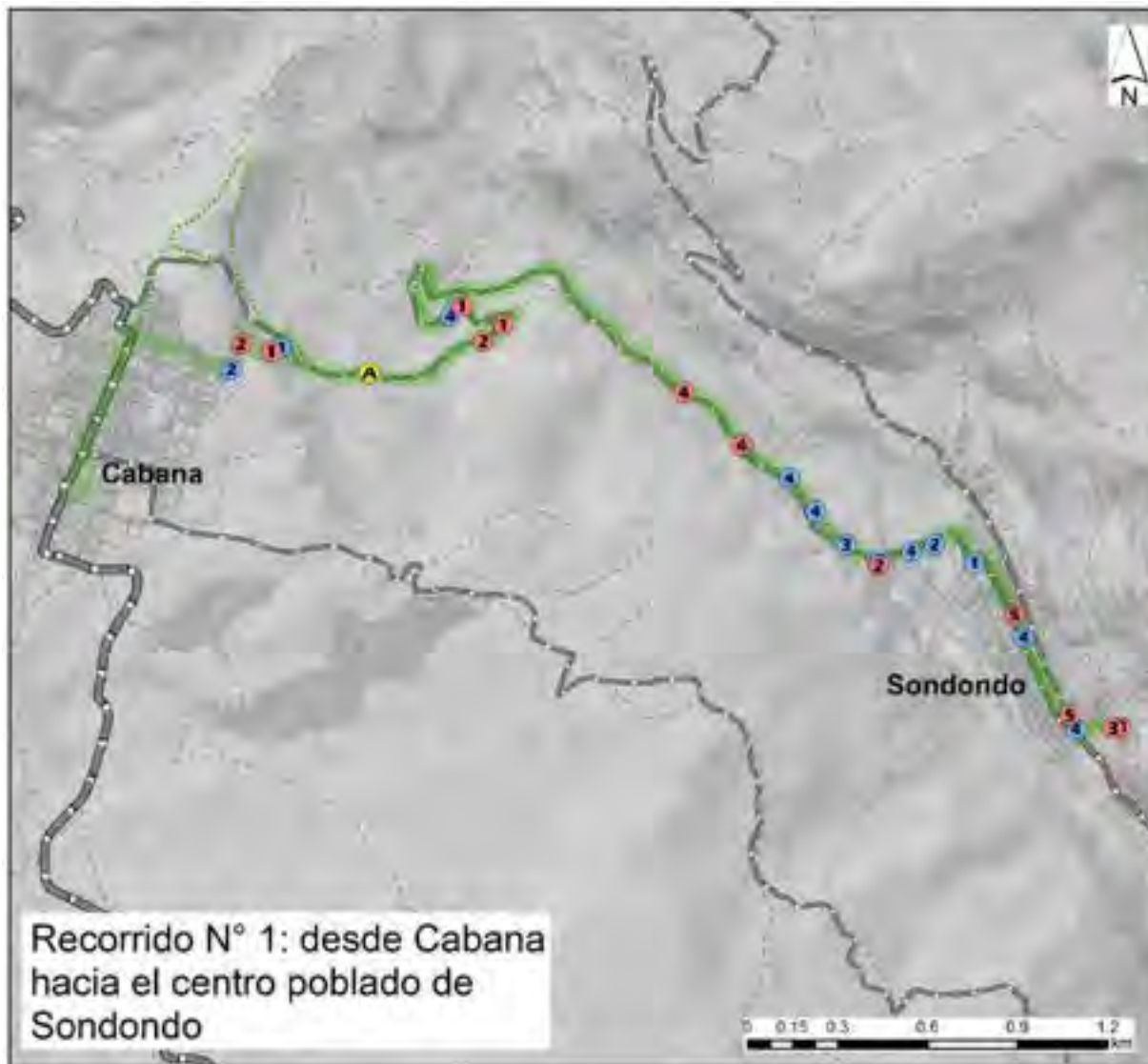
Los recorridos realizados permitieron experimentar las diversas formas de desplazamientos de las personas en estos entornos, logrando identificar hallazgos, los cuales fueron categorizados según la morfología y características físicas del territorio y la dinámica en los caminos. Aquello, sienta las bases para el análisis de la relación entre morfología y dinámica, que permitirá entender mejor la movilidad rural en estos territorios, así como las situaciones que ocurren en ellos.

Por ello, en esta parte se pretende abordar el estrecho vínculo que existe entre morfología y dinámica, a través de la cartografía SIG, la cual permite sistematizar y procesar la información recopilada en campo, para así observar de mejor manera los recorridos y hallazgos categorizados de la red de caminos rurales, e identificar la posibles factores para explicar dicho vínculo.



Ilustración 45. La lógica de la movilidad urbana aplicada en el medio rural, en base a la morfología y la dinámica en la red de caminos

Fuente. Elaboración propia en base a "La movilidad como oportunidad para el desarrollo urbano y territorial" (Jirón, 2015) y trabajo de campo, 2019



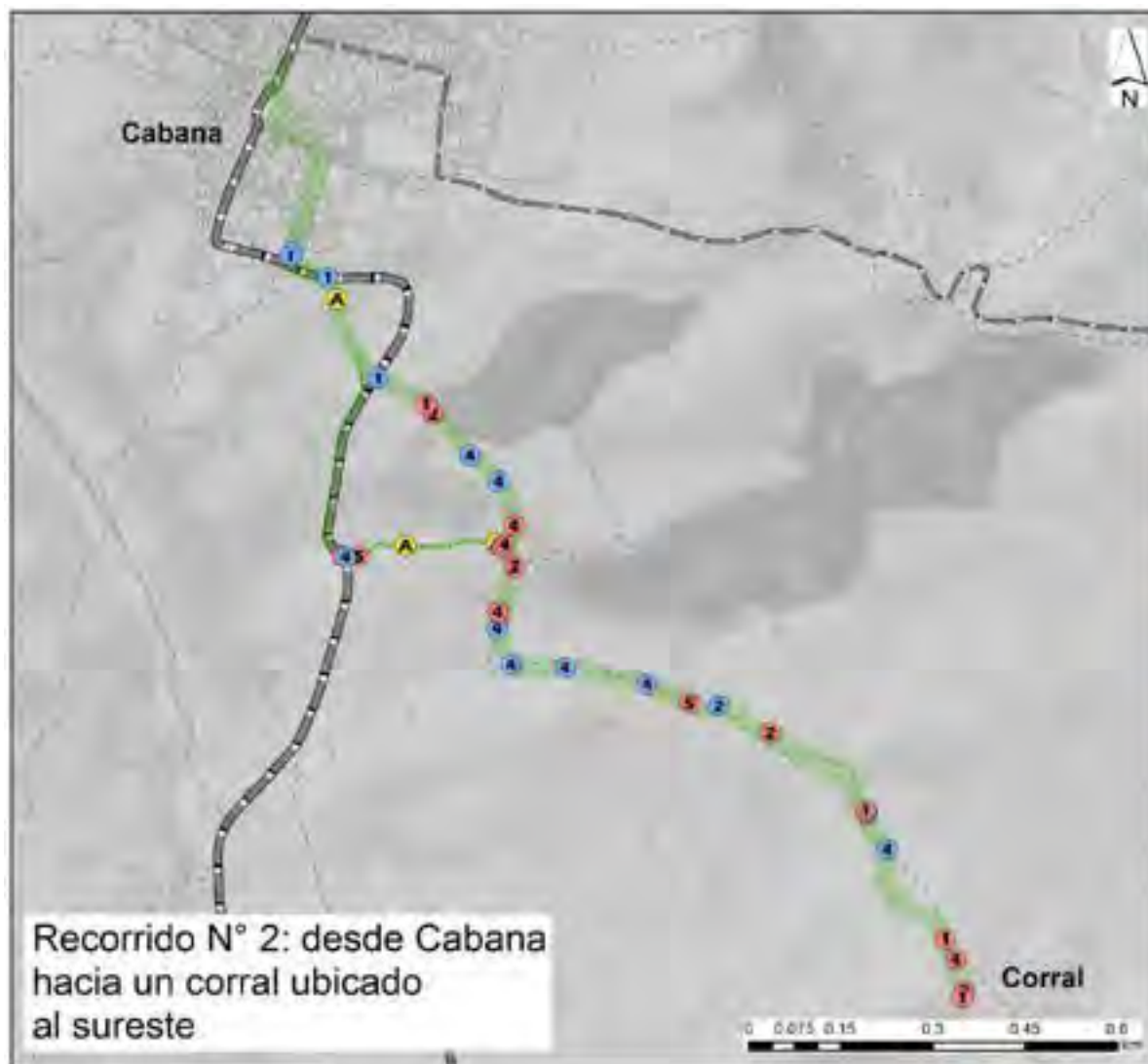
1	Experiencias Contemplativas	Se identificaron 3 exp. contemplativas, entre ellas vistas a paisajes y al Río de Sondondo
2	Experiencias Recreativas	Se identificaron 3 exp. recreativas, desde lugares que producen sombras hasta con presencia de riachuelos
3	Experiencias Simbólicas	Se identificaron 3 exp. simbólicas relacionadas a lugar sagrado donde se ubica la Catarata de Limayhuacho
4	Experiencias de Vigilancia	Se identificaron 2 exp. de vigilancia, las cuales consistían en monitorear los corrales de ganado vacuno y equino
5	Experiencias Sociales	Se identificaron 2 exp. sociales en eventos y bodegas, los cuales concentraban agrupaciones de personas
1	Atributo físico Forma	Se identificaron 2 atrib. de forma, que se caracterizaban por ser intersecciones entre caminos rurales y carreteras
2	Atributo físico Entorno	Se identificaron 2 atrib. de entorno, que consistieron en presencia de infraestructura urbana y límite con el entorno rural
3	Atributo físico Jerarquía	Se identificaron 3 atrib. de jerarquía, los cuales en este recorrido están definidos por las presencias de puentes en la red via
4	Atributo físico Superficie	Se identificaron 7 atrib. de superficie, principalmente caminos no pavimentados y de herradura
A	Atajos	Se identificó 1 atajo, a modo de corte de camino aprovechando la morfología del terreno para llegar pronto al destino
		Ruta de ida caminando (Cabana-Sondondo)
		Ruta de regreso en mototaxi (Sondondo-Cabana)
		Via Pavimentada
		Via Afirmada
		Via Sin Afirmar
		Caminos de herraduras
		Área urbana

Mapa 33. Recorrido desde Cabana hacia el centro poblado de Sondondo con hallazgos categorizados
Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, la Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

Como se ya se ha detallado en los capítulos anteriores, en los recorridos se relevó información acerca de características físicas del territorio y caminos, cuyos hallazgos fueron plasmados y categorizados en morfología, y por otro lado, se experimentó situaciones ocurridas en las caminatas, cuyos hallazgos fueron consolidados y clasificados en dinámica, logrando –a partir de ambos ejes de análisis- una aproximación para entender la movilidad rural y los desplazamientos en los entornos rurales.

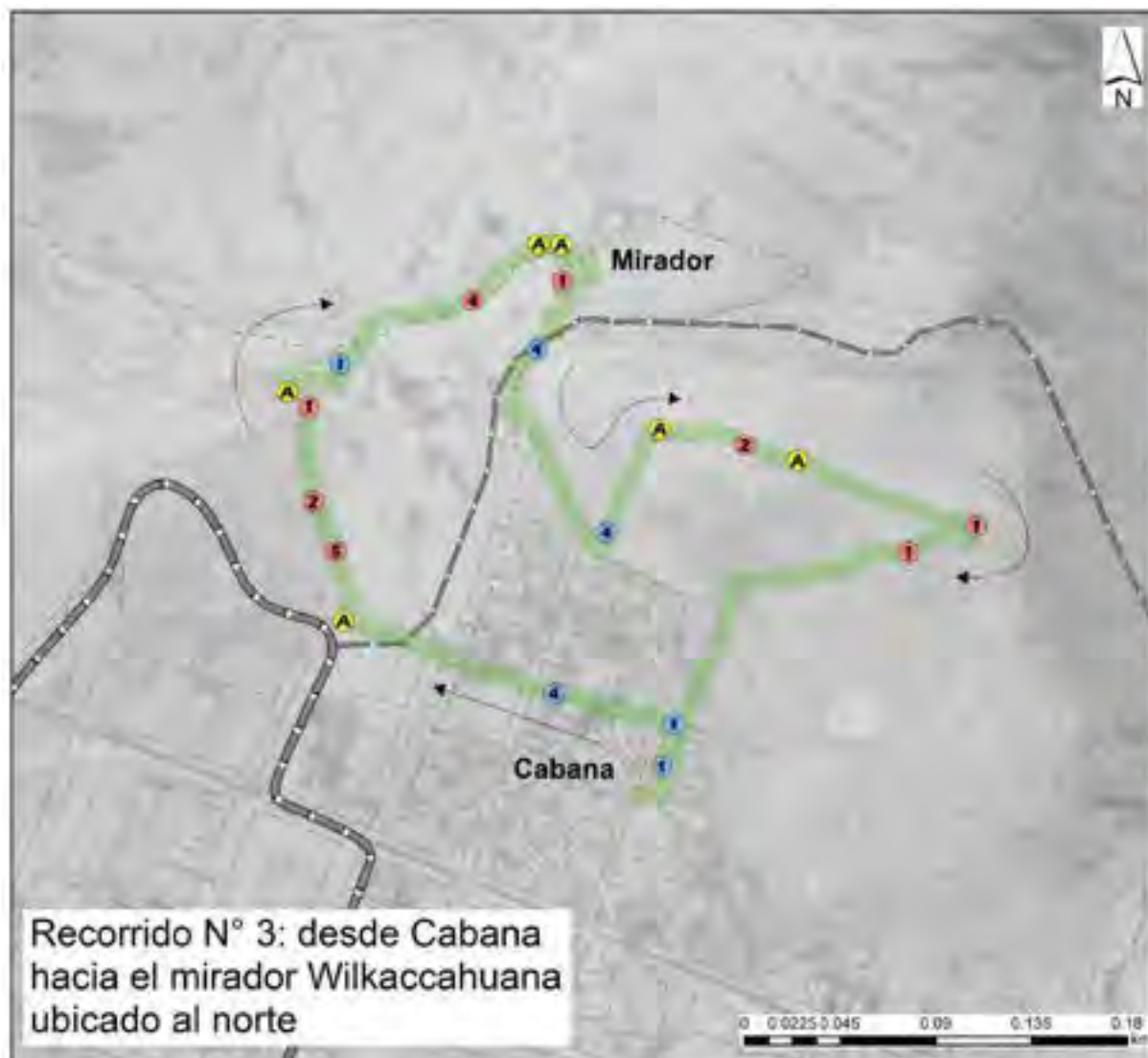
Es así que en el mapa 33 se visualizan los hallazgos categorizados según la morfología y la dinámica identificados en los recorridos realizados, sobre este se aprecia el uso mayoritario de la vía sin afirmar, quien la administra el gobierno local, en esta red se desplazan vehículos principalmente, pero es también muy utilizada para el traslado de ganado y caminatas a pie. Se observa que saliendo del entorno urbano de Cabana se decide cortar camino para conectar con la vía sin afirmar mencionada, esta es una práctica muy común en los desplazamientos cotidianos. Muchos de los atajos relevados se dan usando otros caminos como los de herradura o tramos del camino inca, no obstante, otros atajos, como el mostrado en el mapa, son imperceptibles, ya que son identificados solo por las personas del entorno, siendo atajos “inmediatos” y de extensión muy corta, esto aprovechando las características morfológicas del territorio.

En el mapa siguiente (mapa 34), el trayecto hacia un corral al sureste de Cabana utiliza tramos de diversas redes de caminos, en primer lugar la vía pavimentada que une a Cabana con otras capitales de distritos, pero el desplazamiento se da solo en algunos tramos, en segundo lugar gran parte de tramos de los caminos de herradura, los cuales están bien delimitados, uniendo a Cabana con anexos o pequeños pueblos aledaños, y en tercer lugar se utiliza una red de caminos no reconocida en la cartografía oficial, la cual es muy utilizada por las personas no solo para actividades productivas como la vigilancia de chacras, sino también a “modo de atajos” para cortar camino y llegar rápido al destino establecido, esta red está representada principalmente por caminos de canales de agua y caminos o senderos en las chacras, evidenciando nuevamente que las decisiones de los pobladores de la zona aprovecha en su máxima expresión las características físicas del territorio para sus propios fines de movilidad.



1	Experiencias Contemplativas	Se identificaron 4 exp. contemplativas, entre ellas vistas a paisajes, apus y a la laguna Jolpa
2	Experiencias Recreativas	Se identificaron 5 exp. recreativas, en descansos cerca de la laguna Jolpa y el Apu Llorajmo para beber y alimentarse
3	Experiencias Simbólicas	En este recorrido no se identificó ninguna experiencia simbólica
4	Experiencias de Vigilancia	Se identificaron 5 exp. de vigilancia, que consistían en vigilar los caminos y canales de agua cerca a la laguna Huanzo
5	Experiencias Sociales	Se identificaron 4 exp. sociales a través de encuentros con personas en los tramos de los caminos y cruces con la autopista
1	Atributo físico Forma	Se identificaron 3 atrib. de forma, entre los cruces de caminos de herradura, tierra y autopistas
2	Atributo físico Entorno	Se identificó 1 atrib. de entorno, obstaculizando el camino y generando cierto grado de peligro
3	Atributo físico Jerarquía	En este recorrido no se identificó ningún atributo de jerarquía
4	Atributo físico Superficie	Se identificaron 10 atrib. de superficie, de los cuales destacan los de piedra, herradura y senderos del camino inca
A	Atajos	Se identificaron 3 atajos, a modo de corte de camino en superficies de tierra principalmente
Ruta de ida caminando (Cabana-Corral)		
Ruta de regreso caminando (Corral-Cabana)		
Vía Pavimentada		
Vía Afirmada		
Vía Sin Afirmar		
Caminos de herraduras		
Área urbana		

Mapa 34. Recorrido desde Cabana hacia un corral ubicado al sureste con hallazgos categorizados
Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, la Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

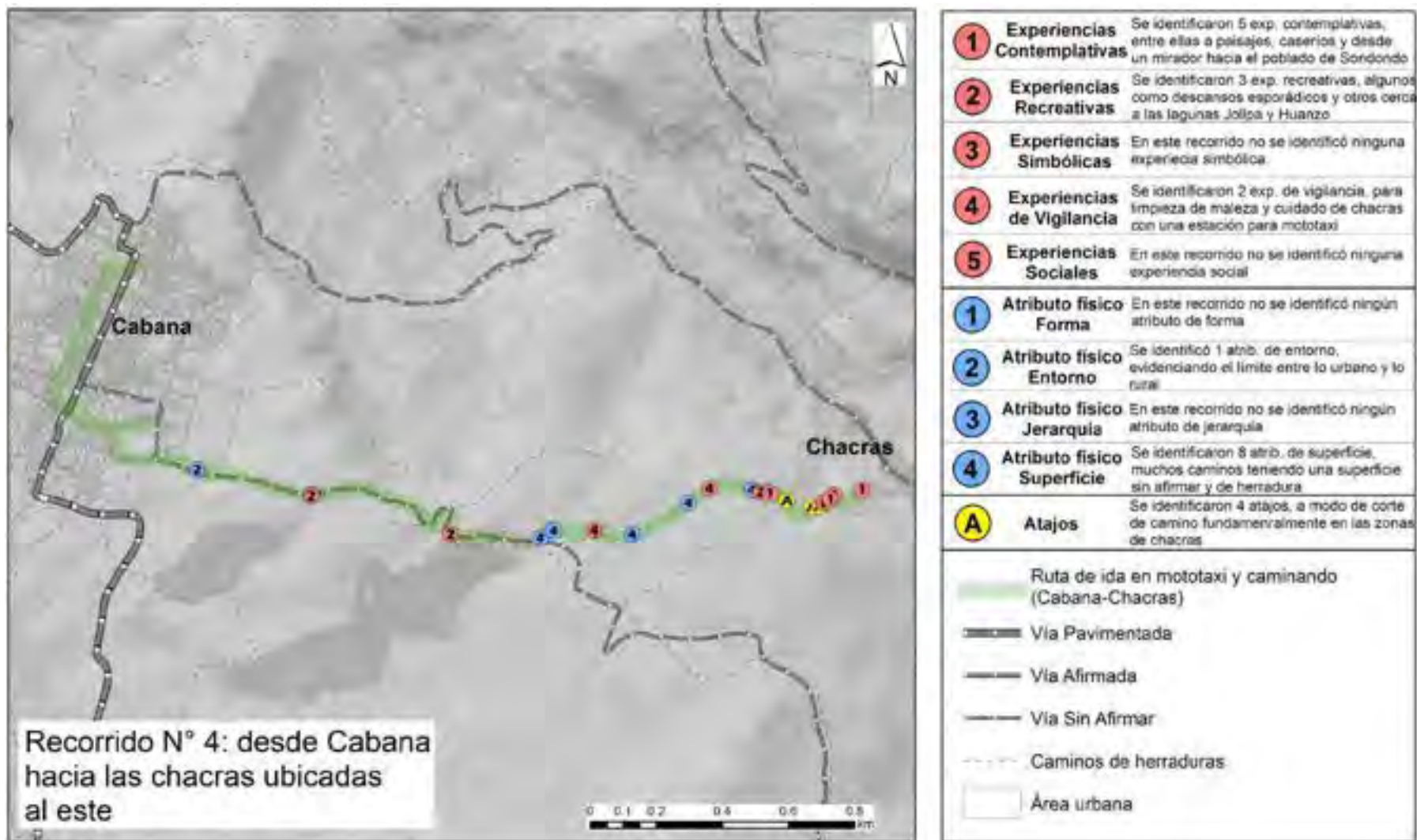


1	Experiencias Contemplativas	Se identificaron 4 exp. contemplativas, entre vistas a paisajes durante el camino y la ubicación del mirador Wilkacahuana
2	Experiencias Recreativas	Se identificaron 2 exp. recreativas, como la presencia de sombras en algunos tramos y la ubicación de frutos para alimento
3	Experiencias Simbólicas	En este recorrido no se identificó ninguna experiencia simbólica
4	Experiencias de Vigilancia	Se identificó 1 exp. de vigilancia, a través del mantenimiento del camino
5	Experiencias Sociales	Se identificó 1 exp. social en forma de encuentro con un conocido cerca a una acequia
1	Atributo físico Forma	Se identificaron 3 atrib. de forma, entre los cuales están los cruces de caminos de tierra y piedra
2	Atributo físico Entorno	En este recorrido no se identificó ningún atributo de entorno
3	Atributo físico Jerarquía	En este recorrido no se identificó ningún atributo de jerarquía
4	Atributo físico Superficie	Se identificaron 3 atrib. de superficie, en forma de camino pavimentado, afirmado y de herradura
A	Atajos	Se identificaron 6 atajos, a modo de corte de camino dirigiéndose al mirador con cierto grado de peligro
<p>— Ruta de ida y regreso caminando (Cabana-Mirador)</p> <p>— Via Pavimentada</p> <p>— Via Afirmada</p> <p>— Via Sin Afirmar</p> <p>- - - Caminos de herraduras</p> <p>□ Área urbana</p>		

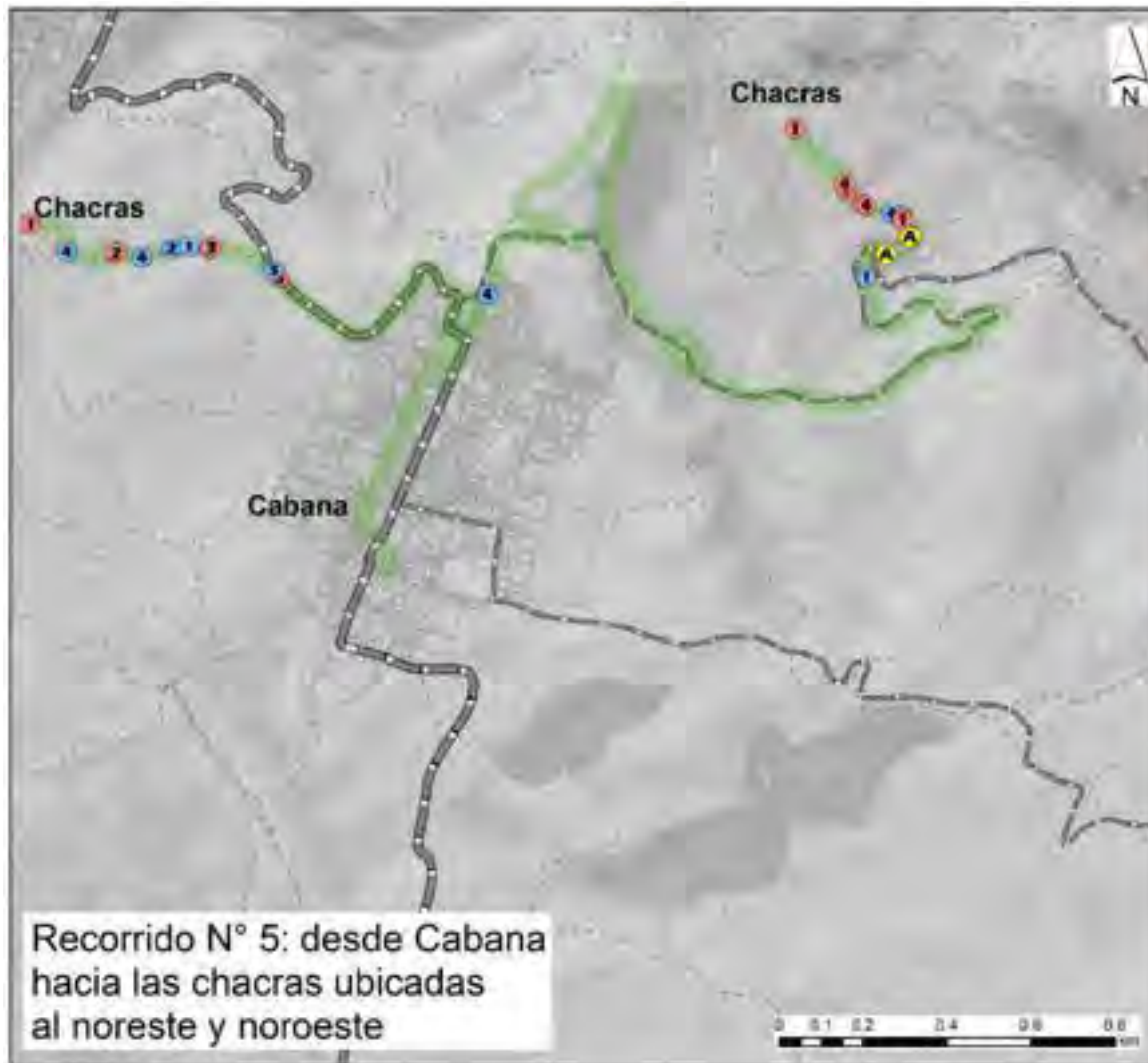
Mapa 35. Recorrido desde Cabana hacia el mirador Wilkacahuana ubicado al norte con hallazgos categorizados
Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, la Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

En el mapa 35, el trayecto es hacia un mirador ubicado al norte de Cabana, en esta ruta se aprecia notoriamente que los entornos urbano y rural están muy próximos, es decir, al salir del límite “urbano” se va observando inmediatamente la poca presencia de viviendas, o aparecen viviendas con otras características en cuanto a fachada y materiales. En el mapa se observa que el mirador aparentemente se encuentra cerca al punto de inicio, no obstante, debido a la morfología del terreno, la ruta tuvo sus complicaciones. Es en este recorrido en particular que se apreciaron muchas opciones para cortar camino (como ya se detalló en el capítulo de recorridos), aparentando algunos cierto nivel de peligro debido al esfuerzo físico que se debe hacer. También es válido destacar la presencia de canales de agua, los cuales están adyacentes a los caminos de vigilancia, y son muy usados a modo de atajo para llegar rápido a las chacras y realizar las labores. Finalmente el uso evidente de caminos de chacra en este recorrido para llegar al mirador fue muy común, caminando por el límite de parcelas con cultivos.

En el siguiente mapa (mapa 36) se observa una mayor diversidad en el uso de las diferentes redes de caminos, desde tramos de la red urbana, tramos de distancia mediana de la vía sin afirmar y caminos de herradura, sin embargo, estas formas de redes visibilizadas en la cartografía solo llegan hasta cierto punto, como se aprecia en el mapa, para llegar a las chacras se continuó por senderos y caminos no reconocidos pero muy utilizados por las personas, incluso en algunos tramos se cambió de medio de desplazamiento de mototaxi a pie debido a la estrechez del camino ya las características particulares como presencia de maleza y obstáculos. Es en esta parte donde incrementan las posibilidades para tomar atajos, usando tramos de caminos de vigilancia (adyacente a los canales de agua), y senderos o caminos para ingresar a las chacras, pasando por estas en algunas oportunidades sin afectar los cultivos.



Mapa 36. Recorrido desde Cabana hacia las chacras ubicadas al este con hallazgos categorizados
 Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, la Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019



1	Experiencias Contemplativas	Se identificaron 4 exp. contemplativas, entre ellas vistas a paisajes y miradores estratégicos hacia caseríos
2	Experiencias Recreativas	Se identificó 1 exp. recreativa, rumbo a la chacra en un canal de agua, para beber y descansar
3	Experiencias Simbólicas	Se identificaron 3 exp. simbólicas, entre ellas la ubicación de Caniche, y otros puntos sagrados
4	Experiencias de Vigilancia	Se identificaron 3 exp. de vigilancia, como los caminos de vigilancia para monitorear las chacras y presencia de cosechas
5	Experiencias Sociales	En este recorrido no se identificó ninguna experiencia social
1	Atributo físico Forma	Se identificaron 2 atrib. de forma, como caminos de tambo y una parada estratégica sin afirmar
2	Atributo físico Entorno	Se identificó 1 atrib. de entorno, mediante el límite entre lo urbano y lo rural con el final del tramo para usar el mototaxi
3	Atributo físico Jerarquía	Se identificó 1 atrib. de jerarquía, que releva el límite entre la carretera y el camino sin afirmar
4	Atributo físico Superficie	Se identificaron 5 atrib. de superficie, muchos caminos teniendo una superficie sin afirmar y de herradura principalmente
A	Atajos	Se identificaron 3 atajos, a modo de corte de camino fundamentalmente en las zonas de chacras y con pendiente alta
		— Ruta de ida caminando y con mototaxi (Cabana-Chacras)
		— Via Pavimentada
		— Via Afirmada
		— Via Sin Afirmar
		- - - Caminos de herraduras
		□ Área urbana

Mapa 37. Recorrido desde Cabana hacia el centro poblado de Sondondo con hallazgos categorizados
Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, la Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

En el mapa 37 se aprecian dos recorridos hacia chacras ubicadas al norte utilizando los tramos de las diferentes redes de vías y caminos, formando una red más amplia que obedece a las decisiones de las personas y se refleja en la dinámica. Se evidencia además los diferentes modos de desplazamientos en un solo tramo de camino, sin depender del tipo de superficie, priorizando la practicidad en el territorio. De esta manera, los atajos en estos recorridos responden a la necesidad de desplazarse con prontitud por el terreno rural, creando, en algunos casos, nuevos atajos según la morfología presentada.

En el siguiente mapa 38 el trayecto dirige hacia los baños termales de Sondondo usando principalmente la vía afirmada, en cual se trasladan vehículos, personas y ganado. Durante la caminata se observó diversos cortes de caminos en el territorio para dirigirse hacia las chacras y pueblos pequeños que se ubicaban en las zonas altas, estos caminitos eran en su mayoría de tierra y estaban bien señalizados. Si bien, esto corresponde un territorio que no forma parte del ámbito de trabajo, el patrón es el mismo, la morfología del terreno permite al caminante tomar decisiones diversas según su necesidad para llegar al destino.

Resulta evidente entonces la relación entre morfología y dinámica en los caminos rurales, cuyas experiencias se originan debido a los atributos físicos, siendo la unidad que expresa ello adecuadamente el atajo como la acción de cortar camino identificado anteriormente, el cual es producto de la decisión inmediata (dinámica) utilizando y aprovechando el terreno (morfología).



1	Experiencias Contemplativas	Se identificó 1 exp. contemplativa, cuya vista al río de Sondondo ofrecía detenerse unos instantes
2	Experiencias Recreativas	Se identificaron 2 exp. recreativas, rumbo a los baños termales, permitiendo descansos esporádicos en la ruta
3	Experiencias Simbólicas	Se identificó 1 exp. simbólica, ubicada al lado de la vía en la cual se encontró una capilla pequeña
4	Experiencias de Vigilancia	Se identificaron 2 exp. de vigilancia, ubicadas en un centro de monitoreo y una cerca para cuidado de cultivos
5	Experiencias Sociales	En este recorrido no se identificó ninguna experiencia social
1	Atributo físico Forma	Se identificó 1 atrib. de forma, a través de una intersección de camino sin afirmar y de herradura
2	Atributo físico Entorno	Se identificó 1 atrib. de entorno, al momento de ingresar a los baños termales y observar el límite entre urbano y rural
3	Atributo físico Jerarquía	En este recorrido no se identificó ningún atributo de jerarquía
4	Atributo físico Superficie	Se identificaron 6 atrib. de superficie, entre ellos caminos de herradura y sin afirmar
A	Atajos	En este recorrido no se identificó ningún atajo
		Ruta de ida caminando (Sondondo-Baños termales)
		Vía Pavimentada
		Vía Afirmada
		Vía Sin Afirmar
		Caminos de herraduras
		Área urbana

Mapa 38. Recorrido desde Cabana hacia el centro poblado de Sondondo con hallazgos categorizados
Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, la Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

VII. La acción de cortar camino como unidad para el análisis de la relación entre morfología y dinámica

El análisis del capítulo anterior expone al atajo (entiéndase como la acción de cortar camino) como la unidad que condensa las características particulares de los caminos rurales y expresa acertadamente el vínculo entre morfología y dinámica. El gráfico 14 expresa de forma esquemática al atajo como representación del vínculo entre la morfología rural y la dinámica experimentada en los desplazamientos, debido a que en base a los atributos físicos del territorio se toman distintas decisiones que conllevan a la acción de “cortar camino”.

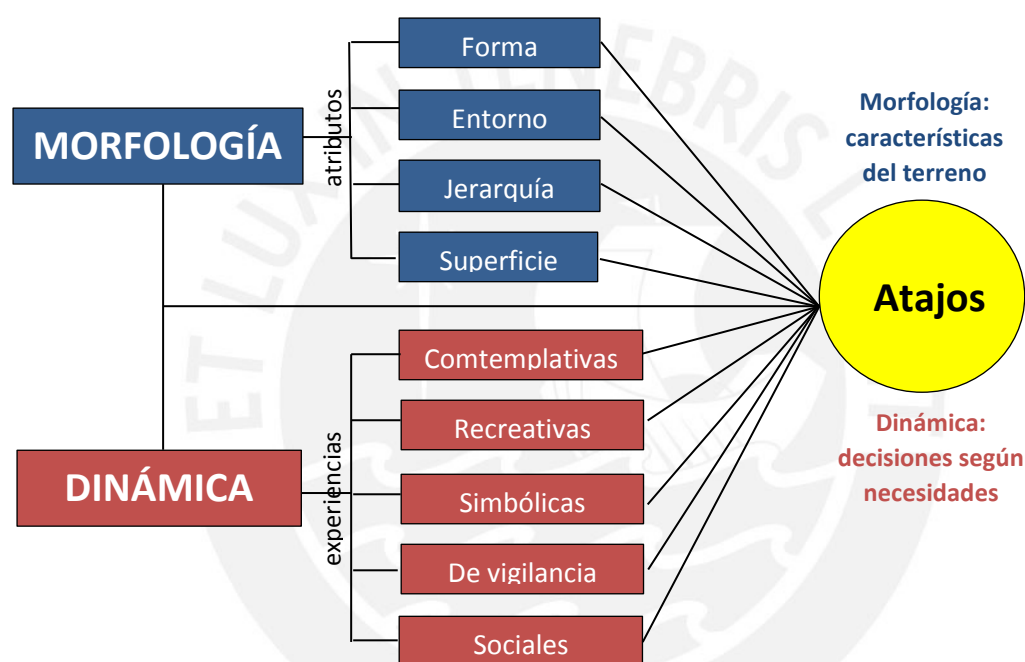
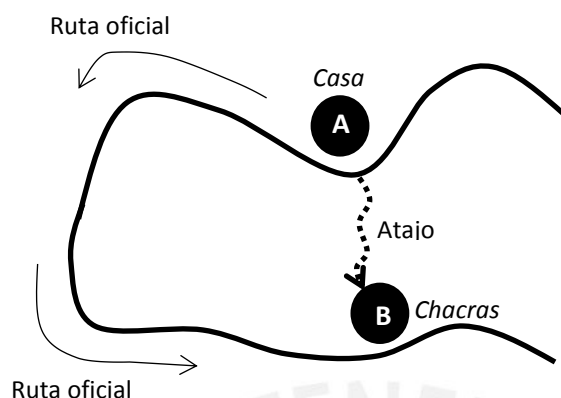


Gráfico 14. Relación entre morfología y dinámica y el atajo como modo de expresión
Fuente. Elaboración propia

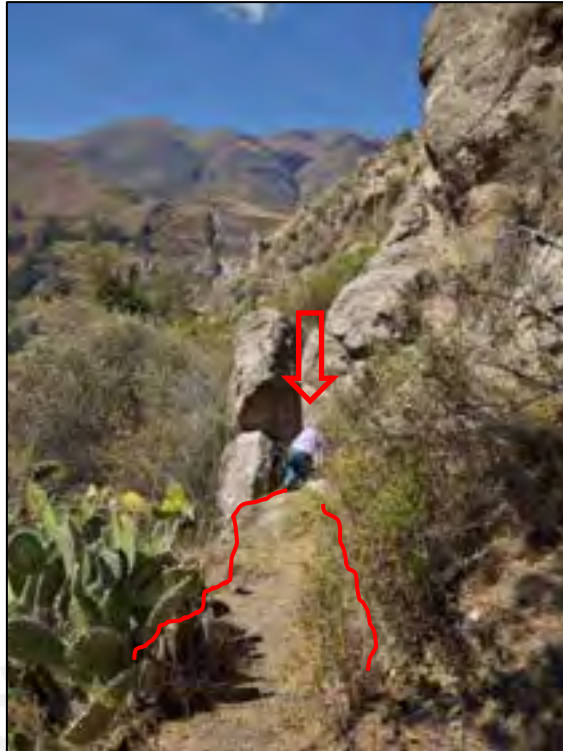
La acción de cortar camino, como se ha visto anteriormente, es cotidiano en el quehacer rural, es un comportamiento innato en el poblador, y eso se debe fundamentalmente por la morfología del terreno y de los caminos rurales, los cuales permiten que las decisiones de las personas para cortar camino sean múltiples. Tanto las caminatas a pie como el traslado de algunos vehículos pequeños (mototaxis) son los modos de desplazamientos más comunes en estos cortes de camino, debido a su practicidad para improvisar y tomar decisiones rápidas. El gráfico 15 presenta un ejemplo gráfico de la acción de cortar camino, en el cual se prioriza la necesidad utilizando la morfología que está a disposición de las personas, y como se aprecia, al

decidir tomar el atajo se van reconociendo o generando una nueva de red de caminos, los cuales están escondidos y no son visibles en la cartografía oficial.



*Gráfico 15. Ejemplo de atajo para llegar desde el punto A hacia el punto B, según necesidad del poblador y característica del terreno
Fuente. Elaboración propia*

Por otro lado, existe una serie de atajos cortos, los cuales se refieren a aquellos tramos específicos de muy corta extensión, pero debido a la presencia de formaciones rocosas suelen tener cierto grado de dificultad al decidir cruzarlos. Estos son creados o descubiertos por las personas durante los recorridos, y son usados también para ganar tiempo y llegar al destino lo más rápido posible, priorizando las decisiones prácticas. Tal como se mencionó, la mayoría de estos atajos cortos suelen producir mucho esfuerzo físico en las personas, más aún si éstas son de la tercera edad, esto se debe a que para desplazarse por estos cortos tramos las personas deben exponerse a cruzar, escalar y a veces trepar por formaciones rocosas o pasar por vegetación y malezas, evidenciando un nivel de peligro. No obstante, las personas, incluyendo las de tercera edad, están acostumbradas a esta dinámica, demostrando destreza física (ver ilustración 46) frente a la alta vulnerabilidad presente.



*Ilustración 46. Corte de camino o atajo. El corte representa cierto nivel de peligro para las personas, sobre todo para las de tercera edad, debido a la pendiente muy alta que poseen
Foto. Ampuero, 2019*

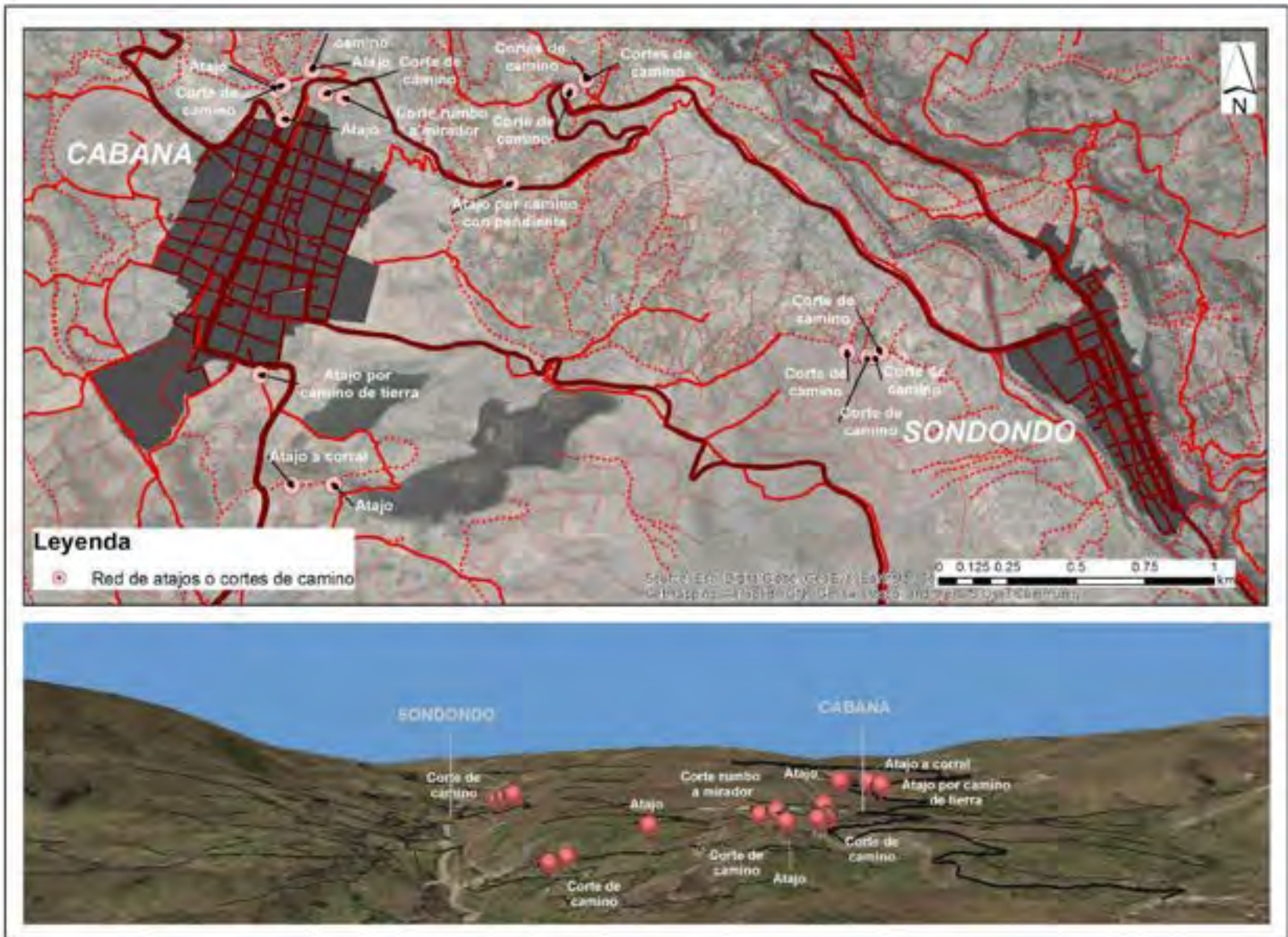
Muchos atajos que son generados por las personas, se pueden utilizar posteriormente por otros pobladores, puesto que de alguna manera van dejando huellas de su existencia en los tramos, esta es una forma de gestión en los caminos, ya que conforme se va utilizando cada poblador opcionalmente va agregando algunos elementos que faciliten el cruce, como rocas para sostenerse o piedras para pisar correctamente sin estar expuesto a caídas.

Un detalle importante a resaltar es que estos atajos son imperceptibles a la vista de personas ajenas a la zona, mientras que para la población del lugar, y sobre todo para los que están acostumbrados a recorrer por estos territorios, los cortes de camino están a la vista como cualquier otra red de caminos más, para ser usados en cualquier momento (ver ilustración 47).



*Ilustración 47. Corte de camino o atajo. Muchos de estos “atajos” son imperceptibles para cualquier persona ajena al lugar, sin embargo, los habitantes conocen a la perfección la ubicación de estos tramos
Foto. Ampuero, 2019*

En el mapa 39 se expone la ubicación de atajos registrados en los recorridos, los cuales fueron experimentados en caminatas acompañando a las personas en su quehacer cotidiano. Se aprecia además en el mapa de relieve que algunos atajos están ubicados en zonas altas, cerca de las chacras y cultivos, lo que demuestra una gran destreza física de las personas en los desplazamientos.



Mapa 39. Atajos o cortes de camino en los territorios de Cabana y Sondondo
 Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, la Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

Existen condiciones de los caminos rurales para un recorrido adecuado que se cumplen también para los cortes de caminos o atajos. En base a ello, conocemos que la tercera red de operadores según Dupuy (1998) está definida por las decisiones de las personas en el territorio, y en virtud a ello, las condiciones para un recorrido adecuado en los caminos rurales, tomando como ejemplo los cortes de caminos o atajos, se pueden expresar en tres aspectos estudiados por la movilidad urbana en las ciudades, cuya lógica, se puede aplicar a territorios rurales, estos son i) intermodalidad, ii) accesibilidad e iii) interdependencia.

Los tres aspectos indicados brindan un mejor análisis para comprender los desplazamientos en el territorio y, agregando los hallazgos registrados en los recorridos y desarrollados en el capítulo anterior, suman un conjunto de apreciaciones que permiten un mejor entendimiento de la dinámica en el espacio rural basado en la morfología de los caminos.

Es por ello que según la experiencia en los recorridos, los aspectos identificados en el medio rural que siguen la lógica de la movilidad urbana son: i) uso del camino, ii) vulnerabilidad en los caminos y iii) gestión de los caminos.

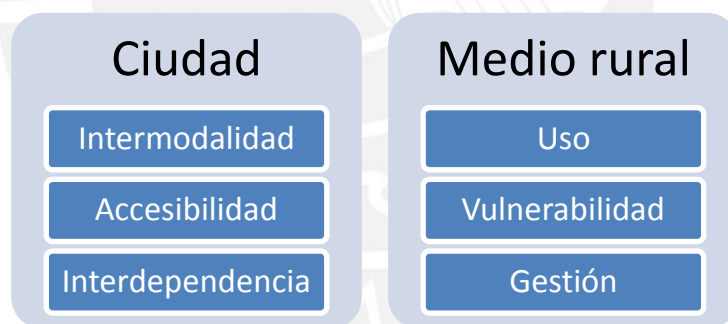


Gráfico 16. El enfoque de movilidad en los entornos urbano y rural
Fuente. Elaboración propia en base a "La movilidad como oportunidad para el desarrollo urbano y territorial" (Jirón, 2015) y trabajo de campo, 2019

7.1 Uso de los caminos rurales

El primer aspecto que se aborda en las ciudades para estudiar la movilidad es la intermodalidad, la cual está enfocada a los diferentes modos de viaje de las personas. Esta condición sucede de igual manera en el medio rural, en el cual se evidencia una mixtura de usos de los caminos mediante los modos de desplazamientos. El uso de vehículos de transporte o caminatas se realizan en el mismo tipo de camino o vía (ver ilustración 48). Además, el multiuso de los caminos permite una coexistencia de los

modos de desplazamientos en el mismo plano espacial y temporal (ver ilustración 49). Los modos más frecuentes y adaptados a esta multi-utilidad son el mototaxi (esta forma de transporte se adecúa para casi todas las tipología de caminos), y las caminatas con o sin su ganado. La facilidad para usar los caminos, entre ellos los cortes de camino, para diferentes modos de desplazamiento es gracias a la adaptabilidad que genera el territorio, logrando mejorar en cierta manera una comodidad en el recorrido.



*Ilustración 48. La vía como superficie para el desplazamiento de personas a pie y vehículos menores como la mototaxi
Foto. Ampuero, 2019*



*Ilustración 49. Las diferentes formas de desplazamientos en un solo tramo de camino
Foto. Ampuero, 2019*

7.2 Vulnerabilidad en los caminos rurales

El segundo aspecto considerado en la movilidad urbana es la accesibilidad, la cual se refiere al grado de facilidad o dificultad para acceder a los servicios públicos en la ciudad. No obstante, en el medio rural esta condición será estudiada en la accesibilidad física, para identificar la vulnerabilidad que existe en los caminos rurales. En los recorridos realizados, se registró que las personas están expuestas a peligros durante los desplazamientos en los caminos³¹, ya que debido al acceso friccionado de algunos tramos suelen haber caídas y resbalones, ello es más habitual que ocurra en los atajos (ver ilustración 50). También se evidenció una vulnerabilidad en algunos tramos cuyo acceso es dificultoso debido a las condiciones climatológicas como lluvias, lo que produce presencia de charcos complicados de pisar. Algunos peligros suelen generar derrumbes o desprendimientos de rocas que terminan afectando los trayectos de las personas y modificando las decisiones en la movilidad (ver ilustración 51). La exposición a peligros genera una vulnerabilidad que puede ocasionar daños a las personas, es decir, afecta su bienestar y, por ende, la comodidad del recorrido.



*Ilustración 50. Exposición a peligros cuando se decide “cortar camino” en el trayecto
Foto. Ampuero, 2019*

³¹ Para mayor detalle se pueden revisar las entrevistas realizadas en el trabajo de campo en el anexo.



*Ilustración 51. Caminata (luego de viajar en auto) debido a caída de rocas en el tramo de la vía
Foto. Ampuero, 2019*

7.3 Gestión en los caminos rurales

El tercer aspecto es la interdependencia, vinculada a las acciones y decisiones que se realizan durante los desplazamientos en la ciudad. En el medio rural, esta condición es la más interesante de abordar, debido a que durante los recorridos, las personas suelen realizar actividades que no se tenían previstas, como por ejemplo vigilar las chacras o el ganado de algún vecino, visitar familiares que viven en la ruta del trayecto, conversar con otros pobladores (principalmente en las intersecciones de caminos) y realizar el mantenimiento y/o limpieza de la superficie de los caminos. Todas estas acciones representan de alguna forma una gestión realizada por las personas para lograr una comodidad en los desplazamientos.



*Ilustración 52. Vigilancia de chacras ajenas y limpieza de maleza en los caminos rurales, ejemplos de gestión en los recorridos
Foto. Ampuero, 2019*

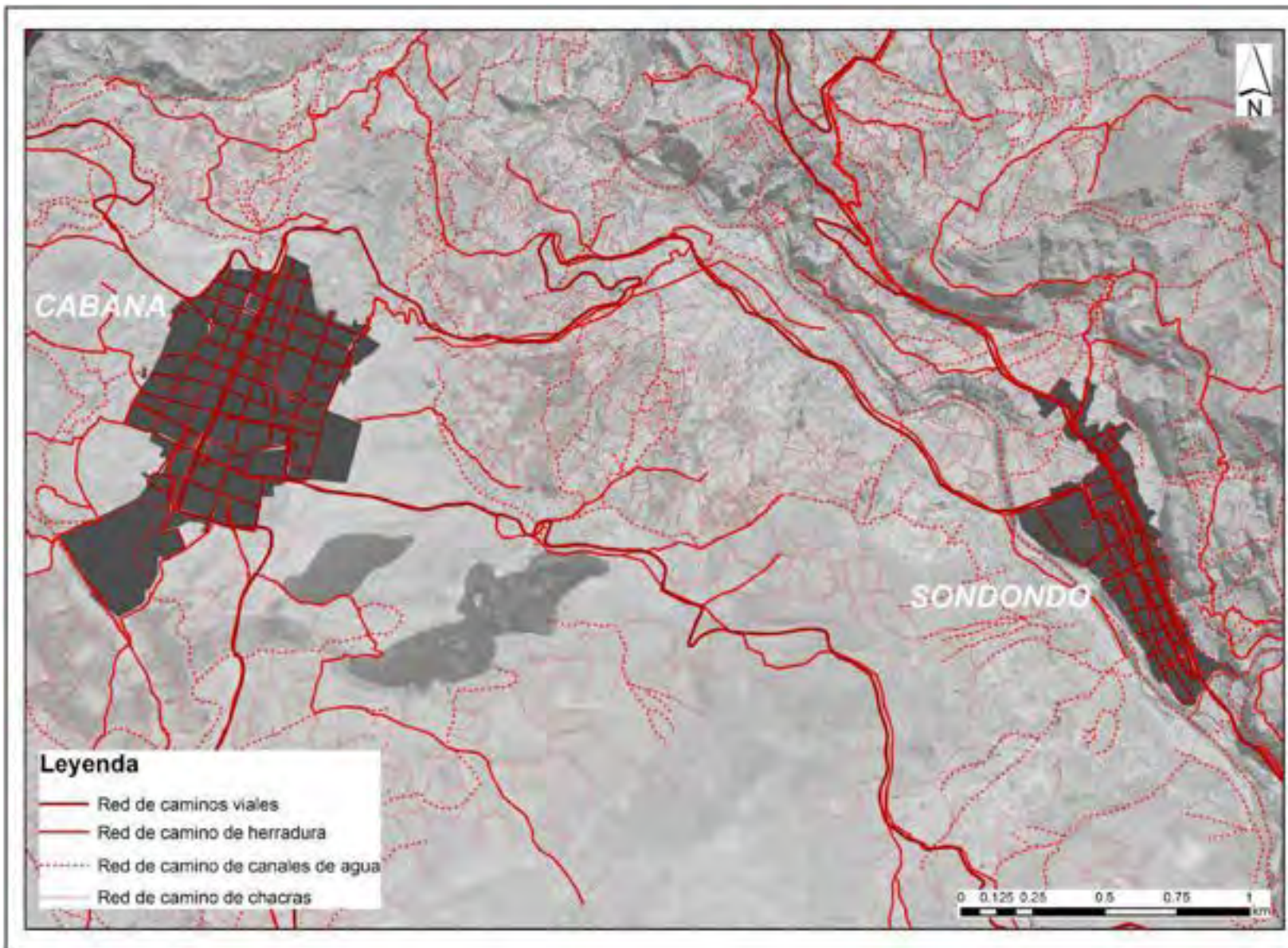
Es así que el atajo o “corte de camino” es la unidad que concentra todas las particularidades de los caminos rurales, teniendo como base la morfología del terreno y la dinámica de las decisiones experimentadas, por tanto, se entiende que tanto el uso, vulnerabilidad y gestión son condiciones innatas que debe tener un recorrido para considerarse adecuado.

De lo observado anteriormente, se aprecia también que al cortar camino o tomar un atajo se crea o descubre un nuevo camino que forma parte de un tejido rural, con características y usos propios, así como también con modos de desplazamientos particulares, y esto se debe fundamentalmente a las características físicas del territorio, las cuales condicionan las decisiones de las personas para elegir rutas por donde transitar, adaptando y modificando la estructura rural según el uso cotidiano. Es por eso que con la finalidad de proponer una herramienta que aporte en la planificación del territorio rural, se presenta una tipología de redes de caminos basada en lo desarrollado en los capítulos presentados.

VIII. Tipologías de redes de caminos rurales en el territorio

Este apartado presenta una propuesta de tipología de redes de caminos como resultado de la investigación, esta se basa en una agrupación y categorización de los caminos según los modos de desplazamientos. Se ha evidenciado que la morfología influye en la dinámica en la red de caminos, definiendo una cierta comodidad en los recorridos, y expresado en los cortes de caminos, reflejándose en la movilidad rural que genera la cotidianidad de las actividades agropecuarias. No obstante, el Estado considera estándares de “ciudad” para la formulación de una clasificación de vías y caminos, priorizando parámetros físicos como el tipo de superficie y estableciendo jerarquías que no están alineadas a una dinámica espacial rural.

Es por ello que esta propuesta de clasificación de caminos busca visibilizar, reconocer y evidenciar la movilidad en el territorio rural, considerando aspectos que van más allá de un enfoque de planificación territorial de “ciudad”, considerando las experiencias de las personas en los desplazamientos y visibilizando aquellos caminos ignorados por la cartografía oficial. Asimismo, esta tipología también intenta aproximarse a entender un territorio rural y una red de caminos, los cuales han sido estudiados principalmente por disciplinas relacionadas a la ingeniería, y muy poco analizados por profesiones como la arquitectura, sociología, antropología, entre otras, las cuales tienen enfoques distintos pero complementarios. El mapa 40 expresa el tejido de caminos según la tipología de redes a modo de categorías o grupos, las cuales serán desarrolladas a continuación.



Mapa 40. Redes de tipologías de los caminos rurales en los territorios de Cabana y Sondondo
Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, la Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

8.1 Red de camino viales

Esta tipología corresponde a la red nacional, vecinal (carreteras y autopistas) y urbana (calles y pasajes), categorías establecidas por el Estado. Las superficies en esta red están pavimentadas, afirmadas (con poca presencia en el ámbito de trabajo) y sin afirmar (significa que la superficie no está en las mejores condiciones para el desplazamiento de vehículos, pero está lista para trabajos de afirmado, y posteriormente asfaltado). Esta característica, sumada a las dimensiones de las vías (anchura principalmente) permiten una mixtura de usos de diferentes tipos de vehículos y formas de movilidad.

Ya sea una vía pavimentada en la red nacional o una vía peatonal empedrada, en esta red pueden transitar automóviles, motocargas, mototaxis, motos lineales y personas con o sin ganado (ver ilustraciones 53 y 54).

Las autopistas conectan capitales distritales con capitales de provincia, por eso son muy usadas para desplazamientos de largas jornadas. Por otro lado, las vías urbanas unen los servicios básicos como colegios, postas médicas, agencias bancarias, comercio, entre otras.



Ilustración 53. En la izquierda, el traslado de ganado vacuno en un camino pavimentado, y a la derecha, el traslado de ganado vacuno en un camino urbano

Foto. Ampuero, 2019



*Ilustración 54. En la izquierda una señora desplazándose en una vía urbana para llevar a su hija al colegio, y a la derecha el desplazamiento de dos personas en una moto lineal a través de una vía sin afirmar
Foto. Ampuero, 2019*

Según la calidad y el tipo de superficie de esta red de caminos, así como otros atributos físicos, se toman decisiones en los recorridos. Es muy frecuente que en los caminos pavimentados y los que están sin afirmar se experimenten situaciones relacionadas al ocio o de confort y a encuentros sociales, ya que debido las horas de caminatas es común descansar y conversar un momento (ver ilustración 55).



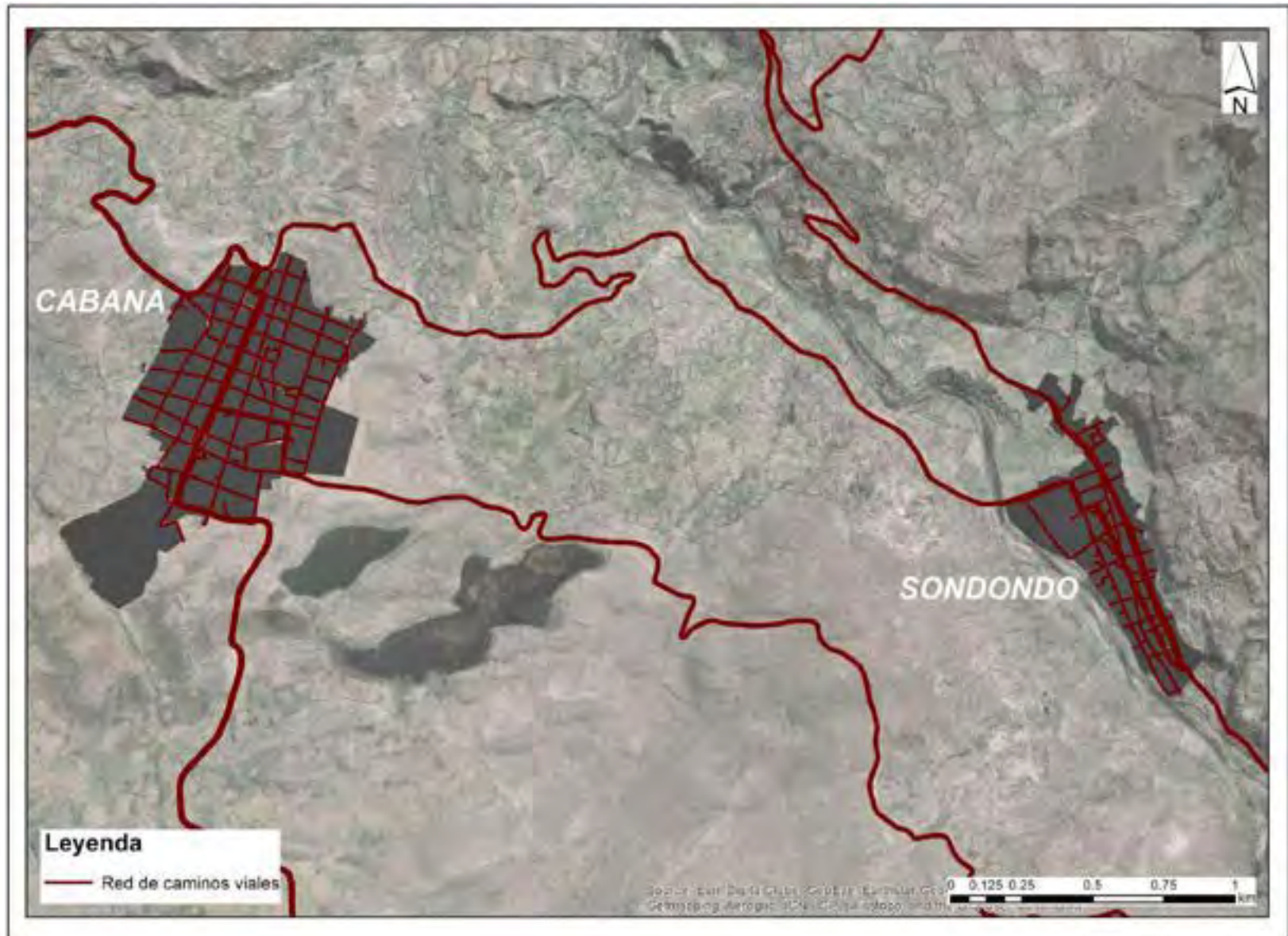
*Ilustración 55. Situaciones que ocurren en la red de caminos viales
Foto. Ampuero, 2019*

El gráfico 18 presenta los caminos que conforman esta red y los modos de desplazamientos que se dan en ellos. Si bien, resulta importante resaltar el tipo de superficie y las características físicas de las vías y caminos, todos son usados por vehículos y personas de igual manera, sin distinción. Además, los desplazamientos siempre, sin importar el tipo de vía o camino, son acompañados del paisaje rural característico de la zona.



Gráfico 17. Los modos de desplazamientos en la red de caminos viales
Elaboración propia

El mapa 41 expone la red vial (caminos pavimentados, afirmados, sin firmar y urbanos), la cual sirve para conectar a las personas y sus viviendas con las principales capitales distritales y provinciales, y con los servicios básicos en el entorno urbano.



Mapa 41. Red de caminos viales en los territorios de Cabana y Sondondo
Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, la Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

8.2 Red de caminos de herradura

Esta tipología de red es quizás la más representativa en los territorios rurales, y eso se debe principalmente a que sirven de conectores para las actividades agropecuarias debido a que unen a las personas y sus viviendas con el campo y las chacras, es decir, enlaza el entorno urbano con el rural.

Asimismo, muchos tramos del camino inca “Qapaq Ñan” forman parte de esta red, evidenciando que en la época inca (e incluso desde la época pre-inca) existía la necesidad de desplazarse hacia las zonas rurales, no solo para el control y monitoreo, sino también para atender necesidades y abastecer de alimentos a los pueblos, demostrando un nivel de descentralización en las decisiones de los gobernantes (ver mapa 42).



*Ilustración 56. Camino de herradura que posiblemente pertenezca a la red de caminos inca, conectando la vivienda con el campo, acompañado del paisaje característico de la zona
Foto. Ampuero, 2019*



Mapa 42. Red de camino inca como parte de la red de caminos de herradura en los territorios de Cabana y Sondondo

Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, la Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

La mayoría de los caminos de esta red tienen una superficie que no está en buen estado, con presencia de obstáculos que impiden un desplazamiento adecuado, lo que produce una accesibilidad friccionada. Debido a eso y a las dimensiones (anchura) estos caminos no son aptos para vehículos grandes y autos, no obstante existe un vehículo pequeño adaptado para moverse pese a las condiciones de estos caminos, es que el mototaxi es un vehículo de transporte local muy utilizado en los territorios rurales, que no solo recorren vías y carreteras, sino también caminos de herradura de diferentes tipos de superficie, ya sea de tierra, piedras o hierba, adecuándose con ciertos inconvenientes pero logrando llegar a los destinos solicitados. Sin embargo, existen algunos tramos angostos en los que no pueden desplazarse los mototaxis, y se debe continuar el recorrido a pie, demostrando una adaptación y variedad de modos de desplazamientos en una misma red.

Otros vehículos pequeños que también son adecuados para esta red son las motos lineales y motocargas, pero no es muy usual verlos en estos caminos. En el caso de las motocargas es porque estas prefieren desplazarse por las vías o carreteras para trasladar productos y cargamento a capitales de distrito, mientras que respecto a las motos lineales, son de uso personal, a diferencia de las mototaxis que tienen un fin

comercial o de negocio, y es usada en mayoría por jóvenes, por eso es poco común su presencia en esta red, ya que las personas que suelen transitar por estos caminos son adultos, sobre todo de la tercera edad.

Otro modo de desplazamiento muy frecuente -posiblemente el más común- en esta red es a través de caminatas. Las personas están acostumbradas a caminar largas horas en diferentes tipos de superficies y en cualquier momento del día, la necesidad de cumplir con las actividades en el campo requiere unos desplazamientos constantes y diarios. Algunas personas caminan algunas se dan trasladando su ganado por estos caminos, ya sea para llevarlos desde su corral (ubicado en la chacras o en la puna) hasta el entorno urbano para la venta, o para alimentarlos de comida (pasto y otro tipo de vegetación) y agua (en lagos o acequias).



*Ilustración 57. El ganado transitando a través de los caminos de herradura
Foto. Ampuero, 2018*

En esta red de caminos es donde surgen muchísimas experiencias durante los recorridos, ya que el vínculo con el paisaje rural es inevitable, influyendo significativamente en las decisiones de las personas. De los hallazgos registrados y el análisis efectuado, se evidenció que la morfología influye en la dinámica de la red de caminos, manteniendo una calidad en el recorrido, ello se demuestra precisamente en esta red de caminos de herradura, debido a que, pese a las condiciones señaladas de las características físicas de algunos tramos, las personas y los modos de desplazamientos están adaptados a la movilidad rural, con ciertas dificultades pero superándolas con destreza.

Entre las principales experiencias que suelen expresar las personas son las relacionadas a la contemplación, simbólicas, vigilancia de chacras y de ocio según los recorridos realizados. Como se ha mencionado, ello se debe a la morfología diversa en esta red, la cual está compuesta de una variedad de tipos de superficie, y destacan los caminos de herradura de tierra, hierba y piedras (ver ilustración 58).



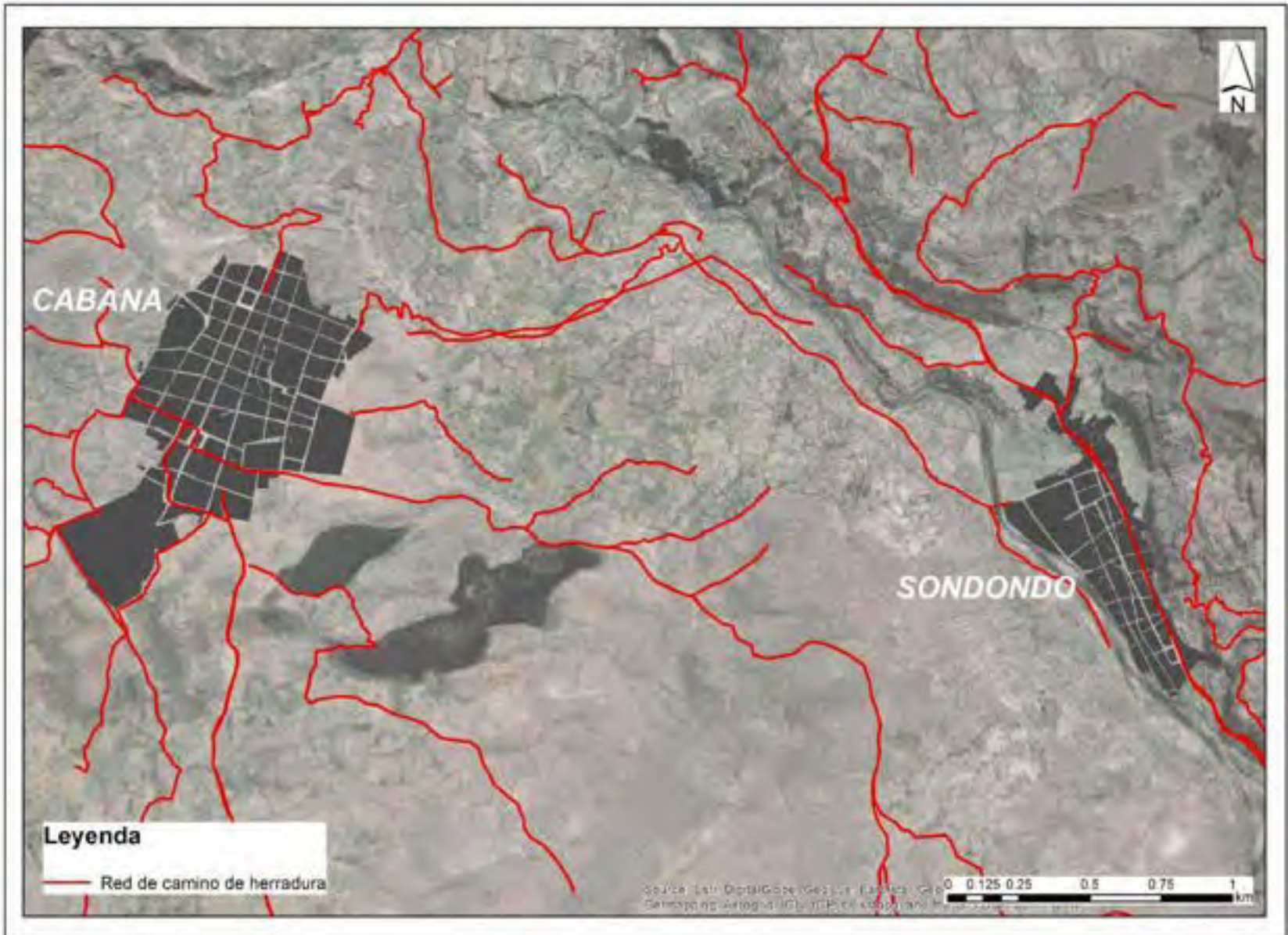
*Ilustración 58. A la izquierda superior un camino herradura tipo piedra, al derecha superior un camino tipo hierba y en la parte inferior un camino tipo tierra
Foto. Ampuero, 2019*

El gráfico 19 expone los modos de desplazamientos para los caminos de herradura, los cuales por la característica particular de esta red, son adaptables a las diferentes superficies. Cabe mencionar que es en esta red donde se aprecia la transición del cambio de entorno de urbano a rural, y es por ello que las experiencias de las personas influenciadas por la morfología del territorio rural son muchas.



Gráfico 18. Los modos de desplazamientos en la red de caminos de herradura
Elaboración propia

El mapa 43 presenta la red de caminos de herradura en el ámbito de trabajo, observando claramente su función de conector entre el entorno urbano y rural. Se podría decir que hasta esta escala del territorio se reconoce en las cartografías oficiales diseñadas por el Estado, aunque no se consideren muchos tramos de los caminos de herradura. Sin embargo, existen otras tipologías que requieren ser reconocidas debido a que también tienen una función en la movilidad rural. Estas serán presentadas en las categorías siguientes.



Mapa 43. Red de caminos de herradura en los territorios de Cabana y Sondondo
Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, la Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

8.3 Red de caminos de canales de agua o de vigilancia

A partir de esta tipología de red de caminos es que se empieza a vislumbrar más la relación del entorno rural con la morfología de los caminos, así también se evidencia mucho más la improvisación de las personas para decidir donde transitar, surgiendo en el recorrido trayectos cortos a modo de atajos, y mezclando varias tipologías como parte de la ruta.

Esta red la componen senderos y caminos cuya función es la vigilancia o cuidado de las chacras, encontrándose rodeados del paisaje rural y la vegetación de la zona, así también de vestigios de culturas ancestrales. Muchos de estos caminos suelen ubicarse al lado de una acequia o canal de agua (ver ilustración 59), lo que demuestra que su planificación estuvo diseñada estratégicamente para el abastecimiento sostenible del recurso hídrico.



*Ilustración 59. Caminos de vigilancia adyacentes a los canales de agua. Sirven para el control de las chacras
Foto. Ampuero, 2019*

Los caminos de vigilancia tienen una superficie de tierra con presencia de vegetación alrededor, además, la dimensión física (anchura) es muy angosta, por ello en esta red no pueden transitar los vehículos menores como las motos lineales, mototaxis o motocargas, es más, debido a esa característica es que solo algunos tramos están habilitados para el traslado de animales grandes como el ganado vacuno y equino. La utilidad de estos caminos es muy frecuente en el uso cotidiano en el territorio rural, no

solo para el control de las chacras, sino también para el desplazamiento hacia otros destinos como las visitas a familiares o cortar camino para llegar a otros anexos.

En esta red también se generan muchas experiencias durante los recorridos, principalmente las de tipo vigilancia, de ocio y contemplativas. Dentro de las experiencias de vigilancia es importante destacar la gestión que realizan las personas en algunos tramos, limpiando el camino de obstáculos como piedras grandes o maleza para un adecuado recorrido. Un detalle a mencionar es que en muy pocas oportunidades las personas suelen coincidir con otras en los trayectos.



*Ilustración 60. Caminos de vigilancia al lado de canales de agua, cuya función es para el tránsito de personas
Foto. Ampuero, 2019*

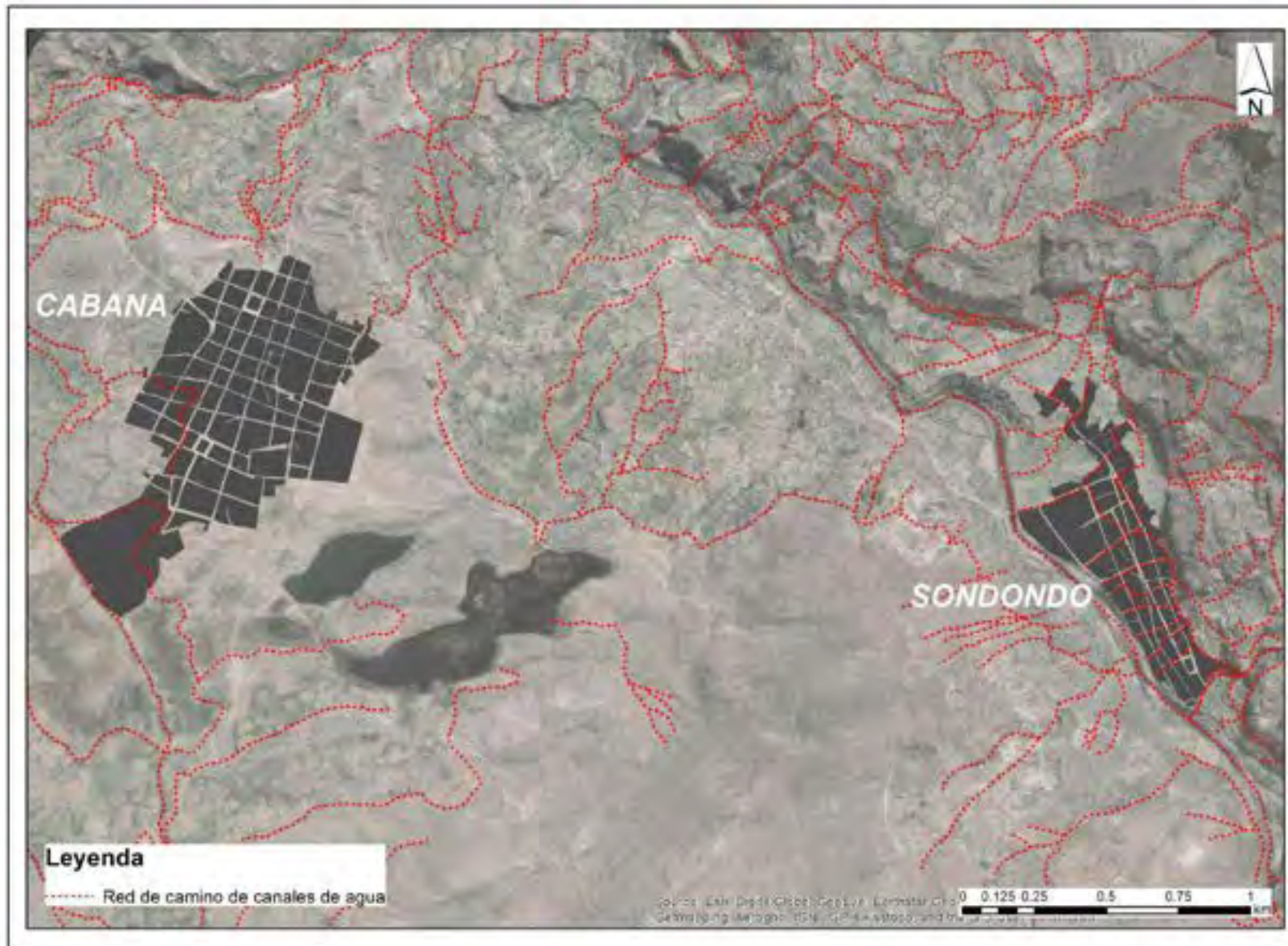
Como ya se ha señalado, estos caminos sirven para vigilar los cultivos y animales de las chacras y corrales respectivamente a cierta distancia, debido a la ubicación estratégica y características para visualizar el paisaje y gran parte del territorio, sin embargo, existe un nivel de escala adicional que permite llegar a las chacras y corrales para realizar las labores en el campo, como el riego y alimentación de ganado.

El gráfico 20 presenta los modos de desplazamientos en esta red la cual predomina el tránsito de personas a pie, y en menor cantidad las caminatas acompañados de ganado. Estos caminos también son utilizados como atajos para llegar a un destino como la chacra o anexo, para ello se acostumbra a transitar en tramos de las vías, caminos de herradura, caminos de vigilancia y en también en la siguiente categoría.



Gráfico 19. Los modos de desplazamientos en la red de caminos de vigilancia
Elaboración propia

El mapa 44 presenta la red de caminos de vigilancia o de canales de agua registrada, en el cual se aprecia la función unir parte de la ubicación de las chacras o corrales con sitios estratégicos para pastar o beber agua (lagos). Además, algunos de estos caminos sirven como puntos estratégicos para el monitoreo de las actividades que se realizan en el campo, generando una especie de gestión del territorio.



Mapa 44. Red de caminos de canales de agua o de vigilancia en los territorios de Cabana y Sondondo
Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, la Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

8.4 Red de caminos de chacras

La red de caminos de chacra se caracteriza por ser senderos que forman parte de las parcelas de chacras, son trayectos cortos y muy angostos usados para el tránsito solo de personas, ya que por su forma estrecha no caben animales. Estos caminos suelen estar habilitados solo para el uso de los propietarios de las chacras, para la realización de las actividades de limpieza y cuidado de los cultivos o animales en los corrales, no obstante, es costumbre en estos territorios que cualquier persona que desea cortar camino transite sobre ellos, teniendo el cuidado correspondiente para no afectar la parcela.

Una característica particular de estos caminos es que muchos están delimitados por cercos de piedras grandes y puertas de madera, lo que impide el acceso de animales (ver ilustración 60). En ciertas ocasiones, el dueño no permite el tránsito de nadie, pero al estar las parcelas sin vigilancia, las personas utilizan los caminos.



*Ilustración 61. Camino de chacra en el territorio rural. La puerta indica que se está accediendo a propiedad privada
Foto. Ampuero, 2019*

Una característica importante a resaltar es que estas parcelas están agrupadas en un terreno extenso, y por ende los caminos de chacra se encuentran por todos lados y para todas las direcciones posibles (ver mapa 45), esto hace que al transitar por esta red se tenga la percepción de estar perdido, no obstante, debido al caminar se

observa la vista completa del territorio y las personas pueden orientarse para saber qué dirección tomar. Además, son los adultos mayores los que suelen desplazarse por esta red, y ellos, dada la costumbre, conocen las rutas y direcciones a seguir.



Mapa 45. Lo caminos de chacra y las múltiples opciones para el desplazamiento
Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, la Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

La ilustración 62 expone la practicidad de las personas aplicada en esta red de camino, la cual consiste en cortar camino a través de las chacras, eligiendo cualquier sendero disponible en el territorio, así tenga que pasar sobre una puerta de madera o un cerco de piedras, no es impedimento para el desplazamiento cotidiano.



Ilustración 62. Ruta de un camino de chacra. A través del territorio y parcelas privadas se suelen tomar atajos para llegar al destino
Foto. Ampuero, 2019

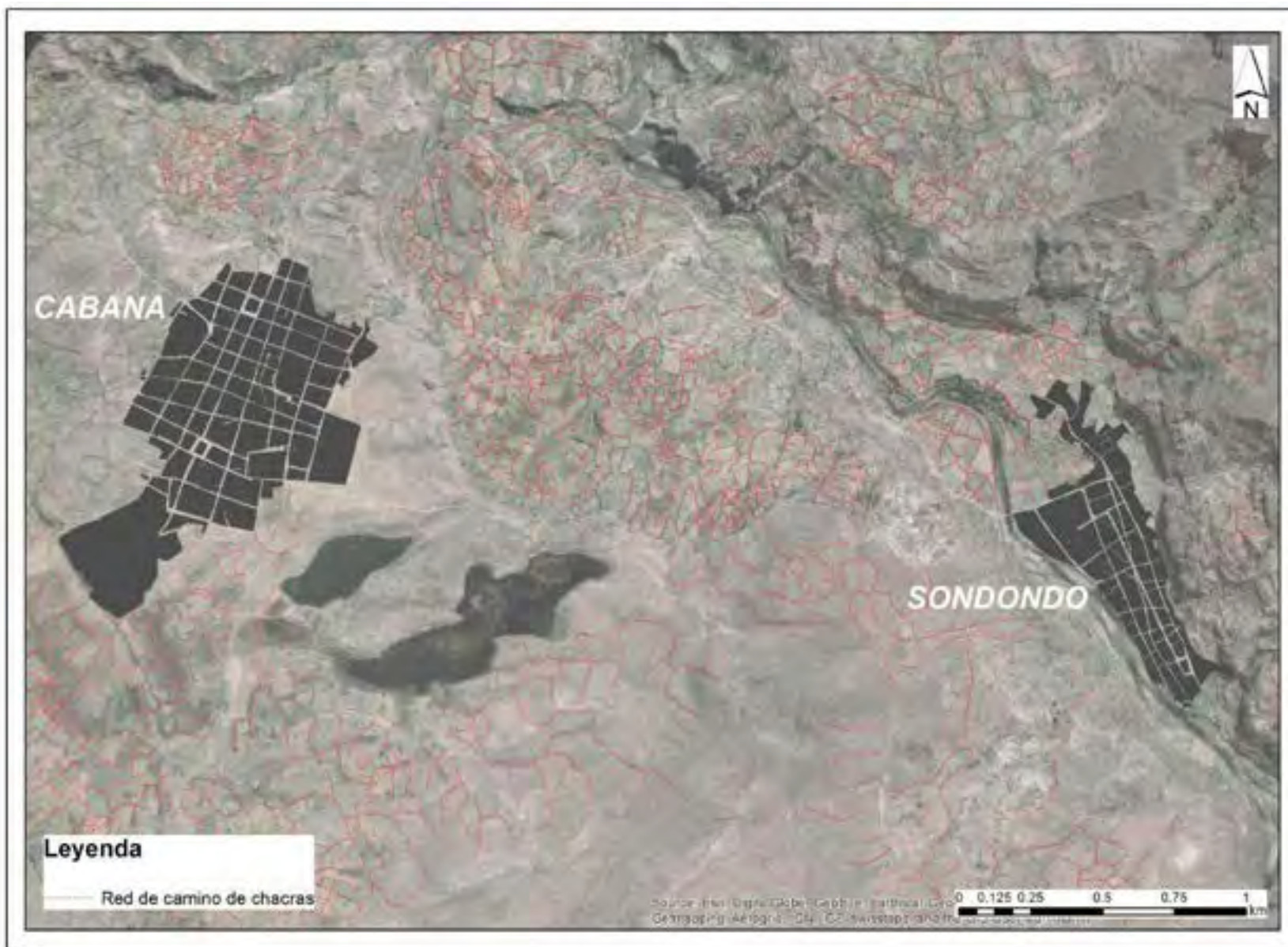
Las experiencias más frecuentes en esta red son las de vigilancia, ya que al transitar a través de chacras se puede realizar un monitoreo y mantenimiento de cultivos, más aun si éstas pertenecen a algún vecino o familiar. Otra experiencia muy común son las contemplativas y de ocio, debido al entorno, existen muchos lugares con vistas paisajísticas para un descanso esporádico.

El gráfico 21 expone el único modo de desplazamiento para esta red de caminos, estos se debe a la estrecha forma del sendero para movilizarse, no obstante, mientras se transita por esta red sin preocuparse por otra cosa (ir con ganado o ir en vehículo) la persona puede ir descubriendo otras experiencias y tomando decisiones propias sin depender de otro factor, es decir, va construyendo un tejido de rutas en el territorio rural.



Gráfico 20. Los modos de desplazamientos en la red de caminos de chacra
Elaboración propia

El mapa 46 presenta la red de caminos de chacra identificados en el ámbito de trabajo de la investigación, en el cual se observa que esta red tiene una forma laberíntica en el territorio rural, debido a los diversos tamaños de las parcelas y chacras, y ello se replica en la forma de los caminos y senderos que componen esta red, no obstante, es muy difícil que las personas se pierdan, ya que están acostumbradas a transitar por estos terrenos, orientándose con el paisaje y otros elementos.



Mapa 46. Red de caminos de chacras en los territorios de Cabana y Sondondo
Fuente. Elaboración propia en base a información del Ministerio de Transportes, la Municipalidad de Cabana y trabajo de campo, 2019

IX. Conclusiones

El territorio rural posee una estructura muy diversa, sobre la cual conviven una red de infraestructura estatal construida por el gobierno y una red local generada por las comunidades y personas. En ese contexto, los caminos rurales conectan la vivienda y la chacra, y sirven de medio para el desplazamiento diario de las personas, evidenciando una movilidad rural definida por los componentes morfología física y dinámica espacial. La relación entre morfología y dinámica determina las condiciones para alcanzar un recorrido adecuado, a través del análisis de la acción de “cortar camino” o “tomar atajo”, la cual, dadas las necesidades y practicidades que se presentan, representa el vínculo entre ambos componentes. Las condiciones expuestas (uso, vulnerabilidad y gestión) sirvieron de cimientos para la elaboración de la propuesta de tipología de redes de caminos como aporte a la planificación territorial.

Para identificar los atributos físicos y las experiencias en los caminos rurales se aplicó como metodología los recorridos acompañando a las personas de la zona en sus quehaceres cotidianos, principalmente en actividades agrícolas y ganaderas. Este método no solo permite el recojo de información física en los territorios rurales, sino también, ayuda a identificar los sucesos que ocurren durante los desplazamientos, los cuales no suelen ser considerados en metodologías de estudios territoriales en el sector público. Estos recorridos fueron realizados en las visitas a los territorios de Cabana y Sondondo, coordinando con algunos pobladores, los cuales ayudaron guiando en la ruta. Esta práctica sería adecuada mantenerla en la etapa posterior al trabajo de campo para validar y corroborar los resultados obtenidos. Los hallazgos obtenidos fueron posteriormente sistematizados en los Sistemas de Información Geográfica (SIG) que permitió el análisis mediante mapas temáticos.

Los hallazgos relevados en los recorridos se dividieron en base a los dos componentes mencionados: morfología y dinámica. En cuanto al primero, los atributos físicos identificados fueron: forma, entorno, estado de la superficie y jerarquía de los caminos. Todas estas características influyen en el recorrido de las personas, evidenciando una mixtura de caminos en las rutas seleccionadas, desde tramos correspondientes a una red vial nacional de superficie asfaltada, hasta tramos de superficie de trocha pertenecientes al camino inca, y finalizando por senderos aledaños a los canales de agua o chacras cercadas. Respecto al segundo componente, las experiencias identificadas fueron las siguientes: contemplativas, recreativas o de ocio, simbólicas, sociales y de vigilancia. Todas estas vivencias son

determinadas por decisiones que son influenciadas por la morfología de los caminos, primando la practicidad en el desplazamiento y generando un tejido rural que incluye, en un mismo trayecto, el monitoreo de chacras de vecinos, los descansos habituales en lugares de confort y el encuentro casual con otras personas en alguna intersección entre tipos de caminos, como una vía con un camino de herradura.

De lo expuesto anteriormente, se concluye que el territorio rural ofrece una serie de opciones y servicios puestos a disposición de las personas para ser usados durante los recorridos. Es por ello que el vínculo entre la morfología y dinámica es la influencia del primer componente sobre el segundo, visibilizándose ello en la acción de “cortar camino” (atajos), la cual reúne en toda su esencia la influencia de la morfología sobre la dinámica, ya que las personas según toman la decisión de cortar camino según sus necesidades en un terreno con características físicas particulares, es decir, se prioriza la practicidad.

Los también denominados atajos, al igual que los caminos rurales, logran definirse a través de tres condiciones que presenta un recorrido adecuado. La primera es el uso de los caminos rurales, el cual se da mediante diversas formas sobre los diferentes tipos de caminos, es así que en un mismo tramo puede coexistir una mototaxi trasladando pasajeros, una motocarga transportando productos y personas caminando hacia sus chacras, exponiendo así el multiuso en los desplazamientos. La segunda condición es la vulnerabilidad de las personas, definida por la accesibilidad física en los caminos rurales, debido a las condiciones climáticas particulares de la sierra peruana, no obstante los pobladores están acostumbrados a extensos recorridos en situaciones extremas. Por último, la tercera condición es la gestión de los caminos rurales, la cual está relacionada al mantenimiento que realizan las personas durante los recorridos, sin que ello afecte su ruta programada, así, mientras se dirigen hacia las chacras para el cuidado del ganado, pueden limpiar los caminos llenos de maleza o mover los obstáculos como piedras grandes para una mejor comodidad en el trayecto.

Estas tres condiciones definen un recorrido adecuado en la red de caminos, en el caso del uso es adaptable a los tipos de caminos rurales, mientras que la vulnerabilidad, que a pesar de estar muy presente, no altera las rutinas cotidianas, y finalmente la gestión, que mantiene los caminos en buen estado. Sin embargo, ello no significa que se debe dejar de realizar intervenciones para mantener y mejorar la calidad de vida de las personas y para que sus desplazamientos se den en un entorno adecuado.

Esto demuestra que el campesino es un operador no solo de la red de las decisiones (tercera red), sino también -en algunas oportunidades- de la red de infraestructura (primera red) y de la red de producción (segunda red), ocurriendo todo esto en un territorio rural que opera como un gran camino a través de su morfología e influyendo en la dinámica de decisiones, lo que genera, por tanto, una movilidad rural.

La planificación territorial actual no considera elementos importantes que ayuden a tomar decisiones a nivel de las autoridades y de las comunidades. Es por ello, que en base a los resultados evidenciados, se propone una clasificación –a modo de tipologías- de redes de caminos rurales. La primera tipología es la red de caminos viales, la cual se compone de la red nacional y vecinal, definida por el Estado, sobre la cual transitan todas las formas de desplazamientos, desde autos hasta las caminatas junto a ganado, así también la conforma la red urbana de calles y pasajes. La segunda tipología es la red de caminos de herradura, cuyo rol es fundamental en el desarrollo local, debido a que es el principal conector de las chacras con las viviendas (entornos rural y urbano), y parte de esta red son tramos del camino inca, esta red presenta una accesibilidad friccionada para los autos, por lo que el mototaxi es el modo de desplazamiento más habitual. La tercera tipología es la red de caminos de vigilancia o control, que se caracterizan por estar adyacentes a los canales de agua, y son usados para cortar camino y llegar al destino fijado, por esta red solo se permite las caminatas y en algunos tramos el traslado de ganado ya que son angostas, es en esta red también que se dan muchas experiencias contemplativas y recreativas. La cuarta tipología es la red de caminos de chacra, caracterizados por pertenecer a propiedad privada, pero de igual modo, son muy usados para cortar camino, en esta red solo se permite el tránsito de personas, debido a que el ganado puede perjudicar los cultivos ajenos, estos caminos están cercados por lo que se debe traspasar la puerta del corral para poder cruzar.

Esta clasificación refleja la movilidad rural en los territorios de Cabana y Sondondo, y busca, a modo de propuesta, servir de insumo para la elaboración de planes territoriales que permitan una planificación acertada, teniendo en cuenta no solo la dimensión física sino también la social y cultural.

X. Bibliografía

- Bardales, F. (2016). Diseño de bordes fluviales urbanos como recorridos peatonales para el tránsito y la recreación: Malecón Checa en San Juan de Lurigancho. *Investiga Territorios N° 4*, 89-105.
- Beuf, A. (2017). *El concepto de territorio: De las ambigüedades semánticas a las tensiones sociales y políticas*. En A. Beuf & P. Rincón, *Ordenar los territorios. Perspectivas críticas desde América Latina*. Colombia, Colombia: Editorial Universidad de los Andes, Ediciones Uniandes, Universidad Nacional de Colombia e Instituto Francés de Estudios Andinos.
- Cabello, A. (2017). *Métodos de decisión multicriterio y sus aplicaciones*. Obtenido de Biblioteca de la Universidad de La Rioja: Recuperado de: https://biblioteca.unirioja.es/tfe_e/TFE002504.pdf
- Castillo, A. (2014). *Movilidad sostenible en el medio rural. La experiencia de la campaña -¿Cómo vas?- en El Bolao, Cerceda y Mataelpino (CONAMA)*. Obtenido de Terrativa: Recuperado de: <http://terrativa.net/recursos/descargas/Movilidad-rural-sostenible-CONAMA2014.pdf>
- Clavera, G. (2017). *Instrumentos de Gestión Integral de la Red Viaria y el Patrimonio Territorial desde la Accesibilidad para un Desarrollo Local y Turístico*. Catalunya: UPC Universitat Politècnica de Catalunya.
- Congreso del Perú. (29 de Diciembre de 1993). *Constitución Política del Perú*. Obtenido de Presidencia de Consejo de Ministros: Recuperado de: <http://www.pcm.gob.pe/wp-content/uploads/2013/09/Constitucion-Pol%C3%ADtica-del-Peru-1993.pdf>
- Corporación Andina de Fomento. (2000). *El Fenómeno El Niño 1997-1998. Memoria, retos y soluciones. Volumen V: Perú*. Lima: Comité Ejecutivo para la Reconstrucción de El Niño (CEREN).
- Covey, R., Amado, D., Tsesmeli, L., & Clark, M. (2017). Hacia una construcción multidisciplinaria de la red imperial inca (Qhapaq Ñan) en la región del Cusco. En Ministerio de Cultura, *Nuevas tendencias en los caminos* (págs. 48-71). Lima: Ministerio de Cultura.
- Dangond, C., Jolly, J., Monteoliva, A., & Rojas, F. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. En C. Dangond, J. Jolly, A. Monteoliva, & F. Rojas, *Aproximación conceptual de la movilidad en Bogotá: un análisis desde la perspectiva del desarrollo humano* (págs. 458-514). Bogotá: Grupo de Investigación Interfacultades (Ciencias Políticas y Arquitectura) Políticas Urbanas de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá.
- Dupuy, G. (1998). *El urbanismo de las redes: teorías y métodos*. Barcelona: Oikos.
- Escobal, J., Inurritegui, M., & Benavides, J. (2005). *Lecciones aprendidas en PROVIAS Rural (Perú) y pautas para diseñar operaciones de infraestructura rural*. Washington DC: Banco Interamericano de Desarrollo.

- Gac, D., Miranda-Pérez, F., & Retamal, K. (11 de Diciembre de 2017). *Redefinición de la movilidad cotidiana en los territorios reconfigurados por el neoliberalismo en Chile: el caso del Valle agroindustrial vitivinícola de Colchagua*. Obtenido de Nuevo Mundo: Recuperado de: <https://journals.openedition.org/nuevomundo/71608#ftn50>
- Galarza, L. (2002). *Descentralización, Organización Económica del Territorio y Potencial de Recursos*. Perú: Red Participa Perú.
- Gobierno Regional de Ayacucho. (2013). *Estudio de Propuesta de Zonificación Ecológica Económica de Ayacucho*. Huamanga-Ayacucho: Gobierno Regional de Ayacucho.
- Grupo Territorio de la Maestría AUTS. (2018). *El Valor del Valle del Sondondo. Aproximaciones desde el Territorio, lo Urbano-Rural y la Arquitectura*. Lima-Perú: Documento de trabajo presentado en el curso de Taller Intensivo II de la Maestría en Arquitectura, Urbanismo y Desarrollo Territorial Sostenible. Pontífice Universidad Católica del Perú.
- GTZ & Consejo Nacional del Ambiente. (2006). *Bases Conceptuales y Metodológicas para la Elaboración de la Guía Nacional de Ordenamiento Territorial*. Lima-Perú: Visionpcperu.
- Haesbaert, R. (2004). *O Mito da Desterritorialização. Do "Fim dos Territorios" a Multiterritorialidade*. Brasil: Bertrand Brasil.
- Herce, M. (2009). *Sobre la Movilidad en la ciudad*. España: Estudios Universitarios de Arquitectura. Editorial Reverté.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2009). *Perú: Migraciones Internas 1993-2007*. Lima, Perú: Dirección Técnica de Demografía e Indicadores Sociales-Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2010). *INEI*. Obtenido de Sistema de Información Regional para la Toma de Decisiones - SIRTOD: Disponible en: <http://webinei.inei.gob.pe:8080/SIRTOD/inicio.html>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2012). *IV Censo Nacional Agropecuario 2012*. Obtenido de Sistema de consulta de resultados: Disponible en: <http://censos.inei.gob.pe/cenagro/tabulados/>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (26 de Noviembre de 2018). *Censo 2017*. Obtenido de Censos 2017: Departamento de Ayacucho cuenta con 616176 habitantes: Recuperado de: <http://censo2017.inei.gob.pe/censos-2017-departamento-de-ayacucho-cuenta-con-616-176-habitantes/>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (Abril de 2018). *INEI*. Obtenido de Resultados de la pobreza monetaria 2017: Recuperado de: https://www.inei.gob.pe/media/cifras_de_pobreza/presentacion_evolucion-de-pobreza-monetaria-2017.pdf
- Jirón, P. (2015). La movilidad como oportunidad para el desarrollo urbano y territorial. En C. d. Chile, *La ciudad que queremos* (págs. 46-61). Chile: Biblioteca del Congreso Nacional de Chile.

- Jirón, P., & Cortés, S. (20-21 de Octubre de 2011). *Deutsches Jugend Institut*. Obtenido de Mobile relations, mobile shadows. Understanding contemporary urban daily living through shadowing techniques: Recuperado de: https://www.dji.de/fileadmin/user_upload/workshop_multilocal_families/Jiron_Cortes.pdf
- Keller, G., & Sherar, J. (2004). *Ingeniería de caminos rurales. Guía de campo para las mejores prácticas de administración de caminos rurales*. México: Instituto Mexicano del Transporte.
- Magnaghi, A. (2011). *El proyecto local: Hacia una conciencia del lugar*. España: Universidad Politécnica De Cataluña. Iniciativa Digital Politécnica = Universitat Politècnica De Catalunya .
- Magnani, J. (2018). Antrpología urbana en Brasil: de la periferia al centro. *Investiga Territorios N° 7*, 9-28.
- Ministerio de Cultura. (2013). *Guía de Identificación y Registro del Qhapaq Ñan*. Lima-Perú: Biblioteca Nacional del Perú.
- Ministerio de Cultura. (2019). *Bienvenido a Ruta Qhapaq Ñan*. Obtenido de ruta qhpaq ñan: Disponible en: <https://rutaqhapaqnan.cultura.pe/>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (29 de Mayo de 2007). *Decreto Supremo N° 017-2007-MTC*. Obtenido de Ministerio de Transportes y Comunicaciones: Recuperado de: http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_1192.pdf
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (26 de Enero de 2018). *Resolución Directoral N° 002-2018-MTC/14*. Obtenido de Plataforma digital única del Estado Peruano: Recuperado de: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/10338-002-2018-mtc-14>
- Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (17 de Junio de 2011). *Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano*. Obtenido de Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento: Recuperado de: <http://eudora.vivienda.gob.pe/OBSERVATORIO/decretos/DS004-2011.pdf>
- N. D'altroy, T. (2017). Introducción. En Ministerio de Cultura, *Nuevas tendencias en los caminos* (págs. 12-27). Lima: Ministerio de Cultura.
- Nielsen, A. (2017). Las rutas de caravanas en los Andes como paisajes culturales. En Ministerio de Cultura, *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos* (pág. 282:305). Lima: Ministerio de Cultura.
- Oré, T., & Durt, E. (2000). *Anne Marie Hocquenghem*. Obtenido de El impacto socio-cultural del programa: Caminos de herradura 1995-2000: Recuperado de: http://www.hocquenghem-anne-marie.com/amh/6_otros/00_to2damh2ded_pcrurales_1.pdf
- Porto-Gonçalves, C. (2009). *De Saberes y de Territorios: diversidad y emancipación a partir de la experiencia latino-americana*. Bogotá: Polis, Revista de la Universidad Bolivariana, Volumen 8, N° 22.

- Presidencia de Consejo de Ministros. (21 de Junio de 2001). *Reglamento de la Ley N° 26839*. Obtenido de Dirección de Hidrografía y Navegación: Recuperado de: <https://www.dhn.mil.pe/Archivos/catalogospincam/PDF/6A.pdf>
- Ramirez, B. (Abril-Junio de 2009). Alcances y dimensiones de la movilidad: Aclarando conceptos. (R. N. Urbana, Ed.) *Ciudades N° 82*.
- Rostworowski, M., Castro, R., Silva, Y., & Bariola, N. (2010). *Incas*. Lima: El Comercio: Producciones Cantabria.
- Sandoval, C. (2014). *Métodos y aplicaciones de la planificación regional y local en América Latina*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Schejtman, A., & Berdegué, J. (2004). *Desarrollo territorial rural*. Santiago de Chile: Rimisp-Centro Latinoamericano para el Desarrollo Rural.
- Sennett, R. (2019). *Construir y habitar. Ética para la ciudad*. Barcelona-España: Anagrama. Colección Argumentos.
- Starkey, P., Ellis, S., Hine, J., & Ternell, A. (2004). *Banco Mundial*. Obtenido de Mejora de la movilidad rural. Opciones para el desarrollo del transporte motorizado y no motorizado en las áreas rurales: Recuperado de: <https://documentos.bancomundial.org/es/publication/documents-reports/documentdetail/767111468765310048/mejora-de-la-movilidad-rural-opciones-para-el-desarrollo-del-transporte-motorizado-y-no-motorizado-en-las-areas-rurales>
- Torres, R. (2017). El modelo peruano para el desarrollo de caminos rurales. *Revista de Ingeniería*, 40-51.
- Vásquez, E. (2010). *Evaluación del Instituto de Vialidad Municipal de la provincia de Huamanga*. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería. Facultad de Ingeniería Civil.
- Webb, R. (2013). *Conexión y despegue rural*. Lima: Instituto del Perú.
- Williams, P. (2017). Una perspectiva comparada de los caminos wari y tiwanaku: los antecedentes del Qhapaq Ñan incaico. En Ministerio de Cultura, *Nuevas tendencias en el estudio de los caminos* (págs. 30-47). Lima: Ministerio de Cultura.

XI. Anexo: Entrevistas realizadas en el trabajo de campo

Como parte de la metodología de campo, se realizó un breve sondeo con preguntas dirigidas a algunos pobladores de Cabana y Sondondo sobre sus actividades cotidianas más comunes. La finalidad de las entrevistas fue identificar las principales apreciaciones sobre la importancia que tienen los caminos rurales en la dinámica espacial de las personas. A continuación se presenta el banco de preguntas realizadas:

1. ¿Cuál es la actividad principal que realiza?
2. ¿Cómo se moviliza para ir hacia su actividad principal?
3. ¿Qué dificultades se presentan en los recorridos?
4. ¿Qué tipo de mantenimiento realiza a los caminos?

I. Entrevista a poblador de Cabana

Género masculino

60 años

1. *La actividad principal que realiza esta persona es el desplazamiento a diario hacia su chacra ubicada en una zona llamada Putaja en la región puna. La rutina consiste en levantarse a las 4am para dirigirse hacia las parcelas y realizar la vigilancia y mantenimiento respectivo. Esta actividad, si bien aún es usada por los pobladores (sobre todo los mayores de 50 años) se le denominaba "tutapa" y era una tradición en las familias campesinas.*
2. *La forma de movilización para dirigirse hacia las chacras es mediante caminatas a pie, cortando caminos por atajos para llegar a tiempo al destino, demostrando un multiuso de los caminos, en los cuales se puede caminar algunos tramos y otros utilizando algún vehículo pequeños como el mototaxi, además, informa que en los atajos suelen ocurrir algunas caídas suaves.*
3. *A pesar de que en la zona, en ciertas épocas, las condiciones climáticas son extremas, las personas están acostumbradas al frío, calor, etc. Los jóvenes ya no realizan el tutapa debido a que por el frío extremo se suelen enfermar muy seguido.*
4. *A modo de gestión, la población solía realizar "la faena comunal", la cual consistía en la limpieza de los caminos de herradura y era obligada por el gobernador, éste otorgaba algunos regalos por aquella actividad. Actualmente, las personas que transitan en los caminos y senderos van limpiando el trayecto moviendo las grandes piedras que dificultan el desplazamiento, realizando una autogestión.*

II. Entrevista a poblador de Cabana

Género masculino

68 años

1. *La agricultura es la actividad cotidiana más común, la cual se realiza en las chacras. Entre sus principales cultivos posee maíz y papa, los cuales son mayormente para autoconsumo y en menor grado para intercambio local. En las chacras se suelen realizar el riego respectivo para mantener limpio los cultivos sembrados, así también, la limpieza de los corrales y el cuidado del ganado en los corrales. El horario más común para la realización de esta actividad es desde las 7am hasta las 5 o 6pm.*
2. *Se suele transitar por diversos caminos y tramos de carreteras, mezclando los tipos de vías para llegar al destino, lo que demuestra una mistura en el uso, utilizando y produciendo atajos. El 80% de las veces se moviliza caminando, usando poco el mototaxi.*
3. *Los caminos por los que se recorren suelen ser peligrosos, sobre todo cuando se corta para tomar atajos. Además, estas rutas están abandonadas, llenos de espinas, son prácticamente intransitables.*
4. *No existe mantenimiento en los caminos. Hace 40 años aproximadamente, la población, en especial los jóvenes, solía arreglar los caminos, mejorarlos para una buena calidad en el recorrido. Hoy en día, la juventud antes de realizar el trabajo quiere dinero, ya no se realiza esta actividad por costumbre.*

III. Entrevista a poblador de Cabana

Género femenino

87 años

1. *La actividad agropecuaria es la más cotidiana, entre ellas destaca el cuidado de las chacras y ganado, vigilancia, siembra, etc. El horario va desde las 8am hasta las 4 o 5pm.*
2. *Los caminos de herradura son los más usados para movilizarse tanto mediante mototaxi o a pie, tomando descansos por ratos.*
3. *Existen caminos en mal estado que producen muchas caídas y los caminantes se suelen resbalar durante los trayectos.*
4. *Anteriormente, hace muchos años, el presidente de la comunidad obligaba trabajar a la población, entre los principales quehaceres estaba el mantenimiento de los caminos.*

V. Entrevista a poblador de Cabana

Género femenino

54 años

1. *El cuidado de las chacras es la principal actividad, principalmente vigilar y cuidar a las vacas, alimentarlas, llevarlas a tomar agua, ordeñar. El queso que se produce luego es vendido y también para el autoconsumo.*
2. *Existen dos formas de desplazamientos que destacan en esta zona, el uso de mototaxi y las caminatas. El tiempo promedio de traslado hacia la chacra es entre 2 a 3 horas.*
3. *Como peligros principales que afecta a la mayoría de la población está el friaje en épocas de invierno, el cual es extremo en las madrugadas, cuando se inicia el desplazamiento hacia las chacras.*
4. *Antes, el gobernador solía incentivar para que exista un cuidado de los caminos mediante faenas, en las cuales había una organización por ayllus, consistía principalmente en mover las piedras, tapar los huecos, entro otros similares.*

IV. Entrevista a poblador de Cabana

Género femenino

68 años

1. *La actividad más común que se realiza diaria es la de llevar a sus nietos al colegio, y luego recogerlos para ir a casa. La actividad en la chacra es realizada 2 veces a la semana, la siembra y riego de alfalfa y retirar la mala hierba en las chacras son las más comunes.*
2. *Los caminos por los cuales se traslada están limpios, no obstante, cabe mencionar que como el centro escolar se encuentra en el entorno urbano, las calles suelen estar cementadas.*
3. *No identificó peligros en sus trayectos cotidianos.*
4. *El gobernador, hace años, obligaba a hacer el mantenimiento de los caminos, ahora estos se encuentran descuidados, generando dificultades en el recorrido.*

VI. Entrevista a poblador de Cabana

Género masculino

69 años

1. *En la chacra, principalmente para limpiar las acequias, cuidar a las vacas, regar cultivos, sembrar alverjas, maíz y haba.*
2. *El mototaxi es la forma de desplazamiento más usado.*
3. *Debido a la edad la rodilla de esta persona se encuentra mal, por lo que ya no puede caminar muchos tramos, por ello se moviliza en mototaxi.*
4. *No sabe sabe.*

VII. Entrevista a poblador de Víctor Fajardo (vive en Cabana desde hace 7 años)

Género femenino

47 años

1. *Trabaja en su negocio de venta de golosinas.*
2. *Existe la costumbre de caminos muchos tramos. Pero es muy usual transportarse por mototaxi hasta ciertos tramos.*
3. *No sabe.*
4. *Los caminos no se encuentran limpios, se debe realizar un mantenimiento constante para el trayecto seguro de las personas.*

VIII. Entrevista a poblador de Cabana

Género masculino

43 años

1. *Tiene un negocio pequeño y suele trasladar para llevar y recoger a sus hijos en el colegio. De más joven iba poco a la chacra de su familia, pero las actividades comunes eran tapar los estanques, regar, etc.*
2. *Las chacras se encuentran en zonas altas, y las caminatas duran alrededor de 2 a 3 horas.*
3. *Existe fatiga y cansancio en las personas.*
4. *No sabe.*

IX. Entrevista a poblador de Cabana

Género femenino

59 años

1. *Se dedica a su negocio de venta de ropa. Se traslada poco a las chacras, cuando tiene que hacerlo, básicamente es para apoyar en el cuidado de chanchos que posee.*
2. *El trayecto lo realiza caminando, demorando unos 30 minutos aproximadamente.*
3. *Existen caminos con muchas piedras que impiden un desplazamiento adecuado.*
4. *No sabe.*

X. Entrevista a poblador de Cabana

Género femenino

55 años

1. *La actividad en el campo es la más común que realiza, principalmente la siembra de maíz, habas y papa, también se dedica a arar la tierra y cuidar a los toros que tiene. El horario usual para el trabajo en las chacras es desde las 4am hasta las 6am, luego retornar a su casa para las actividades en el hogar.*
2. *Siempre se moviliza caminando por la pampa, cuando tienen que llevar muchos productos utiliza la motocarga.*
3. *No sabe.*
4. *No sabe.*

XI. Entrevista a poblador de Sondondo

Género masculino

67 años

1. *La pequeña agricultura, basada en andenes, siembras, principalmente de maíz. Así también, el mantenimiento de las chacras. Hoy en día, esta actividad ha disminuido respecto a tiempos anteriores, ya que la gente joven suele migrar a las capitales y la población mayor no tiene la fuerza de antes. También hay crianza de vacas y carneros.*
2. *Hay varias formas para moverse, como las caminatas, mototaxis y hasta el uso de burros.*
3. *No sabe.*
4. *Existía la faena comunal, que ahora poca gente lo utiliza y por eso no hay mejoras en los caminos. Antes habían una especie de cuevas llamadas "machay", las cuales eran utilizadas para vigilar las chacras y dejar herramientas guardadas.*

XII. Entrevista a poblador de Cabana

Género femenino

68 años

1. *Tanto la actividad agrícola como la pecuarias son las más comunes, básicamente el riego de cultivos y la producción de queso.*
2. *La visita a las chacras son diarias y la ida o subida se realiza en mototaxi (debido a que las chacras están en la zonas altas), mientras que el retorno o bajada se da mediante caminatas.*
3. *Los caminos son de tierra y piedra y están en mal estado.*
4. *Cada persona realiza la limpieza de los caminos, pero es opcional.*

