

LOS CAMINOS RURALES DE HERRADURA

INDICE

LOS CAMINOS RURALES DE HERRADURA	3
El Programa Caminos Rurales.....	3
La Rehabilitación de los Caminos de Herradura	4
Los Logros del PCR	5
EL DEPARTAMENTO DE HUANCVELICA	6
El Reto Geográfico y Económico	6
La Extrema Pobreza.....	7
El Impacto de la Violencia	7
Las Comunidades Campesinas	8
Huancavelica en el Escenario Nacional	8
METODOLOGÍA DE TRABAJO	8
EL PERU ES UN CAMINO	9
Breve Reseña Hhistórica.....	9
En tiempos prehispánicos	9
En tiempos coloniales	10
En tiempos republicanos	10
Desde la Reforma Agraria	11
El Saldo de la Violencia	12
LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA.....	12
Las Entrevistas.....	13
Los responsables del PCH	13
Los responsables de ONGS	13
Los comuneros de Yauli	14
Los comuneros de Huaribamba.....	14
Un miembro de la ONG CEDINCO de la provincia de Castrovirreyna	15
Análisis de las Entrevistas	16
La relación Estado - Organismo no gubernamental - Comunidad	16
Los problemas en la ejecución.....	16
Los criterios para la selección de los caminos	17
La participación de las autoridades locales.....	18
LOS IMPACTOS DEL PROGRAMA	18
El Punto de Vista de los Actores	19
Los comuneros de Yauli	19
Los comuneros de Huaribamba.....	19
Los responsables del PCR en la zona.....	20
Nuestro análisis de los impactos.....	21
En infraestructura.....	21
En el desarrollo de las comunidades	21

Huaribamba.....	22
Yauli.....	22
En la vinculación con el mercado: las ferias.....	23
Los circuitos regionales en la colonia.....	24
La exportación lanera en la republica.....	24
Ampliación del sistema vial ferroviario y motorizado.....	25
Declive de la exportación y crecimiento urbano.....	25
La violencia.....	26
Ampliación del sistema vial motorizado.....	26
Faenas tradicionales y obras remuneradas.....	29
Los Comités Viales Rurales.....	32
Las nuevas tecnologías.....	33
La capacidad organizativa de las comunidades.....	33
LA SOSTENIBILIDAD DEL PROGRAMA.....	35
Sobre la Base de la Organización Tradicional.....	35
Sobre la Base de Nuevas Formas Organizativas.....	35
La Vinculación de las Comunidades con los Gobiernos Locales.....	37
CONCLUSIONES.....	38
RECOMENDACIONES.....	41
BIBLIOGRAFIA.....	42
Libros y revistas.....	42
Estudios y Documentos.....	43
Artículos y Periódicos.....	44
Entrevistas.....	44

LOS CAMINOS RURALES DE HERRADURA

El Programa Caminos Rurales

El Programa Caminos Rurales de Herradura (en adelante PCH) forma parte del proyecto Rehabilitación y Mantenimiento de Caminos Rurales (RRRMP), que ejecuta el proyecto especial de Rehabilitación, Infraestructura de Transportes, del programa Caminos Rurales (PERT-PCR), del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). En su primera etapa se ha desarrollado en los departamentos de Ancash, Apurímac, Ayacucho, Cuzco, Huancavelica, Huánuco, Pasco y Junín. Cuenta con financiamiento del Banco Mundial y del Banco de Desarrollo Interamericano y se propone el desarrollo del transporte como una forma de articular a las comunidades andinas más alejadas y pobres con el mercado.

En los documentos oficiales encontramos la siguiente fundamentación del mejoramiento de transportes no motorizados:

"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. Los accidentes y las ineficacias de estas vías tienen un costo muy significativo para las comunidades. Además, en estos sectores falta experiencia y capacidad para desarrollar un sistema de modalidades que les permita combinar el transporte no motorizado desde la explotación agrícola, con el transporte motorizado hasta el mercado.

El proyecto presenta una propuesta innovadora para mejorar el desplazamiento y accesibilidad a áreas remotas y crear una cadena de transporte integrada desde el campo hasta el mercado. Para ello es muy importante crear un sentido de pertenencia en la comunidad y conciencia acerca de las actitudes que lo sustentan, de manera que los participantes puedan darle la importancia necesaria para el éxito y asuman con responsabilidad el cuidado y mantenimiento de la infraestructura.

La asistencia técnica para intensificar la capacidad institucional al nivel de aldea se proporcionará a través de las ONGs que tengan experiencia en trabajos con comunidades rurales en las áreas en donde se ejecuta los programas pilotos y que estén experimentados con el uso de mecanismos de participación. "

El programa caminos de herradura busca la rehabilitación de caminos que son fundamentales para la comunicación entre las comunidades, los caseríos rurales y las capitales de distrito y de provincia, así como para el enlace entre diversos pisos ecológicos. Muchos de estos caminos son utilizados cotidianamente para el tránsito de la población campesina y de sus animales, tanto acémilas como el ganado vacuno, ovino, y camélidos andinos. El tránsito en ellos es permanente; en ese sentido el programa pretende beneficiar directamente a la población campesinas de las comunidades y de las zonas rurales más aisladas y necesitadas.

El programa se propone el desarrollo del transporte como la forma de articular a las comunidades andinas más alejadas y pobres con el mercado.

La Rehabilitación de los Caminos de Herradura

¿En qué consiste la rehabilitación de los caminos de herradura? A esta pregunta el Ing. Guillermo Valdivia, de la Gerencia de Promoción Social y Desarrollo Institucional del MTC, contesta:

"Con la rehabilitación de los caminos de herradura se busca promover el desarrollo de las zonas más pobres. Estos caminos son una herramienta para luchar contra la pobreza. El mantenimiento de los caminos permite dar sostenibilidad al proyecto y que los campesinos eleven sus niveles de ingreso y se responsabilicen por el mantenimiento de las estructuras viales. Así, mientras que otros proyectos gubernamentales terminan con la obra, este tiende a generar empleo y fomentar niveles mínimos de ahorro entre los campesinos."

Según los documentos oficiales y también en las entrevistas a los funcionarios encargados, básicamente la rehabilitación apunta, por medio de la creación de Comités Viales Rurales, al mejoramiento de caminos que son complementarios y conectados a la red vial carrozable. Está referida específicamente a caminos de herradura que unen distintas comunidades a capitales de distritos. Son los caminos fundamentales para el tránsito de la población campesina y para el traslado de su producción agropecuaria.

Los Comités Viales Rurales se crearon para la rehabilitación de los caminos y estuvo conformado por un acuerdo entre las comunidades y sus autoridades, los directivos de las Organizaciones No Gubernamentales y los representantes del PCR del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

La rehabilitación consiste en el mejoramiento de los caminos de herradura existentes, buscando darles un mejor trazo y ampliarlos a dos metros de ancho. Se limpian las malezas, se sacan las piedras y se da un mejor afirmado. También se han realizado empedrados, incluso se han construido cunetas y badenes, alcantarillas, puentes, tambos de descanso y escalinatas donde el terreno lo requería. Además se ha procedido a la construcción de pontones, y en algunos casos a la señalización, que no estaban inicialmente programados.

Todo ello persigue lograr una mayor seguridad y rapidez en el tránsito de la población campesina y de sus productos así como facilitar su comunicación y ponerlos en contacto con el mercado. Además se busca preparar a las poblaciones beneficiarias para que asuman la responsabilidad de los caminos una vez finalizada la obra. Una preocupación central es la sostenibilidad del proyecto en el futuro a través de los Comités Viales Rurales con apoyo de los gobiernos locales.

Los Logros del PCR

¿Cuáles han sido los logros de la rehabilitación de los caminos de herradura? El ingeniero Pablo Chirinos, Director del PCR, contesta:

“Su realización es un logro considerando las condiciones geográficas del país que son un reto para la ejecución de las obras. Debemos considerar este proyecto como inédito en nuestro país en el cual el Estado por primera vez llegó a muchos lugares donde antes no tenía presencia, se logró organizar a la gente del Perú profundo en empresas como son los Comités Viales Rurales y por primera vez recibieron una remuneración.”

Los responsables del PCR nos comentan que:

- Los caminos se encontraban seriamente deteriorados y con su rehabilitación se ha dado un servicio importante a las comunidades.
- En cuanto al aspecto económico el acceso a las ferias locales se ha intensificado por las facilidades que tienen los comuneros para el traslado de su producción.
- Se ha conectado a las comunidades con las capitales de los distritos y centros poblados.
- El mejoramiento de los caminos ha tenido impacto en áreas como la educación: los escolares pueden ahora trasladarse con más facilidad hacia los centros educativos que se encuentran en los poblados y capitales de distritos. Los profesores pueden estar más tiempo con sus alumnos en las comunidades debido a que les toma menos tiempo movilizarse entre sus hogares y sus centros de trabajo. Se ha facilitado el acceso de otros sectores, como es el caso de salud, para trasladarse más fácilmente a las comunidades.
- El tiempo de viaje que hacían los campesinos se ha reducido notablemente. Actualmente hay más transporte vial porque los fletes han bajado.
- En relación con la seguridad, tanto hombres como mujeres y niños pueden trasladarse con más tranquilidad y rapidez por los caminos, lo que ha redundado en una mayor movilización.

Hemos presentado una visión oficial y general del PCR, ahora analizaremos según nuestro punto de vista y en detalle el impacto de esta primera etapa de mejoramiento de los caminos de herradura en la zona de estudio seleccionada.

EI DEPARTAMENTO DE HUANCVELICA

El departamento de Huancavelica está situado en la zona central andina del territorio peruano. Según datos de DESCO, tiene una superficie total de 22,131.47 km². y se encuentra dividido políticamente en 7 provincias: Huancavelica, Acobamba, Angaraes, Castrovirreyna, Churcampa, Huaytará y Tayacaja. Tiene 417,695 habitantes, siendo mayoritariamente población rural (cerca del 70%).

Hemos buscado analizar el impacto del PCH en esta zona por diversas razones. Entre las más importantes es que Huancavelica se caracteriza por ser uno de los departamentos donde se presenta un mayor reto geográfico, que concentra los mayores niveles de pobreza, y que fue muy afectado por el fenómeno de la violencia. Así mismo las comunidades campesinas tienen gran importancia, lo que debería ayudar a la sostenibilidad del PCH. Finalmente porque este departamento ha tenido, en los últimos años, una fuerte presencia en el escenario nacional.

Es Huancavelica, una de las zonas donde el PCR viene desarrollando un intenso trabajo en los últimos años y el PCH inició la rehabilitación y mantenimiento de los caminos de Herradura en la provincia de Tayacaja, Huancavelica y Acobamba en coordinación con la ONG-SEPAR. En la provincia de Churcampa con la ONG-CEDEPAS y también en Acobamba con la ONG de INDESCO.

El Reto Geográfico y Económico

El desarrollo del transporte y las comunicaciones es un reto en Huancavelica, ya que esta región presenta una topografía muy diversa y accidentada que va desde los 1,500 a los 5,300 msnm, y una infraestructura vial bastante limitada y precaria. Una carretera viene de Huancayo hasta Izcuchaca, sigue a Huancavelica, llega a la costa por Castrovirreyna y la carretera Los Libertadores. De Izcuchaca otra carretera, llamada La Mejorada, pasa por Mariscal Cáceres, atraviesa Paucará y llega a Acobamba, donde se conecta a Huanta por un tramo en mal estado.. Otra carretera une Huancayo con Huanta, pasando por Pampas y Churcampa.. Finalmente otra carretera une Huancavelica con Ayacucho pasando por Lircay. En las épocas de lluvias esta infraestructura se encuentra en peligro constante, o está interrumpida por la caída frecuente de huaycos. Desde los años veinte el tren, conocido como el Tren Macho, conduce desde Huancayo a Huancavelica por el valle del Mantaro, atravesando Izcuchaca, Mariscal Cáceres, Acoria y Yauli.

Huancavelica es un departamento cuyos polos económicos están bicados fuera de su territorio. Los polos de articulación regional son Huancayo, en camino a Lima, Ayacucho, e Ica. Es en función de ellos que articula fundamentalmente sus economías agrícola-pecuaria y minera. El PCH tiende entonces a desarrollar comunicaciones al interior de un espacio que no tiene centro.

La Extrema Pobreza

La pobreza se presenta especialmente en las zonas rurales. Contradictoriamente Huancavelica es uno de los departamentos más ricos en recursos naturales, siendo uno de los principales productores de energía eléctrica y de minerales. Es conocida la importancia que cobraron las minas de mercurio y plata en la época de la colonia. Huancavelica continúa siendo en el país uno de los importantes productores de minerales como cobre, plata, zinc, plomo y oro. Sin embargo, a pesar de que contribuye con el 6.5% del, el 6.7 de la plata, y el 36% de la energía eléctrica producida en el país, su población mayormente campesina carece de los más elementales servicios públicos y presenta niveles de pobreza extrema.

Las zonas rurales no tienen servicios de luz, agua y desagüe, salud y educación, además de las deficiencias en transportes y comunicaciones. Las condiciones de precariedad de su población se reflejan en índices como que el 92 % de su población tiene por lo menos una necesidad básica no satisfecha, o que el 51 % de la población vive en situación de extrema pobreza. Esto se refleja en la alta tasa de mortalidad infantil (1060/00) que supera a otros departamentos con similares niveles de pobreza. En el sector educación persiste un alto porcentaje de analfabetismo y que se concentra en la población femenina.

La superficie agropecuaria abarca cerca de 1'300.000 Has. La actividad pecuaria cubre una extensión de 828,986 Has (63% del total) mientras que el resto está dedicado a la agricultura. La extensión de las unidades productivas varía considerablemente, aunque el 62% de la población cuenta con propiedades de menos de una Ha. Las provincias que presentan mayores problemas por minifundio son Huancavelica y Castrovirreyna.

La producción pecuaria es de vacunos ovinos y camélidos. Huancavelica es el tercer productor de camélidos en el país después de Puno y Cusco; sin embargo esta producción ganadera presenta serias deficiencias. Los principales productos agrícolas del departamento son los típicos de la sierra: maíz, trigo, cebada, habas, arvejas, olluco, papa, quinua y alfalfa. Las condiciones productivas en la zona se han deteriorado en los últimos años afectando a sus principales cultivos. Por ello, en general la producción agropecuaria en la región viene presentando un proceso de estancamiento.

El Impacto de la Violencia

Entre los años ochenta y hasta mediados de los noventa, Huancavelica fue azotada por la violencia tanto de Sendero Luminoso como de los militares, la cual afectó amplias zonas del Departamento. Ello contribuyó a desestructurar la organización social de las comunidades, al declive de su producción agropecuaria y minera, al abandono del mantenimiento de los caminos y de las carreteras y a la despoblación de gran número de comunidades de la zona. El saldo más inmediato de esos años son los miles de muertos y desaparecidos. Actualmente la población civil se viene recuperado lentamente y va recobrando su organización, formándose clubs de madres, asociaciones

de productores y gobiernos locales, dando cabida a una importante participación de comuneros y comuneras de la zona.

Las Comunidades Campesinas

Las comunidades constituyen una de las principales formas de organización, que se han mantenido desde tiempos coloniales en la zona. Actualmente son 511 comunidades que agrupan a 370,462 personas y cubren una extensión de casi el 70% de la superficie departamental. Presentan una amplia gama de diferencias: entre los 3000 y 5000 msnm se ubican las comunidades ganaderas, que combinan la crianza de camélidos con ovinos; entre los 1500 y los 3000 ms están las comunidades que se dedican a la actividad agrícola, y a la crianza de ganado vacuno, ovino y animales menores. Además de estas diferencias en el aspecto productivo, hay diferencias no menos importantes, como son las distintas procedencias étnicas y culturales. Tal es el caso de los Chopccas, quienes tienen un sentido de identidad muy arraigado. También hay amplias diferencias históricas, entre aquellas comunidades tradicionales de origen colonial y las modernas que se han convertido en comunidades a raíz del proceso de Reforma Agraria que afectó las haciendas en los años setenta.

Todas estas diferencias son importantes para poder analizar los impactos del mejoramiento de los caminos de herradura que se ha ejecutado en 1998 y 1999 en las provincias de Tayacaja, Acobamba, Huancavelica, y Churcampa. Nos permite precisar su impacto en comunidades ubicadas en los distintos pisos ecológicos y productivos de la zona y diversas étnica y culturalmente.

Huancavelica en el Escenario Nacional

Huancavelica es uno de los departamentos más olvidados de la sierra. Sin embargo en los últimos años Huancavelica ganó un espacio en la opinión pública, a raíz de la "Cabalgata de los Andes" que en Septiembre del año 1997 realizaron los alcaldes y autoridades comunales de provincia hacia la ciudad de Lima para dar a conocer los problemas y las demandas de una población campesina tantos años postergada. Luego tuvo lugar la Marcha de la Esperanza que, en Noviembre de 1999, hicieron los comuneros a Lima al presentar un plan de desarrollo regional.

METODOLOGÍA DE TRABAJO

Elegimos un método de trabajo que nos permite constatar y resaltar las diferencias al interior del mismo departamento, entender y analizar mejor el impacto de los trabajos de rehabilitación de los caminos de herradura. Para evaluarlo seleccionamos dos zonas ubicadas en distintos pisos ecológicos, con distintos recursos productivos y con diversa procedencia cultural. La primera es la zona de Huaribamba, ubicada en la provincia de Tayacaja situada entre los 2000 y los 3000 ms,

conformada por comunidades de pequeños agricultores que despliegan una actividad agrícola intensa y están muy ligados al mercado. La segunda zona es la de Yauli, ubicada en la provincia de Huancavelica, situada entre 3000 y 5000 ms. Ahí se encuentran comunidades cuya productividad es baja; se dedican a las actividades agrícolas y pecuarias, y su ligazón al mercado es débil.

Ambas zonas están articuladas a ejes comerciales regionales a través de las ferias locales. Así, en Huaribamba los días viernes se realiza una feria, que como la de Pazos, está articulada al eje comercial de Huancayo. Las comunidades de Yauli están articuladas a su propia feria, que se realiza los días sábados, y cuyo eje económico se articula por carretera y tren entre Huancayo y Huancavelica.

En ambas zonas hemos recurrido a observaciones directas y a entrevistas individuales y grupales, tanto de las comunidades e instituciones participantes en el PCR, como de organismos e instituciones locales que no estaban directamente involucradas en el PCR. Así, hemos realizado entrevistas a comuneros de diversas comunidades, ingenieros encargados del PCR, así como a directores y al equipo asesor de las ONGs que participaron en el proyecto. Es el caso de SEPAR en Huancayo y de INDESCO en Huancavelica. De igual forma hemos entrevistado a autoridades municipales y regidores de la alcaldía de Huaribamba, Yauli y Huancavelica.

Por otro lado, hemos conversado con diversas autoridades locales en Huancavelica, que no estuvieron involucradas en el mejoramiento de los caminos de herradura, como el Presidente de la Universidad Nacional de Huancavelica, el Ingeniero Adolfo Cortavarría, e instituciones como el PRONAA, el CTAR, empleados de la Municipalidad de Castrovirreyna, y a ONGs como EPRODICA.

También hemos realizado observaciones y entrevistas en la feria de Huancavelica, que ha crecido junto con la ciudad en los últimos años. Esta feria se realiza los días domingo, y está articulada al eje comercial de Huancayo y Lima. Asistimos a la feria de Paucará, articulada al eje comercial de Huanta y Ayacucho, a la cual concurren mayoritariamente los Chopccas.

EL PERU ES UN CAMINO

Breve Reseña Histórica

"El Perú es un camino" dijo Antonello Gerbi al empezar un bello trabajo sobre comunicaciones viales. Es un país atravesado por cordilleras donde el tránsito de los hombres y el transporte de sus productos fue y continúa siendo un desafío permanente.

En 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. Citando al cronista Cieza de León se puede colegir la admiración que despertó este sistema en los conquistadores europeos:

"Una de las cosas de que yo más me admiré, contemplando y notando las cosas deste reino, fue pensar cómo y de qué manera se pudieron hacer caminos tan grandes y soberbios como por él vemos y qué fuerzas de hombres bastaron a los hacer y con qué herramientas y instrumentos pudieron allanar los montes y quebrantar las peñas, para hacerlos tan anchos y buenos como están porque me parece que si el Emperador quisiese mandar hacer otro camino real, como el que va de Quito al Cusco o sale del Cusco para ir a Chile, ciertamente creo que todo su poder para ello no fuese poderoso ni fuerzas de hombres lo pudiesen hazer si no fuese con la orden tan grande que para ello los Incas mandaron que hobiese."

Con la conquista española el sistema vial prehispánico se desmanteló y la organización social que permitió establecerlo se desestructuró.

En tiempos coloniales

La Corona española 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. Esto se hizo en base a la fuerza de trabajo y a la capacidad de organización de las comunidades indígenas. Éstas eran tributarias de los encomenderos "señores de indios", que atropellaban y abusaban de la mano de obra indígena. Los nuevos caminos y el servicio de tambos coloniales respondían así a redes comerciales que correspondían a una nueva orientación económica basada en la extracción de la plata, el mercurio y, vale la pena resaltar los productos como la coca que ayudaban a dinamizar el mercado en la época colonial.

Como lo expresa Miguel Glave:

"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."

En tiempos republicanos

Durante la República se conformaron nuevos centros y ejes comerciales orientados mayormente hacia una producción agroexportadora, como fue el caso de la exportación de lanas de alpaca y oveja en los Andes. La apertura o el mantenimiento del sistema de caminos siguió siendo obligación de los indígenas, quienes mediante las faenas comunales, dirigidos en unos casos por sus hacendados, en otros por las autoridades locales o por sus propias autoridades comunales, eran los encargados de mantener el sistema vial en buenas condiciones.

A partir de la segunda mitad del siglo XIX llegaron los modernos medios de transporte vial, el ferrocarril y posteriormente los vehículos automotores. Por lo difícil de la geografía peruana y el aislamiento de las comunidades, estas mantuvieron sus caminos de herradura.

Lo que nos interesa resaltar con esta breve reseña histórica es el aporte de la sociedad indígena a la construcción y el mantenimiento del sistema vial, precisamente de la red de caminos de herradura que en las distintas épocas históricas permitió vincular a las zonas y poblados más pequeños con los centros comerciales más importantes y dinámicos, mediante la organización de faenas comunales. Todo ello exigía conocimiento, tecnología y organización.

Desde la Reforma Agraria

El sistema de producción cambió drásticamente a fines de los años sesenta durante el gobierno militar del Presidente Velasco Alvarado, cuando la Reforma Agraria de 1969 condujo a la eliminación del sistema de haciendas. El paisaje agro-pecuario se transformó cuando surgió un nuevo modelo estatal, con la formación de las cooperativas de producción agraria en la costa y las sociedades agrícolas de interés social (SAIS) en los Andes.

Apenas una década después de la Reforma Agraria, el modelo estatal entró en crisis. Se iniciaron los procesos de parcelación de las cooperativas costeñas y las invasiones de tierras a las SAIS en la sierra. Vale la pena señalar que en estos años muchas comunidades se conforman y obtienen reconocimiento formal. Ello les daba derecho a tierras recuperadas sobre las que habían sido las SAIS. De esta forma el paisaje agrario cambió nuevamente, dando paso a la generación y difusión de la pequeña propiedad y al minifundio.

Estas transformaciones estructurales se combinaron con cambios en la producción y en el mercado. La producción agropecuaria se redujo, incluso en los sectores exportadores más dinámicos con productos como algodón, azúcar, café o lanas. Sin embargo, comenzaron a surgir nuevos productos de exportación no tradicional, como era el caso del espárrago o productos ilícitos que no figuraban en las estadísticas formales -la coca-, cuya producción ubicada en zonas de selva inició una nueva dinámica económica. Es en este contexto que la violencia se instala en el Perú con la presencia de grupos armados que asolaron mayormente la zona andina por más de una década.

A inicios de los años ochenta la situación de crisis a escala nacional se acentuó y el Estado peruano se vio confrontado con una severa crisis socioeconómica, agravada por catástrofes naturales que a raíz de El Niño de 1983, ocasionaron graves inundaciones en la costa norte y sequías muy fuertes en la sierra centro y sur.

En el caso particular de Huancavelica muchas comunidades quedaron despobladas; la población que permaneció vivió atemorizada con sus autoridades locales o comunales permanentemente amenazadas, obligadas a renunciar o victimadas. Fernando Mendoza Rivera, vicepresidente comunal de Sacsamarca, una de las comunidades más afectadas por la violencia, nos dijo:

"En Sacsamarca el terrorismo acabó con los dirigentes en el 91 y recién el 95 hemos vuelto a tener otra vez dirigentes. Los terroristas han asesinado y desaparecido a

muchas personas, pero también estaban las batidas de los militares, que hacían lo que les daba la gana en el pueblo. Por este problema de violencia, de 200 que éramos sólo estamos 82, y éstos ya no quieren volver. Nosotros queremos que vuelvan.

El Saldo de la Violencia

En pocas palabras se puede resumir el saldo de la violencia: un agro deprimido y abandonado debido a las oleadas migratorias hacia las ciudades de la sierra y de la costa, la infraestructura vial seriamente deteriorada, con caminos destruidos y puentes volados; de hecho una población diezmada, una organización social desestructurada, con comunidades pauperizadas, producción agropecuaria reducida y fragilizada, y una producción minera en severa caída. En este contexto se abandonaron las faenas comunales para el mantenimiento de los caminos rurales por la prohibición que imponían los grupos armados y por la ausencia de autoridades locales o comunales que pudieran organizar o dirigir estas faenas.

En suma, a la caída de la producción agropecuaria y minera, junto a una fuerte migración de la población campesina y la ruptura de los circuitos comerciales existentes, se añadió el miedo y la carencia de autoridades locales, lo cual explica en gran medida el abandono del sistema vial de transporte en la región. 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.

Este ha sido el contexto en el cual se inició el PCH del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

La rehabilitación de los caminos de herradura se inició en 1997 con los primeros estudios socioeconómicos de las ONGs seleccionadas por el PCH, y con la convocatoria a los talleres participativos de autoridades locales y comunales. En 1998 y 1999 se ejecutaron las obras.

Durante el trabajo de campo hemos podido apreciar al PCH en sus distintas instancias con un acercamiento directo que nos permitió conocer y entender cómo fueron sus inicios y cómo se desarrolló su ejecución. Nos formulamos las siguientes interrogantes que nos sirvieron de hilo conductor a lo largo de las entrevistas con los responsables y participantes del PCH, ingenieros y funcionarios en Lima y en Huancavelica, así como con los responsables del SEPAR y con los comuneros participantes: ¿con qué criterios se seleccionaron los caminos a ser rehabilitados?, ¿cómo se dio la relación Estado-Organismo No Gubernamental-comunidades, en el desarrollo del PCH?, ¿cómo se dio en él la participación de las autoridades locales y comunales?

Las Entrevistas

Entre los actores entrevistamos tanto a responsables del PCH y de las ONGs, a autoridades comunales, a comuneros participantes, así como a personas ajenas al PCH.

Los responsables del PCH

El ingeniero Daniel Anampa, Jefe de la Oficina del PCR del M.T.C .en Huancavelica dice:

"Para iniciar el proyecto se concertó primero con las comunidades y los municipios. Hicimos un cuadro de priorización y seleccionamos cuáles caminos serían los más importantes. Luego de esta evaluación se reunieron los alcaldes de los distritos y provinciales y nos señalaron cual era el mejor camino para ser rehabilitado. Los criterios que usamos para la selección estuvieron en función de la densidad demográfica."

¿Por qué trabajamos con las ONGs? Porque tienen experiencia, tienen ventaja porque trabajan directamente con la gente y están conformadas por diversos especialistas, hay un pool interdisciplinario. Con las municipalidades hay problemas, son muy politizadas, tienen mucha burocracia y nos hubiera tomado mayor tiempo implementar el proyecto."

Los responsables de ONGS

Percy Flores, Director de la ONG SEPAR de Huancayo explica:

"El Ministerio de Transportes y Comunicaciones convocó a concurso para la ejecución de caminos rurales de herradura o los runañan - caminos de hombres- y nosotros competimos para los caminos de Pazos-Huaribamba en Huancavelica, para la elaboración de los estudios socioeconómicos de los caminos, pero posteriormente conversando con los funcionarios nos dijeron para ejecutarlos también. No hay ingenieros para los caminos rurales de herradura. Walter Linares, economista de SEPAR fue quien acompañó al proyecto. Intervinimos como consultores y posteriormente como ejecutores y residente de obras y asistente."

"Antes de iniciar el proyecto hablamos con los alcaldes y con ellos hicimos las prioridades de los caminos rurales. El PCR nos pidió que formáramos las asociaciones, los Comités Viales Rurales de la zona. Y aquí hay una gran diferencia con FONCODES, ya que cuando los contratos se hacen con empresas privadas la población no participa. En un caso, que conocemos, la empresa se sobregiró y terminaron en un juicio porque no terminó la obra. En nuestro caso, una vez ejecutada la obra se entrega el PERT y la obra recepcionada se entrega al municipio para que continúe el mantenimiento... El participar en este proyecto ha sido una buena experiencia para nosotros."

Los comuneros de Yauli

Los comuneros en plena faena comunal en Uchccus-Incañan nos cuentan que:

"Las autoridades nos llamaron a Yauli y allí nos plantean que hay plata para caminos rurales, y nosotros con bastante emoción dijimos ¡Qué bueno!. Nos dijeron que trabajaríamos con pago, ¡huy que bien! Con pago dijimos. Pero si hubieran hecho carreteras de repente sólo hubieran contratado ingenieros. Este camino rural es un beneficio grande para nosotros porque no era suficiente para los animales y ellos se resbalaban , pero ahora pasan muy bien. Es un beneficio eso y que hemos recibido paga. Hemos participado como comuneros, las comunidades nos hemos repartido todo por igual. Eran 10 kilómetros y hemos trabajado con SEPAR."

"La carretera es necesaria cuando sacamos bastante producto y la distancia con Yauli es grande. El centro comunal lo hacemos con faenas comunales de todos y nos están ayudando el Consejo de Yauli, y aunque no es mucho es algo lo que dan. La relación con Yauli es muy buena ahora, pero antes no. La comunidad pertenecía a la hacienda Uchccus de propiedad de Rodolfo Breña; el hacendado nunca puso escuela, nuestros padres son analfabetos. Recién con Velasco Alvarado somos comunidad. Los caminos son muy positivos, pero queremos asistencia técnica para nuestro ganado, carretera para que vengan los turistas, Incañan para los turistas es bueno; hay muchos restos arqueológicos..."

Una cuadrilla de trabajadores de la comunidad de Ccerocancha contó también:

" Nos preguntaron quiénes querían trabajar en el proyecto de caminos y aceptamos algunos, pero en forma individual, porque hubieron otros de la comunidad que no podían hacerlo; hemos trabajado con SEPAR muy bien, ya hemos terminado este tramo. Es muy buena la rehabilitación de los caminos, es bueno para nosotros y estamos contentos en la comunidad. ¿Si nos hubieran preguntado al inicio que necesitábamos? Los caminos son muy buenos pero hubiéramos pedido agua, proyectos de riego, que es lo que necesitamos. No podemos aumentar la producción por falta de agua, falta de riego. "

Los comuneros de Huaribamba

Toribio Joñoruco, presidente del Comité Vial Rural de la comunidad de Huayllarqui, dice:

"Yo comencé a trabajar en enero de 1998 con SEPAR, tenemos que agradecer a las instituciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones porque nadie se acordaba de Huaribamba. Aquí hay varios comités viales rurales y teníamos a SEPAR como asesores, pero el movimiento lo hacíamos nosotros. Faltan más caminos, sobre todo por las cumbres, por los cerros tienen que caminar 5 o 6 horas para llegar a la feria de Picchus. Y queremos arreglar otros caminos que son estrechos y los campesinos quieren sacar su papa y no pueden. Antes no había tanta papa, era sólo

para consumo diario. Ellos quieren sacar su papa y piden autorización al distrito para abrir caminos y traerlos aquí, porque pagan más en Huaribamba. Todos somos propietarios de pequeñas parcelas, tenemos nuestras pequeñas chacritas. Se ha dado el mejoramiento de nuestras ferias y en cualquier momento llegan las personas hasta de noche; antes tenían que amanecerse en el pueblo. Por eso agradecemos a las instituciones que han dado para el mejoramiento de nuestros pueblos. ¿Si nos hubiesen preguntado que queríamos? Hubiésemos pedido la rehabilitación de nuestros canales de riego."

Por su parte el presidente del Comité Vial Rural de la Comunidad de Huayllarqui-Changará, cuenta que:

"El trabajo empezamos en enero del 98 y terminamos en cuatro meses, pero después teníamos que dar los documentos y la liquidación, y es así que con el saldo ejecuté el subproyecto de 10 kilómetros. Se le apoyó a la gente que trabajó, aunque nos faltan unos kilómetros para llegar a nuestro objetivo. Lo más positivo es que el traslado de productos es muy favorable porque a mi zona no entran acémilas, y es que semanalmente sacamos productos a la feria. Hicimos pontones, gradas o sea nos ha dado una facilidad para sacar nuestros productos. Han logrado tener un pequeño ingreso que nunca habían pensado. Antes en los caminos no se podía transitar cuando llevábamos mucha carga y de noche puedes viajar tranquilo. Si nos hubiesen preguntado ¿qué es lo que sí quieren? Hubiéramos pedido carreteras.

Y el presidente de la Comunidad de Huaribamba, Alfonso Huaymarca Villaneda añade:

"Nosotros hemos trabajado en forma individual en el proyecto en forma de cuadrillas y fue en forma voluntaria; quienes podían trabajar lo hicieron. Todo ha sido muy claro, muy transparente y estamos muy contentos con los caminos porque han quedado bien, hasta de noche se puede caminar. Lo mejor de esta experiencia ha sido que el camino nos ha sido muy favorable para nosotros, pero todavía nos quedan varios tramos de caminos para arreglarlos, quedan varios tramos para rehabilitarse. Ahora tenemos más experiencia y técnica para hacer caminos."

Un miembro de la ONG CEDINCO de la provincia de Castrovirreyna

El ingeniero Grover Flores del Centro de Desarrollo Integral de Comunidades CEDINCO, explica:

"Nosotros presentamos un proyecto para el PCR e hicimos el perfil para toda la provincia de Castrovirreyna, pero no obtuvimos respuesta. Nos entrevistamos con el Director e inclusive fuimos a Lima, pero nos manifestaron que ya la programación existía, pero que en el próximo año sería considerada, porque era la provincia que no había tenido mayor beneficio del PER. Nosotros pedimos apoyo porque la topografía de las comunidades son de fuerte pendiente y hay necesidad para rehabilitar los caminos en esta zona porque es vital, son los únicos caminos que usamos. Toda esta zona hasta abajo es camino de herradura. Se ven sólo acémilas, llamas... Después del fenómeno del Niño, los caminos quedaron en tan mal estado que las comunidades no

han tenido capacidad para poderlas rehabilitar, a pesar que han venido a solicitar apoyo a las instituciones. Por decir se han formado unas quebradas tan profundas que se han tenido que variar los caminos. Aquí en la zona se produce papa, pero por la distancia el producto se queda, la dificultad del camino encarece la papa. Nosotros le decíamos que presentamos el perfil, pero hay el famoso "mapa de pobreza" donde Castrovirreyna no aparece, y es que algunos parámetros como baja densidad poblacional y la pobreza no aflora, porque la población está dispersa y la provincia es grande. Además, hay empresas mineras al borde de las lagunas y el producto de estas empresas eleva el promedio provincial, distorsionando el ingreso de la población campesina pobre.. "

Análisis de las Entrevistas

El análisis de las entrevistas presentadas, nos permite entender diversos aspectos del PCH y particularmente dar respuesta a las interrogantes.

La relación Estado - Organismo no gubernamental - Comunidad

"El proyecto ha sido muy claro y transparente y estamos contentos con los caminos" nos decía el presidente de la comunidad de Huaribamba, aludiendo a la relación establecida con SEPAR y con los técnicos del PCH. La estrategia interinstitucional a nuestro parecer fue desarrollada en forma positiva. En este sentido influyó el hecho que se seleccionó a una ONG local, con años de trayectoria de trabajo con campesinos de la zona, inclusive durante los años de violencia. En esta institución laboran profesionales que son de la región, lo que facilita la comprensión de la población local, de sus problemas y posibilidades, porque comparten sus códigos culturales, idioma, costumbres y creencias, tecnología etc. Esto les facilita, además, el establecimiento de buenas relaciones con las organizaciones e instituciones locales.

Nos llamó la atención la calidad profesional y la apertura de los funcionarios del PCH, tanto en Lima como en Huancavelica, por la amplitud de criterios y la flexibilidad de enfoques, lo que posibilitó el establecimiento de fructuosas relaciones de trabajo con el personal de las ONGs.

La relación que estableció SEPAR con las comunidades fue muy fluida. En unos casos los comuneros participaron en forma individual y en otros la comunidad participó colectivamente. En todos los casos los trabajos fueron culminados con éxito. Hay que resaltar el nivel de organización para el trabajo que mostraron las comunidades. En ningún caso encontramos que no se hubieran realizado los trabajos o que hubieran surgido problemas con el uso de los fondos. En los Comités Viales Rurales participaron las comunidades con sus autoridades comunales, éstas ocuparon los puestos directivos y hay que resaltar que, para la mayoría de las comunidades, participar en la gestión del PCR fue una experiencia inédita.

Los problemas en la ejecución

Según el Ing. Guillermo Valdivia se presentaron varias dificultades, entre las cuales podemos mencionar:

- Las normas para la rehabilitación de los caminos no fueron uniformes porque fueron cambiando conforme se desarrollaba la ejecución. Así por ejemplo, la construcción de pontones o la señalización de los caminos rurales, originalmente no había sido considerada en el planeamiento.
- El incumplimiento de los plazos para la entrega de las obras, dada la inexperiencia de los equipos y lo complejo del PCH.
- La dificultad de combinar la ejecución física de las obras con la gestión de los trámites necesarios a las mismas.
- Tal vez el mayor problema ha sido el posponer para el final la transferencia de las obras a los municipios u otras instituciones, debido a la dificultad que hemos encontrado de conseguir el financiamiento que permita asegurar la continuidad del mantenimiento de los caminos.

Tenemos que reconocer que la experiencia en rehabilitación de caminos de herradura ha sido, tanto para el PCH como para las ONGs y las comunidades, una experiencia pionera, lo que explica la mayoría de los problemas que se presentaron y que se fueron resolviendo en el transcurrir del trabajo. Esto significó poner en juego y compartir conocimientos, fortalecer la vinculación interinstitucional entre organismos estatales, no gubernamentales y comunidades, para sacar adelante las obras. En esto contó la calidad profesional y la preocupación por los aspectos sociales de los funcionarios que vienen laborando en el PCH, la experiencia de trabajo con la población campesina, así como el compromiso del SEPAR con el desarrollo regional y la capacidad de trabajo, la organización y la solidaridad de las comunidades de la zona. No es común una relación de trabajo entre instituciones estatales, ONGs, y comunidades, y ello merece ser resaltado.

Los criterios para la selección de los caminos

La selección de los caminos se hizo sobre la base de las solicitudes que llegaron al sector Transportes de parte de las comunidades que deseaban rehabilitar sus caminos, nos dijo el Ing. Guillermo Valdivia. Los criterios que se tomaron en cuenta para seleccionarlos fueron:

- Pobreza de la población beneficiaria
- Tamaño de la población beneficiaria
- Volumen de la producción agropecuaria
- Integralidad del PCH en la zona; es decir, que los caminos de herradura rehabilitados tengan conexión con trochas carrozables y las carreteras, integrándose así con el sistema vial existente.

Sin embargo los mismos funcionarios de transportes reconocen que la selección fue difícil, dado que no había experiencia previa ni una asesoría técnica definida y debido a que este tipo de caminos de herradura no es materia de estudio en las universidades y que tampoco existen

empresas constructoras que se interesan en su ejecución. En este sentido era también una experiencia pionera.

Los criterios seleccionados para definir los caminos a rehabilitarse explican por qué pedidos como el de la provincia de Castrovirreyna no fueron tomados en cuenta. En esta provincia las familias campesinas están entre las más necesitadas, y la rehabilitación de los caminos de herradura es de gran importancia dado el gran aislamiento de las comunidades, pero su baja densidad poblacional, así como la presencia de algunas empresas mineras hace aparecer en las estadísticas un producto bruto interno que esconde la pobreza campesina.

Al inicio del PCH se realizaron talleres participativos. Para ponerlo en marcha contaron con la participación de alcaldes y autoridades locales, y fue en ellos que se priorizaron los caminos. Sin embargo hemos podido apreciar que las autoridades comunales y los mismos comuneros tenían un mayor conocimiento de los caminos de herradura, y sin embargo no tuvieron una participación más activa en la selección. Aunque ello no constituyó un problema mayor, en general a los comuneros les hubiera gustado tener un mayor peso en esta decisión.

La participación de las autoridades locales

Al inicio del proceso de selección y definición de los caminos a rehabilitar se realizaron talleres participativos en los cuales se incorporaron sugerencias y planteamientos de las autoridades municipales. Sin embargo, a lo largo del PCR no se mantuvo la coordinación con las municipalidades, de tal forma que los vínculos fueron perdiéndose paulatinamente. Se agudizó la descoordinación con los cambios de autoridades locales a fines de 1998 y no se volvió a retomar la comunicación con las nuevas autoridades. La ausencia del gobierno local se ha sentido al finalizar las obras de rehabilitación de los caminos cuando se planteó la necesidad de su entrega a los municipios para su mantenimiento. La incorporación de las autoridades ediles tendría que ser replanteada en la nueva etapa del PCR, de tal forma que se mantengan con ellas una vinculación permanente.

LOS IMPACTOS DEL PROGRAMA

Ahora que la ejecución de las obras ha finalizado y que las comunidades cuentan con caminos de herradura rehabilitados, nos planteamos algunas preguntas: ¿qué efectos ha producido el PCH en las zonas rurales?, ¿qué beneficios la población les reconoce? ¿Ha habido impacto en la infraestructura vial? ¿Ha habido impacto en el desarrollo de las comunidades? ¿Se ha producido una articulación de las comunidades con el mercado?, ¿se ha incrementado la relación entre los poblados urbanos y las comunidades? Y en general ¿cómo se sienten los campesinos frente al PCH? Las respuestas están en parte en algunas de las entrevistas recogidas.

El Punto de Vista de los Actores

Los comuneros de Yauli

Donato Espinoza de la comunidad de San Antonio de Matipacana cerca de Yauli expresa:

"Ahora ya tenemos facilidad, ya no hay impedimentos en el camino; antes no teníamos como ahora, libre tránsito para Yauli. Difícilmente veníamos: caminos totalmente llenos de piedras, no pasaban los animales, como caballos con carga no podían pasar. Ahora más o menos ya tenemos un camino bien hecho, ya tenemos para transitar nuestros productos, para venir a hacer compras o vender. Traemos cebada, papa, trigo, chuño, habas en pequeñas cantidades y compramos azúcar, harina, arroz, fideos, algunos sólo vienen a comprar..."

"Los niños también vienen cuando tienen actividades escolares, vienen a pie. En el campo no tenemos tantos recursos económicos entonces los niños vienen sólo a pie. Y justamente la mayor parte de las mujeres vienen a Yauli cargando sus niños y trayendo a sus espaldas una arroba o dos arrobas para hacer moler en los molinos... suben y bajan pero ahora con más facilidad estamos transitando..."

El presidente del Comité Vial Rural de Ambato-Santa Rosa Chopcca dice:

"Doy gracias por haber hecho los caminos rurales. A veces anteriormente transitábamos muy difícilmente, pero ahora vemos el camino ¿muy bonito, no? Los niños también vienen acá a Yauli para estudiar siempre, tanto al colegio, tanto a la escuela. Ahora transitamos fácilmente. A veces venimos por elecciones, también venimos más rápido y para regresar también a nuestro pueblo es más fácil. Los días sábado es muy fácil venir a la feria. Siempre venimos y regresamos fácilmente. Anteriormente era pura piedra, a veces puro huayco, para transitar no valía. Entonces ahora es mejor para transitar tanto para los animales como para las personas... esa sería mi palabra."

Los comuneros de Huaribamba

Toribio Joñoruco, Presidente del Comité Vial Rural de Huaribamba atestigua:

"El facilitar el traslado ha sido lo más positivo. Antes cuando hacíamos obras en nuestra comunidad teníamos que llevar del distrito triplay, maderas, a lomo de bestia hasta la zona, y no se podía llevar en esos caminos. Ahora que los caminos tienen dos metros y medio de ancho, transitamos fácil y hasta de noche. Ahora tenemos más experiencia en la construcción de caminos; antes no la teníamos..."

Alfonso Huayllamarca, Presidente de la Comunidad de Huaribamba expresa por su parte:

"Lo más positivo ha sido el mejoramiento de nuestra feria, que trae ingreso para los mismos negocios del pueblo y hay más transitabilidad. Si están apurados los que viven lejos pueden regresar tranquilos hasta de noche y sin luz de mano. Antes tenían que amanecer en el pueblo..."

Los responsables del PCR en la zona

El ingeniero Daniel Anampa, jefe del Proyecto Caminos Rurales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en Huancavelica dice:

"Los impactos más importantes del proyecto fueron: ayudar a la pacificación e incrementar el intercambio comercial en el departamento. Rehabilitar los caminos que estaban abandonados por más de cuarenta años. Por ejemplo todas las carreteras las hacían la población y muchas carreteras las hicieron a pulso, a través de SINAMOS, pero todas esas carreteras en los últimos años no tuvieron mantenimiento ni rehabilitación. Los caminos de herradura fueron hechos íntegramente por la gente. Ellos no mantenían los caminos por inercia y si tenían un exceso de productos no había forma de sacarlos. El mejoramiento de las carreteras ha repercutido en los caminos rurales."

" Volviendo a los impactos del proyecto, éste ha producido un cambio cultural y técnico porque antes de rehabilitar los caminos los campesinos sólo producían para autoconsumo y ahora venden una sobreproducción. A nivel cultural, los niños antes no podían acceder a los centros educativos fácilmente porque éstos quedaban lejos, en la capital del distrito o en la provincia, ahora se trasladan en menos tiempo. Los profesores pueden permanecer más tiempo en los centros educativos. Los hemos formado en Comités Viales Rurales y hemos rescatado la organización de la comunidad para mejorar su economía. El dinero sale a la comunidad. La ONG los supervisa y cobra un porcentaje por esa asesoría. Compran lampas, carretillas y se quedan con ellas. Y con eso han hecho incluso otros caminos. De algún modo se incluye en todo aspecto. Vamos a firmar convenios con FONCODES y PRONAA para hacer el mantenimiento. En Huaribamba el proyecto ha tenido mucho impacto y ahora se puede ver un mayor flujo comercial."

Percy Flores, Director de SEPAR, resalta como impacto:

"Posibilitar la rearticulación de los caminos después de la violencia que afectó toda la zona. La mitad del territorio de Huaribamba se ha dinamizado, los circuitos locales como las ferias de Huaribamba y Picchus se han incrementado. La articulación al mercado es más por carretera pero esos caminos de herradura eran inaccesibles y estaban en situación muy precaria y sólo hacían faenas para conservar los caminos más importantes. Otro impacto ha sido la reducción del tiempo de camino; lo que antes tomaba cuatro horas ahora se hace en tres. Ahora se puede caminar con los ojos cerrados, dicen los campesinos. El camino no tiene el impacto de la carretera pero el beneficio es muy importante para la población. El colegio y la salud se ven

favorecidos, así como se favoreció la producción local como es el caso de los tallados de madera que son típicos de la zona."

Nuestro análisis de los impactos

En infraestructura

Observamos que la situación de violencia tuvo, entre otras consecuencias, la desorganización social, la migración del campo a las ciudades de la costa y de la sierra, la caída de la producción agropecuaria, la reducción o eliminación de las instituciones u organismos estatales que anteriormente habían venido trabajando en el campo. Paralelamente la ausencia de una política agraria adecuada a las necesidades del campesinado serrano y la presencia de fenómenos naturales, como heladas y sequías extraordinarias, contribuyeron a agudizar el abandono de las comunidades. Por la reducción y desorganización de la población las faenas comunales que los campesinos acostumbraban organizar para asegurar el mantenimiento de los caminos de herradura se redujeron o se realizaron en forma muy precaria y sólo en los caminos más importantes.

Por tanto el impacto más evidente que ha tenido la rehabilitación de los caminos, según nuestro análisis, es haber logrado una mejora notable de la infraestructura vial en una zona donde estaba literalmente destruida y abandonada. Las obras incluyeron no sólo la limpieza y ampliación sino también la construcción de puentes, pontones, cunetas, alcantarillas, entre otros, no programadas originalmente en el PCH, pero que facilitaron aún más el paso de la población, de sus animales y sus productos, acortando las distancias y las horas del viaje.

Estas obras han tenido efectos positivos y diferenciados en la población. Mientras que a los hombres les proporciona una mayor rapidez en sus viajes, a las mujeres les brinda además mayor seguridad y comodidad en sus travesías con los niños en las espaldas, con sus animales y sus cargas. A los niños particularmente les permite desplazarse también con mayor rapidez y seguridad hacia sus centros educativos, que se encuentran en su mayoría en centros poblados.

El mejoramiento de los caminos ha tenido también impactos en sectores como el de educación que se ha beneficiado con el desplazamiento más fácil y seguro tanto de los niños como de los profesores hacia los centros poblados y viceversa. También ha posibilitado una mayor articulación de las comunidades a los centros poblados, incrementando la fluidez comercial en unos casos, y en otros una mayor articulación con las municipalidades y otras instituciones locales.

En general la rehabilitación de los caminos ha conseguido consolidar la organización comunal y brindar mas seguridad a la población, pero además se percibe una mayor presencia del Estado en toda la zona, lo cual contrasta con su ausencia en años anteriores.

En el desarrollo de las comunidades

¿La rehabilitación de los caminos es un factor de desarrollo de las comunidades? Esta era una de nuestras preguntas. Constatamos que el impacto de la rehabilitación de los caminos de herradura sobre el desarrollo de las comunidades ha sido marcadamente diferenciado. las comunidades en

Huancavelica no presentan un proceso de desarrollo productivo y económico similar, es por ello que escogimos dos zonas distintas para poder comparar el efecto diferenciado del PCH.

Así, para las comunidades que venían presentando una mayor producción agrícola o pecuaria, como es el caso de Huaribamba, las obras han tenido un impacto importante para el traslado de sus productos. Mientras que en el caso de las comunidades de Yauli, que presentaban niveles más bajos de producción, la rehabilitación de los caminos no tuvo mayor impacto en su producción

Huaribamba

Las comunidades de Huaribamba están en un valle muy fértil entre los 2000 y los 3000 ms. En los últimos años han venido incrementando su producción para el mercado, ampliando la frontera agrícola por medio de la intensificación y modernización de sus sistemas de riego. Sus productos así como los de Pazos han inundado las ferias vinculadas al eje comercial de Huancayo. Además están produciendo una artesanía de madera que tiene mucha aceptación en la region.

Es en esta zona donde la rehabilitación de los caminos de herradura ha tenido mayor impacto, ya que permiten transportar los productos para el mercado con más fluidez y seguridad hasta las trochas carrozables, dinamizando así la producción. Es por ello que aquí lo que solicitan los comuneros es continuar con la rehabilitación de los caminos de herradura, como ellos dicen, en "**las zonas cumbres**" o altas.

Yauli

Las comunidades de Yauli se sitúan en alturas por encima de los 3000 ms, se caracterizan por una reducida producción agrícola, los suelos no son muy fértiles, y en los últimos años la sequía la afecta seriamente. Ninguna de las comunidades cuenta con sistemas de riego. La producción pecuaria por escasez de pastos ha disminuido y su calidad ha bajado notablemente. Las comunidades producen básicamente para el autoconsumo, llevan al mercado algo de papas, cebada y ganado vacuno, ovino, así como lanas de camelidos, pieles y cueros, en pequeña cantidad. Recientemente las mujeres, con el apoyo de diversas instituciones, han comenzado a producir artesanía textil con fibra sintética que compran en la feria.

En las entrevistas a los comuneros de Uchcus-Incañan y Ccerocancha, comunidades de esta zona, les preguntamos qué hubieran respondido si al inicio del PCR les hubieran preguntado qué necesitaban en sus comunidades. Entonces nos dijeron:

"Los caminos están bien, pero habríamos pedido agua, proyectos de riego para aumentar nuestra producción, y especialmente para pastos. También necesitamos asistencia técnica para mejorar el ganado".

"Necesitamos carreteras para incentivar que los turistas visiten nuestra comunidad de Uchcus Incañan, o tener mayor acceso a la capital del distrito; también necesitamos agua, y centros de educación superior para nuestros hijos."

Estas respuestas reflejan la diversidad del desarrollo productivo de las comunidades. Las de Huaribamba son prósperas, cuentan con una importante producción agrícola; allí la rehabilitación

de los caminos cobra una particular importancia, y los campesinos piden la extensión del sistema vial. Las de Yauli, al contrario, se encuentran en situación de extrema pobreza con una producción reducida; por ello sus pedidos se orientan hacia los proyectos productivos que le permitan incrementar sus ingresos. El mejoramiento de la red de caminos no es percibido como lo fundamental para esta zona.

Apreciar la diversidad del grado de desarrollo de las comunidades, incluso en un mismo departamento, nos permite comprender los impactos diferenciados que ha tenido el PCH en la población campesina de Huancavelica.

En la vinculación con el mercado: las ferias

¿La rehabilitación de los caminos permitió la articulación de las comunidades al mercado?
¿Ha tenido algún impacto dinamizador en las ferias de Huancavelica, y en caso afirmativo cuál habría sido éste? Tal era la pregunta que nos hicimos al inicio del trabajo de campo.

Visitadas las ferias lo primero que nos llamó la atención es que respecto a unos cuantos años antes, éstas habían cambiado pero de manera muy diversa entre sí. La feria de Yauli, una de las más tradicionales e importantes de la zona, que convoca a las comunidades de Ambato, Castillapata, Matipacana, Atalla, Chacarilla entre otras, ahora ha decrecido notablemente; no se apreciaba el movimiento comercial que antes tenía. La feria de Paucará, tal vez la más grande e importante de la zona, sigue conservando su importancia y convoca a la mayoría de las comunidades tradicionales de la zona, como son los Chopccas. La feria incluso había aumentado su movimiento comercial.

Visitamos también la feria de la ciudad de Huancavelica; ésta había crecido notablemente y su volumen era mayor que en años anteriores. Esta feria está muy ligada al consumo de la ciudad. Pudimos visitar también la feria de la ciudad de Huaribamba, que también había crecido en importancia, y que también está ligada al crecimiento de la ciudad. Finalmente, en las entrevistas realizadas nos comentaron que en el último año habían surgido nuevas ferias en la región en Hasapata, Castillapata, y Ccarhua. Las tres están ubicadas en la misma zona de la feria de Yauli.

Es decir, apreciamos una gama muy diversa de cambios. ¿Cómo entender esta diversidad? Para tener una idea cabal de lo que viene ocurriendo conviene hacer un brevísimo recuento histórico.

Las ferias surgieron desde la época colonial en diversas zonas andinas. Los intercambios de los productos estaban muy relacionados con las fiestas religiosas del lugar, de allí que cuando uno pregunta cuáles son las ferias más importantes generalmente la gente le señala las ferias ligadas al patrono o santo del pueblo. Es el caso de la feria del Señor de Huayllay en Lircay o la feria de Pascua en la Semana Santa que se realiza en la ciudad de Huancavelica. Estas ferias eran y son anuales y congregaban a todos los indígenas y arrieros de la zona y de la región. Las fiestas religiosas eran el momento privilegiado para el intercambio de productos comerciales.

¿Por qué el intercambio de productos se realizaba bajo la modalidad de las ferias? El tipo de producción en los andes era y es realizada en pequeñas unidades productivas familiares al interior de las comunidades; ellas se conectaban entre sí y con mercados externos a la zona a través de las

ferias. Las ferias eran y son la forma de acopiar y transportar la producción de las comunidades a mercados mayores como los nacionales e internacionales a través de los circuitos comerciales regionales.

Las ferias tradicionalmente han permitido a los campesinos canjear sus productos locales entre sí y con otras comunidades de distintos pisos ecológicos bajo la forma de trueque, y también vender o adquirir productos fuera de la región a los comerciantes utilizando la moneda. Además, la feria no sólo es un espacio económico; es también el espacio donde se dan las mayores interacciones sociales, los campesinos asisten con sus mejores vestidos y prendas y es el principal lugar de encuentro o tinkuy entre los jóvenes. Allí se inician y se forman las parejas, es el "lugar para enamorar" nos relata la antropóloga Gledy Mendoza. La feria no es sólo un espacio económico; es un espacio social vital en la zona andina.

Los circuitos regionales en la colonia

Las ferias en Huancavelica han estado articuladas a los circuitos comerciales regionales desde la colonia. Ellos tenían centros como Huanta, el puerto de Pisco y Chíncha en Ica, y Huancayo en Junín. Éstos han sido sus principales nexos mercantiles con el comercio regional, nacional e internacional, pero que han ido cambiando conforme variaba la importancia de su **producción minera**, y su demanda por productos externos a la zona pero que eran fundamentales para la producción en las minas como eran el aguardiente y la coca. Por otro lado su demanda por productos como el vino, variedades de frutas, como uvas, naranjas, duraznos, mangos que venían de Ica o productos manufacturados que procedían de Huamanga y de Huancayo. A su vez, Huancayo demandaba camélidos de Huancavelica para usos de transporte. Eran a través de los caminos de herradura que se daba la circulación de los arrieros, que iban con piaras de mulas recorriendo este circuito, eran famosos los huamanguinos y huancavelicanos. Los troperos, eran los que trabajaban con dinero de hacendados e iban comprando camélidos, ganado ovino, vacuno y equino. Los llameros, son los que recorrían con recuas de llamas para el transporte de sus mercancías, su ruta era a la costa para traer fruta, como la uva, granadas, y ciruelas, también licores y ajíes, destinados al intercambio y a su venta en Huancavelica. El sistema de arriería y llameros permanece hasta ahora en varias zonas de Huancavelica y su tránsito es por los caminos de herradura.

Todos ellos, arrieros, troperos, llameros, viajeros y comerciantes locales eran los que imprimían el movimiento comercial dentro del circuito regional en esa época. Como señala el antropólogo Jaime Urrutia, ello nos permite apreciar cómo se relacionaba la producción campesina con la circulación mercantil, además de las connotaciones culturales que cada una de las ferias encerraba.

La exportación lanera en la república

Estos circuitos comerciales regionales se han expandido o decaído en distintos momentos y son los que han marcado la dinámica productiva de la región. Las ferias se expandieron en la zona andina durante la República. A fines del siglo XIX, tras la caída de la minería la región central comienza a reactivarse nuevamente a raíz de la exportación de productos agropecuarios, como era la exportación de **las lanas de ovino y de alpaca**. Las comunidades laneras de Huancavelica

comienzan a producir mayormente para el mercado internacional y su producción era acopiada precisamente en las ferias de la zona, fundamentalmente en Paucará, Lircay y Yauli. El eje comercial más dinámico en esta época continuaba siendo Huanta, por su vinculación con Huamanga y especialmente por la importancia de las lanas. De Ayacucho se trasladaba la coca y el aguardiente además de productos como frutas de la ceja de selva y artículos de cuero como las monturas. El eje comercial de Ica, que había sido muy importante en la colonia mantuvo su importancia en esos años con el traslado de las lanas al puerto de Pisco, así como por la provisión de vinos y frutas hacia Huancavelica. Ver cuadro No

Ampliación del sistema vial ferroviario y motorizado

Este cuadro ha ido variando conforme se desarrollaba el sistema vial en la región, primero con la construcción del ferrocarril de la sierra central (Lima-Huancayo) a principios del siglo XX, y la construcción del de Huancayo-Huancavelica en 1926 . La feria de Yauli adquirió mayor importancia en Huancavelica por su cercanía al sistema ferroviario.

Con la construcción de esta vía Huancayo comenzó a consolidarse por su vinculación con Lima y por la importante producción de productos agrícolas y manufacturados del Valle del Mantaro que eran trasladados a Huancavelica. De Huancavelica traían fundamentalmente el ganado vacuno, camélidos para transporte y lanas de ovino y alpaca para su exportación. . El desarrollo del sistema ferrocarrilero central implicó una fuerte competencia al sistema de arriería, que estaba ampliamente desarrollado en toda la región. Pero es cuando se introduce en gran escala el transporte motorizado que viene el declive de este sistema, aunque los arrieros se siguen manteniendo en diversas zonas en las alturas de Huancavelica, Huamanga y Junín. Es con la difusión masiva del transporte motorizado, con la construcción de la carretera Huancayo-Huancavelica, que el vínculo con Huancayo se consolida en los años sesenta.

Declive de la exportación y crecimiento urbano

En los años setenta y a raíz de la Reforma Agraria en 1969 se da un declive en la producción de exportación lanera, lo cual afecta a todo el circuito comercial regional de la sierra central. A mediados de los años setenta comenzaron a surgir nuevas demandas para el comercio regional; hasta entonces el comercio había estado fundamentalmente marcado por la exportación de sus productos. Precisamente en los años setenta tiene lugar el crecimiento de las ciudades en la misma región central, con un aumento de población que demandaba cada vez mayor producción de alimentos. Esto significó una nueva demanda, pero ahora ésta era interna a la región. Es así que las ferias ligadas a ciudades en crecimiento comienzan a experimentar un aumento; tal es el caso de las ferias de Huancayo , Huamanga y Huancavelica. Vale señalar que en estos años las ferias comienzan a realizarse semanalmente, tal como las conocemos ahora. Existen las ferias de los miércoles, jueves, viernes, sábado y domingo

Con la ampliación del sistema vial terrestre mediante nuevas carreteras y la introducción de más transporte motorizado, Huancayo se consolidaba como líder en el circuito comercial. Correlativamente la importancia que había tenido anteriormente el circuito comercial de Huanta en Ayacucho con la exportación lanera comenzó a disminuir.

La violencia

En los años ochenta con los problemas de violencia que atravesó la región central fueron precisamente y en este orden los más afectados: Ayacucho, Huancavelica, Junín y en menor medida Ica. El sistema vial terrestre en muchos tramos fue destruido y gran número de puentes volados. Las ferias disminuyeron su movimiento comercial, a pesar de que a mediados de los ochenta vuelve a repuntar la demanda por la lana de alpaca, sin embargo van a ser otros departamentos como Puno los más beneficiados.

Ampliación del sistema vial motorizado

Es muy recientemente en los últimos cinco años con la construcción y rehabilitación de carreteras y trochas carrozables que el comercio regional ha comenzado nuevamente a recuperarse, la construcción de la carretera Los Libertadores, marca una nueva etapa en el comercio de la región central. En el departamento ha sido muy importante la rehabilitación de la carretera Huancayo-Izcuchaca-Huancavelica. La construcción de la nueva carretera La Mejorada y la carretera Huancayo-Huancavelica, además de una serie de nuevas carreteras y trochas carrozables construidas por el PCR del MTC en los últimos años, junto a la rehabilitación de los caminos de herradura, vienen teniendo un efecto dinamizador en las ferias locales. Pero no sólo en las ferias: al abaratare el costo del transporte y al extenderse el servicio de las camionetas combi a distintas horas del día, el tránsito de la población se ha intensificado a las ciudades y poblados mayores.

Este recuento trataba de mostrar algunos fenómenos fundamentales.

- 1) La zona de Huancavelica, incluyendo a las comunidades campesinas, no ha estado "aislada", del mercado sino que ha estado vinculada a través de las ferias a los circuitos comerciales regionales de la sierra central de Huanta (Ayacucho), Huancayo (Junín), e Ica.
- 2) El sistema de transporte vial ha ido creciendo en amplitud y complejidad: de caminos de herradura para el tránsito de arrieros y bestias de carga se ha pasado a vías férreas, caminos carrozables y carreteras. Las redes que forman cumplen funciones diversas entre sí: unas vías conectan a comunidades de distinta altura; otras conectan a centros de distinta jerarquía en los circuitos regionales, mientras que otras conectan a éstos con el mercado nacional e internacional.
- 3) Junto con la ampliación del sistema de transporte vial en las últimas décadas se ha dado el fenómeno del crecimiento urbano de capitales de departamento, capitales de provincia e incluso de centros poblados. Sin embargo el impacto de este crecimiento en cada zona es diferencial. Huancayo desplaza a Huanta, de modo que ciertas ferias pueden decaer, y permitir la aparición de ferias menores, mientras que otras van a encontrar nuevas oportunidades de expansión.

Con todo lo dicho puede entenderse ahora que las ferias hayan experimentado un evidente cambio. Veamos esto caso por caso.

La feria de Huancavelica ha venido creciendo en los últimos diez años debido al crecimiento de la ciudad misma. Se realiza los días domingo y se venden productos de panllevar del lugar, así como productos de primera necesidad traídos de fuera de la zona: azúcar, arroz, fideos, frutas, licores etc. Además de productos manufacturados como ropa, zapatos, telas. También se encuentran productos electrodomésticos. Está ligada al eje comercial de Huancayo,

La feria de Huaribamba, está también ligada al crecimiento de la población urbana ya que no existía feria hasta hace pocos años. La feria es pequeña se realiza los días sábados y es interesante anotar que lo que se venden son productos locales especialmente el maíz, y son traídos de fuera productos de primera necesidad, arroz, azúcar, aceite, fideos, frutas y baratijas como peines, espejitos, y variedad de artículos de plástico comunes. Esta feria está vinculada a la Feria de pazos y al eje comercial de Huancayo.

La feria de Paucará se ha visto beneficiada por la construcción de la carretera La Mejorada hace tres años, aumentando su comunicación con Huancayo y manteniendo su vinculación a Huanta. Esta es la feria más grande del Departamento y aquí se concentra la mayor cantidad de la producción lanar de ovino y de alpaca. Es importante señalar que la demanda por la producción de lana de alpaca se ha venido incrementando aunque con fluctuaciones desde mediados de los años ochenta y actualmente se mantiene. Los campesinos especialmente los Cchopccas van a esta feria llevando sus productos y aquí se producen las mayores ventas tanto de lana como de ganado vacuno, ovino, camélido y equinos. También venden sus productos agrícolas como papa, chuño, granos, machik'a. Compran todo tipo de herramientas para las labores agrícolas, fertilizantes y pesticidas, además de monturas y artesanías de Huamanga. La coca y el aguardiente, así como las frutas de la ceja de selva de Ayacucho. De Huancayo llevan gran cantidad de productos manufacturados y productos agrícolas del valle del Mantaro. El volumen de transacciones en esta feria es el mayor de Huancavelica. En esta feria también se realizan simultáneamente el trueque y las transacciones con dinero.

La feria de Yauli, que se realiza los días sábados, logró su mayor auge desde la construcción del ferrocarril Huancayo-Huancavelica, ha disminuido pese a la construcción de la carretera Yauli-Huancavelica en 1995. Yauli es un centro político-administrativo rodeado por comunidades empobrecidas. En la feria los campesinos llevan sus productos agropecuarios tales como ganado vacuno, ovino, equino y camélido. que son comprados por los comerciantes de Huancayo y el ganado es transportado ese mismo día por el tren. Es el centro de mayor venta de ganado. En menor proporción productos agrícolas como papa, chuño, granos etc.; las campesinas llevan artesanías textiles como guantes, mitones, maquitas, chullos, bufandas y chalinis. Los campesinos llevan a moler la cebada a los molinos del lugar -esta es una práctica muy común. Por su parte los comerciantes Huancaínos ofrecen artículos de primera necesidad y baratijas como peines, espejos, artículos de plástico, y especialmente la fibra sintética que es comprada rápidamente por las campesinas para hacer sus artesanías. También ofrecen gran variedad de sombreros y vestidos típicos de Huancavelica. En la feria se realizan transacciones en trueque y en dinero.

El declive de la feria de Yauli ha tenido lugar ante el surgimiento de tres ferias pequeñas en comunidades de su misma zona, que han quedado ligadas a Huancayo. A su vez esto se ha visto facilitado por la construcción de caminos carrozables que llegan hasta las mismas comunidades. Es el caso de la feria de Hasapata, que tiene lugar el mismo día (sábados) que la de Yauli. Ahí

concurren diversos comuneros de la zona y también asisten los Chopccas. Otra feria ha surgido recién hace medio año en la microcuenca de Ccarhua. Finalmente una tercera feria tiene lugar en la microcuenca de Castillapata.

Sintetizando, el auge de las ferias tiene que ver en unos casos con el incremento productivo o con el crecimiento urbano, y en otros casos con la ampliación de la red vial carrozable cuando encuentra una producción en alza susceptible de ser vinculada al mercado. Se aprecia la creciente hegemonía de Huancayo frente a otros centros como Huanta, que tuvieron su hegemonía a principios de siglo.

¿Y cuál es la importancia que tiene el mejoramiento de los caminos de herradura en relación a la dinámica comercial?

Debido a lo accidentado que son los caminos en la zona gran parte del tránsito comercial de las comunidades y de intercambio de productos entre los campesinos de diversos pisos ecológicos es realizado por estos caminos y bajo las modalidades del sistema de arriería y de llameros especialmente son utilizados por las comunidades. El Ingeniero Timoteo Trucio de la ONG de EPRODICA de Huancavelica nos explica este sistema para la zona de Castrovirreyna:

"En esta zona de aquí, era y es común la existencia de llameros y en la zona de Tripaco es a través de las acémilas y los burros. Hay gente que se dedica a este tipo de transporte. Prestan ese servicio. De Tripaco a Moyopampa. De Tripaco a Corpas, al mismo Capiás a veces cuando la carretera está por la zona de Chinchá interrumpida prestan ese servicio. Hay gente que cría llamas para prestar servicios de transporte y transportan papas. A veces cuando se programan obras para las comunidades, para el transporte de cemento, se hace por llamas."

Grover Flores, ingeniero de CEDINCO en Castrovirreyna, cuenta la siguiente experiencia:

"Nosotros tuvimos que hacer una represa en Totorá donde fuimos con Fujimori. No se va a olvidar nunca. Tuvimos que trasladar doscientos cincuenta bolsas de cemento en un solo día y lo llevamos con llamas hasta Totorá y cada llama llevaba una bolsa. Lo hicimos en 5 ó 6 horas. Eran muy buenas llamas y traían 50 llamas de relevo. Las llamas son de la comunidad, no es de un arriero. Cuando tienen un contrato de 30 llamas por ejemplo el arriero subcontrata llamas a la comunidad y cumple. Esa es la forma. Entonces aquí los caminos de herradura tienen sentido; aquí es prioritario que se hagan obras de rehabilitación."

Según Carmen Escalante y Ricardo Valderrama en su trabajo sobre llameros, troperos y arrieros en Huancavelica:

"Los llameros que tuvieron tanta importancia hasta los años cincuenta y sesenta en que son desplazados por el transporte motorizado, su amplia red de intercambios económicos en la región se reduce a los límites departamentales de Huancavelica. Los llameros actuales realizan sus viajes a las punas y quebradas de las provincias de Huancavelica, para satisfacer las necesidades de sus unidades domésticas, así como

para abastecer de ganado los canales de las ciudades de Huancavelica y Huancayo."

Es interesante ver cómo los caminos de herradura tienen gran importancia en la zona y mantienen una interrelación permanente entre las comunidades con los poblados cercanos, con las capitales de distrito y con ciudades de la región. Animam el movimiento y el tránsito comercial en las ferias. Más aún, es importante señalar que las obras y construcciones comunales son realizadas mediante faenas pero utilizando el sistema de llameros, en el cual los camélidos, criados para el transporte en las comunidades, cumplen un rol fundamental.

La ampliación del sistema vial motorizado y la rehabilitación de los caminos de herradura conectados a esta red vial han venido a dinamizar el movimiento comercial en la zona y en la región. Es importante también tomar en cuenta que la red de caminos de herradura, donde el camino no siempre desemboca en una carretera, tiene una especificidad distinta a la red carrozable: si bien en última instancia ambas se conjugan para animar el movimiento comercial en la zona y la región, aquélla permite un intenso intercambio entre distintos pisos ecológicos que no desemboca necesariamente en las ferias. Se trata de pequeños intercambios donde los campesinos consiguen bienes muy importantes para su reproducción, importancia que no se puede medir en términos monetarios.

En la dimensión cultural y organizativa

La pregunta que estaba al centro de nuestra investigación estaba referida al impacto cultural de este programa de rehabilitación de caminos. Queremos mencionar algunos aspectos del PCH que podrían haber tenido un efecto en la dimensión cultural y organizativa de las comunidades. El primero se refiere a las faenas comunales y las obras remuneradas, el segundo a la creación de Comité Viales Rurales, el tercero a la difusión de tecnologías, y el cuarto se relaciona con los valores tradicionales de las comunidades.

Faenas tradicionales y obras remuneradas

¿Qué significó la remuneración del trabajo de los comuneros? El Ing. Daniel Anampa, Jefe de la Oficina del PCR del M.T.C en Huancavelica dice:

"El jornal aquí es S/ 15.00 a todo costo. Para rehabilitar caminos su salario estaba en ese nivel. Cada comunidad tiene una idiosincrasia distinta, porque en algunas comunidades prefirieron trabajar en forma individual, pero en otras salieron todos en conjunto, a pesar de ganar menos."

¿Si empezamos a mantener los caminos de herradura pagando a los comuneros, van a seguir ellos organizando faenas comunales tradicionales? Esta fue una de las inquietudes que nos acompañó en todo el trabajo de campo. Hicimos muchas preguntas al respecto y las respuestas variaron.

Grover Flores, Ing. de CEDINCO de Castrovirreyna, contesto:

"Yo diría que se distorsiona, ese es el riesgo. Es el arma de doble filo que nosotros le llamamos. Por un lado ellos se pueden beneficiar con los soles que vienen, ¿no? Pero por otro lado se distorsionan esas actividades tradicionales como las faenas . Y eso es lo que trajo y se ha repetido hasta la saciedad, FONCODES. Ahora todo el mundo acá si no hay una moneda de por medio, no te hacen ningún trabajo. Excepcionalmente algunas faenas que por lo tradicional se mantienen, pero si se trata de alguna obra sea del Estado o de una ONG, o de quien sea, si no hay una moneda de por medio ya no hacen nada. Ese es el riesgo."

Un regidor de la Municipalidad de Yauli opinó:

"Al haber realizado las obras de los caminos rurales, lo que ese trabajo hoy realizamos con pago, antes todas las comunidades lo hacían por su cuenta con faenas comunales, pero al hacer este tipo de acciones el gobierno ha creado ya una fuente de trabajo, aunque pequeña. Y ténganlo por seguro de que debido a la necesidad, no sólo de Yauli, sino de todos los lugares del interior, no van a querer refaccionar, arreglar sus caminos rurales si no es previo pago..."

Grover Flores explicó:

"Aquí lo tradicional en las comunidades es que después del período de lluvias o cuando sus caminos están intransitables convocan a faenas comunales. Y desde la comunidad hasta la capital de la provincia se ejecutan las faenas comunales. Normalmente se pide apoyo de madera o cemento para hacer algunos muros, esa es la modalidad pero es la comunidad la que pone su mano de obra."

La introducción del pago de las faenas comunales, tradicionalmente retribuidas con coca y aguardiente, era también nuestra preocupación. De hecho en estas tareas, sea para el mantenimiento de los caminos, de los canales de riego o de otras actividades, se relaciona lo individual con lo colectivo, se reafirman los vínculos internos de solidaridad y reciprocidad y se expresa la capacidad organizativa la comunidad. Estas faenas son organizadas por las autoridades comunales y los comuneros que no asisten son severamente sancionados por la comunidad. En vista del bien común, estas tareas aseguran las condiciones generales de producción y de reproducción de la vida en comunidad.

En el PCH los comuneros participaron en unos casos como trabajadores individuales, fue el caso de la comunidad de Ccerocancha; en otros casos, como el de la comunidad de los Chopccas, participaron como comunidad. El pago fue diferenciado: individualmente a los primeros, y a la comunidad en el segundo.

En las entrevistas que tuvimos con los comuneros nos llamó la atención es que tanto los comuneros que habían participado en forma individual como los que habían participado como comunidad, habían hecho ahorros o trabajos a favor de la comunidad misma, después de haber participado en el PCH. Estaban muy contentos de haber trabajado en la rehabilitación de los caminos y resaltaban lo que habían aprendido en la construcción de puentes y de diversas obras de arte que habían realizado.

En Huaribamba, donde los comuneros participaron individualmente en las obras, el presidente del Comité Vial Rural a cargo del tramo del camino de Huayllarqui-Changará cuenta:

"Estuvimos en la ejecución con el apoyo del M.T.C. y el asesoramiento de SEPAR e hicimos 16 Km de Cochas a Changará y de Huaribamba a Huayllarqui. Lo hicimos con toda la comunidad y nos salió un saldo en mi comité y con ese saldo de S/.27,000 aproximadamente hicimos un sub-proyecto adicional, un tramo entre Puytio a Changará..."

En ese mismo sentido, el presidente del Comité Vial Rural a cargo de la rehabilitación en todo el distrito de Huaribamba nos explicaba, mostrándonos fotografías, cómo habían reconstruido puentes que estaban derruidos en la zona, y lo habían hecho después de finalizado el PCH, con sus herramientas, comprando los materiales y juntando plata para comprar la coca y el trago necesarios para organizar una faena comunal:

"El dinero es tanto y a ese porcentaje debemos llegar les decía, y no quisiera que se les pague menos, quisiera hacer sobrar algo el dinero para hacer algo más, aprovechar. Y en ese caso me sobró algo a mí, algo de S/6,000.00. Hice un pequeño camino y después el puente, pero faltaba en el presupuesto para la faena y he tenido que pedir en la feria a que me dieran un sol, y llegué a S/58.00. Con eso he comprado a la gente su coca, su aguardiente, sus gaseosas y sus galletas, y así hicieron la faena comunal. Porque la gente me dijo: mira Sr. Presidente, tenemos hermanos en el pueblo, para ellos su gaseosa o su pan y su galleta, y todos han quedado contentos."

La comunidad de Uchccus-Incañan participó colectivamente en la rehabilitación de caminos. Los visitamos a la caída de la tarde, cuando estaban en plena faena. Uno de los dirigentes nos explicó que estaban construyendo su centro cívico comunal, una construcción bastante grande de dos pisos, con la cual la comunidad aspira a convertirse en centro poblado menor. La construcción la estaban haciendo con las herramientas que habían quedado del PCH, con materiales proporcionados por la municipalidad de Yauli y en faena comunal. Se apreciaba en ellos un gran empeño y mucho entusiasmo.

Nuestros temores iniciales de distorsión por el pago de las obras se fueron relativizando, porque tanto en el caso de los comuneros que participaron en forma individual como en el caso de los que participaron como comunidad, se realizaron diversas obras posteriores al PCH en faenas para beneficio de la comunidad. Más aún, incluso saldos monetarios que ellos lograron o herramientas que quedaron del PCH, lo invirtieron en nuevas obras comunales.

El trabajo pagado, en este caso en forma temporal y breve en zonas tan deprimidas y abandonadas como las comunidades en Huancavelica, ayudo a mantener a los campesinos en sus comunidades y a dinamizar sus economías deprimidas. El dinero es un bien escaso en estas zonas, de allí que el intercambio o el trueque de productos sean generalizado entre los campesinos. Este ingreso temporal revirtió en forma positiva en sus economías y fortaleció su organización.

Los Comités Viales Rurales

El segundo aspecto que queríamos analizar fue el impacto de la formación de los Comités Viales Rurales en las comunidades. El Comité Vial Rural fue constituido como persona jurídica de derecho privado cuyo objetivo era la ejecución y mejoramiento de los caminos de herradura, representando a la población campesina beneficiaria. Estuvo conformado por cuatro integrantes, para los cargos de presidente, tesorero, secretario y fiscal, elegidos en asamblea. Nos preguntamos entonces si los Comités Rurales Viales generan una yuxtaposición de funciones con las autoridades comunales.

Constatamos que el Comité Vial Rural trabajó con el asesoramiento de la ONG en todos los aspectos técnicos relacionados con la obra. Así, de manera conjunta mejoraron los caminos de herradura. A su vez, el comité contrataba formalmente los servicios de asesoramiento.

Los Comités Viales Rurales estuvieron conformados, en el caso de las comunidades que participaron en forma individual, por sus cuatro representantes elegidos en asamblea, pero que no necesariamente ostentaban cargos comunales. En el caso de las comunidades que participaron como comunidad en el PCR, es interesante que los cuatro representantes fueron los mismos dirigentes comunales.

Dado lo específico del trabajo de los comités no se encontraron interferencias, ni se formularon quejas en el sentido que hubiera una duplicidad de funciones, o que se hubiera producido recelos entre directivas. No ocurrió para el caso de las comunidades que participaron en forma individual, ni para las que tomaron parte como comunidad.

¿Qué significó para los comuneros la participación en los comités? Sobre esta experiencia tuvimos algunas impresiones. SEPAR resaltó cómo campesinos de una comunidad tan tradicional como los Chopccas, ingresaron por primera vez a un banco, abrieron una cuenta corriente, y comenzaron a manejar un libro de cuentas.

El Director del SEPAR nos dice:

"El cheque llegó a nombre del Comité Vial Rural. Para los campesinos muchas veces era la primera vez que entraban a un banco. Es el caso de los Chopccas, que es una comunidad muy tradicional en Huancavelica, y que ha aprendido a ejecutar el proyecto. Los Chopccas son uno de los grupos étnicos más importantes y tienen diferencia con las otras comunidades; son muy unidos, su alfabetización es menor y el impacto del proyecto es que se articulan más a los pueblos de la zona. Los otros comuneros opinan que ellos son un grupo cerrado y muy belicoso. Siempre dicen: "Cuidado con los Chopccas". Sendero no pudo entrar a esa comunidad. Los chopccas han participado en el proyecto pero como comunidad, en forma conjunta. Ellos mostraron una gran capacidad de trabajo y de solidaridad en todo el proyecto."

Los representantes de la comunidad en los comités aprendieron y se familiarizaron con las actividades que suponía la gestión del proyecto: asistir a las reuniones con la ONG, llevar libro de planillas, realizar gestiones antes diversas instituciones locales. Todo ello fue realizado con

diligencia y empeño por los campesinos, quienes lograron llevar adelante el proyecto. Las actividades en la gestión del proyecto fueron un aprendizaje para los comuneros.

Las nuevas tecnologías

En todas las entrevistas está presente el agradecimiento de los campesinos por haber aprendido nuevas técnicas en la rehabilitación de caminos. Nos preguntamos a qué técnicas se refieren, si sólo se han hecho trabajo de rehabilitación de caminos de herradura. Pero de hecho aprendieron a realizar obras de arte en cemento, a construir pequeños puentes, pontones, cunetas, gradas, etc.

Los comuneros en Huaribamba cuentan:

"Nosotros trabajábamos pero en forma sencilla, pero ahora estamos más entrenados, más capacitados. Ahora un comunero ya sabe como levantar el muro, como dejar el talud, le ha dado conocimientos prácticos que no teníamos, antes lo hacíamos simple, ahora tratamos de darle más calidad. SEPAR nos ha dado unos manuales y las comunidades han quedado capacitadas para construir caminos. Antes no sabíamos cómo hacer frente a un pantano, pero ahora si..."

Los campesinos valoran la capacitación que tuvieron en la ejecución del PCH y en ese sentido creemos que se dio una cierta difusión de tecnologías. Pertinente hubiera sido también recoger y valorar la experiencia tradicional que los campesinos tenían en la apertura y construcción de caminos en tierra. Sería interesante preguntar de qué manera en el PCH también se crearon nuevas técnicas y formas para la rehabilitación de caminos, tanto para los campesinos como de los asesores técnicos. Si esto se dio, sería bueno difundirlo.

La capacidad organizativa de las comunidades

Finalmente, el cuarto aspecto que nos interesaba se relacionaba con la capacidad organizativa, puesta en evidencia a lo largo de la ejecución del PCH junto con la coordinación, el empeño en el trabajo y la solidaridad en las faenas comunales. Estos son valores culturales que permitieron llevar adelante, y con éxito, la rehabilitación de los caminos rurales y que nos remiten a una dimensión poco tomada en cuenta en los proyectos de desarrollo, la organización social tradicional de las comunidades andinas.

La actividad agropecuaria en la zona andina, por su ubicación geográfica y extrema variabilidad climática, siempre ha estado sujeta a múltiples riesgos naturales. En épocas prehispanicas estos retos fueron afrontados con un desarrollado conocimiento tecnológico que, como lo sostiene Anne Marie Hocquenghem, estuvo estrechamente ligado a una organización social, autoritaria y jerarquizada que implica el respeto de un orden necesario para asegurar la producción y reproducción de cada comunidad y de la sociedad que conformaban. Así el cronista Bernabé Cobo, en su Historia General del Nuevo Mundo, relataba:

"Y esta obra de sus acequias era la más grandiosa y admirables que tenían; porque estaban tan bien sacadas y con tanto orden que admira el considerar cómo careciendo de nuestras herramientas, las podían abrir y edificar; porque en las tomas de los ríos

hacían muy fuertes reparos contra sus crecientes y avenidas; llevávanlas por muchas leguas sacadas a nivel y algunas muy caudalosas; y no sólo las encaminaban por tierra llana, sino también por laderas y cerros altos y fragosos..."

O el cronista Cieza de León, cuya apreciación sobre los caminos ya mencionamos:

"... Me parece que si el Emperador quisiese mandar hacer otro camino real, como el que va de Quito al Cuzco o sale del Cusco para ir a Chile, ciertamente creo que todo su poder para ello no fuese poderoso ni fuerzas de hombres lo pudiesen hazer si no fuese con la orden tan grande que para ello los Incan mandaron que hobiese."

Lo que impactó a los españoles en el incanato, además de la tecnología es la organización social y respeto del orden andino.

Entendemos que los logros de las comunidades y sociedades andinas se basan en el establecimiento de turnos de trabajo que se realizan en su debido momento. De hecho la construcción, el mantenimiento y el manejo de infraestructuras de riego o de grandes sistemas viales implica conocimiento, técnica y organización. Requiere un principio de autoridad, ya fuese local o estatal con legitimidad para mantener el orden necesario para asegurar la producción y la reproducción social.

Esta organización de las comunidades permite realizar las principales faenas comunales relacionadas, entre otras, con el mantenimiento y la limpieza de los canales - en las comunidades que tienen agricultura de riego - y de los caminos.

Es de recalcar que, durante los años de violencia que asoló a Huancavelica, fueron precisamente algunas comunidades como los Choppcas que lograron, por sus capacidades de organización y el respeto del orden establecido por sus propias autoridades, enfrentar y finalmente contribuir en gran parte a la derrota de Sendero Luminoso. En los últimos años las comunidades vienen recobrando su dinámica organizativa, reorganizando y regularizando sus asambleas, eligiendo sus propias y apropiadas autoridades comunales y efectuando las faenas comunales. En ellas nuevos actores sociales vienen siendo involucrados, como es el caso de las municipalidades distritales y es así que las obras comunales vienen siendo apoyadas y coordinadas con los alcaldes y regidores, ellos mismos imbuidos de las tradiciones comunales.

En el desarrollo del PCH se puso en evidencia esta *organización social de las comunidades* con la participación coordinada de los comuneros y de sus autoridades, lo que posibilitó que las obras físicas de rehabilitación de los caminos así como las actividades de gestión del PCH sean realizadas con éxito, incluso con mayores obras que las programadas.

LA SOSTENIBILIDAD DEL PROGRAMA

Una de las características particulares y más valiosas del PCR en general y para nuestro caso del PCH es de orientarse no sólo a la rehabilitación de los caminos de herradura, sino al mantenimiento de la red vial una vez que las obras estén concluidas. Ello lo diferencia claramente de otros proyectos. Quisiéramos hacer algunas observaciones que podrían ayudar a redefinir y precisar mejor los términos de referencia iniciales y contribuir a dar mayor sostenibilidad al PCH.

Sobre la Base de la Organización Tradicional

Para asegurar el mantenimiento de los caminos una vez finalizadas las obras de rehabilitación, el PCH busca crear conciencia, sentido de pertenencia y responsabilidad en la comunidad en cuanto al cuidado y mantenimiento de la infraestructura vial. Sin embargo estos valores ya existen, como lo muestra la decidida y comprometida participación de las comunidades.

La sostenibilidad del PCH debería apoyarse conscientemente en la organización social y el orden de las comunidades y fortalecerlos. Para ello conjuntamente con la rehabilitación de los caminos de herradura tendrían que darse algunas condiciones o requisitos para el desarrollo de las actividades productivas y económicas de la comunidad. En este caso, contribuyendo a la consolidación de las autoridades e instituciones comunales, los caminos serían instrumentos del desarrollo, no solo en su dimensión económica sino también en su dimensión social.

Sobre la Base de Nuevas Formas Organizativas

La inquietud de asegurar la sostenibilidad del PCR llevó a plantear nuevas formas de organización social, como la creación de microempresas para el mantenimiento de las carreteras, o el proponer a las municipalidades que fuesen ellas las encargadas del mantenimiento de los caminos de herradura una vez que las obras de rehabilitación sean finalizadas. Este planteamiento en esta primera etapa del PCH ha sido difícil de poner en práctica.

El Ingeniero Oscar Valdivia dice:

"Una debilidad terrible del proyecto es que se ha dejado para el final lo más importante. Después de dos años debíamos transferirlo a los Municipios, pero no se ha podido. Y es que la debilidad está en que no hay una decisión que esté en estudio y que diga que el mantenimiento se va a realizar por el municipio u otra institución local, pero para la sostenibilidad es importante una decisión del más alto nivel, como por ejemplo Tesoro Público. Se supuso que podría ser la municipalidad, pero es imposible porque carece de recursos..."

El Arquitecto Sotelo, de la Gerencia de Promoción Social, manifiesta:

“Cada Consejo debe elaborar un plan municipal primero. Ellos deben asumir esta tarea y no existe capacidad financiera para que el municipio lo haga autónomamente. Y es importante el mantenimiento, asegura la sostenibilidad del proyecto... Ellos deben asumir el compromiso de mantener sus carreteras y no sólo el Estado, las carreteras son del gobierno local.”

Efectivamente, la escasez de recursos financieros de las municipalidades es un grave problema para que ellas puedan hacerse cargo del mantenimiento de los caminos, por lo que sería prioritario conseguir financiamiento para esta actividad, que es finalmente la meta del PCR.

Sin embargo, no es el único problema. Los talleres participativos que se realizaron en 1997, contando con la participación de las autoridades locales, incluyendo alcaldes distritales y provinciales, no se repitieron. A fines de 1998 hubo elecciones y las autoridades municipales cambiaron; por ello las autoridades actuales en su mayoría desconocen los alcances y las necesidades del PCR y del PCH.

Tres comuneros, regidores de la Municipalidad de Yauli, comentan respectivamente:

"Este proyecto se vino coordinando todavía en 1997, cuando el Sr. Alcalde de entonces, tuvo una coordinación con los proyectistas que deberían hacer el estudio. Simplemente el alcalde ha hecho una coordinación en su oficina, aquí en Yauli. No hizo una coordinación con las autoridades comunales, más se ha preocupado de llevar los caminos a los centros poblados, simplemente una idea del alcalde, de las autoridades de entonces ..."

"Hasta el momento no nos han informado sobre el proyecto, sabemos que están trabajando con las comunidades, pero no nos han informado como gobierno local ..."

"Nosotros como municipalidad no hemos tenido injerencia en el proyecto . Solamente han sido coordinaciones de solidaridad de apoyo. Tal vez han coordinado con la gestión municipal anterior. De repente nosotros estamos marginados por lo que somos oposición al gobierno... ¿Nos van a entregar los caminos para su mantenimiento? No tenemos esa posibilidad, si tuviéramos más recursos podríamos... pero en el caso nuestro estamos imposibilitados, no vamos a poder hacerlo si no hay una partida adicional..."

Finalmente un comunero, Presidente del Comité vial de Huaribamba, expresa:

"El municipio no tuvo mucho que ver con el proyecto, sólo de conversaciones, reuniones y citaciones. Apoyaba pero nada más. En las reuniones sí estaba el alcalde, pero no han tenido participación directa ¿Nos gustaría que participara más la municipalidad? Seguro, porque tenemos mucha relación con la municipalidad..."

En las municipalidades de Yauli y Huaribamba e incluso en la de Huancavelica, hemos encontrado desinformación acerca del PCH. Se tiene referencias sobre su ejecución dentro de las diversas jurisdicciones territoriales, pero las autoridades no han sido convocadas para mantener una vinculación formal con él. Sus participaciones se dieron, como en el caso de Huaribamba, en forma

simplemente protocolar. Esta situación ha venido creando un clima de desconfianza y recelo que afecta negativamente al PCR porque no ayuda al objetivo que persigue: buscar el mantenimiento de las obras por la misma población y sus autoridades locales representativas, precisamente con el propósito de darle sostenibilidad.

Este aspecto es el que hemos encontrado más débil, y concordamos en ese sentido con la preocupación que expresan los responsables y directores del PCR, del PCH y de las ONGs, los comuneros y las autoridades ediles.

La Vinculación de las Comunidades con los Gobiernos Locales

En Huancavelica, como en diversas zonas rurales andinas, los alcaldes y regidores en la zona son en la mayoría de los casos de procedencia rural y mayormente comuneros. Es el caso particular de los actuales alcaldes, y también la mayoría de regidores. Ellos realizan una serie de obras a favor de las comunidades y son muy valorados. Además, varios de los regidores, especialmente de Huaribamba, participaron también como presidentes de Comités Viales Rurales del PCH.

Es interesante observar además el vínculo que se establece entre comunidades y municipalidades. Las autoridades, tanto comunales como municipales, son respetadas cada una dentro de su jurisdicción. En ningún caso hemos visto conflictos por cruce de roles o yuxtaposición de funciones. Trabajan en forma coordinada.

La importancia que las municipalidades vienen cobrando en la zona andina es creciente en los últimos años. Antiguamente el poder local lo ostentaban los notables de la zona, en su mayoría hacendados o grandes propietarios: es en los últimos años que la proporción de alcaldes procedentes de las comunidades ha venido creciendo.

También queremos señalar que la mujer asume hoy cargos municipales, como lo atestigua la presencia de una comunera, regidora en Huaribamba. Si bien es cierto que este caso no es común en las zonas andinas, refleja sin embargo nuevas tendencias y movimientos, como los clubs de madres, que vienen cobrando una gran importancia en Huancavelica.

Para concluir, creemos que en la segunda etapa del PCR y en particular del PCH es necesario retomar el vínculo e iniciar la incorporación efectiva de las municipalidades porque esto lo enriquecería y consolidaría. En este proceso debe perfilarse un proyecto de financiamiento para dotar las municipalidades de una partida presupuestal específica. De esta manera se irán construyendo las bases para el mantenimiento y sostenibilidad del proyecto.

Finalmente, y a modo de reserva sobre la generalización de nuestros análisis, cabe resaltar la estructura organizativa tradicional de las comunidades de Huancavelica, como un recurso importante para la sostenibilidad del PCR, pero no es el mismo proceso que han seguido las comunidades de otras zonas y otras regiones andinas en donde presentan serios problemas de desestructuración social.

CONCLUSIONES

El documento presentado ha buscado evaluar el Programa Caminos de Herradura en su conjunto, desde sus primeros planteamientos hasta la ejecución, incluyendo además la evaluación de los impactos y la sostenibilidad.

Para ello primero analizamos en los documentos oficiales la forma cómo se fue delineando y planteando la formulación del problema en relación a la necesidad de la rehabilitación de los caminos de herradura. En base a estos documentos hemos procurado entender los objetivos, metas y logros que pretendía el PCH buscando encontrar su propia coherencia interna. Analizando meticulosamente los documentos encontramos una serie de ausencias, o propuestas demasiado generales; de ahí la importancia que hemos dado en este documento a la información histórica y a la vinculación con el panorama político peruano, incluyendo el contexto de violencia que atravesaron precisamente las zonas donde trabaja el Proyecto.

Es a partir de entender este contexto histórico que el Programa Caminos de Herradura, cobra una mayor importancia y singularidad dentro de los proyectos que actualmente viene desarrollando el Gobierno Peruano con el apoyo del Banco Mundial y del Banco Interamericano.

En la ejecución del PCH participaron organismos gubernamentales, no gubernamentales, y comunidades campesinas de base mediante una estrategia inter-institucional muy interesante y novedosa que hemos analizado ampliamente. Esta estrategia funcionó y ello vale la pena relevarse, porque esto no es común en nuestro medio. Cada instancia puso lo mejor de sí, sus conocimientos técnicos, su vocación de compromiso y su organización. El programa ha estado bien pensado y ejecutado, destacando la flexibilidad mostrada en su desarrollo, así como la buena comunicación entre las instancias comunales, no gubernamentales y gubernamentales.

Concluidas las obras de rehabilitación, hemos analizado los diversos impactos del PCH en Huancavelica. Los impactos en general han sido positivos aunque diversos, y esto es lo que hemos querido reflejar y presentar en el documento. Del mismo extraemos las siguientes conclusiones.

1.- Se ha logrado una mejora notable en la infraestructura vial en una zona donde se encontraba casi destruida y abandonada. Con ello, en cuanto al impacto social, se ha logrado una mayor rapidez y seguridad en el tránsito tanto para hombres como -y especialmente- para mujeres y niños. De igual forma permite un mejor desplazamiento para sus animales. Correlativamente el mejoramiento de los caminos ha tenido impactos positivos en otros sectores, como en educación, que se ha beneficiado con el más fácil desplazamiento de escolares y profesores hacia y desde los centros poblados.

También ha posibilitado una mayor articulación de las comunidades a los centros poblados, incrementando la fluidez comercial en unos casos, y en otros una mayor articulación con las municipalidades e instituciones locales. De otro lado es importante resaltar que se percibe una mayor presencia del Estado, lo cual contrasta con su ausencia en años anteriores.

2.- ¿Qué impacto produjo el PCH en el desarrollo de las comunidades? Éste ha sido positivo, tanto en la zona de Huaribamba como en la zona de Yauli. El impacto diferenciado que se produce

es debido a los distintos niveles productivos y tecnológicos, así como por las formas de organización económica y social que se presentan en ambas zonas. De allí la importancia de apreciar los diversos grados de desarrollo de las comunidades, incluso al interior de un solo departamento, como es Huancavelica.

3.- ¿Cuál viene siendo el impacto del PCR y del PCH en la dinámica comercial de la región y en las ferias de la zona? La ampliación del sistema vial motorizado y la rehabilitación de los caminos de herradura conectados a la red vial han venido a redinamizar el movimiento comercial en la zona y en la región. El auge de las ferias en Huancavelica tiene que ver en unos casos con el incremento productivo o con el crecimiento urbano en el departamento, y también con la ampliación de la red vial carrozable, lo cual explica el surgimiento de nuevas ferias en el último año.

En cuanto a la vinculación de las comunidades con el mercado, ésta de hecho se ha fortalecido y dinamizado, si bien los efectos son tan variados como el mercado mismo. Los resultados dependen de qué tanto tienen los campesinos para ofrecer, y qué tanta desigualdad existe cuando se convierten en competidores.

4.- Es muy importante destacar además que la red de caminos de herradura tiene una especificidad distinta a la red carrozable, ya que si bien ambas animan el movimiento comercial de la zona y la región, la primera permite un intenso intercambio entre diversos pisos ecológicos que es importante para la reproducción de la población campesina, importancia que no guarda correspondencia con su valor monetario. Al parecer la visión del PCR se centra en desarrollar una estructura vial arborescente, donde cada camino de herradura se conecta con vías carrozables. De esta manera deja de lado los caminos que conectan a las comunidades entre sí, cuando buena parte del bienestar de éstas depende de este tipo de nexos, los cuales son tanto económicos como sociales y culturales.

5.- ¿Qué impacto tuvo la ejecución del PCH en la dimensión cultural y organizativa de las comunidades tradicionales en Huancavelica? Esta inquietud, que nos acompañó a lo largo del trabajo, la hemos desagregado en cuatro aspectos de la ejecución y desarrollo del programa:

a.- La introducción de las faenas comunales pagadas no ha producido una distorsión con las prácticas tradicionales de la comunidad. Tanto las comunidades que participaron en forma individual como las que participaron como colectividad realizaron diversas obras posteriores al PCH en faenas no pagadas y en beneficio de toda la población. El trabajo remunerado en forma temporal y breve en zonas donde el dinero es tan escaso, ayudó a mantener a los campesinos en sus comunidades y a dinamizar sus economías deprimidas.

b. La formación de los comités viales rurales ha tenido un impacto positivo; los representantes de la comunidad en los comités aprendieron y se familiarizaron con las actividades que suponía la gestión del programa: asistir a las reuniones con la ONG, llevar libro de planillas, realizar gestiones ante diversas instituciones públicas y bancarias. Todo ello fue realizado con diligencia y empeño por los campesinos. Las actividades en la gestión del programa fueron un aprendizaje para los comuneros, quienes en todo momento mostraron su capacidad para coordinar y relacionarse con instancias nuevas.

c- El aprendizaje de nuevas tecnologías que se introdujeron en la rehabilitación de los caminos de herradura ha sido altamente valorado y apreciado por los campesinos.

d.- La capacidad de organización de las comunidades. A lo largo del desarrollo del PCH se puso de manifiesto el empeño, trabajo, solidaridad y orden de los comuneros en cada una de las labores realizadas, lo que posibilitó no sólo el éxito de las mismas, sino incluso mayores obras a las programadas originalmente. Esto puso en evidencia la organización social de las comunidades y el recurso valioso que ella aportó al programa.

6.- En cuanto a la sostenibilidad del programa, siendo es uno de sus puntos más originales, es también el aspecto más incierto del mismo. El mayor problema ha estado en la falta de continuidad de sus relaciones con las municipalidades. En ello confluyeron factores de diversa índole: cambios en las autoridades ediles debido a las elecciones municipales, falta de recursos económicos y técnicos de éstas, y políticas del Gobierno Central para no coordinar con ellas. Sin embargo, hay recursos que ahora pueden facilitar mucho estas relaciones, en particular los vínculos estrechos que existen a raíz de una mayor presencia de los comuneros en las municipalidades, sea como regidores o incluso como alcaldes.

RECOMENDACIONES

1 - En cuanto al manejo de los impactos, se recomienda ubicar proyectos productivos de desarrollo en coordinación con las comunidades mismas y otras instancias, tanto del Estado como de la sociedad civil, de tal manera que el impacto del PCH sea complementario a dichos proyectos. En tal sentido los proyectos de riego tendrían la facilidad de poder ser llevados a cabo con la metodología que ha empleado el PCH.

2 - Se recomienda tomar en cuenta los caminos que conectan a comunidades entre sí, puesto que los intercambios de éstas no son exclusivamente en (y con) los centros poblados que aparecen en las ferias y el mercado.

3 - Respecto a la continuidad del programa, se recomienda continuar con los comités viales rurales, fortalecer la organización comunal, y propiciar la vinculación entre estas instancias y los gobiernos locales. Las carencias técnicas y económicas de éstas hasta cierto punto pueden ser compensadas con los recursos de las comunidades y la competencia técnica que éstas han ganado gracias al programa mismo.

4 - Dada la importancia del Programa Caminos Rurales de Herradura y de ser una experiencia inédita en nuestro país en lo que se refiere a proyectos de desarrollo rural, cabe utilizarlo como experiencia a difundir y debatir. En tal sentido recomendamos

- a. Realizar una presentación y debate del presente estudio, para dar a conocer y discutir los logros y el impacto que viene alcanzando el PCH en Huancavelica. De esta manera se podría hacer importantes precisiones para la segunda etapa, reformularla y enriquecerla con nuevos elementos, especialmente en el ámbito cultural y organizativo. Esta presentación sería con los responsables gubernamentales y de los organismos no gubernamentales del programa, así como los consultores o responsables de estudios similares como el de género, o el estudio económico.
- b. Al equipo responsable de la ejecución del Programa en Huancavelica se sugiere realizar una breve sistematización de su experiencia, la cual podría formar parte de la presentación sugerida en el punto anterior.

5 - El presente estudio no puede ser generalizado, pues se ha llevado a cabo en zonas de comunidades tradicionales que presentan una fuerte organización social. Sugerimos la realización de un estudio similar en zonas con comunidades que presenten fuerte migración y/o problemas de desestructuración social, y así tener mayores elementos comparativos. De esta forma el PCH dispondría de más elementos de juicio para planificar sus impactos en zonas y comunidades diversas.

BIBLIOGRAFIA

Libros y revistas

ALFARO Julio, Fernando Guardia, Jürgen Golte, Luis Masson y María Teresa Oré
La organización social del Riego. En: RURALTER Nro. 9 Revista del Desarrollo Rural Alternativo. Editado por CICDA, 2do. Setiembre 1991. Lima – Perú.

APPLEBY, Gordon
Las transformaciones del Sistema de Mercados en Puno: 1890 - 1960. En: Análisis Cuaderno de Investigación 8 - 9, Mayo - Diciembre 1979. Lima – Perú.

DURT, Etienne
Los Campesinos de Huancavelica. En: Actualidad Económica del Perú. Año XXI Nro. 203 Diciembre 1999.

FONTANA, Josep
La Quiebra de la Monarquía Absoluta 1814-1820. Editorial Ariel, Barcelona España. Primera Edición, Diciembre de 1971 (Col. Horas de España). Segunda Edición revisada: Octubre de 1974

GLAVE, Luis Miguel
Trajinantes. Caminos indígenas en la sociedad colonial siglos XVI/XVII. Instituto de apoyo Agrario. Editado por Luis Valera. Primera Edición 1989. Lima – Perú.

HOCQUENGHEM, Anne Marie
Para vencer la Muerte. Editado por CNRS - PICS 125 Centro Nacional de la Investigación Científica, IFEA Instituto Francés de Estudios Andinos e INCACHA Instituto al la naturaleza y el Conocimiento Ambiental Humano. Impresión Lluvia Editores, Agosto 1998. Lima – Perú.

MANRIQUE, Nelson
Mercado interno y región. La sierra central 1820-1930. Editorial VISUAL SERVICE SRL. Marzo 1987. Lima - Perú.

MANRIQUE, Nelson
Los arrieros de la sierra central. En : REVISTA, allpanchis vol. XVIII, nº 21, 1983 Cusco - Perú. Editada por el Instituto de Pastoral Andina. Cusco – Perú.

MASKTEY, A. G. ROCHABRUN (Editores)
Si Dios hizo la noche sin luz...El manejo popular de tecnologías. Editada por Tecnología Intermedia (ITDG), 1990. Lima – Perú.

MENDOZA RUIZ, Amador

Crónicas del tren Macho. Ediciones Niger, Agosto 1998 Lima – Perú.

ORE, María Teresa

Riego y Organización. Evolución histórica y experiencias actuales en el Perú. Editada por Tecnología Intermedia (ITDG), 1989 Lima – Perú.

RAMOS MENDOZA, Crescencio y Zócimo Ticllacuri

Evolución de la Comunidades Campesinas en Huancavelica. En: Estudios Antropológicos de Huancavelica. Universidad Nacional del Centro del Perú. Programa Académico Antropología. 1980 Huancayo - Perú.

SALAS GUEVARA, Federico

Villa Rica de Oropesa. Editada en Sheen & Stoll, 19 de Julio de 1993 Lima – Perú.

SALAS GUEVARA SCHULTZ, Federico

Manuel Felipe El Español. Editada por Gráfica Bellido SRL, Julio 1998. Lima – Perú.

SERENI, Emilio

Capitalismo y mercado nacional. Editorial Crítica, 1980. Impreso en Barcelona – España.

URRUTIA, Jaime

De las rutas, ferias y circuitos en Huamanga. En: REVISTA, allpanchis vol. XVIII, n° 21, 1983. Editada por el Instituto de Pastoral Andina. Cusco – Perú.

VALDERRAMA, Ricardo y Carmen Escalante

Arrieros, traperos y llameros. En: REVISTA, allpanchis vol. XVIII, n° 21, 1983 Editada por el Instituto de Pastoral Andina. Cusco – Perú.

Estudios y Documentos

CONSEJERIA EN PROYECTOS

Documento interno de *Consejería en Proyectos*. Trabajo desarrollado en Huancavelica. Lima 1999

DESCO

Proyecto de Desarrollo Rural en Huancavelica, Desco. Lima 1999

ESCOBAL, Javier A.

Costos de transacción en la Agricultura Peruana (Una primera aproximación a su medición e impacto). Grupo de Análisis para el Desarrollo. Lima Marzo 1999

INDESCO

Documento interno *Perfil Institucional*. Instituto Integral de Desarrollo comunal. INDESCO. Huancavelica – Perú.

VARGAS SAAVEDRA, Teófilo

Estudio de Evaluación de Impacto Económico y Social del Programa de Caminos Rurales
Proyecto Especial Rehabilitación Infraestructura de Transportes. Programa Caminos Rurales.
Marzo 1999

THE WORL BANK

Rural Road Rehabilitation and Maintenance Project, Staff Appraisal Report. November 6, 1995.
Report Nro. 14939-PE. Perú

Documento interno *Impactos socioeconómicos del Proyecto de mejoramiento de Caminos de Herradura en la Provincia de Huancasancos Departamento de Ayacucho*: Año 1998. Proyecto de Mejoramiento de Caminos de Herradura, Ayacucho, Marzo 1999

Documento interno *Proyecto de Rehabilitación y Mantenimiento de Caminos Rurales*. Ministerio de Transportes, Comunicaciones Vivienda y construcción. Informe Ejecutivo al 31 de diciembre de 1999. Lima - Perú

Efectos de los caminos rurales en las relaciones de género. Centro - Agosto 1999

Artículos y Periódicos

HUILCA, Flor

¡ *Huancavelica ha despertado... y aquí estamos ! Cabalgata de 93 alcaldes llegó a la Plaza Mayor de Lima luego de recorrer 500 kilómetros*. Diario la República - Perú - Miércoles, 10 de Setiembre de 1997

MANCO ZACONETTI, Jorge

Contra la marginación y centralismo. Canon energético , una urgencia de Huancavelica. Diario La República, Domingo 23 de noviembre de 1997, Lima - Perú

RALLI MEJIA, Rebeca

Huancavelica: Opulencia y miseria. El Diario, Martes 03 de febrero de 1981 Lima - Perú

Entrevistas

Entrevista a regidores de Yauli.

Entrevista a regidores del Concejo Municipal de Huancavelica

Entrevistas a regidores de la Municipalidad de Huaribamba

Entrevistas a regidores de la Municipalidad de Castrovirreyna

Entrevistas a comuneros de Huaribamba

Entrevistas a comuneros de Cceroqancha

Entrevistas a comuneros de Cusccus Inkañan

Entrevistas a comuneros Chocpccas

Entrevistas a funcionarios de la ONG en SEPAR

Entrevistas a funcionarios de la ONG EPROICA

Entrevista a funcionarios de la ONG CEDINCO

Entrevista a funcionarios de INDESCO

Entrevista a funcionarios del PRONA

Entrevista a funcionarios del CETAR - HUANCAVELICA

Entrevista a funcionarios responsables del Programa Camino Rurales en Lima y en Huancavelica