

OCONGATE HACIA EL SIGLO XXI

**DESAFÍOS COMUNITARIOS
Y RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA
EN LOS ANDES**

STÉPHANE LEYENS | ISABEL YÉPEZ DEL CASTILLO | DEBORAH DELGADO PUGLEY (EDS)



OCONGATE HACIA EL SIGLO XXI

DESAFÍOS COMUNITARIOS Y RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA EN LOS ANDES

STÉPHANE LEYENS | ISABEL YÉPEZ DEL CASTILLO | DEBORAH DELGADO PUGLEY (EDS)

ARES

ACADÉMIE
DE RECHERCHE ET
D'ENSEIGNEMENT
SUPÉRIEUR



UNSAAC

cbc

centro
bartolomé
de las casas

Temas de Actualidad **26**

Leyens, Stéphane, Yépez del Castillo, Isabel, Delgado Pugley, Deborah, eds.

Ocongate hacia el siglo XXI : desafíos comunitarios y responsabilidad social universitaria en los andes / Stéphane Leyens, Isabel Yépez del Castillo, Deborah Delgado Pugley, eds.; Centro de Estudios Regionales Andinos Bartolomé de Las Casas, Convenio UNSAAC-ARES. -- Cusco: CBC, 2020.

208 p. : ilus., graf., maps., tbls. -- (Temas de actualidad, 26)

INVESTIGACIÓN INTERDISCIPLINARIA/UNIVERSIDADES/DESARROLLO HUMANO/IDENTIDAD CULTURAL/COMUNIDADES CAMPESINAS/EDUCACIÓN INTERCULTURAL/PRODUCCIÓN LECHE-RA/CAPITAL SOCIAL/PROYECTOS DE DESARROLLO
PERÚ-CUSCO-QUISPICANCHI-OCONGATE

18.03.01 (OCDE-CBC Biblioteca)

Ocongate hacia el Siglo XXI.

Desafíos comunitarios y responsabilidad social comunitaria en los Andes.

Derechos Reservados

© Stéphane Leyens, Isabel Yépez del Castillo y Deborah Delgado Pugley (Eds.)

© Centro de Estudios Regionales Andinos Bartolomé de Las Casas – CBC

Académie de Recherche et d'Enseignement Supérieure de la Belgique - ARES

<https://www.ares-ac.be/fr/>

Universidad Nacional de San Antonio Abad de Cusco – UNSAAC

<http://www.unsaac.edu.pe/>

Centro de Estudios Regionales Andinos Bartolomé de Las Casas - CBC

Pasaje Pampa de la Alianza 164, Cuzco

Telef.: (51 084) 245415

Correo electrónico: cbc@apu.cbc.org.pe

Página Web: www.cbc.org.pe

Este volumen corresponde a la Serie Temas de Actualidad, Nro. 26

Coordinación y cuidado de la Edición: Anael Pilares Valdivia

Diseño y diagramación: Nuria Urquiza Izquierdo

Revisión de textos: Ricardo Vásquez

Fotografía de portada: Stéphane Leyens

Imprenta: Tarea Asociación Gráfica Educativa. Pasaje María Auxiliadora 156- 164 Breña, Lima.

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2020- 05838

ISBN:

Primera edición

500 ejemplares

Cusco, septiembre de 2020

*Prohibida la reproducción total o parcial de las características gráficas y textos de este documento, sin autorización escrita de los editores.

Índice

Presentación	7
Agradecimientos	9
Introducción	11
Un proyecto de investigación en Ocongate en el marco de la responsabilidad social de la universidad	
Stéphane Leyens, Isabel Yépez del Castillo, Deborah Delgado Pugley	
Capítulo 1	33
¿Qué entendemos por responsabilidad social universitaria en contextos andinos?	
Historia y enfoque en la UNSAAC	
Deborah Delgado, Isabel Yépez, Stéphane Leyens, Ruth García	
Capítulo 2	55
Enfoque participativo en proyectos de desarrollo	
Nicolas Antoine-Moussiaux, Stéphane Leyens	
Capítulo 3	75
Educación intercultural bilingüe: Desafíos y dificultades en las comunidades andinas de Ocongate, Cusco	
Hanny Gertrudes Fernández Coronel, Jesús Washington Rozas Álvarez, Stéphane Leyens	
Capítulo 4	99
Circulaciones migratorias, infraestructura vial y economía campesina: un análisis de las movilidades dentro y fuera del distrito andino de Ocongate (1980-2017)	
Céline Delmotte	
Capítulo 5	133
Agencia femenina, calidad de vida y cambios en el Nuevo Ocongate	
Isabel Yépez del Castillo, Carmela Chung, Delmia Valencia	
Capítulo 6	165
Características de la producción lechera en las comunidades de Ccolcca y Lauramarca	
Hernán Cucho, Nélida Llocallasi, Nayda Hirpahuanca, Myriam Quispe, César Ordoñez, Enrique Ampuero, Nicolas Antoine-Moussiaux, Christian Hanzen	
Capítulo 7	181
Aproximación empírica al capital social en el distrito de Ocongate	
Ana M. Villafuerte-Pezo, Ruth M. García-Pacheco,	
Los autores	204

04

Circulaciones migratorias, infraestructura vial y economía campesina: un análisis de las movilidades dentro y fuera del distrito andino de Ocongate (1980-2017)

Céline Delmotte

Introducción

La aceleración del proceso de globalización desde los años 2000 genera un nuevo orden geopolítico mundial. Las reconfiguraciones en curso implican interdependencias cada vez mayores entre naciones, que las llevan a pasar de una economía de Estado-nación a la formación de grandes bloques económicos. Sudamérica no es ajena a esta constatación, ya que los procesos de integración regional, actualmente han adquirido un renovado impulso político, con avances en diferentes frentes y a distintas velocidades.

Como medio para acelerar dicha integración, a inicios del siglo XXI surgió un ambicioso plan basado en la premisa de que la infraestructura posibilitará la integración comercial del subcontinente: la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Acordada por los doce países sudamericanos en el marco de la Primera Reunión de Presidentes de América del Sur realizada en el año 2000, la IIRSA es un programa amplio que promueve la integración física del continente por medio de la ampliación y modernización de sus infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones, así como la constitución de ejes multimodales que articulan la utilización de vías terrestres, fluviales, marítimas y aéreas. Conectando las infraestructuras de la región, el objetivo es “facilitar el tránsito fronterizo de personas, vehículos y cargas, además de contribuir para hacer más dinámico el comercio en el conjunto de los países” (Comunicado de Brasilia, 2000).

En este sentido, y a partir de los primeros años de la década de 2000, los gobiernos sudamericanos promueven el nuevo ordenamiento territorial resultante de la IIRSA, realizando obras viales en el subcontinente. Entre ellas, el Corredor Vial Interoceánico Sur, más conocido como Carretera Interoceánica Sur, es uno de los proyectos priorizados de la IIRSA. Construida entre 2006 y 2010 y como parte del corredor bioceánico que conecta el Perú a Brasil, esta carretera atraviesa hoy en día la parte sur del Perú y permite conectar los departamentos amazónicos y andinos de Madre de Dios, Cusco, Puno y Apurímac a los departamentos costeros de Arequipa, Moquegua e Ica. En esas regiones, se observa desde entonces un desarrollo espectacular de las infraestructuras y del transporte, concomitante a una intensificación de las circulaciones migratorias locales y regionales.

Sin embargo, y a pesar de las reflexiones desarrolladas sobre los movimientos migratorios y las circulaciones (Prothero & Chapman, 2010; Cortes, 2002; Cortes & Faret, 2009), no se produjo una amplia literatura académica sobre el transporte vial y las movilidades. En este marco, la presente contribución explora las incidencias del mejoramiento de la red vial continental y, especialmente, de la construcción de la Interoceánica sobre los patrones de movilidad locales y regionales de la sierra sur peruana. ¿En qué medida la política de integración regional sudamericana, a través de su herramienta IIRSA, influye en las prácticas circulatorias de las comunidades rurales del sur del Perú?

Contribuyendo a esta reflexión, analizamos el caso de la región Cusco y, más precisamente, del distrito andino de Ocongate. Atravesado por la Interoceánica desde el año 2010, Ocongate es un interesante caso de estudio por su localización central entre la ciudad prospera andina de Cusco y las zonas mineras del departamento amazónico de Madre de Dios. En Ocongate, las movilidades de trabajo dentro y fuera del distrito se caracterizan por ser un proceso histórico, una práctica tradicional que ha formado parte del calendario anual del campesino, incluso desde la colonia (Rosas, 2015). ¿La presencia de la interoceánica a partir de 2010 introduce nuevas prácticas de movilidad en el espacio local y regional? ¿Cuáles son los cambios inducidos por la nueva vía sobre los objetivos, ritmos de movilidad e intensidad de los flujos circulatorios dentro y fuera de Ocongate?

Hasta la fecha, la literatura producida sobre el tema –vinculaciones carreteras/dinámicas demográficas y movilidades en Sudamérica– se focalizó, sobre todo, en el ámbito amazónico (Dourojeanni, 2006; Scouvar & Lambin, 2006; Contreras-Hermosilla, 2000), mientras pocos estudios analizan las incidencias para las regiones altoandinas. Basándose en un extenso trabajo de campo cualitativo y cuantitativo, este artículo contribuye entonces a la discusión, aportando

elementos empíricos que permiten describir las nuevas lógicas de movilidad en el sur andino, así como el rol de la infraestructura vial en las reconfiguraciones actuales.

Para alcanzar este objetivo, se tratará –en una primera escala de análisis que concierne el sur andino– de contextualizar la construcción de la carretera Interoceánica sSur, sus objetivos geopolíticos y antecedentes históricos, para luego ponerla en relación con las movilidades en el valle del sur de Cusco (sección 1), así como destacar la importancia intrínseca de la circulación migratoria en la economía campesina de esta macrorregión (sección 2). En una segunda escala de análisis que se centra en lo local –el territorio de Ocongate–, se estudiarán brevemente los antecedentes de la movilidad en el distrito (sección 3), con el fin de analizar en una cuarta sección la influencia de la construcción de la Interoceánica en el comportamiento circulatorio actual de las poblaciones rurales de Ocongate.

1

Carretera Interoceánica sur y movilidades históricas en el sur andino

A inicios de los años dos mil, en el marco de la ejecución de la IIRSA, Brasil y Perú desarrollan una colaboración estratégica para construir un corredor vial bioceánico: la Carretera Interoceánica. Se trata de una infraestructura vial que atraviese América del Sur de oriente a occidente, conectando el Océano Atlántico al Pacífico pasando por Brasil y Perú. La intención era abrir nuevas posibilidades para el desarrollo socioeconómico de la macro región sur del Perú y los estados de Acre y Rondônia en Brasil (Guillén, 2015).

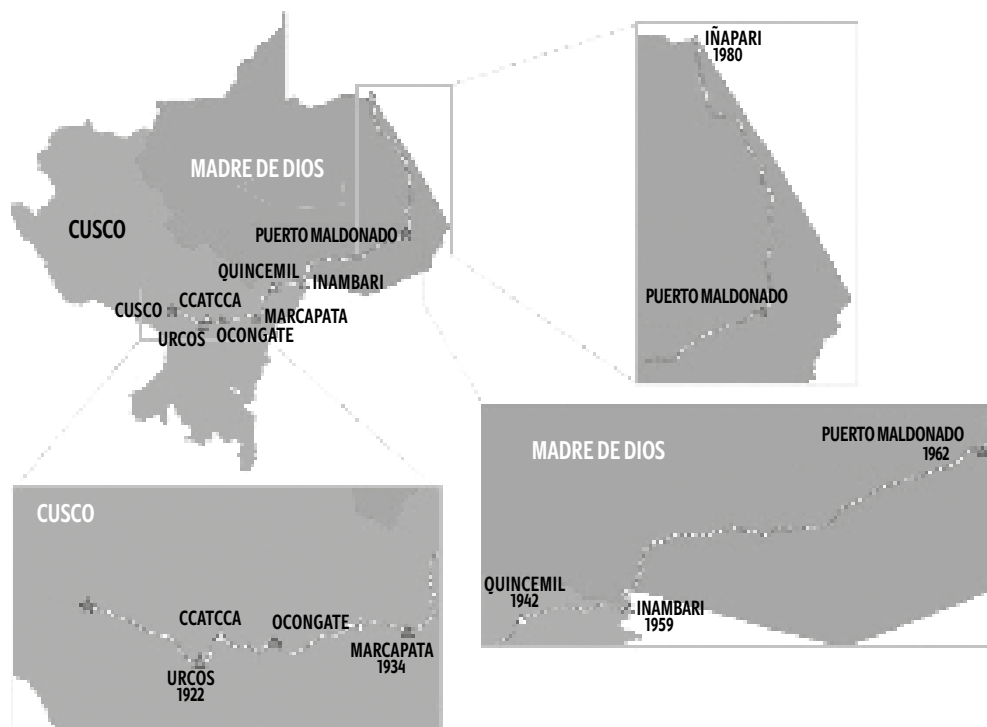
En Perú, este proyecto se materializó en la carretera Interoceánica sur y consistía en el asfalto, construcción o mejoramiento de más de 2000 kilómetros de carreteras, entre la ciudad de Iñapari (en la frontera con Brasil) en Madre de Dios y tres puertos marítimos de la costa sur del país, en el Océano Pacífico. El inicio de las obras empezó en el 2006 (DAR, 2010) y se concluyó en 2010. Desde entonces, la carretera se interconecta con el sistema vial brasileño y permite el tránsito entre la selva, la sierra y la costa peruana, reconfigurando muchos rasgos de la movilidad del sur del país.

Para entender esas reconfiguraciones es importante mencionar que unir Brasil con Perú a través de carreteras es un anhelo antiguo de las dos naciones (Dourojeanni, 2006) cuya historia se remonta a más de un siglo. En la Sierra sur del Perú, es en 1922 que el gobierno de Leguía empieza a construir, desde

Cusco, la primera vía de penetración hacia la Amazonía. La apertura del tramo Urcos-Marcapata (que atraviesa Ocongate –Figura 1) se produce en 1934 y transforma notablemente, según Rosas (2011), el contexto local: “Ocongate se convirtió en centro comercial importante y proveedor de recursos alimenticios andinos, tanto para Urcos y Cusco como para las poblaciones de la selva alta y baja. Asimismo, se aceleró el comercio de la lana, especialmente la de alpaca que tenía una enorme demanda en los centros fabriles cercanos”.

La construcción de la carretera continuó hasta llegar en 1942 a Quincemil (Llosa, 2003), en 1959 al río Inambari (Paredes, 1992), en 1962 a la ciudad amazónica de Puerto Maldonado (Lossio, 2002) y, finalmente, en los años 1980, a la ciudad de Iñapari, lo que posibilitó una precaria conexión –sin asfaltar– con Brasil. Con la apertura de este segundo tramo: “se acentuó el proceso de migración de los pobladores altoandinos hacia la Amazonía sur, especialmente a los lavaderos de oro, centros de extracción forestal, así como mano de obra de otras actividades extractivas” (Rosas, 2011).

FIGURA 1. CONSTRUCCIÓN PROGRESIVA DE LA VÍA DE PENETRACIÓN CUSCO-PUERTO MALDONADO (1922-1980)



Hasta los años noventa, fue poco lo realizado en términos de conexión vial Cusco-Puerto Maldonado. Las vías existentes sufrieron grandes deterioros por falta de mantenimiento y eran intransitables durante los meses de lluvia (noviembre a marzo). Sin embargo, eran las únicas trochas que permitían la salida de los productos selváticos y serranos, aunque para la mayor parte de los productos agropecuarios eran todavía muy lentas y alejadas.

Para paliar estos problemas, a partir de los años de 1970 se empezaron a imaginar, a nivel latinoamericano, formas de integración, entre las cuales las infraestructuras viales fueron planteadas como fundamentales. Brasil, buscando una salida propia al Océano Pacífico y el desarrollo de su zona amazónica occidental, alentó un primer diálogo entre ocho países sudamericanos en 1978, que culminó con la firma del Tratado de Cooperación Amazónica que enfatizaba el tema de una posible conexión entre los dos océanos. Se realizaron luego varias reuniones que dieron luz, en 1981, al Acuerdo de Interconexión Vial entre Perú y Brasil, precursor de la carretera Interoceánica que fue implementada a fines de los años 2000 en el marco de la IIRSA.

Así, entre los años 1970 y 2000, las conexiones viales Urcos-Puerto Maldonado eran difíciles, lentas, costosas y peligrosas. Por lo tanto, el fenómeno de circulación migratoria se veía dificultado mientras las migraciones definitivas eran más frecuentes. De hecho, en Madre de Dios, el Censo nacional de 1981 destaca la aparición y crecimiento de algunos conglomerados mineros como Laberinto, Huepetuhe, Mazuko o Caychive, conformados por “la continua llegada de inmigrantes de origen principalmente andino” (Borasino & Escobedo, 2010). En este sentido, antes de la Carretera Interoceánica, el tramo Urcos-Puerto Maldonado registraba muchos movimientos de desplazamientos –instalaciones definitivas, pero mucho menos movimientos circulatorios:

Antes de la Interoceánica, era un desastre las posibilidades de tránsito desde Ocongate hacia Cusco, Puerto o Puno. Se demoraba varios días y los costos de transporte eran altos. En época de lluvia, para ir de Ocongate a Puerto Maldonado por ejemplo te demoraba hasta 8 días, cuando actualmente se puede hacer en 8 horas. Y no se podía sacar con facilidad los productos de aquí tampoco (Circulante de Ocongate, 56 años).

Además, las condiciones de transporte no eran óptimas:

Antes, para salir de Ocongate, era una trocha, no más. Y el único medio de transporte era en camiones o cisternas que llevaban combustible; en la plataforma encima de la cisterna viajábamos, o cuando salían de Puerto Maldonado, traían maderas y encima no metíamos (Circulante de Ocongate, 41 años).

Sin embargo, eso no significa que las circulaciones migratorias no existían en esos años; al contrario, en los años 1980 en toda la sierra sur del Perú, las lógicas de migración interna empiezan a hacerse más complejas.

2

Movilidad y racionalidad de la economía campesina

En el Perú, el fenómeno de migración interna aparece en los años cuarenta y da origen a importantes reconfiguraciones demográficas. Las zonas urbanas experimentan un crecimiento considerable de su población, mientras que en las zonas rurales se produce una *descampesinización*, producto de la migración definitiva de poblaciones campesinas a las ciudades, siendo Lima la ciudad de mayor atracción (Condori, 2011). No obstante, a partir de los años 1980 y junto a esas corrientes migratorias definitivas, se desenvuelve un novedoso tipo de migraciones de carácter temporal, estacional, de corta duración y de corta distancia –local o regional–, fundamentalmente rural-rural, y que no implica un cambio sistemático y permanente de residencia (Altamirano, 1985). Las dinámicas migratorias se diversifican y pasan de un modelo de “migraciones” (Cortes, 1998 ; Simon, 1995 ; Baby-Collin *et al.*, 2009) a un modelo de “movilidades”. En el planteamiento clásico del fenómeno migratorio, la migración es definida como “el desplazamiento en el espacio, de un punto de partida a un punto de llegada, implicando un cambio de residencia, que sea temporal o definitivo” (Cortes, 1998). Sin embargo, a partir de los años 1980, se observa una diversidad creciente de las formas de movilidad que llevó a considerar la multiplicidad de las residencias y de los lugares de actividades. Esta multilocalización, destacan Freguin-Fresh (2015), amplía el enfoque de la migración a lo de la movilidad, que se define como “el conjunto de todas las formas de desplazamientos, que sean puntuales, recurrentes, o relacionados con el desarrollo de actividades variadas”. En este sentido, aparece el paradigma de la circulación migratoria que se refiere a “todo tipo de desplazamientos, generalmente de corta duración,

repetitivo o cíclico, que tienen como punto común la ausencia de intención declarada de cambio de residencia permanente o para una larga duración” (Cortes, 2009). Ensayo de deconstrucción de las categorías clásicas de las migraciones (migración temporal y definida, en particular), se trata de considerar formas más complejas de la movilidad humana, imponiendo una visión dinámica que considera estas circulaciones como un “movimiento entre dos sedentarismos” (Tarrius, 1992) o entre “el territorio de los anclajes y el territorio de las circulaciones” (Cortes & Faret, 2009).

Por lo tanto, la noción de “circulación migratoria” es relevante en el caso del estudio de las migraciones internas en el Perú a partir de la década de 1980. En esa época, se empiezan a discutir las diversas formas de moverse en el espacio: “la migración es considerada como un circuito permanente de idas y vueltas, que se desarrollan por razones de estrategias de supervivencia [...] La migración pues es un circuito y, como tal, demuestra que el migrante es un ser dinámico que constantemente experimenta cambios ocupacionales, domiciliarios, educacionales, etc.” (Altamirano, 1985).

En lo que concierne a los territorios andinos, es importante destacar que las articulaciones entre anclajes y movilidades responden a estrategias familiares de utilización del espacio a combinaciones múltiples, para las cuales la complementariedad y la interdependencia de los espacios económicos constituyen el principio de base (Cortes, 1998). John Murra (1978) hizo uno de los primeros comentarios sobre la “verticalidad” de la economía campesina al afirmar que la estrategia campesina se basaba en el control de diferentes pisos ecológicos, en una óptica de verticalidad, con el fin de diversificar y minimizar el riesgo. Concretamente, el control vertical de los recursos consiste en “el envío de algunos miembros de la familia en un lugar alejado del núcleo familiar con el fin de poblar los diferentes pisos ecológicos en su posesión y asegurarse un acceso a sus recursos” (Fioravanti-Moline, 1978). Así, la economía campesina familiar se basa en una combinación de lugares, así como patrones de pluriactividades y multicultivos (Figueroa, 1981). Sobre todo desde los años 1980, Figueroa considera que el ingreso de las familias campesinas se compone de tres sectores productivos: bienes agrícolas (A); bienes pecuarios (P); y toda una gama de productos no agropecuarios como artesanías y construcción (Z), categorías a las cuales se debe añadir el valor de un ingreso complementario: lo producido por lo que llama “migraciones temporales”. En efecto, el campesinado andino del Perú ha venido soportando una paulatina pauperización de sus condiciones de vida a lo largo del siglo XX, situación que ha generado ingresos reales cada vez menores (Almanza, 1997). En este contexto, las familias campesinas respondieron adoptando una serie de estrategias para la sobrevivencia de su familia, siendo uno de los más importantes la circulación migratoria.

3

Antecedentes de las circulaciones migratorias en Ocongate

Las circulaciones andinas no son fenómenos recientes, sino que han venido produciéndose desde épocas muy lejanas. En Ocongate, los primeros desplazamientos regionales de la población se relacionan a la dominación hacendataria. En esa época, los campesinos del distrito trabajaban como colonos para grandes hacendados que solían poseer otras haciendas en las márgenes de la Amazonía. Allí eran enviados a trabajar temporalmente, durante dos o tres meses continuos (Almanza, 1997). Algo similar sucedía con las migraciones temporales hacia espacios urbanos; los hacendados llevaban a los colonos para que trabajaran como sirvientes en las casonas cusqueñas (Reategui, 1977). Así, en esa época, la circulación migratoria campesina no era voluntaria:

“No podíamos viajar puesto que teníamos que trabajar bastantes días para la hacienda, a cambio de las tierras de cultivo que nos cedían [...]. Cuando algunos hombres del ayllu viajaban fuera del distrito, perdían las tierras que el mayordomo les había otorgado, incluso se lo quitaban los animales que tenían” (comunero de la comunidad de Maranpaqui-Almanza, 1997).

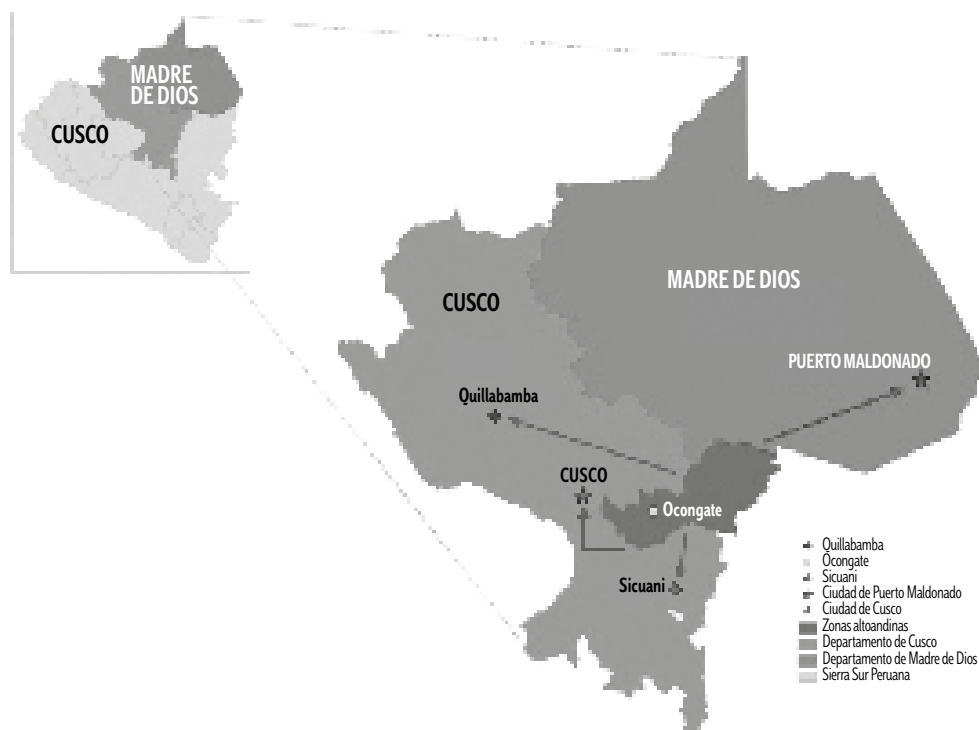
En este sentido, y excepto las migraciones forzadas, la época de las haciendas marca un periodo de cierre en las circulaciones campesinas. Habrá que esperar la Reforma Agraria (1969) y los años 1970 para que las poblaciones campesinas se liberen del control de las haciendas y empiecen a circular dentro del territorio. A partir de la década de los ochenta, debido a la progresiva pauperización del campesino andino y la grave crisis del sector agropecuario, los procesos circulatorios campesinos se hacen más visibles. En efecto, ante esta realidad, los campesinos responden adoptando mecanismos de migración estacional y/o temporal, que generó así una oferta potencial de mano de obra en los mercados zonales y extrazonales (Baca, 1985).

En el departamento andino de Cusco, los ingresos conseguidos a través de la venta temporal de fuerza de trabajo fueron de fundamental importancia para las economías campesinas (Figueroa, 1981). Estudios efectuados por E. Baca (1981, 1985) demuestran que, en 1980, en el departamento de Cusco, de las 65 000 familias que vivían en comunidades campesinas, alrededor de 25 000 contaban con algún miembro concurrente a los diversos mercados de trabajo temporal existentes.

En términos de destino, como se puede apreciar en la Figura 2, se trataba de circulaciones que se originaban en las provincias altas del departamento y se desplazaban hacia la selva baja de Madre de Dios, la ceja de selva de la Convención y, por otra parte, las principales ciudades de Cusco, Sicuani y Quillabamba.

Más precisamente, en Ocongate, Rosas (2015) afirma que el destino histórico y privilegiado de circulación es la selva de Madre de Dios: “hasta los años noventa, el destino principal son los lavaderos de oro en Madre de Dios, en especial durante la época en que las actividades agrícolas requerían de poca mano de obra [diciembre a marzo]”. Durante la década de 1990, las circulaciones del distrito de Ocongate son, en efecto, fundamentalmente rural-rural; sin embargo, no se pueden dejar de lado las circulaciones rural-urbano, por la magnitud considerable de los movimientos a Cusco.

FIGURA 2. DESTINOS PRIVILEGIADOS DE LOS CAMPESINOS ALTOANDINOS DEL DEPARTAMENTO DE CUSCO (AÑOS OCHENTA)



4

¿Un espacio andino móvil? Circulaciones migratorias en Ocongate

A mediados de los años 2000, con la construcción de la Interoceánica, “el transporte terrestre se ha abarato, ha disminuido el tiempo y ha mejorado relativamente el tipo de vehículos que realizan viajes interprovinciales” (Llosa, 2003). Pero ¿cuáles son las incidencias de esta mejora de la red vial y de sus infraestructuras sobre las prácticas circulatorias en Ocongate?

4.1. Aspectos metodológicos y zona de estudio

Para verificar empíricamente las vinculaciones potenciales entre Interoceánica y movilidad en Ocongate, se ha utilizado un conjunto de métodos cualitativos y cuantitativos. El presente análisis es el resultado de varios meses de trabajo de campo realizado entre febrero de 2016 y marzo de 2018 en la ciudad andina del Cusco, el distrito andino de Ocongate y el departamento amazónico de Madre de Dios, que incluyeron: 1) la observación directa y sistemática del ámbito socioeconómico de Cusco, Ocongate y Madre de Dios; 2) un trabajo etnográfico en familias campesinas y campamentos mineros; 3) 159 entrevistas semiestructuradas e historias de vida realizadas con circulantes andinos, instituciones locales y regionales, académicos, mineros, etc. en el tramo Cusco-Puerto Maldonado; 4) una revisión de literatura; 5) finalmente, con base en esos métodos y con el fin de obtener una fotografía más completa del fenómeno circulatorio en Ocongate, la aplicación de una encuesta cuantitativa con 480 varones del distrito, cuyo objetivo era medir la intensidad de las dinámicas de circulación dentro y fuera del distrito de Ocongate, los ritmos de movilidad repetida y la importancia de los factores sociales sobre el comportamiento de circulación.

A nivel geográfico y ecológico, es importante mencionar que el distrito de Ocongate se ubica en la zona altoandina de la provincia de Quispicanchi, en el sureste del departamento de Cusco.

Es un distrito montañoso que se encuentra entre los 3000 a más de 6000 msnm y cuenta con una orografía accidentada. Tres de las ocho regiones naturales existentes en el Perú están presentes en el territorio de Ocongate: suni, puna y janca. La región suni del distrito cuenta con 22 comunidades campesinas (quechuahablantes) que se ubican entre los 3500 a 4000 msnm. En esta región, las familias se dedican en la misma intensidad a la agricultura (papa, haba, oca)



como a la actividad pecuaria (vacuno, ovino, alpaca, cuy, equino y porcino). La región puna, ubicada entre los 4000 y 4800 msnm, cuenta con 11 comunidades campesinas y es más fría, húmeda y pantanosa. En esta zona, la agricultura no tiene altos rendimientos; en cambio, la ganadería es intensa, sobre todo en la crianza de alpacas y ovinos. Finalmente, la región janca –ubicada por encima de los 4800 msnm– está compuesta por una cadena de nevados, no cuenta con ninguna comunidad campesina ni actividad económica.

Así, típico espacio rural andino, Ocongate se caracteriza por tener una economía basada en la actividad agropecuaria. Hasta 1970, la mayor parte de su territorio formaba parte de la hacienda ganadera Lauramarca (Rosas, 2012), para entonces, la más grande de la región y la primera a ser expropiada por la Reforma Agraria de 1969 (Reátegui, 1977; Piel, 1975). En 1970, pasó a ser administrada por la Cooperativa Agraria Lauramarca que, a su vez, fue desactivada en 1987. Los recursos fueron entonces distribuidos a los pobladores rurales organizados en comunidades campesinas, que en la actualidad representan el 87,05 % de la población total (IV Cenagro, 2012).

Desde unos años, el distrito de Ocongate experimenta notables cambios y un desarrollo relativamente exitoso; registra una progresiva modernización y una incipiente reducción de sus índices de pobreza, acompañadas de importantes transformaciones sociales y políticas (Asensio y Trivelli, 2011). La mejora de las vías de comunicación –y sobre todo la presencia de la Interoceánica a partir de 2010– es capital para entender esos cambios que ya estaban en curso en el distrito. En efecto, reduciendo las distancias y los costos de desplazamiento de personas y mercancías, participa a la reconfiguración de las dinámicas económicas, demográficas y territoriales en Ocongate.

4.2. Tendencias generales de la circulación dentro y fuera de Ocongate

En la actualidad, cerca de tres cuartos de los encuestados se van o ya fueron a trabajar por lo menos una vez fuera de su distrito. En efecto, del total de los varones encuestados entre mayo y julio de 2017, el 71,25% ya había tenido por lo menos una experiencia de trabajo fuera de Ocongate. En términos de destino, los centros de trabajo privilegiados son, primero, los departamentos de Cusco y Madre de Dios. Luego, los departamentos de Arequipa y Puno. Y, finalmente, en menor medida, los departamentos de Lima, Apurímac y Tacna. Así, en Ocongate, las movilidades laborales se concentran, sobre todo, en la parte sur del país.

El departamento de Cusco es una región turística muy dinámica. Su capital –la ciudad de Cusco– es un centro urbano en expansión; su área periurbana es cada vez mayor, lo que beneficia mucho al sector de la construcción. Además, la región cuenta con numerosos atractivos turísticos (Machu Picchu, Valle Sagrado o Choquequirao) y pisos de valle propicios a la agricultura. Por lo tanto, Cusco como departamento ofrece muchas oportunidades de trabajo en diferentes sectores: turismo, construcción o agricultura –durante las cosechas de café o cacao–, los circulantes de Ocongate multiplican las estrategias de ida y vuelta a Cusco.

La región selvática de Madre de Dios es un polo minero importante; el departamento cuenta con miles de pequeños lavaderos de oro donde gran parte de la extracción es informal. Por lo tanto, es evidente que la producción aurífera representa una actividad dominante en la región que atrae a muchos circulantes de Ocongate. Para Asensio (2016), “pasar dos o tres años en Madre de Dios es casi un ritual de tránsito entre muchos de los habitantes de distritos como Ocongate”. Sin embargo, la minería informal no es la única opción de trabajo. Algunos encuestados mencionaron también las oportunidades de empleo en la ciudad de Puerto Maldonado –restaurantes, talleres mecánicos o transportes–, así como en las concesiones forestales o castañeras de la selva.

Los departamentos de Arequipa y Puno son también una fuente laboral significativa para los varones de Ocongate. Siendo dos otras regiones importantes para la minería, cuentan con grandes proyectos mineros formales y minería informal. Entre ellos, La Rinconada atrae a varios trabajadores circulantes de Ocongate. Tierra de oro, este pueblo puneño se está convirtiendo poco a poco en la segunda “Madre de Dios” del país, replicando los esquemas de producción y consecuencias socioambientales de la extracción en la selva.

Finalmente, la capital nacional, el departamento de Apurímac –donde se desarrolla el proyecto minero ‘Las Bambas’–, y el departamento de Tacna, también atraen trabajadores circulantes, pero mucho más escasamente.

En este sentido, el sector minero es el que atrae y emplea al mayor contingente de circulantes de Ocongate. Luego, el sector construcción es la segunda fuente más importante de trabajo, seguido por el sector turístico que corresponde, sobre todo, a las circulaciones hacia el departamento de Cusco. En efecto, muchos circulantes de Ocongate se pusieron en contacto con agencias de la capital regional que los emplearon de arrieros, cocineros o porteadores en las caminatas que organizan. En este sentido, la actividad turística ayudó a varios comuneros a entrar en el mercado laboral regional.

Si analizamos ahora las circulaciones dentro del distrito de Ocongate, primero hay que mencionar que se caracterizan, históricamente, por sus vínculos con las actividades agropecuarias. En esta región, la economía campesina se asimila a una “explotación en pequeña escala, diversificada, con bajo nivel tecnológico y uso preponderante del trabajo familiar” (Aramburu, 1982). Más precisamente, en Ocongate, enfrentando el medio ecológico sumamente arriado y accidentado, las familias generan desde hace varias décadas –en concordancia con los estudios de Murra (1978)– prácticas de verticalidad y control de diversos pisos ecológicos que dieron luz a las primeras circulaciones dentro del distrito. Esas circulaciones se relacionan a la actividad agrícola (la familia posee tierras cultivables en diferentes sectores o comunidades) o la ganadería (vacuna, alpaca u ovina). Por ejemplo, en las comunidades alpaqueras como Mallma, se observan prácticas de doble residencia que implican la existencia de una residencia principal en la zona baja de la comunidad y una estancia en su zona alta. La estancia es ocupada por el padre de familia unos días a la semana, mientras la residencia principal es ocupada por la madre de familia y sus hijos –que necesitan un acceso rápido a la escuela. En la comunidad de Accocunca, se observan también mecanismos de separación familiar, pero en los cuales el padre de familia vive durante el verano en la estancia (siete días a la semana), mientras la madre de familia y los hijos viven allí solo los fines de semana.

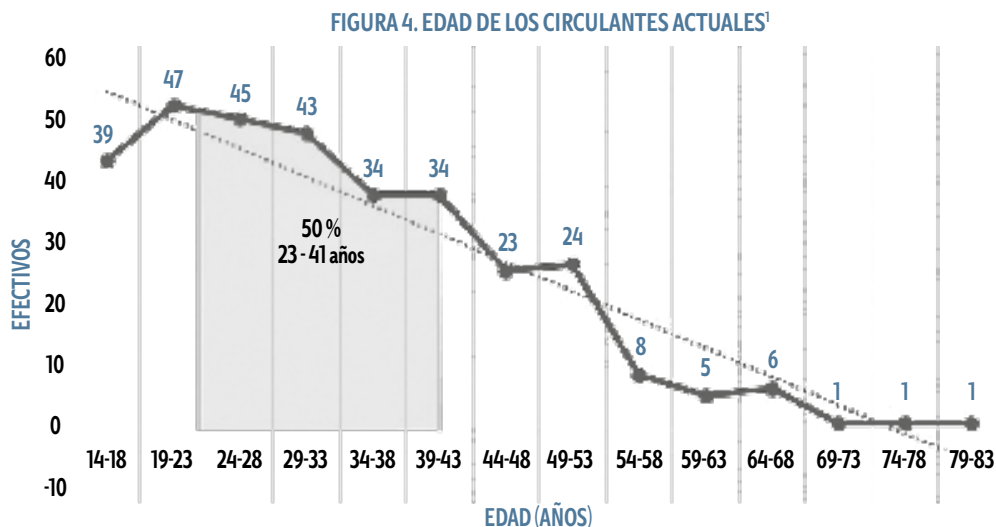
A partir de la década de 1980, y aparte de esos procesos de movilidad histórica, las circulaciones en Ocongate se manifiestan en cuatro niveles. Primero, la movilidad más visible dentro del departamento son las circulaciones relacionadas con la feria semanal que tiene lugar en las plazas principales de Tinke y Ocongate. Cada domingo, la población urbana y los comuneros afluyen a esas plazas para vender o comprar productos diversos: agropecuarios, de primera necesidad o in-

dustriales. Esos flujos son sistemáticos, semanales y ganan importancia desde hace una década. A un segundo nivel, nuevos flujos circulatorios de trabajo empiezan a desarrollarse dentro del distrito con el impulso de la descentralización y la transferencia de recursos y funciones hacia las municipalidades distritales a partir de 2002. Según Rosas (2012), el municipio de Ocongate ha pasado de recibir 147 675 soles en 1995 a 22 537 389 soles en el 2012. Este aumento de presupuesto municipal tiene varias consecuencias, entre las cuales destaca la multiplicación de obras públicas y, por lo tanto, la creación de empleo directo para la población local. Dentro del distrito, esos nuevos puestos de empleo se tradujeron en circulaciones de trabajo más fluidas entre comunidades, pero también entre el casco urbano y las zonas rurales donde se desarrollan las obras. En tercer lugar, existen también en Ocongate movilidades de trabajo relacionadas al sector turístico. En efecto, el territorio de Ocongate –contando con profundos valles y cadenas de nevados perpetuos–, es continuamente visitado por turistas nacionales y extranjeros. En este sentido, la movilidad turística y de trabajo (para los comuneros que son empleados como arrieros o cocineros) se desarrolla cada vez más dentro del distrito. Finalmente, se observan también entre comunidades de Ocongate (aunque en menor escala), algunos desplazamientos relacionados a la actividad agrícola y el trabajo asalariado. La encuesta aplicada reveló que el 10,21% de las familias del distrito –que poseen grandes extensiones de tierra o no suficiente mano de obra familiar– recurrían a peones para el trabajo de la tierra, sobre todo durante los meses de cosechas y siembras. Eso implica una mayor circulación de los varones dentro del espacio ocongateño (jóvenes originarios del ámbito rural generalmente), entre los meses de octubre a noviembre y de mayo a junio.

4.3. Interoceánica: ¿una reconfiguración de las movilidades en Ocongate?

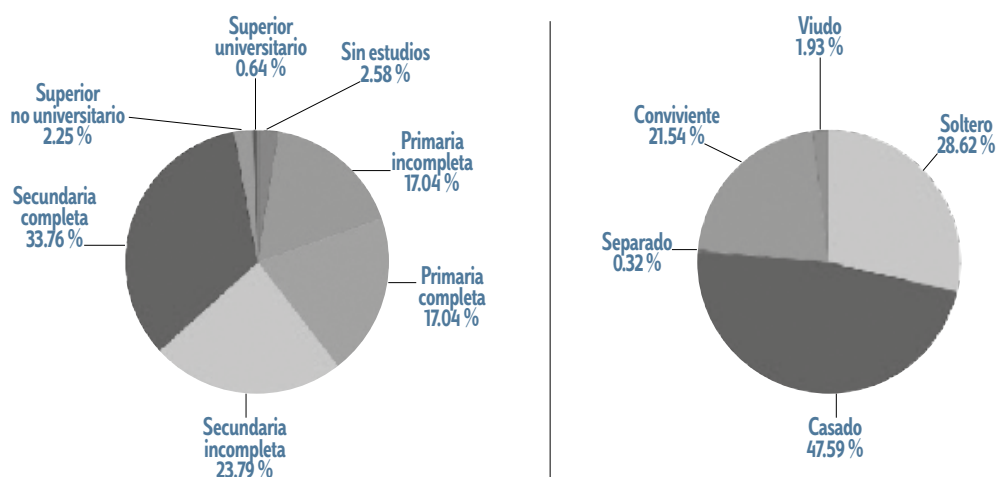
4.3.1. Perfil de los circulantes y factores de expulsión

A partir de la encuesta aplicada en 2017, primero pudimos identificar el perfil dominante de los actuales circulantes del distrito de Ocongate, es decir, los que desde la construcción de la Interoceánica viajan dentro del espacio surandino. En los que conciernen, primero, son varones jóvenes que tienen en promedio 33,34 años. El 50 % de ellos tiene entre 23 y 41 años, la propensión a circular es mayor entre los 19 y 23 años y disminuye drásticamente a partir de los 51 años.



A nivel educativo, el 63,35% de los circulantes de Ocongate cuenta con un bajo nivel de educación (sin estudios, primaria incompleta o completa, secundaria incompleta). Solo el 33,76% tiene un título de enseñanza secundaria y el 2,89% tiene un nivel superior no universitario o universitario.

FIGURA 5. NIVEL DE EDUCACIÓN Y ESTADO CIVIL DE LOS CIRCULANTES DE OCONGATE



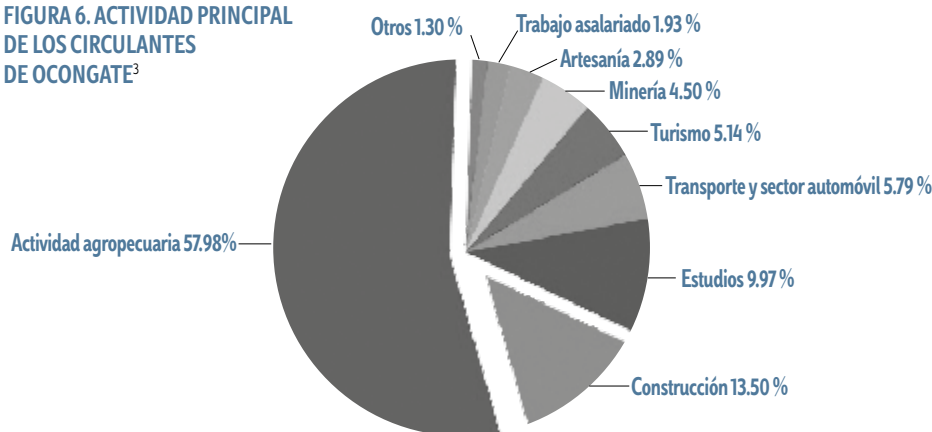
¹ Fuente: Elaboración propia (Encuesta cuantitativa, 2017).

En cuanto a su estado civil, cerca de la mitad de los circulantes es casada (47,59 %) y el 21,54 % es conviviente. Hay también un porcentaje significativo de solteros (28,62 %). Cuando cruzamos esas cifras con la variable "edad", los resultados revelan la existencia de dos grupos predominantes de circulantes: un primer grupo compuesto por jóvenes escolares (solteros) y un segundo grupo de jóvenes padres de familia (casados o convivientes). Ambos grupos tienen la necesidad de "circular para capitalizar; conseguir un capital para construir su casa, comprar un terreno o pagar sus estudios o los de sus hijos".² En efecto, en este distrito donde predomina el sector agropecuario, los ingresos generados no permiten la reproducción de la familia:

"La agricultura que trabajamos es de sustento, no trabajamos mucho para el mercado, somos pequeños agricultores. Además, no hay condiciones: hay bastante gente y tenemos terrenos pequeños. Y no existen empresas que generen trabajo" (circulante de Ocongate, 28 años).

En nuestra muestra existe, en efecto, una correlación positiva entre actividad agropecuaria y circulación. El 54,98 % de los circulantes identificados tienen las actividades agropecuarias como actividad económica principal, lo que significa que necesitan complementar sus ingresos agropecuarios con los de la circulación. En segundo lugar, el porcentaje de circulantes dedicados a actividades propias de la construcción también es relevante (el 13,50 %). Según Rosas (2011), la Interoceánica es una de las razones de la importancia creciente del sector construcción: "la construcción ha pasado a ser la segunda actividad más importante, probablemente gracias a que la disponibilidad de la carretera ha facilitado el acceso de los comuneros a este mercado laboral. De esta forma, pueden ofertar su mano de obra en diversas edificaciones que se realizan fuera de su comunidad, principalmente en Urcos y la ciudad del Cusco". Además, el importante contingente de circulantes escolares se refleja en la figura 6: el 9,97 % se dedica a estudiar. Otro dato interesante es el 5,79 % de circulantes que tienen el transporte o el sector automovilístico como actividad principal. En efecto, hace una década, este sector no era tan representado. Sin embargo, la apertura de la Interoceánica hizo posible que una parte de la población local se involucre en el transporte de pasajeros y mercancías hacia Cuzco y hacia la selva de Madre de Dios (Asensio y Trivelli, 2011).

2 De Dios, Juan (investigador en el Centro Bartolomé de Las Casas), entrevista realizada por Céline Delmotte, Cusco, 01/03/2016.

FIGURA 6. ACTIVIDAD PRINCIPAL DE LOS CIRCULANTES DE OCONGATE³

El circulante de Ocongate se caracteriza también por tener tierras cultivables y pastos, pero en pocas extensiones. En efecto, respectivamente el 76,53 % y el 72,67 % de ellos posee tierras cultivables y pastos, sin embargo, como se puede apreciar en la figura 7,⁴ se trata de pequeñas propiedades agropecuarias. En lo que concierne las tierras cultivables, el 48,87 % de los circulantes cultivan en menos de una hectárea. La situación es aún más marcada en términos de pastos, ya que el 48,55 % posee menos de 50 acres. En este sentido, el factor "tierra" influye bastante en su decisión de circular.

FIGURA 7. POSESIÓN DE TIERRAS CULTIVABLES Y PASTOS

Superficie tierras cultivables	Efectivos	Proporción	Superficie Pastos	Efectivos	Proporción
No	73	23.47 %	No	85	27.33 %
< 0,50 ha	117	37.62 %	< 0,50 ha	151	48.55 %
0,51 - 1 ha	35	11.25 %	0,51 - 1 ha	29	9.32 %
1,01 - 1,50 ha	18	5.79 %	1,01 - 1,50 ha	18	5.79 %
1,51 - 2 ha	23	7.40 %	1,51 - 2 ha	12	3.87 %
2,01 - 2,50 ha	17	5.47 %	2,01 - 2,50 ha	7	2.25 %
> 2,50 ha	5	8.68 %	> 2,50 ha	7	2.25 %
Sin respuesta	1	0.32 %	Sin respuesta	2	0.64 %
Total	311	100 %	Total	311	100 %

3 Fuente: Elaboración propia (Encuesta cuantitativa, 2017).

4 Fuente: Elaboración propia (Encuesta cuantitativa, 2017).

Las mismas tendencias se observan en lo que concierne a la tenencia de ganado. En efecto, el primer dato que la figura 8⁵ nos muestra es la considerable cantidad de circulantes que no tienen ganado (alpacas, vacunos, llamas, cuyes u ovinos). La cifra más resaltante es en la tenencia de llamas en la cual el 97,43% no posee este animal; algo similar –aunque en menor medida (más del 60%)– se observa en la tenencia de alpacas y ovinos. En cambio, la posesión de vacunos y cuyes participa más en la economía de los circulantes.

FIGURA 8. TENENCIA DE GANADO DE LOS CIRCULANTES DE OCONGATE									
Posesión de alpacas	Proporción	Posesión de vacuno	Proporción	Posesión de Llamas	Proporción	Posesión de cuyes	Proporción	Posesión de ovinos	Proporción
No	65.27 %	No	51.45 %	No	97.43 %	No	54.34 %	No	63.67 %
1-Oct	9.32 %	1	9.00 %	1-Oct	1.29 %	Ene-20	27.33 %	1-Oct	23.15 %
Nov-20	9.97 %	2	13.18 %	> 10	0.96 %	21-40	3.54 %	Nov-20	6.11 %
21-30	2.89 %	3	6.75 %	Sin respuesta	0.32 %	41-60	3.54 %	21-30	1.93 %
31-40	2.25 %	4	6.43 %	Total	100 %	61-80	1.93%	31-40	1.93 %
41-50	2.57 %	5	1.61 %			81-100	2.57 %	> 40	0.64 %
51-60	1.61 %	6	2.89 %			> 100	3.54 %	Sin respuesta	2.57 %
> 60	3.86 %	> 7	6.11 %			Sin respuesta	3.22 %	Total	100%
Sin respuesta	2.25 %	Sin respuesta	2.57 %			Total	100 %		
Total	100%	Total	100%						

Por otra parte, aunque Ocongate sea conocida por ser una zona de producción de fibra de alpaca, observamos que más de la mitad de los circulantes que poseen alpacas, solo tienen entre una y veinte cabezas, lo que no les permite generar muchos ingresos.⁶ Encontramos las mismas cifras en lo que concierne al vacuno: más del 50 % de los circulantes que tienen ganado vacuno solo poseen entre una y dos vacas. En lo que concierne los cuyes, se considera que menos de 20 cabezas equivalen a una crianza de autoconsumo. En este sentido, entre los circulantes que tienen cuyes, más del 60 % lo destina al consumo familiar.

5 Fuente: Elaboración propia (Encuesta cuantitativa, 2017).

6 Actualmente, la fibra de alpaca vale 6 soles la libra. Una alpaca produce, en promedio, 4 libras al año. Ya que la esquila es anual, un circulante que tiene 20 alpacas solo ganará 480 soles por año.

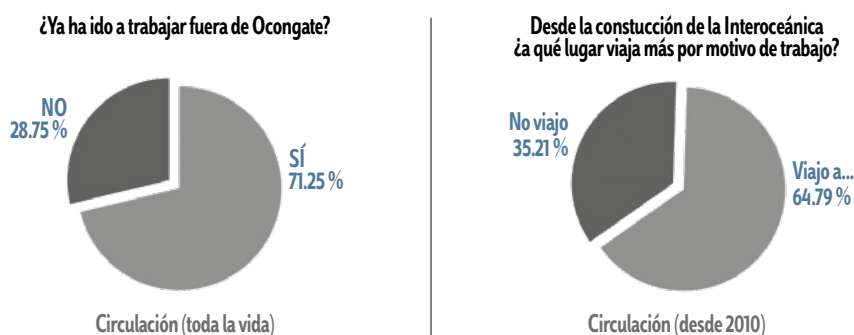
El conjunto de esas cifras permite apreciar la escasa cantidad de animales que poseen más de la mitad de los circulantes de Ocongate. Este factor, sin lugar a dudas, está influyéndolos directamente en su decisión circulatoria.

4.3.2. Circulaciones dentro y fuera de Ocongate desde 2010

En el imaginario de los pobladores de Ocongate, la construcción de la Interoceánica se considera como un evento-ruptura. Los discursos locales revelan, en efecto, la existencia de un antes y un después de la carretera, que representaba una promesa de desarrollo y conectividad para el conjunto de las comunidades del distrito.

Para entender cómo la carretera influye en la movilidad de Ocongate, hay que recordar que, en junio de 2017, el 71,25 % de los encuestados ya había tenido, por lo menos, una experiencia de trabajo fuera de Ocongate; es decir, en lo que concierne a las circulaciones (de toda la vida), el 28,75 % de ellos nunca había ido a buscar trabajo fuera de Ocongate. Si comparamos esta proporción con la que corresponde a las circulaciones desde la construcción de la carretera Interoceánica, es interesante constatar que el grupo de circulantes se redujo. Así pues, a la pregunta “¿Desde la construcción de la Interoceánica, a qué lugar viaja más por motivo de trabajo?”, el 35,21 % respondió que no había viajado desde 2010. Esta cifra revela que, incluso en presencia de la vía asfaltada, las circulaciones no aumentan, al contrario, tienden a disminuir.

FIGURA 9. CIRCULACIÓN DE TODA LA VIDA Y CIRCULACIÓN DESPUÉS DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA INTEROCEÁNICA⁷



7 Fuente: Elaboración propia (Encuesta cuantitativa, 2017).

FIGURA 10. DESTINOS DE CIRCULACIÓN PRIVILEGIADOS DESDE LA CONSTRUCCIÓN DE LA INTEROCEÁNICA⁸

Destinos de circulación	Efectivos	Proporción
Cusco	168	54.02 %
Madre de Dios	90	28.94 %
Otras comunidades de Ocongate	42	13.50 %
Otros	11	3.54 %
Total	311	100 %



Entre los destinos de trabajo mencionados, desde 2010, el 54,02 % de los encuestados circulan dentro del departamento de Cusco; el 28,94 %, al departamento de Madre de Dios; el 13,50 %, dentro del distrito de Ocongate; y el 3,54 %, a otros departamentos. Así, desde 2010, la carretera genera un triángulo circulatorio importante entre Cusco, Ocongate y Puerto Maldonado.

En términos de movilidad, el asfalto de la Interoceánica posibilitó una reducción drástica de los tiempos y costos de viaje. Por ejemplo, el desplazamiento Ocongate-Cusco, que antes era de casi ocho horas en época seca, se ha reducido a menos de tres horas. Lo mismo sucede para las zonas mineras de Madre de Dios:

Con la Interoceánica se ha hecho más fácil llegar a Mazuko o Puerto Maldonado. A Mazuko, llegas en 6 horas, a Puerto en 8 horas. Hace 10 años, cuando yo iba, llegaba en 3 días en verano. Pero cuando llovía, podía ser 15 días, 20 días; te quedabas en la vía, era imposible [...] Y los viajes se hacían por transporte de combustibles o de productos que venían de Cusco o Arequipa. Eran largos viajes. Ahora, hay más de quince empresas de bus que se van diario (circulante de Ocongate, 32 años).

En efecto, ahora es posible encontrar en Ocongate movilidad para personas y mercancías a precios sumamente reducidos. La oferta de transporte público y privado se diversificó, junto con los destinos. A partir de 2010, numerosos buses

8 Fuente: Elaboración propia (Encuesta cuantitativa, 2017).

interprovinciales conectan Ocongate con Urcos, Cusco y Mazuko, y un número creciente de motos, colectivos o taxis unen el centro urbano de Ocongate o Tinke con las diferentes comunidades. Tales conexiones no existían anteriormente.

A nivel comercial, el mejoramiento de las infraestructuras viales facilitó también la entrada de productos exteriores a Ocongate, así como la salida de los productos agropecuarios hacia mercados exteriores. Antes, los productos de Cusco, Arequipa o Puerto no llegaban con tanta frecuencia (o llegaban malogrados), por lo tanto, las familias comían más lo que producían y la salida de los productos agropecuarios se hacía a través de intermediarios. Con la presencia de la carretera, esos intermediarios desaparecen, porque los productores hacen ellos mismos las ventas dentro o fuera del distrito, a mejor precio. En este sentido, las mejoras viales enfatizan desde hace unos años un mayor acceso y articulación de los productores de Ocongate con mercados comerciales dinámicos, especialmente el de la ciudad de Cusco. Mientras que hasta los años 1970 se trataba de una economía de autoconsumo, la situación cambia progresivamente en las últimas décadas, llevando las familias ocongateñas a vincularse cada vez más con el mercado y, con la presencia de la Interoceánica, a comercializar una parte creciente de su producción.

En todo el territorio del sur de Cusco, la Interoceánica impulsa, además, nuevas ferias dominicales en cada capital de distrito, reduciendo la importancia de las ferias de referencia de los años 1980 (como la de Urcos). En efecto, en presencia de la Interoceánica, las dos ferias principales del distrito (Ocongate y Tinke) ganan importancia y atraen no solamente a personas de las comunidades de Ocongate, sino también a pobladores de Ccarhuayo y otros distritos aledaños, lo que permite a los productores del distrito generar nuevas fuentes de ingresos y así disminuir sus necesidades de circulación.

No obstante, para analizar las nuevas dinámicas comerciales y sus impactos sobre las movilidades, la Interoceánica no es el único factor a tomar en cuenta, ya que otros tres factores completan la ecuación. Primero, el nuevo rostro de los gobiernos locales es clave para entender la dinamización de Ocongate. En los últimos años, “una nueva generación de alcaldes de origen campesino sustituye a los antiguos hacendados y sus sucesores mistis urbanos” (Asensio y Trivelli, 2011a) y promueven políticas orientadas a mejorar la productividad y competitividad de los productores agropecuarios de la zona. Segundo, y junto con este cambio de perfil de las autoridades locales, ha sido importante –a partir de 2002– el proceso de descentralización que ha provisto de mayores competencias y recursos económicos a la municipalidad distrital.

El aumento de presupuesto municipal permitió un cambio de énfasis en los gastos públicos, cada vez más dirigidos a la implementación de proyectos productivos (mayormente agropecuarios), favoreciendo así el trabajo local en actividades primarias. Finalmente, la acción de las ONG locales tiene también muchos efectos en la dinamización de las economías agropecuarias campesinas. Estas centraron sus proyectos en la especialización económica de ciertas comunidades en la ganadería de vacunos y producción de lácteos, posibilitando un mayor desarrollo interno.

Actualmente, esos tres procesos se combinan con la Interoceánica para explicar el dinamismo económico del territorio de Ocongate. Se trata de un dinamismo que repercute en las lógicas circulatorias de las poblaciones rurales y cuestiona la necesidad de circulación en un contexto económico local favorable, en el que la inmovilidad campesina y el trabajo agropecuario local permiten la reproducción familiar:

Ya no entro [a las zonas mineras]; ahora, ya no voy. Como ya tengo platita, me he comprado ganados, ya no voy. Pero más antes, no tenía vacas, ni una vaca. Empecé a tener vacas en el 2012, ha venido una ONG: "CCAIJO". [...] Del dinero ahorrado en Puerto Maldonado, he comprado. Yo trabajando acá no más, ¿qué voy a alcanzar? No había más antes plata, ahora si hay, gracias a mis vacas. Diario, más o menos 30 soles (Circulante de Ocongate, 36 años).

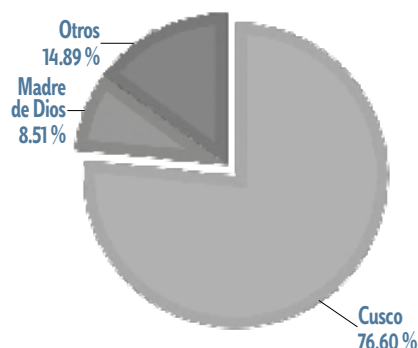
Este testimonio refleja el reciente empoderamiento económico de numerosos comuneros del distrito. Desde hace unos años, y para ciertas familias, la ganadería vacuna pasó a ser una fuente de ingresos económicos diaria que reducía la importancia de la circulación en su economía. Esta pauta se verifica, por otra parte, en la encuesta cuantitativa aplicada. Durante el mes de mayo de 2017, solo el 16,87 % de los encuestados se encontraba trabajando fuera del distrito. En decir, entre los 480 varones encuestados en el distrito, 81 habían viajado para encontrar trabajo; entre ellos, el 76,60% había sido empleado en Cusco, el 8,51% en Madre de Dios y el resto en ciudades intermedias (Juliaca, Abancay, etc.) o centros mineros (como Quincemil y Las Bambas).

Además, desde el inicio del proyecto de conexión vial y dentro de la política de CONIRSA, estaba el contratar de obreros locales, originarios del distrito de Ocongate. De esta manera, la Interoceánica fue –durante la construcción– y sigue

9 Fuente: Elaboración propia (Encuesta cuantitativa, 2017).

FIGURA 11. CIRCULACIÓN DE TRABAJO FUERA DE OCONGATE - MAYO DE 2017⁹

Días de trabajo fuera de Ocongate (mayo de 2017)	Efectivos	Proporción
0 Días	399	83.13 %
1-10 días	14	2.92 %
11-20 días	15	3.12 %
21-30 días	52	10.83 %
Total	480 encuestados	100 %



siendo hoy –mantenimiento– una fuente de empleo para muchos comuneros de la zona, que reduce, a su vez, las necesidades de circulación:

Una parte se insertó como trabajador a este proyecto de la construcción de la carretera. Y ello ha significado que la mayoría de los comuneros de esta zona capitalizaron y se compraron su carrito, su taxi [...] Digamos que esta carretera en este sentido ha aportado, ha reducido el proceso circulatorio (Juan De Dios, investigador en el Centro Bartolomé de Las Casas).

De igual modo, la carretera genera numerosos empleos indirectos, ya que, desde su construcción, la oferta de bienes y servicios se incrementa en los centros urbanos del distrito y las comunidades, donde la oferta comercial y hotelera solía ser mínima. En la actualidad, los negocios (alojamientos, restaurantes, comercios o tiendas de insumos agrícolas) se hacen más numerosos:

Desde la construcción de la carretera, tenemos muchos negocios. [...] Por ejemplo, durante la construcción de la vía, hubo una demanda de hospedajes por parte de los obreros mismos. Cuando antes no había pensiones, se comenzó a establecer comercios y servicios: restaurantes, hoteles, etc. (Guido Romero, Oficina de Desarrollo Social, Municipalidad de Ocongate).

Efectivamente, al concentrarse un gran número de trabajadores de CO-NIRSA en el distrito, algunos lugareños lo tomaron como una oportunidad para la apertura de negocios. Sin embargo, para la mayoría, no son los pobladores locales quienes aprovechan la oportunidad. Según Asensio y Trivelli (2011), “los negocios están dirigidos por personas que mantienen una estrategia de doble

residencia. Muchos de los nuevos empleos son cubiertos por inmigrantes de otras localidades. [...] La disminución de los costos de movilidad facilita la instalación de actores extraterritoriales, que suelen estar mejor conectados y disponen de mayores recursos para hacer prosperar sus iniciativas”.

Así, la Interoceánica ha incrementado los desplazamientos de personas y mercancías hacia Ocongate, pero también las circulaciones dentro del territorio. En efecto, como se puede apreciar en la figura 10, en el mayo del 2017, el 13,50 % de los circulantes encuestados se desplazó dentro del distrito para encontrar trabajo; es decir, las circulaciones de trabajo dentro del territorio ganan importancia, lo que revela un incremento del empleo a nivel local. Además, en los últimos años, las facilidades en el transporte mejoraron los servicios educativos y de salud, permitiendo a su personal (maestros y médicos/enfermeros) desplazarse todos los días de la semana, en vez de los 3 días tradicionales. Finalmente, la movilidad entre comunidades se ha desarrollado bastante. En la actualidad, existen numerosos mototaxis, taxis o colectivos que conectan las diferentes comunidades entre sí. Por consiguiente, los desplazamientos a pie o en caballo/burro ya no son tan comunes:

Antes no había, había caballos. Hace 5-8 años que por ejemplo la moto está introduciéndose, no mucho, con la Interoceánica. [...] Sobre todo los jóvenes están con ese pensamiento de comprarse una moto (Hernandez Welington, Director del Colegio Magisterio Ausangate, comunidad de Llullucha).

Así, y a la luz de esas nuevas dinámicas territoriales, el distrito andino de Ocongate experimenta en los últimos años notables transformaciones a nivel social, demográfico, político y económico, que tienen repercusiones considerables en las movilidades locales y regionales. En efecto, la construcción de la Carretera Interoceánica ha permitido una diversificación de las economías domésticas, de las cuales la actividad agropecuaria continúa siendo el motor, pero ahora dentro de un contexto más complejo. Creando nuevas oportunidades de empleo, la nueva vía, así como la mayor demanda de productos agropecuarios por parte de los mercados urbanos (sobre todo de Cusco) generan encadenamientos que posibilitan la aparición de nuevas estrategias económicas para las familias campesinas del distrito, que empiezan a combinar las actividades primarias con actividades propias de los sectores secundario y terciario (construcción, transporte, trabajo asalariado, comercio de primera necesidad, restaurante, hostel, etc.). En este sentido, la circulación migratoria y la búsqueda de trabajo fuera del distrito conocen

una tímida disminución, una tendencia que, sin embargo, no es muy generalizada. En efecto, desde la construcción de la Interoceánica, vimos que el 64,79 % de las familias campesinas del distrito (figura 9) seguía dependiendo de los ingresos generados por la movilidad.

Además, hay que precisar que en la encuesta cuantitativa aplicada no fue posible medir las movilidades cotidianas o de corta duración (unos días), es decir, las estrategias de idas y vueltas frecuentes. Sin embargo, por medio de la observación directa y el trabajo etnográfico realizado en el distrito, constatamos que a todas horas es posible encontrar movilidad. En este sentido, un elemento que la carretera posibilitó –y que la encuesta no refleja– son tiempos más reducidos de presencia en los polos de circulación. Por ejemplo, en lo que concierne a las circulaciones hacia los lavaderos de oro de Madre de Dios, antes los circulantes tenían que quedarse trabajando en el campamento por lo menos dos o tres meses para amortizar el costo del pasaje. A partir de 2010, la carretera les permite realizar mucho más idas y vueltas cortas, entre su comunidad y el campamento. La misma tendencia se puede observar para las circulaciones a Cusco:

Para nosotros, la Interoceánica hace que haya mayor conexión con las ciudades como Cusco [...] Hay carros en Ocongate que se llenan-salen, que se llenan-salen. Cada media hora salen. Antes no (comunero de Mallma, 43 años).

Parte de esas movilidades a Cusco se relacionan al comercio de productos agropecuarios, por lo tanto, implican movimientos de ida y vuelta aún más cortos (salida en la mañana, retorno en la tarde/noche).

4.3.3. Carretera Interoceánica y segregación ocupacional

¿Cómo se caracterizan las movilidades femeninas a partir de la construcción de la Interoceánica? Para analizar esa cuestión, recurrimos a la definición de segregación ocupacional, entendida como “la concentración desproporcionada de mujeres en cierto tipo de ocupaciones y de hombres en otras”, que hace que unas se consideran “femeninas” y otras “masculinas” (Preston, 1999). Los datos cualitativos recopilados durante nuestro trabajo de campo indican que la presencia de la Interoceánica da lugar a una segregación ocupacional por género cada vez más marcada en el distrito. Así pues, existen diferencias importantes en la forma en que hombres y mujeres acceden y se incorporan, por medio de

las movilidades, al mercado laboral local y regional. Esta segregación se manifiesta en que “las ocupaciones desarrolladas por hombres se asocian a fuerza física, maquinarias, condiciones duras y conocimiento tecnológico” (Rosas, 2011); mientras, las de las mujeres, al cuidado doméstico (hogar e hijos), la enseñanza, la artesanía y las actividades agropecuarias. Además, los varones tienen un mayor acceso a la circulación y, por lo tanto, a la diversidad de empleos distintos a los agropecuarios (transporte, construcción, turismo, etc.). El rol reproductivo atribuido a las mujeres no les permite desplazarse hacia las ciudades, centros mineros o agrícolas, para acceder a ocupaciones fuera del hogar. En este sentido, en ausencia del esposo en circulación o trabajando fuera de la comunidad, las mujeres asumen todas las responsabilidades del hogar: “en general, la carga de trabajo de la mujer es muy pesada, ya que además de realizar las labores del hogar tiene una participación importante en las actividades de su propia unidad productiva, como el pastoreo, acarreo de agua, cosecha, etc.” (Dador, 2006). Además, en presencia de la Interoceánica, se desarrolló en Ocongate la crianza de cuyes, actividad que es mayormente emprendida por mujeres.

En este sentido, las mujeres tienen un acceso muy limitado a la circulación migratoria y las que acceden a los mercados de trabajo regionales son mujeres jóvenes (que tienen entre los 17 y los 25 años) y solteras. Para ellas existen dos opciones dominantes de circulación: Cusco, la capital regional, donde trabajan como empleadas domésticas, vendedoras o meseras; y el departamento de Madre de Dios, donde se emplean –o en algunos casos son forzadas a emplearse– en las actividades conexas a la minería (comercio sexual: bares, cantinas, prostíbulos) y como cocineras en los campamentos mineros.

5

Conclusiones

Promesa de conectividad, movilidad y modernidad, en las poblaciones rurales de Ocongate, las expectativas del Corredor Vial Interoceánico Sur siempre fueron grandes. La rehabilitación del tramo Urcos-Puerto Maldonado promovida por la IIRSA debía efectivamente generar importantes reconfiguraciones socioeconómicas, así como revolucionar las movilidades dentro y fuera del distrito. Sin embargo, ¿cuál es el balance después de nueve años de presencia e influencia de la Interoceánica en Ocongate?

El presente análisis ha mostrado que, en este distrito andino, la movilidad es una práctica tradicional que contribuye a la dinamización de las economías campesinas desde varias décadas. A partir de los años 1980 y desde las zonas altoandinas de la provincia de Quispicanchi, las poblaciones campesinas se dirigen mayormente hacia los centros mineros de Madre de Dios, los centros urbanos de Cusco, Quillabamba y Sicuani, así como los centros agrícolas de La Convención. No obstante, desde finales de los años 2000 y en presencia de la Interoceánica, empiezan a moverse en un circuito más amplio que incluye, además de Cusco y Madre de Dios (que siguen siendo los dos polos de atracción más importantes), los departamentos de Arequipa, Puno, Lima, Apurímac y Tacna. En este sentido, los destinos se multiplican y las distancias recorridas se alargan, pero en términos de flujos, los movimientos regionales experimentan una tímida reducción en los últimos años. En efecto, las circulaciones fuera de Ocongate tienden a disminuir mientras nuevas prácticas de movilidad aparecen en el espacio local, traducidas en un fortalecimiento de las circulaciones dentro del territorio ocongateño.

Este cambio en curso en las dinámicas de movilidad se debe, no a un solo factor explicativo (la Interoceánica), sino a la confluencia de varios procesos endógenos y exógenos. En primer lugar, se observan, a nivel distrital, considerables reconfiguraciones políticas (una nueva generación de alcaldes de origen campesino) que se centran en el desarrollo de programas agropecuarios destinados a estimular la producción y comercialización de productos primarios, mejorando así la situación económica de varias familias campesinas. En segundo lugar, el proceso de descentralización a partir de 2002 es primordial en este impulso agropecuario, ya que aumenta los recursos económicos de las municipalidades distritales y hace posibles las nuevas orientaciones políticas. Finalmente, la acción de instituciones privadas como las ONG es también fundamental para entender los cambios en curso en términos de movilidad. En el periodo 1990-2014, la orientación ganadera del distrito de Ocongate ha pasado de la crianza de ovinos y alpacas, a una ganadería vacuna de leche y crianza de alpacas y cuyes que genera ingresos diarios para numerosas familias.

Paralelamente, la Interoceánica participa también en esas nuevas dinámicas económicas y de movilidad, a través de cinco procesos. En primer lugar, el mejoramiento de las infraestructuras viales permite, a partir de 2010, una comercialización más fluida y sin intermediarios de los productos agropecuarios de Ocongate hacia mercados regionales como Cusco o Puerto Maldonado. En segundo lugar, facilita el desarrollo de las ferias locales del distrito, que ganan importancia y posibilitan las ventas directas (y entonces los márgenes de ganancia) de

los productores locales. Además, su construcción permitió –en el casco urbano, pero también en las comunidades– la apertura de negocios cada vez más numerosos y diversificados (tiendas, restaurantes, hostales, establecimientos de venta de insumos agropecuarios, etc.). En cuarto lugar, la Interoceánica hace posible que una parte de la población local se involucre en el transporte de pasajeros y mercancías. Y últimamente, por medio de la política del CONIRSA, la carretera representa una fuente considerable de empleo para muchos trabajadores del distrito. En este sentido, la nueva vía ofrece alternativas de trabajo que no existían antes y se suman a la dinamización actual de las economías campesinas.

Así, en la actualidad, la confluencia de esos factores exógenos y endógenos llevan a un incremento y una diversificación relativos del empleo local (agropecuario, construcción, transporte, turismo, comercio, etc.), que cuestionan poco a poco las necesidades de circulación de las poblaciones campesinas. Sin embargo, esas nuevas dinámicas territoriales no significan una desaparición total de las movilidades que, como vimos, siguen siendo primordiales en la economía de numerosos circulantes, sobre todo para los jóvenes padres de familia (casados o convivientes) y escolares (solteros) que cuentan con un nivel de educación bajo, poseen pequeñas extensiones de tierra y pocos animales. Para ellos, la construcción de la Interoceánica supuso un abaratamiento de los costos de traslado, una reducción de los tiempos de viaje y una oferta diversificada en el transporte público y privado (vehículos colectivos, camionetas rurales, mototaxis o buses interprovinciales) que les permiten desarrollar estrategias de ida y vuelta frecuente (doble residencia, trabajo diurno, etc.), con las que diversifican sus ingresos y disminuyen la vulnerabilidad de sus hogares frente a choques externos.

Bibliografía

- Almanza, F. (1997). *Economía campesina, migración y sus consecuencias en el Sur Oriente del Perú (Caso Ocongate)*. Cusco: Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco.
- Altamirano, T. (1985). *Migración de retorno en los Andes*. Lima: Instituto Andino de Estudios en Población y Desarrollo, PUCP.
- Aramburu, C. (1982). *Colonización de la Amazonía*. Lima: CIPA.
- Asensio, R. (2016). *Los nuevos Incas. La economía política del desarrollo rural andino en Quispichanqui (2000-2010)*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Asensio, R. & Trivelli, C. (2011). *Crecimiento económico, cohesión social y trayectorias divergentes Valle-Sur - Ocongate (Cuzco-Perú)*, Documento de trabajo n° 65. Programa Dinámicas Territoriales rurales. Santiago de Chile: Rimisp.
- Asensio, R. & Trivelli, C. (2011a). ¿El caso de las ciudades intermedias? Urcos y las dinámicas territoriales del sur del Cuzco. Documento de trabajo. Lima: IEP.
- Baby-Collin et al. (2009). "Une approche comparée des circulations migratoires latino-américaines: le cas bolivien et mexicain". En: Cortes G, Faret L. (coord.), *Les circulations transnationales. Lire les turbulences migratoires contemporaines*. Paris: Armand Colin.
- Baca, E. (1985). *Economía campesina y mercados de trabajo. El caso del Sur Oriente*. Cusco: Centro Bartolomé de Las Casas.
- Borasio, E. & Escobedo, L. (2010). "Conflictos por el uso de la tierra en Madre de Dios: Análisis institucional y espacial en el marco de la carretera Interoceánica". En: Ames, P., Caballero, V. (coords.), *Perú: el problema agrario en debate. Conflictos sociales y ambientales en el sector rural*. Lima: SEPIA XIII, pp. 573-605.
- Condori, M. (2011). *Migración, inserción y trayectoria de Puneños en la ciudad de Huancayo*. Tesis de maestría en Sociología. Lima: PUCP.
- Contreras-Hermosilla, A. (2000). "The Underlying Causes of Forest Decline". *CIFOR Occasional Paper n° 30*. Bogor : Center for International Forestry Research.

- Cortes, G. (1998). "Migrations, systèmes de mobilité, espaces de vie : à la recherche de modèles", *Espace géographique*, vol. 27, n°3, pp. 265-275.
- Cortes, G. (2002). "L'accès aux ressources foncières, enjeu de l'émigration rurale andine, Essai de lecture systémique à partir de l'exemple bolivien". *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 18, n° 2.
- Cortes, G. (2009). "Migraciones, construcciones transnacionales y prácticas de circulación. Un enfoque desde el territorio". *Párrafos geográficos*, vol. 8, n° 1.
- Cortes, G. & Faret, L. (2009). *Les circulations transnationales. Lire les turbulences migratoires contemporaines*. Paris: Armand Colin.
- Dador, M. J. (2006). *Construyendo la equidad de género: propuestas de políticas*. Lima: Consorcio de Investigación económica y social.
- Dourojeanni, M. (2006). *Estudio de Caso sobre la Carretera Interoceánica en la Amazonía Sur del Perú*. Lima: Asociación Civil Labor, Bank Information Center, Conservación Internacional, Derecho Ambiente y Recursos Naturales (DAR) y Racimos de Ungurahui.
- Figueroa, A. (1989). *La economía campesina de la sierra del Perú*. Lima: Pontificia Universidad Católica Del Perú-Fondo Editorial.
- Fioravanti-Moline, A. (1978). "Contribution à l'étude des sociétés étatiques des Andes : la vallée de Yucay (Pérou)". *Études rurales*, vol. 57, n° 1, pp. 35-59.
- Fréguin-Gresh et al. (2015). "Le système familial multilocalisé. Proposition analytique et méthodologique pour interroger les liens entre migrations et développement rural au Sud". *Mondes en développement*, vol. 4, n°172, pp. 3-32.
- Guillén, M. C. (2015). *Impactos de las obras de infraestructura de la IIRSA: el caso de la carretera interoceánica en la Amazonía Sur del Perú*. Foz De Iguazú: Universidad Federal de Integración Latinoamericana (UNILA), Instituto Latinoamericano de Economía, Sociedad y Política.
- Llosa, E. (2003). *La batalla por la interoceánica en el sur peruano. ¿Localismo o descentralismo?*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, Documento de trabajo n° 129.

- Lossio, J. (2002). "Plazas centrales e intermedias en Madre de Dios: del descubrimiento de Fitzcarrald (1893) al último censo (1993)". En: Pulgar-Vidal, M., Zegarra, E. & Urrutia, J. (coords.), *Perú: el problema agrario en debate. Pueblos, villas y ciudades intermedias, gobiernos locales, procesos y dinámicas de descentralización y articulación de los espacios*. Lima: SEPIA IX, pp. 550-577.
- Murra, J. (1978). "Le contrôle vertical d'un nombre maximum d'étages écologiques et le modèle en archipel". En : Morlon, P. (coord.), *Comprendre l'agriculture paysanne dans les Andes centrales. Perou-Bolivie*. Paris: INRA, pp. 124-133.
- Paredes, O. (1992). *Carretera Interoceánica. Integración o marginación de la Región Inka*. Cusco: Centro de estudios regionales Bartolomé de las Casas.
- Preston, J.A. (1999). "Occupational gender segregation trends and explanations". *The Quarterly Review of Economics and Finance*, nº 39, pp. 611-624.
- Prothero, R. & Chapman, M. (2010). *Circulation in Third World Countries*. London: Routledge.
- Reátegui, W. (1977). *Explotación agropecuaria y las movilizaciones campesinas de Lauramarca, Cusco 1920-1960*. Tesis doctoral. Lima: UNMSM.
- Rosas, D. (2011). *Nuevas oportunidades de empleo en las comunidades altoandinas a partir de la construcción y operación de La Carretera Interoceánica Sur: El Caso De Mahuayani*. Cusco: Universidad Nacional De San Antonio Abad Del Cusco.
- Rosas, D. (2012). *Productores ganaderos, proyectos de desarrollo y poder: cambios en la orientación ganadera de Ocongate entre 1990-2014*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Rosas, D. (2015). *El poder local en Ocongate: configuración y ejercicio del poder entre 1993-2014*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Scouvar, M. & Lambin, E. (2006). "Approche systémique des causes de la déforestation en Amazonie brésilienne: syndromes, synergies et rétroactions". *L'Espace géographique*, vol. 35, nº 3.
- Simon, G. (1995). *Géodynamique des Migrations Internationales dans le monde*. Paris: PUF.
- Tarrius, A. (1992). *Les Fourmis d'Europe: Migrants riches et Migrants pauvres et nouvelles villes internationales*. Paris: L'Harmattan, Collection Logiques Sociales.