



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE SOCIOLOGÍA



**REPRESENTACIONES SOCIALES DE LOS POBLADORES
SOBRE EL PROYECTO REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO
DEL CORREDOR VIAL APURÍMAC-CUSCO EN LAS
COMUNIDADES DE PITIC Y QUEHUINCHA- REGIÓN
APURÍMAC.**

TESIS

PRESENTADA POR:

Bach. ANA MARÍA QUISPE MOLLO

Bach. LEA BETZABÉ MAMANI PACCO

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

LICENCIADO EN SOCIOLOGÍA

PUNO – PERÚ

2022



DEDICATORIA

*A Dios y mi padre Salvador en el cielo; a mi madre Victoria que lo es todo; y a mis
hermanas y hermanos que siempre están para mí.*

Ana María



DEDICATORIA

*A Dios quien ha sido mi guía y fortaleza
A mis padres Gregorio y Rude quienes con su amor, paciencia y esfuerzo me han
permitido llegar a cumplir hoy una meta y un sueño.*

Lea Betzabé



AGRADECIMIENTOS

Quiero expresar mi gratitud a Dios, quien con su bendición llena siempre mi vida y a toda mi familia.

Lea Betzabé

De igual manera, nuestros agradecimientos a la Universidad Nacional del Altiplano Puno, a toda la Facultad de Ciencias Sociales, específicamente a la escuela profesional de Sociología y a nuestros Docentes, quienes con la enseñanza de sus valiosos conocimientos contribuyeron a nuestro desarrollo profesional.

Finalmente expresar nuestro más grande agradecimiento al Dr. Gustavo Medina Vilca, nuestro asesor y principal colaborador durante todo este proceso, quien con su dirección, conocimiento, enseñanza y colaboración permitió el desarrollo de este trabajo.

Ana María

Lea Betzabé



ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA

AGRADECIMIENTOS

ÍNDICE GENERAL

INDICE DE FIGURAS

ÍNDICE DE TABLAS

INDICE DE ACRÓNIMOS

RESUMEN 11

ABSTRACT..... 12

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA 15

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA 19

 1.2.1 Pregunta general..... 19

 1.2.2 Preguntas específicas 19

1.3 HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN..... 19

 1.3.1 Hipótesis general..... 19

 1.3.2 Hipótesis específica 20

1.4 JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO 20

1.5 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN 22

 1.5.1 Objetivo general..... 22

 1.5.2 Objetivos específicos 22

1.6 CONTEXTUALIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO..... 22

 1.6.1 Ubicación geográfica y antecedentes históricos del área de investigación.. 22

 1.6.2 Características demográficas, político - administrativas, y sociales..... 22

 1.6.3 Contextualización del proyecto objeto de Estudio..... 23

CAPÍTULO II

REVISIÓN DE LITERATURA

2.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN 26



2.1.1	Investigación en el ámbito internacional	26
2.1.2	Investigación en el ámbito nacional.....	27
2.1.3	Investigación en el ámbito local	32
2.2	MARCO TEÓRICO	33
2.2.1	Teoría de la acción comunicativa	33
2.2.2	Teoría de las expectativas	35
2.2.3	Teoría de las representaciones sociales.....	35
2.2.3.1	Modalidades de las representaciones sociales	38
2.2.3.2	Funciones de las representaciones sociales	39
2.2.3.3	Dimensiones de las representaciones sociales.....	40
2.2.3.4	Dinámica de las representaciones sociales	41

CAPÍTULO III

MATERIALES Y MÉTODOS

3.1	TIPO DE INVESTIGACIÓN	45
3.2	DISEÑO Y NIVEL DE INVESTIGACIÓN	45
3.2.1	Unidades de análisis y observación	46
3.3	POBLACIÓN Y MUESTRA DE INVESTIGACIÓN	46
3.3.1	Población de la investigación.....	46
3.3.2	Muestra de la investigación	47
3.4	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS	47
3.5	TÉCNICAS DE ANÁLISIS DE DATOS.....	48

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1	OPINIONES DE LOS POBLADORES SOBRE EL PROYECTO “REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL CORREDOR VIAL APURÍMAC-CUSCO	50
4.1.1	Percepciones sobre la situación actual del Proyecto.....	54
4.1.2	Percepción de conflictos generados	59
4.2	ACTITUDES DE LOS POBLADORES	64
4.2.1	Participación de la comunidad en el proyecto	65



4.2.2 Emociones asociadas al proyecto.....	66
4.2.3 Impactos negativos.....	69
4.2.4 Impactos positivos	72
4.3 EXPECTATIVAS DE LOS POBLADORES	75
4.3.1 Impacto ambiental.....	75
4.3.2 Impacto a nivel individual	78
4.3.3 Impacto a nivel comunitario	81
4.3.4 Recomendaciones y proyectos emergentes.....	84
4.4 REPRESENTACIONES SOCIALES	88
4.5 DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	91
V. CONCLUSIONES	100
VI. RECOMENDACIONES	103
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	105
ANEXOS.....	111
Anexo A: Guía De Entrevista	112
Anexo B. Evidencias Fotografías	115

Área : Políticas, Programas y Proyectos sociales.

Tema : Proyecto Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial

Fecha de sustentación: 04/04/2022



INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Red semántica de la opinión de los pobladores, Mara 2021	50
Figura 2. Red semántica de los elementos técnicos y socio-ambientales a considerarse en el proyecto, Mara 2021	53
Figura 3. Percepciones de la situación actual del Proyecto, Mara 2021	56
Figura 4. Red semántica de la opiniones emancipadas y opiniones polémicas, Mara 2021	58
Figura 5. Conflictos generados, Mara 2021	63
Figura 6. Actitudes de los pobladores, Mara 2021	64
Figura 7. Emociones y participación de la comunidad en relación al proyecto, Mara 2021	68
Figura 8. Impacto negativo del proyecto, Mara 2021	71
Figura 9. Impacto positivo del proyecto, Mara 2021	74
Figura 10. Expectativas de los pobladores, Mara 2021	75
Figura 11. Situación futura ambiental, Mara 2021	77
Figura 12. Impacto a nivel individual, Mara 2021	80
Figura 13. Impacto comunitario, Mara 2021	83
Figura 14. Recomendaciones y proyectos demandados comunidad campesina de Pitic, Mara 2021	85
Figura 15. Recomendaciones y proyectos demandados comunidad campesina de Quehuincha	87



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Componentes de la Ruta Nacional, Lima 2018.....	25
Tabla 2. Población y muestra, Mara 2019.....	47
Tabla 3. Cuadro resumen de las representaciones sociales según código comunidad Pitic, Mara 2021	89
Tabla 4. Cuadro resumen de las representaciones sociales según código comunidad Quehuincha, Mara 2021	90



INDICE DE ACRÓNIMOS

CVACA	:	Corredor Vial Apurímac - Cusco
EIA	:	Estudio de Impacto Ambiental
MEIA	:	Modificatoria de Estudio de Impacto Ambiental
MTC	:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
PROVIAS Nacional	:	Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional



RESUMEN

El Corredor Vial Apurímac-Cusco-Arequipa, interconecta tres regiones y más de cuarenta comunidades campesinas, representa la principal salida a la producción de tres importantes empresas mineras en operación. Actualmente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones viene implementando el proceso de adquisición de áreas necesarias para la ampliación y asfaltado de dicha vía. El objetivo de la investigación fue comprender las representaciones sociales, específicamente las opiniones, actitudes y expectativas en las comunidades de Pitic y Quehuincha respecto al proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del corredor vial Apurímac-Cusco”. La metodología utilizada desde el enfoque cualitativo, diseño no experimental y descriptivo, centrado en el análisis fenomenológico hermenéutico. Para el procesamiento de la información se utilizó el programa Atlas.Ti. Los resultados muestran que los pobladores tienen opiniones diversas con relación al proyecto, el tema ambiental y la salud de los afectados son considerados como prioritarios. Las actitudes de los pobladores están vinculados a los impactos positivos y negativos del proyecto; las actitudes positivas están relacionadas con el mejoramiento vial, traslado más rápido de los productos agrícolas y dinamización de la economía, mientras que las actitudes negativas responden a la contaminación ambiental y acústica que generan los convoyes de vehículos mineros. Respecto a las expectativas, a corto plazo se espera que el Estado realice todas las indemnizaciones a los afectados por el derecho de vía del proyecto vial, a mediano plazo, se espera la ampliación de la carretera, asfalto, reducción del polvo, humo y ruido, finalmente, a largo plazo, se espera que genere un mayor movimiento económico, logrando mejoras en la calidad de vida.

Palabras Clave: Calidad de vida, comunidad campesina, conflicto socioambiental, derecho de vía, infraestructura vial, impacto social.



ABSTRACT

The Apurimac-Cusco-Arequipa Road Corridor, interconnecting three regions and more than forty peasant communities, represents the main outlet for the production of three important mining companies in operation. Currently, the Ministry of Transport and Communications has been implementing the process of acquiring areas necessary for the expansion and asphaltting of this road. The objective of the research was to analyze the social representations, specifically the opinions, attitudes and expectations in the communities of Pitic and Quehuincha regarding the project "Rehabilitation and Improvement of the Apurimac-Cusco road corridor". The methodology used from the qualitative approach, non-experimental and descriptive design, focused on hermeneutic phenomenological analysis. For the processing of the information, the Atlas.Ti program was used. The results show that the inhabitants have diverse opinions regarding the project, the environmental issue and the health of those affected are considered as priorities. The attitudes of the villagers are linked to the positive and negative impacts of the project; positive attitudes are related to road improvement, faster transfer of agricultural products and revitalization of the economy, while negative attitudes respond to environmental and noise pollution generated by convoys of mining vehicles. Regarding expectations, in the short term it is expected that the State will make all compensation to those affected by the right of way of the road project, in the medium term, the expansion of the road, asphalt, reduction of dust, smoke and noise is expected, finally, in the long term, it is expected to generate a greater economic movement, achieving improvements in the quality of life.

Keywords: Quality of life, peasant community, socio-environmental conflict, right of way, road infrastructure, social impact.



CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

En el marco de la promoción del desarrollo nacional, los proyectos de infraestructura vial promueven la dinamización y articulación de las economías regionales y locales posibilitando la competitividad entre los territorios, mejorando la transitabilidad de vehículos y personas. En ese sentido, el proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del corredor vial Apurímac-Cusco” involucra las regiones de Cusco y Apurímac, esta última alberga uno de los proyectos cupríferos más importantes a nivel mundial denominado Las Bambas. En los últimos años se han registrado diferentes manifestaciones sociales en torno al proyecto minero, uno de ellos en relación a lo que hoy se denomina “corredor vial nacional” denominado por los pobladores como el corredor minero. Las manifestaciones surgen a raíz de la transferencia del proyecto Las Bambas inicialmente concesionada por la compañía Suiza Xtrata Cooper a la Corporación China (MMG) y las modificatorias realizadas al Estudio de Impacto Ambiental (EIA) inicial que entre otras cosas contemplaba la construcción de un mineroducto para el traslado de la producción minera, componente que fue variado en la segunda modificatoria del EIA inicial, estableciendo de esta manera el traslado de mineral por vía terrestre. Posteriormente, esta vía fue reclasificada a vía nacional mediante la Resolución Ministerial N° 1059- 2017 MTC/01.02 publicada el 26 de octubre del 2017 y la Resolución Ministerial N° 372-2018 MTC/01.02 publicada el 25 de mayo del 2018, en la misma línea, el MTC establece el ancho del derecho de vía en 30 metros, mediante Resolución Ministerial N° 054-2019-MTC/01.02 publicada en el Diario Oficial El Peruano con fecha 01.02.2019.



Partiendo de estos antecedentes, el estudio plantea como interrogante central ¿Qué representaciones sociales tienen los pobladores sobre el proyecto Rehabilitación y Mejoramiento del corredor vial Apurímac-Cusco en las comunidades de Pitic y Quehuincha del distrito de Mara- región Apurímac?”, y como objetivos específicos analizar las opiniones que tienen los pobladores sobre el proyecto Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco en las comunidades de Pitic y Quehuincha del distrito de Mara- región Apurímac; caracterizar las actitudes que adoptan los pobladores sobre el proyecto Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco en las comunidades de Pitic y Quehuincha del distrito de Mara- región Apurímac, y describir las expectativas que tienen los pobladores sobre el proyecto Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco en las comunidades de Pitic y Quehuincha del distrito de Mara- región Apurímac.

El análisis de las representaciones sociales “alude tanto al modo de pensar e interpretar la realidad cotidiana como a las decisiones y acciones que se generan a partir de esa interpretación” (Moscovici, 1986, citado por Lynch, 2020, p.106) de allí la importancia del estudio de las opiniones, actitudes y expectativas construyen socialmente los sujetos para estructurar y organizar su vida cotidiana.

Para abordar y presentar adecuadamente los resultados de la investigación, la tesis se encuentra estructurada en cuatro capítulos. El capítulo I, contiene la introducción, el planteamiento del problema, las preguntas de investigación, los antecedentes de la investigación a nivel internacional, nacional y local, justificación, los objetivos y la contextualización de área de estudio.

El capítulo II, presenta en primer lugar el marco teórico, centrado en temas como Teoría de la acción comunicativa, teoría de las expectativas, teoría de las representaciones sociales, modalidades de las representaciones sociales, funciones de las representaciones



sociales, las dimensiones de las representaciones sociales y, los actores sociales y visión territorial; seguidamente se expone el marco conceptual y las hipótesis de investigación.

El capítulo III, contiene el proceso metodológico de la investigación como el tipo de investigación, diseño y nivel de investigación, las unidades de análisis, la población y muestra, las técnicas e instrumentos de recolección de datos, las técnicas del análisis de datos.

Finalmente se presenta el capítulo IV, que está centrado en la presentación de los resultados y discusión de los datos obtenidos para el logro de los objetivos específicos del estudio, para luego plantear las conclusiones y recomendaciones. Además, se presenta las referencias bibliográficas y los anexos.

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Desde tiempos muy remotos, alrededor de todos los países del mundo, el sector transporte es considerado como pieza clave para el desarrollo económico de un país, pues “con gran acierto se ha comparado a las vías de comunicación de una nación con el sistema arterial del cuerpo humano” (Vignolo, 1943, p. 81) ya que son estas vías las que se encargan de interconectar pueblos y mercados a nivel nacional e internacional. Sin embargo, las vías de comunicación no solo tienen impactos positivos como son los económicos, sino que, paralelamente a ello se generan también impactos sociales y medioambientales que no se muestran alentadores como lo señala Sánchez (1996) “la agilización del transporte ha ocasionado efectos no deseados de aglomeración agravada por la congestión y la contaminación ambiental” (p. 173), no siendo las únicas, el sector transporte tendría entre sus impactos negativos principales “la emisión de contaminantes atmosféricos, el ruido, las vibraciones, la ruptura de ecosistemas y los riesgos derivados de las mercancías peligrosas” (Sánchez, 1996 p. 173) en especial tratándose de una país tan diverso como el nuestro, que cuenta con tres regiones naturales geográficamente



distintas como la Costa, Sierra, Selva, cada una de ellas con una geografía compleja y accidentada que se convierte en un obstáculo natural, debido a que acrecientan el impacto medioambiental en la zona de ejecución, obstaculizando, más no limitando la construcción de carreteras.

El proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del corredor vial Apurímac-Cusco” se ubica en la provincia de Cotabambas del departamento de Apurímac, esta provincia alberga uno de los proyectos mineros cupríferos más importantes del mundo en materia de explotación denominado Las Bambas. En los últimos años se han registrado diferentes manifestaciones sociales en torno al proyecto minero, uno de ellos en relación a lo que hoy se denomina “corredor vial nacional”. Las manifestaciones surgen a raíz de la transferencia del proyecto Las Bambas inicialmente concesionada por la compañía Suiza Xtrata Cooper a la corporación China (MMG) y las modificatorias realizadas al EIA inicial que entre otras cosas contemplaba la construcción de un mineroducto para el traslado de la producción minera, componente que fue variado en la segunda modificatoria del EIA, estableciendo de esta manera el traslado de mineral por vía terrestre. Esta vía fue reclasificada como vía nacional mediante la Resolución Ministerial N° 1059- 2017 MTC/01.02 publicada el 26 de octubre del 2017 y la Resolución Ministerial N° 372-2018 MTC/01.02 publicada el 25 de mayo del 2018, en la misma línea, el MTC establece el ancho del derecho de vía en 30 metros, mediante Resolución Ministerial N° 054-2019-MTC/01.02 publicada en el Diario Oficial El Peruano con fecha 01 de febrero del 2019. El corredor Vial Apurímac Cusco atraviesa un aproximado de 40 comunidades campesinas de las regiones de Cusco y Apurímac, por el que transitan, entre otros vehículos, alrededor de 300 camiones de alto tonelaje al día (de la unidad minera MMG Las Bambas), afectando de manera directa la vida cotidiana de la población ubicada al borde de la vía con la generación de polvo, vibraciones y ruido. Por lo que



comúnmente es conocido como el “corredor minero del sur” cuya re categorización por parte del Estado a vía nacional ha generado más de un disgusto y malestar en la población por tratarse de una vía de uso exclusivo para la minería pero que no fue considerada en el EIA del proyecto minero y que al atravesar terrenos privados de comunidades campesinas y personas naturales; lejos de generar desarrollo, genera impactos negativos que afectan cultivos, viviendas y por consiguiente la calidad de vida de los pobladores.

Al respecto, las comunidades campesinas afectadas por el Corredor Vial Apurímac Cusco, reclamaban el pago por el uso de sus tierras y en muchos casos, principalmente en la provincia de Chumbivilcas, no aceptaban la reclasificación de la vía a “Vía Nacional”. Tal es el caso de la comunidad campesina de Fuerabamba, que en su momento (2019) acaparó la atención del Estado, la empresa minera MMG Las Bambas, y los medios de comunicación con sus innumerables días de protesta exigiendo el pago por la afectación de sus terrenos.

No obstante, la comunidad de Fuerabamba, no es la única afectada por el paso de estos números y pesados vehículos, el Corredor Vial Apurímac Cusco, como bien su nombre lo indica involucra dos regiones y más de 40 comunidades campesinas dispersas entre los 324 kilómetros totales de su recorrido. Solo en la región de Apurímac, donde se encuentran los tramos I, II y III del proyecto, el corredor vial atraviesa un total de 21 comunidades campesinas distribuidas en los distritos de Progreso de la provincia de Grau; Coyllurqui, Tambobamba, Challhuahuacho y Mara de la provincia de Cotabambas, sumando un total de 128 kilómetros de recorrido. El punto de inicio (km 0) se ubica en el distrito de Progreso, provincia de Grau de la región de Apurímac, y el punto final se ubica en el distrito de Yuari, provincia de Espinar de la región de Cusco. En ese sentido,

Entre las comunidades campesinas afectadas se encuentra la comunidad de Pitic, una de las más antiguas del distrito de Mara, que actualmente forma parte del Tramo III



del CVACA. Tiene como principal actividad económica la agricultura, dedicándose desde tiempos pretéritos al cultivo de papa, maíz, trigo, tuna, etc., la situación en esta comunidad se torna complicada y preocupante debido a su ubicación geográfica y el gran número de viviendas afectadas de manera directa por el Corredor Vial, además de la afectación de grandes extensiones de terrenos cultivable; contrariamente, tenemos a la comunidad campesina de Quehuincha, que no cuenta con viviendas afectadas de manera directa, sin embargo, presenta grandes extensiones de terrenos aptos para el cultivo que se ven afectados por el derecho de vía.

Actualmente, en las comunidades campesinas de Pitic y Quehuincha, el MTC a través del PROVIAS Nacional viene implementando el proceso de adquisición de áreas necesarias para la ejecución del proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac - Cusco”, que de acuerdo a la Resolución Ministerial N° 054-2019-MTC/01.02 publicada en el Diario Oficial El Peruano con fecha 01 de febrero del 2019, abarca un total de 30.00 metros de ancho (15.00 m, a cada lado del eje de vía) por concepto de derecho de vía. La implementación de este proceso de adquisición de predios se viene realizando en el marco del Decreto de Urgencia N° 026-2019 modificado por el Decreto de Urgencia N° 027-2019; Decreto de Urgencia que aprueba medidas extraordinarias para la adquisición de áreas y la implementación de las intervenciones viales temporales a realizarse en el Corredor Vial Apurímac – Cusco.; cabe recalcar que, el Decreto de Urgencia no es aplicable para ningún otro proyecto vial a nivel nacional. Es exclusiva para el proyecto objeto de este estudio.



1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1 Pregunta general

¿Qué representaciones sociales tienen los pobladores sobre el proyecto Rehabilitación y Mejoramiento del corredor vial Apurímac-Cusco en las comunidades de Pitic y Quehuincha del distrito de Mara- región Apurímac”?

1.2.2 Preguntas específicas

1. ¿Cuáles son las opiniones que tienen los pobladores sobre el proyecto rehabilitación y mejoramiento del corredor vial Apurímac-Cusco en las comunidades de Pitic y Quehuincha del distrito de Mara- región Apurímac?
2. ¿Qué actitudes adoptan los pobladores sobre el proyecto rehabilitación y mejoramiento del corredor vial Apurímac-Cusco en las comunidades de Pitic y Quehuincha del distrito de Mara- región Apurímac?
3. ¿Cuáles son las expectativas que tienen los pobladores sobre el proyecto rehabilitación y mejoramiento del corredor vial Apurímac-Cusco en las comunidades de Pitic y Quehuincha del distrito de Mara- región Apurímac?

1.3 HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1 Hipótesis general

Las representaciones sociales que tienen los pobladores de las comunidades de Pitic y Quehuincha respecto proyecto Rehabilitación y Mejoramiento del corredor vial Apurímac Cusco, son diversas, hasta controversiales y se diferencian por el nivel de afectación y/ o pago determinado por el trazo de derecho de vía que establece el MTC y el tipo de afectación que los pobladores de las comunidades sufren ya sea está predial (viviendas y terrenos), forestal y/o agrícola.

1.3.2 Hipótesis específica

Hp. 1: Las opiniones que tienen los pobladores de las comunidades de Pitic y Quehuincha respecto proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del corredor vial Apurímac-Cusco” difieren, así como el nivel y tipo de afectación, puesto que se muestran opiniones favorables porque consideran que se les reconocerá las afectaciones que presentan; así también se muestran opiniones desfavorables porque consideran que no se termina de mitigar los impactos negativos de la vía actual y de la vía proyectada.

Hp. 2: Las actitudes que adoptan los pobladores de las comunidades de Pitic y Quehuincha respecto al proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del corredor vial Apurímac-Cusco” reflejan las opiniones que presentan. Es asertiva por el reconocimiento de los impactos positivos como económicos y ambientales, manifestada en los pagos de indemnización y la disminución de afectaciones por polvo y ruido; y es negativa por tratarse de una vía para el tránsito de numerosos vehículos de alto tonelaje que generan diversos tipos de impacto.

Hp. 3: Las expectativas que tienen los pobladores de las comunidades de Pitic y Quehuincha están orientadas a que con la ejecución del proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del corredor vial Apurímac-Cusco”, se logre mitigar los impactos negativos (polvo, ruido, vibraciones) y se garantice una compensación justa por las afectaciones generadas, promoviendo una mejor calidad de vida en el trayecto de la vía

1.4 JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

El Corredor Vial Apurímac – Cusco considerado Activo Crítico Nacional presenta constantes conflictos sociales, dado que las comunidades aledañas realizan protestas con bloqueos de vía en contra del Estado y la empresa minera MMG Las Bambas; en estas manifestaciones, los pobladores reclaman supuestos incumplimientos de compromisos y acuerdos, así como la desatención de necesidades y demandas de quienes se afectan por



la vía y el tránsito de los vehículos mineros. Las principales demandas se resumen en buscar un resarcimiento de los impactos ambientales que se genera a raíz del tránsito de los convoyes mineros; y compensación por el uso de terrenos comunales e individuales para la ampliación del corredor vial. En ese sentido, la investigación busca comprender las representaciones sociales que tienen los pobladores de las comunidades campesinas de Pitic y Quehuincha del distrito de Mara- región Apurímac sobre el proyecto Corredor Vial Apurímac Cusco como generador de conflictos a partir de su implementación.

Por otro lado, en el ámbito teórico y metodológico el estudio aporta un marco de conocimientos para el desarrollo de nuevas investigaciones relacionadas al sector transporte, la implementación de un proyecto vial nacional, la adquisición de predios y/o expropiaciones, desde una perspectiva social por parte de la sociología. Desde la aplicación práctica, la investigación representa un precedente para la comprensión de la subjetividad de los pobladores que viven en la zona de influencia del proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco” que puede ser utilizada por las comunidades, las instituciones del Estado y/o las empresas privadas para una adecuada gestión social. Adicionalmente, el estudio permitirá a las comunidades a expresar sus opiniones, sin sesgar, sean estas positivas o negativas, evidenciando de tal forma las fortalezas, debilidades o falencias en el proceso de implementación del proyecto vial objeto de la investigación. En ese sentido, la investigación a través de las opiniones, actitudes y expectativas sobredichas por los pobladores de las comunidades de Pitic y Quehuincha, contribuirá a una mejor comprensión de su realidad en torno a uno de los proyectos viales con los mayores índices de conflictividad social en el Perú.



1.5 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.5.1 Objetivo general

Comprender las representaciones sociales que tienen los pobladores sobre el proyecto Rehabilitación y Mejoramiento del corredor vial Apurímac-Cusco en las Comunidades de Pitic y Quehuincha del distrito de Mara- región Apurímac.

1.5.2 Objetivos específicos

- Analizar las opiniones que tienen los pobladores sobre el proyecto Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco en las comunidades de Pitic y Quehuincha del distrito de Mara- región Apurímac.
- Caracterizar las actitudes que adoptan los pobladores sobre el proyecto Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco en las comunidades de Pitic y Quehuincha del distrito de Mara- región Apurímac.
- Describir las expectativas que tienen los pobladores sobre el proyecto Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco en las comunidades de Pitic y Quehuincha del distrito de Mara- región Apurímac.

1.6 CONTEXTUALIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

1.6.1 Ubicación geográfica y antecedentes históricos del área de investigación

Las comunidades de Pitic y Quehuincha se encuentran ubicadas en la Región de Apurímac; Provincia de Cotabambas - Distrito de Mara. El distrito de Mara fue fundado el 02 de enero de 1857 y creado políticamente el 03 de mayo de 1955 según Ley N° 12301, posteriormente en 1994 se desprende de Mara el distrito de Challhuahuacho.

1.6.2 Características demográficas, político - administrativas, y sociales

El crecimiento de la población en el distrito de Mara y otros de la provincia de Cotabambas tiene su soporte en la dinámica generada por la actividad minera que se



desarrolla en el distrito de Challhuahuacho. Para el 2017, el distrito de Mara presentó una población de 5,848 habitantes, lo que representa el 11.54% de la población Cotabambina.

A nivel político, las organizaciones más representativas y de mayor legitimidad en zonas rurales, son las comunidades campesinas. Los terrenos son administrados por las comunidades campesinas como es el caso de Pitic y Quehuincha; sin embargo, los comuneros (poseionarios) basado en un derecho de herencia que viene de generación en generación, consideran ser los propietarios de las áreas de terreno que usufructúan. Su principal actividad económica es la agropecuaria; sin embargo, con la llegada de la gran minería han cobrado protagonismo actividades como el comercio, hotelería, la venta de comida, transporte público, alquiler de equipos y prestación de servicios. Culturalmente, la forma de vida del hombre de las comunidades de Pitic y Quehuincha está determinada por la cosmovisión andina.

1.6.3 Contextualización del proyecto objeto de Estudio

De acuerdo al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2021), el CVACA corresponde a un Activo Crítico Nacional conformado por diferentes tramos de rutas nacionales que inicia en el Desvío (Dv.) Progreso (distrito de Progreso, provincia de Cotabambas, región Apurímac) y culmina en el Dv. Pillones (distrito de San Antonio de Chuca, provincia de Caylloma, región Arequipa). Dicho corredor transita por tres regiones (Apuurímac, Cusco y Arequipa), cinco provincias (Grau, Cotabambas, Chumbivilcas, Espinar y Caylloma), dieciocho distritos (Progreso, Huayllati, Coyllurqui, Cotabambas, Challhuahuacho, Mara, Ccapacmarca, Colquemarca, Chamaca, Livitaca, Velille, Coporaque, Espinar, Condorama, Oscollo, Morocaqui, Ancco Ancco, Imata) e involucra a más de cuarenta comunidades campesinas. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2021)

Asimismo, el MTC contextualiza los cambios que atravesaron las comunidades



campesinas adyacentes al CVACA, respecto a su percepción sobre el uso de las carreteras que lo componen, indicando que: Inicialmente, fueron caminos de uso de las comunidades para comunicarse entre sí, luego pasaron a ser rutas vecinales o departamentales que eran empleadas como vías para transportar las maquinarias y el personal en la etapa constructiva del proyecto minero MMG Las Bambas; posteriormente, se volvieron la ruta de transporte de la producción de mineral, lo cual implicó una intensificación en el uso de la carretera. Por tanto, esta evolución del uso de la ruta contribuyó notablemente a la aparición de reclamos y conflictos sociales asociados a los efectos sociales y ambientales percibidos por la población aledaña.

Ante ello, el MTC realizó una serie de acciones y gestiones de índole social, además de la implementación de un saneamiento físico legal de las áreas involucradas en el corredor (a partir de la adquisición de áreas de terreno y mejoras ubicadas sobre el derecho de vía) y la conservación vial de la carretera para mitigar los impactos ambientales que se desprenden de su operación.

De acuerdo a la Resolución Ministerial N° 1059-2017 MTC/01.02 Publicada en el Diario el peruano el 26 de octubre de 2017 se resuelve reclasificar la ruta vecinal o rural AP-954 como ruta nacional, siguiendo la misma línea el 23 de mayo del 2018 con la Resolución Ministerial N°372-2018 MTC/01.02 se reclasifica la ruta departamental AP-115 del distrito de Mara como vía nacional.

Tabla 1*Componentes de la Ruta Nacional, Lima 2018*

Ruta Nacional	Ruta Componente	Red Vial	Trayectoria	Provincia	Distrito
PE-3S Y	Ruta N° AP-115	Departamento Regional	Trayectoria: Emp. PE-3S F (Pte. Isuray) - Congota - Mara - Emp. CU-138 (Pte. Sayhua L.D. Cusco)	Cotabambas	Mara

FUENTE: Resolución Ministerial N° 372-2018 MTC/01.02

Esta medida impactó en la percepción que la población y los dirigentes comunales del distrito de Mara tenían sobre el MTC, pues mostraron su malestar al creer que las adquisiciones de los predios estarían a cargo del Gobierno Regional de Apurímac y la empresa minera Las Bambas. Este episodio propició que la tensión social fuera agudizándose, debido al malestar generado por la pronta aprobación de la reclasificación y las percepciones de la población sobre la actuación del MTC sin haber informado o sensibilizado sobre la inmediata implementación de la reclasificación. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 20219)



CAPÍTULO II

REVISIÓN DE LITERATURA

2.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

En referencia al tema de investigación, existen diferentes trabajos realizados a nivel local, nacional e internacional, abordados desde disímiles enfoques y perspectivas, mencionaremos los trabajos que más se aproximen y contribuyan al desarrollo de la presente.

2.1.1 Investigación en el ámbito internacional

En la investigación realizada por Chávez y Ramírez. (2018) *“Representaciones sociales sobre el territorio. Desde los acuerdos de la Habana, en un grupo de mujeres rurales del municipio de Viotá, Cundimarca”* [Artículo] cuyo objetivo es identificar desde el sentido común la representación social que un grupo de mujeres rurales del municipio de Viotá construyen acerca del territorio y la metodología aplicada es cualitativa, arriba a la siguiente conclusión: Los resultados permiten identificar una representación hegemónica, caracterizada por la valoración positiva del territorio de lo que allí se encuentra, sus vivencias y las oportunidades que les brinda.

En la investigación realizada por Obregón. (2008) *“Impactos sociales y económicos de las infraestructuras de transporte vial: estudio comparativo de dos ejes, el Eix Transversal de Catalunya” y la carretera MEX120 en México Escuela Técnica Superior de Ingeniero de Caminos Canales y Puertos de Barcelona”* [Tesis] se plantea analizar y comparar los efectos inducidos por las carreteras en la transformación social y económica, cuya metodología aplicada fue el estudio y la posterior comparación de los efectos inducidos por cada vía, arriba a las siguientes conclusiones: El Eix Transversal ha inducido el desarrollo social y económico en su territorio afectado, atrayendo población



gracias al impulso de las actividades económicas, lo cual ha inducido a la creación de empleos, y esto a su vez, ha concedido mayor bienestar económico a los habitantes de la región. Indica también, que la carretera juega un papel destacado tanto en el reforzamiento del sistema urbano como en el desarrollo socioeconómico, observándose un desarrollo más intenso los municipios cercanos a San Juan del Río. En los municipios con mayores se observa un progreso considerable, especialmente en el municipio de Jalpan de Serra, en donde la vía ha ayudado a impulsar el turismo y comercio de la región, cumpliendo uno de los objetivos de su modernización. El estudio confirma que el transporte contribuye a reducir la pobreza por su impacto indirecto sobre el crecimiento económico.

2.1.2 Investigación en el ámbito nacional

En la investigación realizada por Coila, (2017) *“Representaciones sociales sobre identidad étnica de la comunidad nativa ese eja de infierno: un estudio de casos”* [Tesis], cuyo objetivo es comprender y generar conocimiento sobre la vida comunitaria y sistema sociocultural y aplicando el enfoque cualitativo, arriba a la siguiente conclusión: Ese Eja de la comunidad nativa de Infierno, se identifica que han sido influenciados por las dinámicas de la modernidad, frente a eso se percibe la resistencia a perder su identidad étnica la cual se manifiesta en las representaciones sociales y prácticas tradicionales, mediatizadas por el territorio, atravesadas por sincretismos y la conjugación del pasado, presente y el futuro; fue posible identificar en los entrevistados una inclinación por la identidad étnica del pasado valorada positivamente, en contraste con la actualidad; sin lugar a duda, la identidad étnica en la comunidad nativa Ese Eja corresponde a una identidad étnica reelaborada con una tendencia propiamente nativa.

En la investigación realizada por Angulo (2015) *“Representaciones sociales de las comunidades aymaras, el gobierno central y el gobierno regional durante el conflicto social del “Aimarazo”* en los artículos de opinión de los diarios Correo y Los Andes de



Puno” [Tesis], cuyo objetivo es determinar los actores y los temas presentes en los artículos de opinión de los diarios, enfoque metodológico aplicado es cualitativo, arriba la siguiente conclusión: En la construcción de opinión que aparece en los diarios, los actores principales para ambos son casi los mismos: los aymaras, el Estado, el gobierno regional, los gobiernos locales y la población de Puno. Es de destacar la no presencia de la empresa minera dentro de los actores más relevantes –ya que el conflicto derivó del contexto donde la empresa minera *Bear Creek* comenzaría una obra en Puno- y la aparición del Estado como contraparte del conflicto.

En la investigación realizada por Escalante (2016) “*Representaciones de las Mujeres Sobre la Participación Política en la Comunidad Campesina Huerta Huaraya,*” [Tesis], cuyo objetivo fue caracterizar las representaciones de las mujeres sobre la participación política en la comunidad campesina Huerta Huaraya en la Provincia y Departamento de Puno, el método aplicado es cualitativo, arribando la siguiente conclusión: Las representaciones de las mujeres sobre la participación política en la comunidad campesina Huerta Huaraya están condicionadas por factores culturales y económicos, educativas; evidenciándose cierto interés de querer ejercer su participación política, pese a múltiples factores que impiden el ejercicio pleno de este derecho. Sin lugar a dudas, muestran mayor interés por la participación política a pesar de estar casadas o en estado de convivencia, no es impedimento para ejercer su participación política.

En la investigación realizada por Pilco & Paredes (2014) “*Intervención de Proyectos de Desarrollo Alternativo En La Cuenca Del Inambari: Evaluación de La Visión de Los Productores Agrarios*” [Tesis], cuyo objetivo es caracterizar las percepciones de los productores agrarios, en términos de conocimientos, valoraciones y expectativas las mismas que surgen de las experiencias en relación a las políticas de sustitución de cultivos en el marco de la lucha contra el narcotráfico en áreas afectadas



por los cultivos de coca. Y el enfoque metodológico aplicado es cualitativa, arriba a la siguiente conclusión: La percepción que tienen los productores agrarios de la Cuenca del Inambari sobre los proyectos de desarrollo alternativo es diferenciada. No obstante, la mayor parte de los agricultores consideran que los programas de desarrollo alternativo traen consigo crisis para los pobladores de la zona; debido a que luego de las acciones de erradicación, el Estado como parte de sus estrategias introdujo a la tierra elementos químicos, creyendo con esta maniobra evitar la resiembra de la coca en áreas intervenidas, teniendo en lo posterior resultados contraproducentes para la adaptación y cultivo de productos alternativos ya que la contaminación de la tierra y medio ambiente en la zona se han agudizado.

En la investigación realizada por Choquicota. (2011). “Investigación del Impacto social económico de las afectaciones físicas del sistema vial puente Paucartambo-Oxapampa” [Tesis] cuyos objetivos son determinar la incidencia de los costos sociales sobre el proyecto y determinar la influencia de la ejecución de la obra sobre el nivel de vida de los pobladores afectados, empleó la metodología cuantitativa, Arriba a las siguientes conclusiones: Respecto a las expectativas de la población afectada, se evidencia que un poco más de la mitad de los involucrados conocían cierta información sobre los planes y estaban de acuerdo con las soluciones planteadas. Asimismo, la mayoría estaba de acuerdo con la reubicación de las viviendas, aunque de ser posible, aceptarían dinero en efectivo como medio de compensación. La población afectada, consideraba preferentemente la entrega de dinero en efectivo, como indemnización, por alguna afectación hecha en sus predios. Aceptaban además la implementación de cursos y talleres, orientados a la reinserción económica de los afectados, para que, en un futuro cercano, se desarrollen mejores formas de generar ingresos económicos. Siendo el curso preferido, la capacitación agropecuaria.



En la investigación realizada por Cahuana y Chávez (2016). “*Análisis de Impactos de la Construcción de una Carretera en una Zona Rural: El caso del distrito de Zuñiga en Cañete*” [Tesis], cuyo objetivo es analizar los diversos impactos que se pueden producir en una zona rural debido a la construcción de una carretera, cuya metodología es cualitativa, arriba las siguientes conclusiones: En relación a la calidad de vida de los pobladores, podemos concluir que la carretera ayudó a reducir la condición de pobreza extrema de las familias. No obstante, los ingresos económicos que se obtuvieron luego de construida la carretera no fueron lo suficientemente grandes como para disminuir de manera importante el índice de pobreza en Zúñiga. Por otro lado, si bien la construcción de la carretera aporta de manera positiva a la economía del lugar, también origina mayor transporte de vehículos y por ende se incrementa el tráfico, lo cual puede ocasionar molestias en turistas y personas oriundas que no están acostumbradas a esto.

En la investigación realizada por Diaz (2018) “*Proyectos de Inversión Pública para mejorar el Desarrollo Agropecuario del Distrito de Chota, Región Cajamarca*” [Tesis], Cuyo objetivo es Establecer las necesidades de inversión pública para mejorar el desarrollo agropecuario del distrito de Chota, Región Cajamarca emplea el método cualitativo y al finalizar la investigación se concluye que las principales necesidades centran en el desarrollo de políticas de ayuda económica y técnica a los productores, en especial en la mejora de la crianza de ganado, mejorado cultivos y el uso de maquinaria para el incremento del nivel de productividad.

En la investigación realizada por Ventura. “*La relación entre la empresa y la reducción de la pobreza: empresas locales en un entorno rural. Estudio de casos*” [Tesis] cuyo objetivo es comprender y explicar la relación establecida entre las empresas y las familias de la población rural que incentiva la reducción de la pobreza en el campo, optando por el método cualitativo, arriba a la siguiente conclusión: La relación entre la



empresa y la familia ha contribuido efectivamente en la reducción de la pobreza, independientemente del enfoque que la sustenta. En ese sentido, en los casos estudiados, se puede observar que, aunque no todas las empresas poseen un mismo enfoque, sí contribuyeron con la superación de la pobreza de las familias rurales que se relacionaron con ellas. Pues las familias rurales que se relacionaron con las empresas de los estudios de caso incrementaron sus ingresos, gracias a esta relación.

En la investigación realizada por De la Puente (2013) *“Un país que despegó, un pueblo que desaparece: La ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y el reasentamiento del A.H. El Ayllu”* [Tesis], cuyo objetivo es analizar el avance del Estado sobre su territorio, transformándolo y recreándolo a través de proyectos de desarrollo de gran y pequeña envergadura, concluye que: Si bien durante las etapas previas a mover a las personas del AH, el Estado brindó opciones para que la población tomara una decisión, las consecuencias de esta elección no estuvieron orientadas, en la mayoría de los casos, hacia los intereses de la población. Esto sucedió porque las opciones que brindó el Estado, si bien se presentaron como los únicos caminos para alcanzar los intereses de la población, en la práctica conllevaron a situaciones que la perjudicaron. La principal razón radicó en la búsqueda del Estado por ahorrar tiempo y esfuerzos, lo cual lo llevó a presentar opciones que le facilitaron la ejecución del reasentamiento, siendo en realidad una reubicación, postergando riesgadamente la tarea de alcanzar las metas sociales.

En la investigación realizada por Elguera (2016) *“El Derecho al Consentimiento Previo. Libre e Informado de los Pueblos Indígenas Ante Proyectos de Desarrollo o Inversión en sus Territorios y Breve Análisis del Estado de Aplicación e Implementación en el Perú. Pontificia Universidad Católica del Perú, San Miguel”* [Tesis], cuyo objetivo fue Precisar el contenido, fundamento y fuentes del DCPLI según el Derecho Internacional, arriba las siguientes conclusiones: Los proyectos de “desarrollo o



inversión” son aprobados bajo medidas administrativas o legislativas las cuales deben de ser sometidas a consulta en tanto son susceptibles de afectar a los pueblos indígenas. La medida concreta depende del derecho interno de los Estados. Sin perjuicio de ello, tales proyectos deben de ser consultados desde sus primeras etapas (por ejemplo, la creación de un lote petrolero sobre un territorio indígena). Además, el Derecho Internacional establece que la obligación de consultar tales medidas se va renovando en función a las diversas etapas de los proyectos de “desarrollo o inversión”.

2.1.3 Investigación en el ámbito local

En la investigación realizada por Velarde. (2018) en la tesis de pregrado titulado “*Violencia y polarización en la conflictividad minera Peruana: Las Bambas*”, cuyo objetivo fue identificar las consecuencias producidas por los conflictos en las condiciones económicas y políticas de los actores involucrados y la metodología empleada es mixta estudio de casos, arriba a las siguientes conclusiones: Yendo a un plano más concreto, esta investigación sugiere que el corredor minero es central en las dinámicas conflictivas actuales. Es el escenario y punto de disputa de las más recientes acciones de protesta de las comunidades y de las acciones de fuerza y extendidos estados de excepción ejercidos por el Estado. En este caso se observa que las acciones del Estado criminalizan la protesta, pero buscan impedir específicamente la protesta desarrollada en las inmediaciones del corredor minero. Dado que la empresa continuará usando el corredor para transportar su producción, se puede esperar con seguridad que seguirá siendo la principal fuente de agravios de las comunidades. La cotidianidad con la que se desarrollan ciclos de conflicto en el corredor minero evidencia que la institucionalización de la violencia y el diálogo no solamente proviene del Estado en forma de leyes. Las Bambas inició su etapa de producción a fines del 2015, con lo cual empezó a utilizar el corredor minero para transportar su producción. En consecuencia, surgieron acciones de protesta que



reclamaban por los numerosos agravios que dicho uso de la carretera produce en las comunidades campesinas afectadas. Estas protestas demandan la indemnización a dichas comunidades campesinas afectadas por dicho uso de la carretera.

En la investigación realizada por Wiener. (2017) *“Problemas de Gobernanza en una Actividad Extractiva. El caso las Bambas”*, [Tesis], cuyo objetivo fue contribuir a la comprensión de modelos de gobernanza y su incidencia en la gobernabilidad en ámbitos de extracción minera, aplicando la metodología cualitativa, arribando las siguientes conclusiones: A partir del año 2013 en adelante, con el anuncio de la venta de Las Bambas y las modificaciones efectuadas en el EIA de la mina, se revelan elementos de cambio como de continuidad con relación a las características de los episodios conflictivos producidos anteriormente. Cambio, en el sentido de que las modificaciones en el EIA trajeron nuevos puntos de agenda en el espectro de demandas sociales alrededor de Las Bambas, con una significancia enorme como factores de gobernabilidad. Continuidad, en la medida de que muchas de las redes de gobernanza que fueron construidas por Xstrata perdieron fortaleza y sostenibilidad con la entrada de MMG, constituyéndose en fuentes de conflictividad continuas y una incógnita a futuro sobre la forma en que esta última empresa va a renegociar las condiciones de interacción de estas redes.

2.2 MARCO TEÓRICO

2.2.1 Teoría de la acción comunicativa

Las teorías surgen de las investigaciones y la necesidad de comprender a través de esquemas o diversas posturas al ser humano, su conducta, ideas, pensamientos, etc. Para Garrido (2011) Habermas en su obra *“Teoría de la Acción Comunitaria”*, desarrolló fundamentos racionales de una postura que está por encima del acto individualista y subjetivista, para poder comprender la sociedad, partiendo de las definiciones de sistema y mundo. El producto final de Habermas es una teoría crítica de la modernidad. Se



observan las dinámicas de interacción, explicando que la acción es determinante para definir las normas, las cuales deben ser definidas por todos.

Dentro de la acción del individuo, está implícito los sistemas, integrados por una dinámica externa al sujeto. Se puede inferir también que, la acción comunicativa forma parte de la sociedad, es esencial en la socialización. Esta dinámica integra la recepción y reproducción cultural, así como la integración social, la personalidad e identidad personal. Asimismo, la acción comunicativa posee símbolos y responde a un reconocimiento compartido. Esta teoría permite comprender otros temas más complejos como la acción política, integración de personas y decisiones de carácter público.

En este mismo orden de ideas, de acuerdo con Bustos (2008) es importante entender las dinámicas y acciones colectivas, para todo proceso de desarrollo local y ordenamiento territorial. En este sentido, la evolución desde dinámicas abiertas puede producir conflictos como activador de los cambios y transformaciones. Visto de esta forma la dinámica social tiene relación directa con los procesos identitarios. Entonces, la identidad y acción colectiva son dinámicas sociales, que se vinculan a las expresiones territoriales desde el punto de vista individual y colectivo. Estas acciones pueden analizarse desde tres dimensiones: emocionalidad, reflexivo y estratégico. El discurso es un argumento que expresa el acuerdo o desacuerdo.

Esta teoría se relaciona con la investigación debido a que, las acciones de ambas comunidades de Pitic y Quehuincha, necesitan expresar sus pensamientos e ideas en torno a un tema común el proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del corredor vial Apurímac-Cusco, lo que implica que, deben desarrollar la acción comunicativa en forma interna y externa. A nivel interno mejorar la integración social entre los habitantes y externamente establecer canales comunicacionales con el estado y las empresas encargadas del proyecto.



2.2.2 Teoría de las expectativas

La teoría de las expectativas es de gran importancia a nivel individual y colectivo, para López, Casique, Ferrer (2019) uno de los autores más destacado fue Vroom incorpora términos como fuerza motivacional, expectativas y valencia. Las expectativas están relacionadas con la probabilidad de que un acto específico logre los resultados deseados, es decir asociación entre acción y resultados, involucra la incertidumbre y certidumbre de un hecho, basándose en la percepción de los individuos. Al aplicar esta teoría se toma en cuenta que las personas son seres pensantes que tienen diferentes opiniones y estas inciden en su comportamiento.

Asimismo, de acuerdo con Vroom (1964) esta teoría motivacional involucra motivaciones individuales para el logro de los objetivos, siendo este el principal motivo. Las personas establecen una relación entre el esfuerzo y el logro de una meta, haciéndose más productivos. Las personas buscan un resultado y observan la vinculación con el esfuerzo que se realiza. Es preciso acotar que, se necesita que las personas entiendan que sus metas individuales pueden ser colectivas, centrándose en un objetivo común que los motive a todos. Esta teoría aporta información importante para el estudio, las comunidades de Pitic y Quehuincha, tienen realidades compartidas y requieren fijar metas que les permitan establecer canales efectivos para el logro de sus propósitos, para ello, las expectativas deben estar definidas, además deben evaluar los esfuerzos que realicen para lograrlo. Comprendiendo que deben establecer metas colectivas para poder transmitirlos a nivel interno y externo.

2.2.3 Teoría de las representaciones sociales

Las representaciones colectivas están inmersas en el pensamiento social que cada individuo tiene en sí mismo. Por otro lado, para Moscovici citado en Piña y Cuevas (2004) la sociedad contemporánea lleva consigo muchas personas con múltiples maneras de ver



la vida, para que funcione la humanidad requiere del pensamiento organizado, sin embargo, Moscovici notó que Durkhem no tomó en consideración que existen muchos tipos de pensamiento organizado. De acuerdo con Moscovici (1979), al no analizar los distintos tipos de pensamiento organizado, la teoría analítica no deja en claro muchas cosas.

Para Moscovici (1979) representaciones sociales se han dejado de lado, los antropólogos centran su mirada en los mitos; mientras los sociólogos hacia la investigación científica, los expertos en lengua estudian las dimensiones de la semántica, etc. Para poder darle significado para poder estudiarlas en forma más específica, sin tanta generalidad, estableciendo un camino para comprenderlas. Evidentemente, el individuo pasa a ser parte de un elemento holístico del pensamiento social y colectivo, lo que implica que comparte las creencias, normas, valores, etc.

Para Moscovici citado en Piña y Cuevas (2004), las representaciones sociales están relacionadas con el punto de vista de Durkheim referido a las representaciones colectivas, ya que, para él, las personas necesitan del pensamiento organizado para construir un objetivo que beneficie a ambas partes y que ese pensamiento predomine e influya en la humanidad. La individualidad existe dentro del pensamiento colectivo llevando a los individuos a convertirse en personas de alta funcionabilidad por los valores, mitos, normas y creencias.

Las representaciones sociales crean distintas jerarquías donde se observan múltiples estilos de vida y pensamientos, como lo son las opiniones, creencias, normas y estereotipos, los cuales influyen mayormente en la conducta de las personas. Asimismo, permiten comprender cómo los hombres y las mujeres viven el día a día, puesto a que existe un sistema propio y único en los valores, principios y los códigos, que forman una conciencia colectiva, es decir, se rigen por un pensamiento compartido por la sociedad o



por líderes de opinión. Un pensamiento nace desde lo que percibe la persona, dentro de su contexto social y comunicacional. De las representaciones sociales nace el conocimiento del sentido común, ya que, las representaciones sociales abarcan la mayoría de conocimientos y finalmente se llega a ese tipo de comprensión, que es un pilar importante dentro de la cotidianidad de las personas y de sus maneras de actuar. (Araya Umaña, 2002)

De acuerdo con Ibáñez citado en Araya (2002), cuando una persona entra en algún grupo o condición social, su visión de la realidad en la vida varía, puesto a que no todas son iguales y su percepción es individual; cuando un sujeto comparte la misma realidad de la vida, surgen pensamientos y exégesis similares de un hecho. La cotidianidad cae en un pensamiento colectivo, donde las realidades son compartidas. Dentro de esta, existen distintos tipos de comunicación e interacción para compartir y experimentar entre todos. Desde este punto de vista, se percibe la relevancia de comprender las características sociales y del lenguaje, teniendo presente que, este le permitirá formar parte o no en el centro de conocimiento e información en el que se encuentra, algo que se transmite a través del tiempo. En conclusión, una persona es influenciada por su entorno cultural y cotidiano, estos predominarán en su comportamiento, personalidad y su realidad social. El planteamiento antes dicho tiene un acuerdo en los investigadores de las Ciencias Sociales. Sin embargo, este análisis pierde consistencia cuando se enfoca en las propiedades objetivas que tiene la realidad.

En este contexto, se menciona que, las representaciones sociales permiten el conocimiento de los procesos que proporcionan la interpretación de la realidad, la relación con el mundo y con los demás y la forma de la construcción de la realidad y como esta contribuye en los factores normativos, prácticos y afectivos que hacen seres individuales a todas las personas en contextos sociales. Las representaciones sociales



poseen una cualidad dinámica invariable en cuanto al mundo social e individual, en el que puede transformar o producir un entorno en el que muchos se desarrollan, este percibe relaciones intersubjetivas de cualquier individuo, lo que favorece a su interacción y comunicación, es un ejercicio para la construcción de su realidad y refleja las experiencias. (Chávez y Ramírez, 2018)

2.2.3.1 Modalidades de las representaciones sociales

De acuerdo con Jodelet (2000), el autor Moscovici plantea tres modalidades de las representaciones, la primera se nombra hegemónica, pueden ser uniformes y coercitivas, son las representaciones que comparten un grupo de personas previamente estructurado; la segunda se llama emancipadas o autónomas, nacen de los conocimientos que comparte el grupo; finalmente la tercera se denomina polémicas, son las que se posicionan únicamente en un contexto caótico, en la controversia y conflicto. Lo antes mencionado permite comprender las modalidades o particularidades de las representaciones sociales, pueden tener diferentes orígenes, algunos impuestos, pero percibidos como propios debido a su estructura, otros autónomos se comparten con el grupo de forma voluntaria y los polémico que tienden a surgir de diferentes puntos de vista.

Otros investigadores como, Abric crean la hipótesis del núcleo central, lo que abarca de manera central y periférica los factores de las representaciones sociales. Los factores periféricos se posan alrededor del central, en ellos se visualiza que existen diferencias en la evaluación de los pobladores en la zona, diciendo que están sumamente a gusto con su territorio, que es lo esencial dentro de la representación (Cabra, 2021). Evidentemente, las representaciones sociales parten de diversas evaluaciones, pero al mismo tiempo coinciden en aspectos positivos de los cuales pueden disfrutar.

De acuerdo con Materán (2008), las representaciones sociales tienen origen y evolucionan dentro de un contexto social en relación a un objeto social, estas inician



donde existe diferencia de pensamientos y descontentos en relación a su experiencia, en un mismo hilo social. Asimismo, las representaciones sociales se vinculan con las experiencias de índole social y sus prácticas, estas intervienen en sus acciones, predominándolas y definiendo la peculiaridad en un conjunto de personas. Es preciso acotar que, las representaciones sociales pueden elaborarse en forma positiva y negativa, manifestando estar a gusto con algunos aspectos y en desacuerdo con otros.

2.2.3.2 Funciones de las representaciones sociales

Las representaciones sociales son vitales en la dinámica social pues cumplen con cuatro funciones básicas. (Abric citado en Tamayo y Navarro, 2009).

- *Función del saber:* Las representaciones sociales simplifican la realidad y dan las condiciones primordiales para una buena comunicación social.
- *Función identitaria:* Las representaciones sociales son las que permiten que el individuo delimite su identidad y favorece las cualidades de los grupos.
- *Función de orientación:* Las representaciones sociales son las que dictaminan los comportamientos, prácticas y acciones de la sociedad, son las capaces de ordenar y predecir, además de crear expectativas y definen el objetivo de una situación.
- *Función justificadora:* Las representaciones sociales con el paso del tiempo justifican ciertos comportamientos o posturas que tome el ser humano.

Las representaciones sociales, mejoran la comunicación social entre los habitantes, permiten simplificar la realidad, ayudan a la delimitación de la identidad, permiten establecer normas de comportamiento y dan sentido al comportamiento humano.



2.2.3.3 Dimensiones de las representaciones sociales

Para Moscovici citado en Araya (2002), las RS tienen la particularidad de ser un tema de opinión, estas se analizan en base a tres dimensiones, las cuales son: La actitud, la información y el campo de presentación.

a) La actitud

Para Araya (2002), la actitud es la encargada de orientar y regular una conducta, ya sea de manera positiva o negativa que pueda favorecer o no a la persona en una representación. Es fácil de reconocer en un discurso ya que sus propiedades lingüísticas tienen un significado dado por la sociedad, ya sea positivo o negativo. Esta es la parte emocional y primitiva de las representaciones, siempre está ahí, aunque las otras representaciones no lo estén, un ejemplo es que un conjunto de personas puede presentar emociones de cualquier tipo debido a un acontecimiento sin requerir información de este.

En este contexto, Tamayo y Navarro (2009) destacan que, las actitudes se expresan por uno o muchas representaciones sociales, son el reflejo de la opinión del sujeto o la de su contexto social. Además, la actitud se ve como la relación en la opinión, mientras que la representación es más la razón por las que se actúa. La ideología se basa en múltiples formas de pensar que tienen cualidades integradoras entre las personas, lo que perdura en el tiempo y va relacionado a la masa. La actitud está conformada por creencias, valores y normas.

b) La información

Es la forma en la que un individuo percibe y organiza sus conocimientos sobre un hecho o cosa. La actitud que tome una persona frente a la información puede evidenciar su conocimiento de esta, pues puede ser la calidad, prejuicio o estereotipo. Es la cantidad y calidad de información que toman las personas en su día a día. Por otro lado, hay que considerar que, depende mucho de las pertenencias grupales y ubicaciones sociales el

proceso de calidad informativa. La información nace desde que el ser humano tuvo contacto con algo, y la práctica que se lleva a cabo con este, las cuales son diferentes a las de los medios de comunicación. (Araya, 2002).

c) El campo de representación

Para Araya (2002), esta dimensión es la jerarquización y organización interna de los factores que conforman el contenido de las representaciones sociales, por lo que, está construido por las opiniones, vivencias, valores, imágenes y actitudes que existan en una misma las representaciones sociales. El campo de representación está conformado por un proceso figurativo y objetivo, esto organiza y establece la representación, ya que es un pilar vital y le da significado a todos los factores que constituyen esta dimensión.

2.2.3.4 Dinámica de las representaciones sociales

Para Villaroel (2007), la función y construcción que cumplen las representaciones sociales es un tema abordado. Moscovici describe que existen dos niveles de articulación de las representaciones en contextos sociales, que son: el proceso de construcción y la opinión pública. Las representaciones están en la opinión pública mientras estén estos tres componentes: campo de representación, actitudes y contenidos. Por otro lado, lo que realmente buscan las representaciones sociales es que a las ideas abstractas las integren a una sociedad, por medio de orientaciones y conductas nuevas para que exista mayor información e integración, lo que se puede lograr con la actividad psicológica y otras condiciones sociales, como el anclaje y la objetivación.

Asimismo, Moscovici citado por Chávez y Ramírez (2018), describe la dinámica que existe en las representaciones sociales a continuación:

a) Objetivación

Lo subjetivo se convierte en objetivo, en algo firme. Se destaca que el sentido de la objetivación es disminuir los múltiples significados volviéndolo algo material, también,



las experiencias de cada persona influyen en su forma de ver y dar datos para así volverlos a interpretar de manera abstracta en la ciencia. Esto se da en tres etapas la primera es la construcción selectiva, que se produce cuando una información se desliga de la ciencia y se toma para que los individuos lo hagan parte de su realidad, para lograr dominar los conocimientos; la segunda es la esquematización estructurante, ya teniendo los conocimientos, se construye algo congruente y entendible para darle una buena imagen al objeto; finalmente la tercera es el esquema figurativo, lo abstracto pasa a ser naturalizado y preciso, pasando a ser más accesibles. (Moscovici citado por Chávez y Ramírez, 2018).

b) Anclaje

Para Jodelet citado por Chávez y Ramírez (2018), es en el anclaje que se ve la realidad colectiva, ya que se tiene en cuenta su marco de referencia, lo que es útil para actuar en esta. Asimismo, el conjunto de individuos en un contexto social pretende volver lo nuevo por algo natural, puesto a que cambian el objeto por un instrumento social, de esta manera Jodelet, (1986, citado por Lacolla, 2005), destaca que, el anclaje es un método más rápido en cuanto a la información de la desviación de la información y la conformidad, lo que facilita marcos ideológicos con el objetivo de integrar la representación y las funciones.

c) Actores sociales y visión territorial

Para Egio y Torrejón (2014), lo que fundamenta el concepto de la investigación se enfoca en los aportes de Lefebvre en la teoría espacial, el propone que hay una dialéctica espacial, en el que a manera de práctica descifra que el espacio percibido, el espacio concebido y el espacio vivido explican cómo las sociedades forman su ambiente. El espacio vivido son las firmezas, consonancias locales y evoluciones, el espacio percibido son los representacionales y proyectados, por otra parte, el espacio concebido es el de la



creación, ilusión y suceso. De acuerdo con Blanca Ramírez (2003), un cambio actual en la ciudad de México explica cómo a partir de la sociología rural se unen reformas a los postulados clásicos sobre la economía agrícola y el campesino dentro de una ciudad en constante expansión.

Según Egio y Torrejón (2014), concluyen que la clave para aproximarse en los cambios de las zonas rurales es dándoles una nueva interpretación, para la mejora de las experiencias espaciales y las relaciones que intervienen en la metropolización, en los que los múltiples instrumentos que están en las regulaciones territoriales que están gracias a las administraciones locales confrontan prolongados desafíos y arreglos. Los autores manejan neologismos para poder interpretar esas realidades, como la nueva ruralidad, ciudad difusa, urbanismo rural o reurbanización.

De igual forma, Canclini citado en Reyes (2014), se apoya en los conocimientos en el análisis histórico y como estos explican los procesos de la territorialidad actuales son provocados por el Estado y que, con ayuda de otros grupos, deciden las dinámicas de cada ciudad, aunque también, propone que la ciudadanía es la tenencia de bienes y el uso de los mismos. De acuerdo con Dolores citado por Reyes (2014), esto implica que los procesos de apropiación espacial deben combinarse con las perspectivas políticas que asemejan las sociedades locales en la temporalidad e historia.

Las representaciones sociales también han tenido relevancia en el ámbito geográfico. De acuerdo con Musset (2009), el estudio de las RS dentro de la geohistoria deja una incógnita en como realmente se aprecia la realidad en el mundo, ya que, no es lo mismo la relación entre la realidad, como se percibe y cuál es el discurso que se da de esto.

Asimismo, Musset citado por Avendaño (2017), se destaca que, hay una relación irrompible entre la sociedad-espacio, puesto a que esta hace que las personas construyan



su identidad en el contexto territorial en el que se encuentra, posteriormente asumirán la asignación de significados, narrativas, espacios vividos, pertenencias, apegos y valores preestablecidos, lo que favorece la construcción de una representación y un territorio imaginario.



CAPÍTULO III

MATERIALES Y MÉTODOS

3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

La investigación se enmarca dentro del enfoque cualitativo, de acuerdo con Martínez (2006) este tipo de investigación se rige por un paradigma interpretativo, partiendo desde la naturaleza misma de los hechos permitiendo identificar las particularidades y características del fenómeno estudiado. En efecto se centra en permitir a las personas expresar sus experiencias, sentimientos, opiniones, etc. Teniendo como referencia lo anteriormente mencionado el estudio reúne las condiciones para su abordaje cualitativo. El método es inductivo, de acuerdo con Palomino, Peña, Zevallos y Orizano (2015) se centra en la observación de los hechos, partiendo de las particularidades, para llegar posteriormente a las generalidades, para la comprensión de teorías y leyes.

3.2 DISEÑO Y NIVEL DE INVESTIGACIÓN

El diseño de la investigación fue no experimental y descriptivo a nivel micro, la metodología asumida en esta investigación es de tipo cualitativo, de alcance fenomenológico hermenéutico. Para Martínez (2006) la fenomenología es rigurosa, permite interpretar información de forma confiable, tiene como finalidad generar realidades, desde las vivencias de las personas para construir un conocimiento nuevo. En concordancia la investigación pretende comprender e interpretar las representaciones sociales de los pobladores de las comunidades de Pitic y Quehuincha respecto al proyecto vial Apurímac Cusco.

Para Rodríguez, (1999) citado por Pacompia, (2016) “La investigación cualitativa implica la utilización y recogida de una gran variedad de materiales – entrevista, experiencia personal, historias de vida, observaciones, textos históricos, imágenes,



sonidos- que describen las situaciones problemáticas y los significados en la vida de las personas” (p. 35)

Dicho de otro modo, la metodología cualitativa se aplica en el proceso de obtención de información descriptiva, apoyado en técnicas como las observaciones, entrevistas, historias de vida, etc., que representen los fenómenos de acuerdo a la percepción de las personas. De acuerdo a Collantes & Supo (2014), para la fenomenología, “los fenómenos son simplemente, las cosas tal y como se muestran, tal y como se ofrecen a la conciencia”. (p. 59).

En ese sentido, la fenomenología hermenéutica hace énfasis en investigar el fenómeno en las propias palabras de los individuos. Parafraseando a Encarnación (2017), la fenomenología hermenéutica toma relevante los sentimientos, la vivencia y el pensamiento participante de cada experiencia vivida de cada fenómeno.

3.2.1 Unidades de análisis y observación

La unidad de análisis está constituida por las Comunidades Campesinas de Pitic y Quehuincha que se encuentran en la jurisdicción territorial del distrito de Mara, Provincia de Cotabambas y Departamento de Apurímac. La unidad de observación está constituida por los pobladores afectados de manera directa e indirecta por el proyecto vial Apurímac-Cusco en la Comunidad Campesina de Pitic y Quehuincha que se encuentran en la jurisdicción territorial del distrito de Mara, Provincia de Cotabambas y Departamento de Apurímac.

3.3 POBLACIÓN Y MUESTRA DE INVESTIGACIÓN

3.3.1 Población de la investigación

La población está referida a la cantidad total de individuos que forman parte de la población en estudio (Hernández, Fernández y Batista, 2018). En este caso la comunidad de Pitic tiene 96 y Quehuincha tiene 88 aproximadamente, es de 184 en total.

3.3.2 Muestra de la investigación

Al tratarse de un estudio cualitativo se utiliza un procedimiento de muestreo intencional de conveniencia y por punto de saturación, tomando en cuenta lo siguientes criterios de selección:

Criterios de selección de la muestra:

- Pertenencia a las comunidades de Pitic y/o Quehuincha,
- Condición de residencia
- Desempeño de cargos en las comunidades
- Grupo de edad entre 25 a 65 años de edad
- Proximidad de vivienda a la vía y/o derecho de vía
- Cantidad de predios afectados por el derecho de vía

Tabla 2

Población y muestra, Mara 2019

Comunidad Campesina	Universo Poblacional		Población Muestra	
	Población	Dirigentes	Población	Total
Pitic	96	3	2	5
Quehuincha	88	3	2	5
Total	184	6	4	10

Fuente: Elaboración propia.

3.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Las técnicas a empleadas en la recogida de datos y/o información primaria fue la entrevista. De acuerdo con Martínez (2006) la entrevista es un instrumento que parte de diálogo coloquial para obtener la información. En este caso, de manera específica, se utilizó la entrevista semi estructurada orientada a la obtención de la información desde las vivencias de los actores sociales. La entrevista se aplicó a los informantes claves, entre dirigentes y pobladores para el recojo de información. Asimismo, la información se complementó con fuentes secundarias como la revisión documentaria del proyecto.



Es importante resaltar los pasos a seguir para realizar la entrevista, los cuales se mencionan a continuación.

- Se realiza la presentación por parte del investigador, también se explica la finalidad de la entrevista. De igual forma, se resalta la confidencialidad de la información que se obtenga.
- Se solicita autorización para realizar la grabación.
- Durante la entrevista también se pueden aclarar algunas dudas que puedan surgir en relación a algún tema.

3.5 TÉCNICAS DE ANÁLISIS DE DATOS

Para el procesamiento de información obtenida en campo, se utilizó el programa Atlas. Ti.



CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En esta sección se detallan los hallazgos cualitativos derivados del procesamiento de las entrevistas mediante el software Atlas Ti 9.0. La misma inicia con una breve descripción de la muestra de informantes claves para luego dar paso al desarrollo de cada uno de los objetivos trazados. A lo largo de la misma, se presentan las redes semánticas de familias de códigos detectadas tanto a nivel general como específico. A fines de poder extraer la riqueza de las representaciones sociales, los hallazgos se han organizado según la visión de dos comunidades afectadas por el proyecto ellas son: Pitic y Quehuincha ubicadas en el eje vial Apurímac-Cusco.

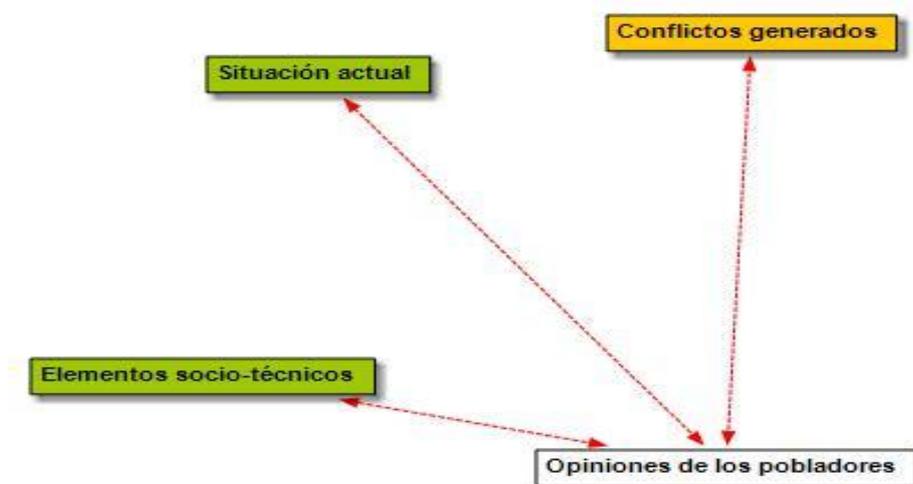
La población de estudio de las comunidades campesinas de Pitic y Quehuincha que participó del estudio, tiene como características socio-estructurales que el 40% de la muestra estuvo conformada por autoridades comunales, 40% por líderes comunitarios y 20% por comuneros o agricultores. De igual forma, la muestra se compuso de 60% de actores ligados a la comunidad campesina de Pitic y el 40% restante a la comunidad campesina de Quehuincha. Asimismo, respecto a las edades de los entrevistados, el 70% de los informantes tienen en promedio menos de 35 años y 30% más de 35 años. En cuanto al tiempo de residencia en la zona se evidenció que 70% de informantes en promedio tienen menos 30 años de residencia y 30% tiene más de 30 años como poblador en la zona de estudio. Vista estas características se puede develar que los informantes conocen la problemática y poseen criterio o rigor para describirla hasta alcanzar el punto de saturación de la información.

4.1 OPINIONES DE LOS POBLADORES SOBRE EL PROYECTO “REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL CORREDOR VIAL APURÍMAC-CUSCO

En relación al primer objetivo específico orientado a analizar las opiniones que tienen los pobladores sobre el proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco” en las comunidades de Pitic y Quehuincha del distrito de Mararregión Apurímac, se obtuvo que las opiniones de los pobladores que se encuentran vinculadas al análisis de su situación en la que viven y experimentan su cotidianeidad, también están condicionadas a sus conocimientos socio técnicos sobre la ejecución del proyecto, y finalmente para otros son los conflictos generados los que contribuyeron a tener una opinión sobre el proyecto (Figura 1). A partir de ello, se identificaron dos grupos de opiniones: de tipo emancipadora (o autónoma) y polémicas que son causadas en gran parte por los inconvenientes que se generaron durante la etapa de identificación de predios afectados y la gestión de pagos para los mismos. A continuación, se describen dichos elementos.

Figura 1

Red semántica de la opinión de los pobladores, Mara 2021



Fuente: Elaboración basado en la entrevista. Desarrollado Atlas. Ti (junio, 2021)



Con respecto a los elementos socio-técnicos, según la figura 2, estos están relacionado a lo ambiental contribuyen en la aparición de opiniones entorno a elementos técnicos de diseño como las avenidas, autopistas, caminos vecinales, puentes veredas, señalización o iluminación que posee el proyecto de infraestructura. Por esta razón, los pobladores de las comunidades de Pitic y Quehuincha hacen énfasis en tener un mayor control a los vehículos que circulan en la vía, con un buen ensanchamiento y asfaltado. Por otra parte, en ambas comunidades, los elementos sociales emergen como una categoría vital por la negociación previa requerida para el uso de la carretera por la empresa minera. En la comunidad de Pitic, se percibe al proyecto como un acondicionamiento estructural del eje vial y el aspecto ambiental es identificado como prioritario, por ello se afirma que:

“las autoridades no han considerado (la vía) en el Estudio de Impacto Ambiental, porque quién se beneficia es la empresa Las Bambas” (Gregorio, autoridad comunidad Pitic).

Este testimonio, evidencia la visión que tienen hacia el proyecto, dado que lo perciben como vía de uso principal para el traslado de minerales de la empresa minera MMG Las Bambas, además que, de acuerdo al EIA inicial iban a ser trasladados a través de un mineroducto. Del mismo modo, algunos pobladores ponen énfasis en señalar que debería tomarse en cuenta los aspectos ambientales, los mismos que afectan la salud porque existe contaminación acústica y ambiental por el polvo que genera el actual paso de los vehículos mineros, así tenemos el siguiente testimonio:

“el medio ambiente, para evitar polvaredas, y seguridad para un mayor control de los vehículos de la empresa” (Eulogio, autoridad comunidad Pitic).

En la comunidad de Quehuincha, el aspecto social es considerado como prioritario al igual que el aspecto ambiental, porque se percibe al proyecto como una fuente de



posibles conflictos entre el Estado y las comunidades del ámbito de intervención, además de conflictos internos entre los afectados, como refiere uno de los entrevistados aduciendo que debería tomarse en cuenta a todos, porque todos son afectados. Sin embargo, de acuerdo a los documentos del proyecto se contempla la adquisición de predios afectados por la misma, compensando a los afectados ubicados al borde de la vía; mientras los impactos generados por el tránsito de los vehículos pesados de la empresa minera que transitan por esa vía generan impactos más allá de solo los predios ubicados al borde de la vía y estos no perciben ningún tipo de indemnización y/o compensación para esos afectados.

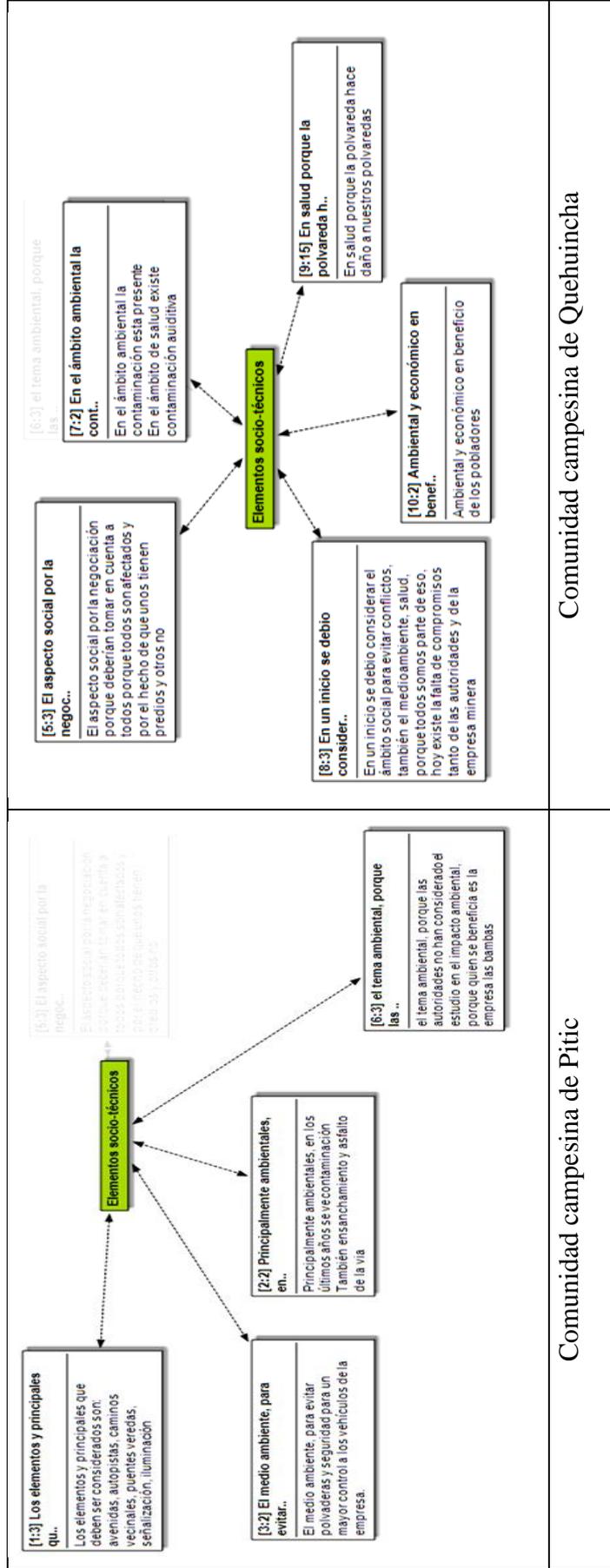
“El aspecto social por la negociación por que deberían tomar en cuenta a todos, porque todos somos afectados y por el hecho de que unos tienen predios y otros no” (Alejo, dirigente comunidad Quehuincha)

“En un inicio se debió considerar el ámbito social para evitar conflictos, también el medioambiente, salud, porque todos somos parte de eso, hoy existe la falta de compromisos tanto de las autoridades y de la empresa minera”.
(Wenceslao, autoridad comunidad Quehuincha).

No obstante, también se narra que el proyecto envuelve beneficios económicos para los pobladores porque la actividad minera genera un encadenamiento del empleo con diversas actividades conexas y contribuye indirectamente con la mitigación de la pobreza rural. Ahora bien, en ambas comunidades, el proyecto es reconocido por afectar la salud de los pobladores originada por el exceso de polvo cuando transitan los vehículos mineros. También se evidenció que existe inconformidad con las autoridades locales y la empresa minera por la forma en la que fue llevando el proyecto, gestándose una fuente de conflicto con las comunidades.

Figura 2

Red semántica de los elementos técnicos y socio-ambientales a considerarse en el proyecto, Mara 2021



Fuente: Elaboración basado en la entrevista. Desarrollado Atlas. Ti (junio, 2021)

4.1.1 Percepciones sobre la situación actual del Proyecto

Según las entrevistas efectuadas y reflejadas en la figura 3, en la comunidad campesina de Pitic se percibe una situación donde la vía recibe constante mantenimiento ejecutada de la empresa minera; sin embargo, debido al alto tránsito de vehículos pesados y la baja calidad del mantenimiento de la vía por parte de los contratistas que realizan la tarea tiende a deteriorarse en un corto plazo, así precisa el siguiente testimonio.

“A la fecha las condiciones que presenta esta en deterioro debido a que por dicha ruta es de alta transitabilidad con vehículos pesados, pese a que la empresa hace mantenimiento por tramos, con las empresas subcontratistas y estas no hacen un buen trabajo” (Wenceslao, ex dirigente comunidad Pitic)

Del mismo modo, desde una perspectiva social afirman que el proyecto se encuentra en la etapa de *pago de “indemnización a los afectados”* por el derecho de vía. Este proceso de indemnización representa un problema para muchos, debido a supuestos errores en la etapa de identificación de predios afectados, ya que no se incluyó a las viviendas de los pobladores que presentan afectaciones como rajaduras a las paredes de sus casas por las vibraciones de los vehículos pesados. Así, a continuación, los siguientes extractos de entrevistas permiten corroborar los hallazgos.

“La condición actual del proyecto está en la realización de pagos... Hay rajaduras en las casas, hay polvo” (Eulogio, autoridad comunidad Pitic)

“Todavía falta regularizar los pagos a todos los afectados” (Gregorio, autoridad comunidad Pitic)

“Nos ha traído impactos porque hay rajaduras en las casas, hay polvo, vibración y ruido y otros impactos ambientales, esta angosto la vía” (José, autoridad comunidad Pitic)



Por otro lado, en la comunidad campesina Quehuincha los informantes perciben que la vía actual carece de mantenimiento, además se estaría generando contaminación acústica por el ruido y contaminación ambiental por el polvo que se produce cuando las unidades vehiculares transitan por dicha vía.

“Falta mantenimiento hay mucho ruido y contaminación para los animales, agricultura y salud pública” (Celia, dirigente comunidad Quehuincha)

En este sentido, algunos fragmentos de las entrevistas sugieren:

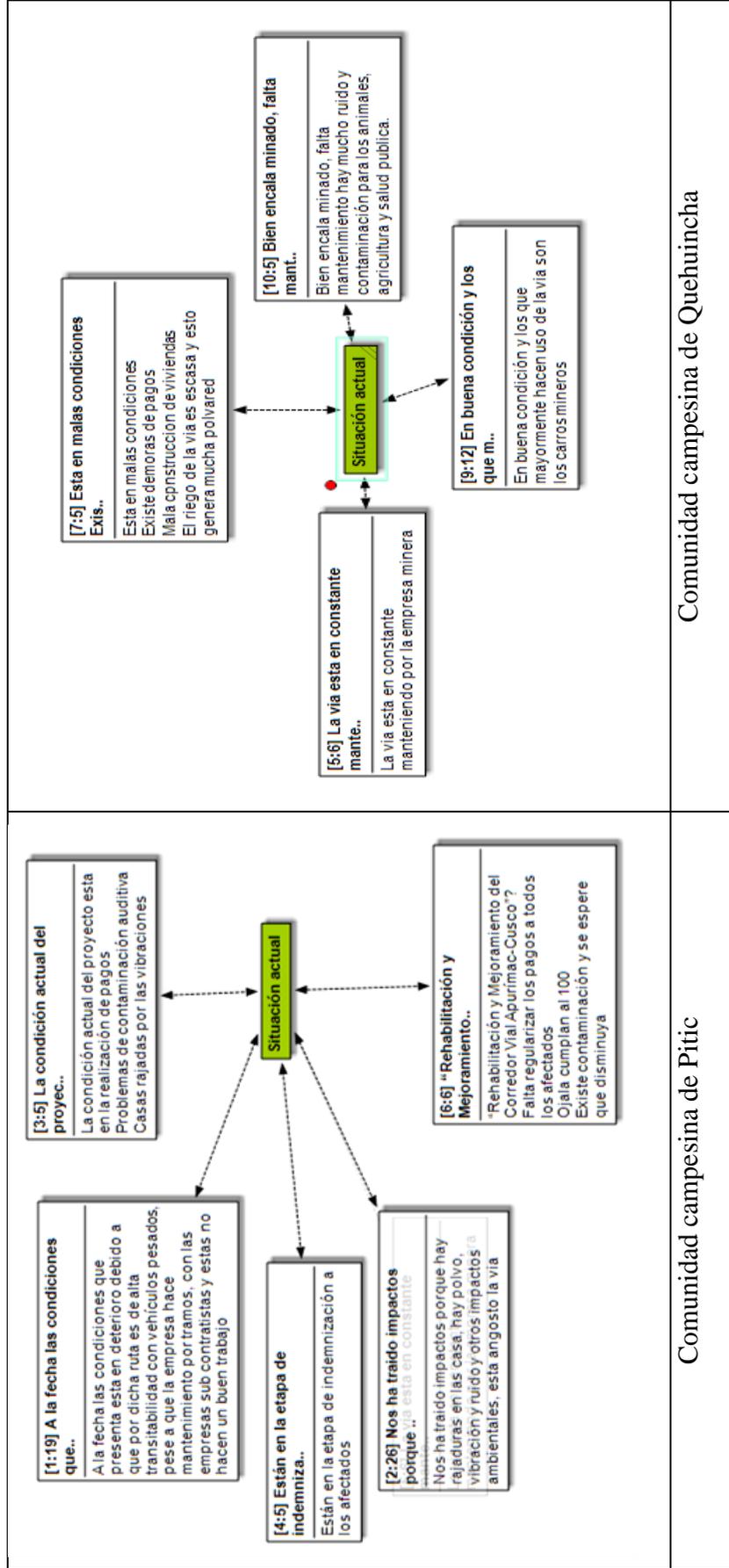
“El riego de la vía es escasa y esto genera mucha polvareda” (Andrés, comunero calificado comunidad Quehuincha)

“Está en malas condiciones, existe demoras de pagos, mala construcción de viviendas y el riego de la vía es escasa y esto genera mucha polvareda” (Andrés, comunero calificado comunidad Quehuincha)

En ambas comunidades, se percibe la existencia de problemas como daños a las viviendas y rajaduras generadas por el alto tonelaje de los vehículos mineros, sumado a contaminación acústica y polvareda por el alto tránsito vehicular afectando directamente la salud pública y el desarrollo de sus principales actividades económicas. También, se percibe que la constante generación de polvareda se debe al hecho que actualmente dicha vía no se encuentra asfaltado, es una carretera afirmada que recibe constantes trabajos de mantenimiento y riego por empresas contratistas de la empresa minera MMG Las Bambas a fin de mitigar ese impacto. Igualmente, precisan que existen demoras en los pagos que viene realizando el MTC hacia los afectados, lo que viene generando descontento en este sector de la población.

Figura 3

Percepciones de la situación actual del Proyecto, Mara 2021



Fuente: Elaboración basado en la entrevista. Desarrollado Atlas. Ti (junio, 2021)



Ahora bien, volviendo la mirada a las opiniones emancipadoras o autónomas, se destaca en la figura 4 que algunos pobladores atestiguan que las vías que utiliza el proyecto facilita trasladarse con mayor rapidez, mejora el bienestar para toda la población y ayuda a los habitantes porque mejorará la calidad de vida. No obstante, también ponen de manifiesto que durante la implementación del proceso de adquisición de predios a fin de ejecutar el proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac Cusco” se sumaron otro tipo de problemas de pago.

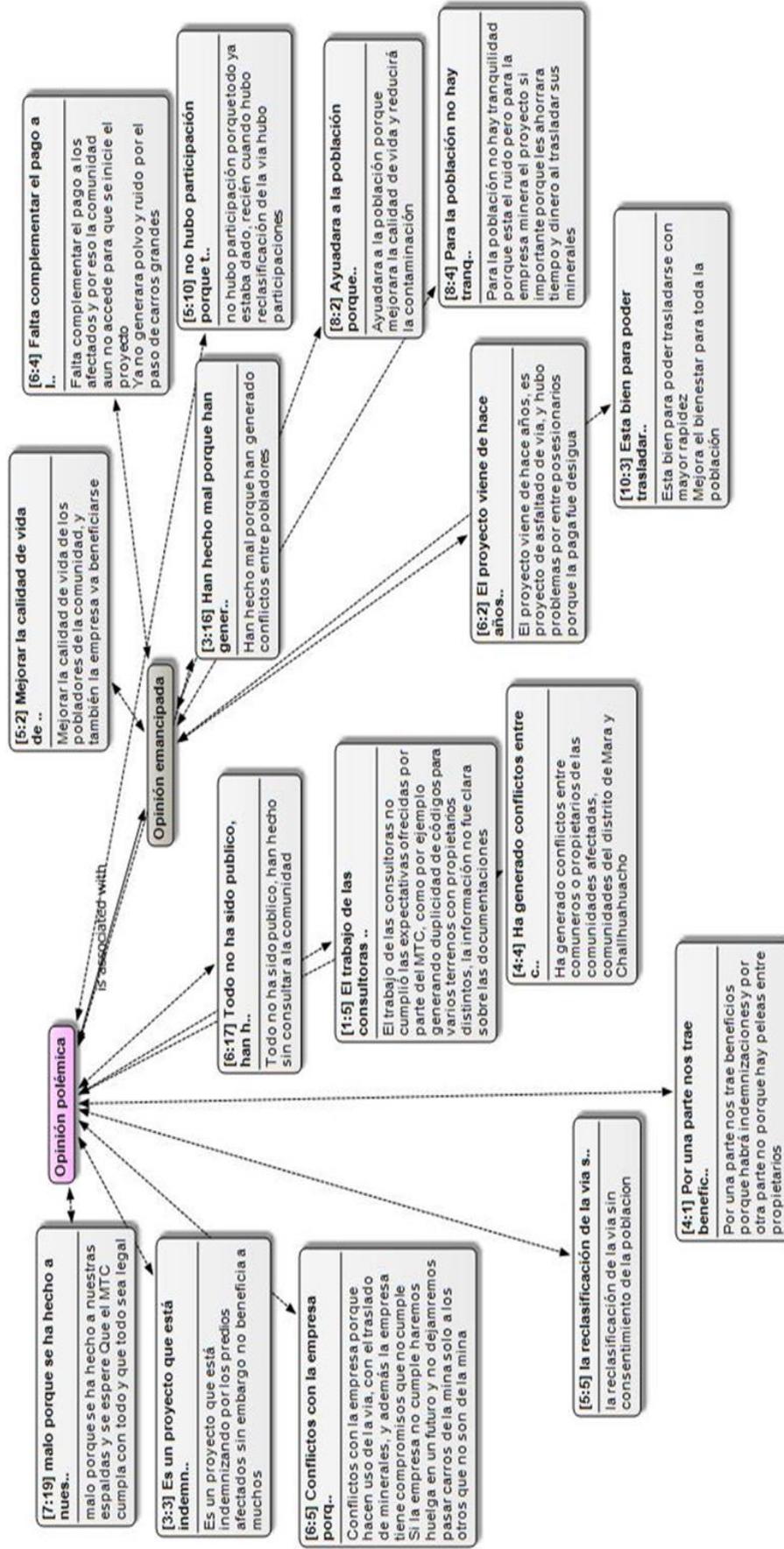
“hubo problemas por entre posesionarios porque la paga (derecho de vía) fue desigual” (Gregorio, autoridad comunidad Pitic).

De igual forma, la ejecución del proyecto trajo consigo impactos a nivel comunitario, así lo reconoce el siguiente testimonio:

“El trabajo de las consultoras no cumplió las expectativas ofrecidas por parte del MTC, como por ejemplo generando duplicidad de códigos para varios terrenos con propietarios distintos, la información no fue clara sobre las documentaciones generado caos y conflictividad” (Wilfredo, ex dirigente comunidad Pitic)

Figura 4

Red semántica de la opiniones emancipadas y opiniones polémicas, Mara 2021



Fuente: Elaboración basado en la entrevista. Desarrollado Atlas. Ti (junio, 2021)



De similar manera, algunos pobladores afirman que el proyecto al contemplar la indemnización por los predios que se vean afectados por el derecho de vía, no beneficia a muchos, puesto que no todos tienen terrenos al pie de la carretera. También indican que el tema de las peleas entre propietarios y posesionarios de las comunidades del distrito de Mara ha restado credibilidad sobre los beneficios de las indemnizaciones. De hecho, indican que:

“Por una parte nos trae beneficios porque habrá indemnizaciones y por otra parte no porque hay muchas peleas entre propietarios” (Álvaro, autoridad comunidad de Pitic).

Al parecer, la conflictividad del discurso emerge cuando no se cumplen los compromisos y se evidencia una falta de transparencia en el proceso de pagos, situación que nos lleva a abordar la problemática de los conflictos que se estarían presentado como consecuencia de la ejecución del proyecto.

4.1.2 Percepción de conflictos generados

En relación a la comunidad de Pitic, el análisis de las entrevistas revela dos grandes tipos de conflictos. Por una parte, los conflictos generados cuando la carretera fue recategorizada como vía nacional sin consultar a la comunidad y, por la otra, los conflictos originados en la implementación del proceso de adquisición de predios, al existir dudas en los linderos colindantes de los afectados y supuestas desigualdades en los montos de las indemnizaciones. En efecto, algunos extractos de las entrevistas resumidas en la figura 5 dan cuenta de tal situación.

En el caso de la reclasificación de la vía, esta se tradujo en una molestia para algunos pobladores, pues los entrevistados indican que no les fue consultado previamente dicho cambio y el mismo implicó un aumento importante de tránsito vehicular de la empresa minera que impacta directamente a la seguridad de sus familias y tiene efectos



en la producción ganadera y agrícola en la comunidad.

“Hubo problemas en el 2016 cuando se recategorizo la vía de rural a departamental, se realizó movilizaciones porque no hubo consulta a la comunidad siempre hay problemas no está saneado con el MTC” (José, autoridad comunidad Pitic)

En relación a la problemática actual, posterior a la aceptación de recategorización de la carretera a vía nacional, se evidenciaron conflictos debido a supuestos malos trabajos durante la identificación de predios afectados y posterior pago de las mismas. Los pobladores aseguran que han tenido dificultades en la identificación de los linderos de los terrenos, lo cual se ha traducido en conflictos entre vecinos y colindantes. Uno de los entrevistados asegura que:

“El trabajo de las consultoras no cumplió las expectativas ofrecidas por parte del MTC, como por ejemplo generando duplicidad de códigos para varios terrenos con propietarios distintos, la información no fue clara sobre las documentaciones” (Wilfredo, ex dirigente comunidad Pitic)

Situaciones que generaron muchos malestares y conflictos internos entre propietarios de las comunidades, gestándose una desconfianza sobre los beneficios de las indemnizaciones.

“Se han generado problemas de terrenos entre colindantes” (Eulogio, autoridad comunidad Pitic)

“Se han organizado huelgas y movilizaciones para conseguir un pago justo hacia los propietarios” (Eulogio, autoridad comunidad Pitic)

“Cada comunero hace trato directo con el MTC, según comentan la tasación no cubre el costo de la vivienda y el costo de vida ha subido, por lo demás está bien” (José, autoridad comunidad Pitic)



Por otra parte, la visión de los informantes de la comunidad de Quehuincha es similar a las representaciones que se originan desde la comunidad Pitic. Los comuneros aluden conflictos generados por la reclasificación de la vía sin tomar en cuenta la opinión de la comunidad, el incumplimiento de compromisos por parte de la empresa minera y resaltan el problema actual que viene atravesando con el MTC, relacionada a el proceso de identificación de predios afectados y posterior pago por los mismos. Según refirió uno de los entrevistados.

“[Hubo]bastantes problemas por el personal que generó conflictos por colindancia entre los propietarios de los terrenos” (Celia, dirigente comunidad Quehuincha)

Asimismo, se evidencia mucho malestar debido a las demoras en los pagos de las indemnizaciones y las desigualdades en la elaboración de los expedientes de afectación donde se consigna pagos diferenciados. Así, entre los extractos de entrevistas más relevantes que dieron vida al análisis tenemos:

“La identificación de predios no se realizó como debía ser porque no hubo información suficiente por ambas partes, hubo mala identificación de predios” (Alejo, dirigente comunidad Quehuincha)

“En un inicio hubo desacuerdos porque los códigos de los predios estaban confusos y mal puestos” (Luis, comunero hábil comunidad Quehuincha)

“Con el proyecto solo [hubo conflicto] por el pago desigual, pero si hubo conflictos por el incumplimiento de compromisos entre la empresa minera y la comunidad, hubo huelgas y paros” (Wenceslao, autoridad comunidad Quehuincha)

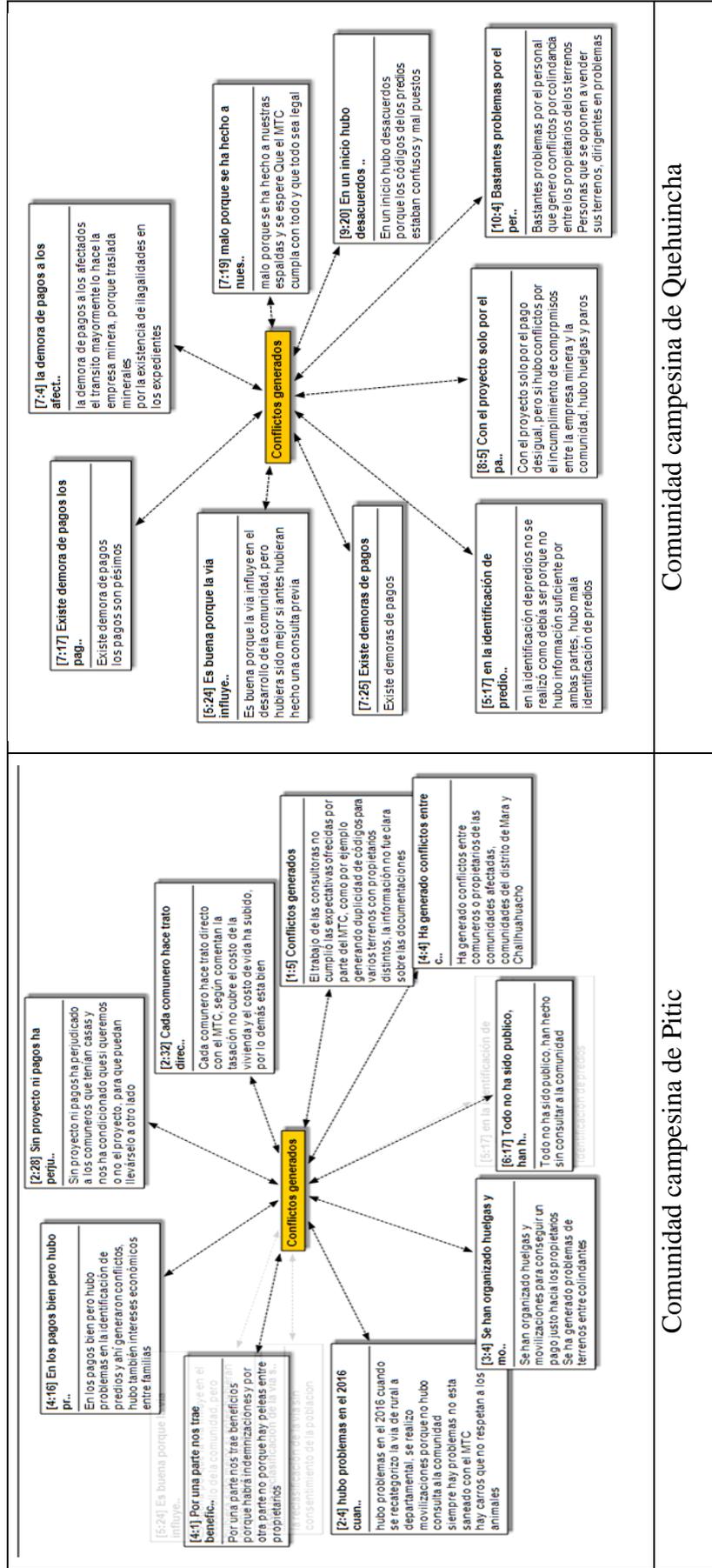
De acuerdo a lo descrito anteriormente, los conflictos emergieron cuando la vía fue recategorizada a una vía nacional sin previa consulta a la comunidad,



posteriormente se presentaron problemas entre los dueños de los predios debido a supuestos errores en la etapa de identificación de predios y asignación de códigos, además de no haber respetado los límites reales entre los terrenos colindantes. Otro elemento, es en relación al pago cuyo monto de indemnización es bajo y no permitiría su uso adecuado para beneficio de la familia afectada, así también, algunos informantes sienten que el pago ha sido desigual y la empresa no ha cumplido sus compromisos previos.

Figura 5

Conflictos generados, Mara 2021



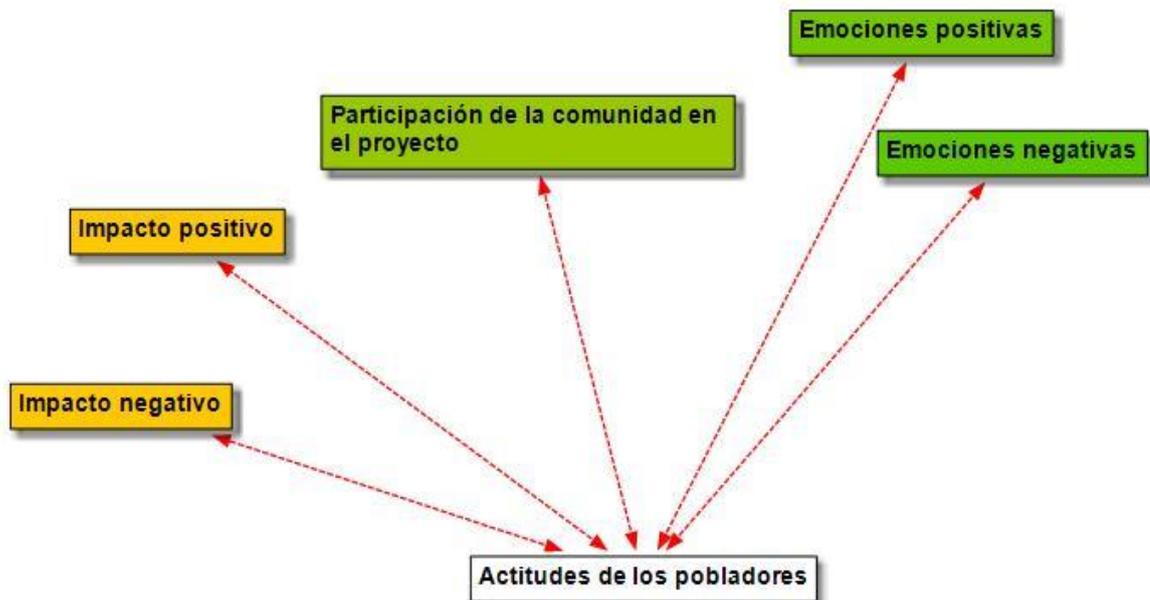
Fuente: Elaboración basado en la entrevista. Desarrollado Atlas. Ti (junio, 2021)

4.2 ACTITUDES DE LOS POBLADORES

La red semántica asociada a las actitudes de los pobladores, se presenta en el marco del segundo objetivo específico centrado en caracterizar las actitudes que adoptan los pobladores sobre el proyecto "Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac - Cusco en las comunidades de Pitic y Quehuincha del distrito de Mara- región Apurímac. En esta sección, se describen las actitudes de los pobladores que están asociadas a las representaciones sociales sobre los impactos positivos y negativos que se generan como consecuencia de la implementación del proyecto. Del mismo modo, se identificaron en los discursos un grupo de emociones tanto positivas como negativas que también influyen en las actitudes de los pobladores. Por otro lado, también se evidencian valoraciones en cuanto a la participación de la comunidad en el proyecto. A continuación, se describen dichos elementos.

Figura 6

Actitudes de los pobladores, Mara 2021



Fuente: Elaboración basado en la entrevista. Desarrollado Atlas. Ti (junio, 2021)



4.2.1 Participación de la comunidad en el proyecto

La visión de los pobladores de la comunidad Pitic sobre su participación en el proyecto es pesimista y eso se manifiesta en la figura 7. Los discursos señalan que no ha existido participación comunitaria en el diseño del proyecto, pues todo lo referente a las actividades del proyecto ya estuvo predefinido. Del mismo modo, señalan que, como resultado de esa definición previa del proyecto, se han realizado huelgas y manifestaciones en contra de la reclasificación de la vía y el pago justo a los que se vieron, se ven y se verán afectados en sus predios. En consecuencia, la participación es en un nivel muy básico, es decir, netamente informativo a través de la participación en reuniones y talleres, que desencadenaron en manifestaciones sociales, donde la comunidad exigía pagos justos para los afectados. Es importante precisar que, a la fecha, las representaciones en relación a la recategorización de la vía a nacional se muestran negativas, porque según refieren los entrevistados, fueron los comuneros quienes cedieron sus terrenos y trabajaron a cambio de nada para la creación de la carretera que ahora es considerada como vía nacional. A continuación, se presentan algunos testimonios sobre lo descrito.

“La participación fue en las reuniones, talleres informativos, así como la entrega de los documentos para resarcir sobre sus predios afectados”

(Wilfredo, ex dirigente comunidad Pitic)

“Se participó apoyando en la huelga para que se indemnice lo justo a los afectados, porque en un inicio no iba haber pagos o indemnizaciones a los afectados” (Álvaro, autoridad comunidad Pitic)

“Hemos cedido terrenos, y se hizo trabajos populares y mano de obra comunal cuando la vía era 4 metros, después la mina lo ha ensanchado a 8 metros”

(José, autoridad comunidad Pitic)



En la comunidad de Quehuincha, sobre este punto y como indica la figura 8, se reflejó una participación comunitaria de nivel básico en sus representaciones sociales. Por una parte, los informantes señalan que participaron a través de las reuniones y/o talleres informativos realizados posterior a la recategorización de la vía, así como en la entrega de los documentos solicitados por el MTC durante el proceso de identificación de predios afectados. Por otro lado, afirman que al inicio los pobladores, en su mayoría iletrados, al desconocer temas técnicos habrían sido sorprendidos. En este marco, se presentan algunos fragmentos que apoyan este razonamiento:

“En un inicio se participó en los convenios y se espera que genere más empleos” (Wenceslao, autoridad comunidad Quehuincha)

“La participación fue mínima, porque todos buscaban sus beneficios propios sin pensar en la comunidad” (Luis, comunero hábil comunidad Quehuincha)

“En ese entonces la mayoría eran iletrados y por eso se aprovecharon” (Celia, dirigente comunidad Quehuincha)

4.2.2 Emociones asociadas al proyecto

La figura 7 muestra las emociones de los pobladores que se dividen en aspectos positivos y negativos. Es así, que desde su experiencia vivida afirman sentir alegría, porque de alguna manera aprecian un cambio en las condiciones de vida por las indemnizaciones y mayor movimiento económico. Sin embargo, también para algunos comuneros desde su sentir existe preocupación y estrés por los impactos e intranquilidad por mayores probabilidades de incidencia de accidentes de tránsito al ejecutarse el proyecto.

Los entrevistados de la comunidad de Pitic, adicionalmente expresan que el traslado de ruta sería en menor tiempo y minimizando la polvareda. Sin embargo, también están presentes las emociones negativas como preocupación por el futuro patrimonial de sus



hijos y por la no atención del Estado, aunado a lo anterior manifiestan inquietud por los impactos futuros, además del malestar por las mayores probabilidades de accidentes de tránsito que pudieran ocurrir en el trayecto de la vía. Sobre este punto, se presentan algunos testimonios que dan cuenta de lo manifestado.

“Me siento alegre porque mejorará nuestra calidad de vida y además el traslado de ruta sería en menor tiempo” (Gregorio, autoridad comunidad Pitic)

“Por ahora alegre porque he sido afectado y he recibido el pago, sin embargo, a la larga me preocupa por nuestros hijos porque ya no habrá algo que dejarles” (Álvaro, autoridad comunidad Pitic)

“Preocupación también porque habrá más posibilidades de accidentes” (Eulogio, autoridad comunidad Pitic)

En el caso de la comunidad de Quehuincha, los pobladores, desde su cotidianeidad, expresan felicidad por los beneficios que traerá consigo el proyecto, en especial el ahorro de tiempo para trasladarse. De igual forma, expresan preocupación por la sostenibilidad para las futuras generaciones de su familia. Los fragmentos extraídos de las entrevistas relacionado a las emociones que experimentan los habitantes tenemos:

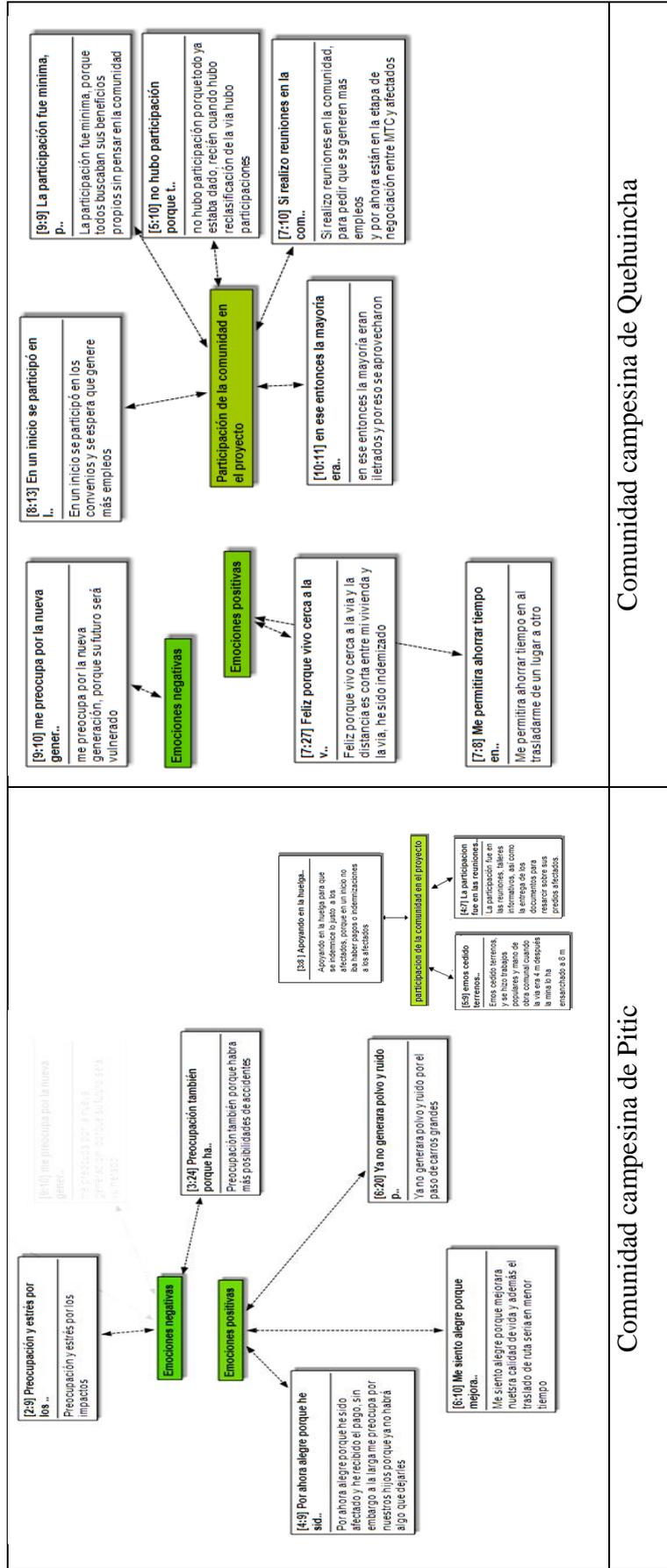
“Feliz porque vivo cerca a la vía y la distancia es corta entre mi vivienda y la vía, he sido indemnizado” (Andrés, autoridad comunidad Quehuincha)

“Me permitirá ahorrar tiempo en al trasladarme de un lugar a otro” (Andrés, autoridad comunidad Quehuincha)

“Me preocupa por la nueva generación, porque su futuro será vulnerado” (Luis, comunero hábil comunidad Quehuincha)

Figura 7

Emociones y participación de la comunidad en relación al proyecto, Mara 2021



Fuente: Elaboración basado en la entrevista. Desarrollado Atlas. Ti (junio, 2021)

4.2.3 Impactos negativos

Para los informantes de la comunidad de Pitic existe una visión de dirección negativa del proyecto (ver figura 8), porque según refieren, después del asfaltado de la vía existirá el incremento de tránsito vehicular que podría generar una mayor posibilidad de accidentes afectando a las personas y animales; de la misma manera los impactos ambientales serían más altos, porque con el asfaltado se generaría mayor contaminación por emisiones de polvo, humo y ruido que afectará a los pobladores de la comunidad. Mencionan también que la empresa minera es la que se beneficiará en una gran parte con el asfaltado de la vía porque hace uso exclusivo de la vía con el paso de sus camiones, cisternas, tráileres y otros tipos de vehículos. En esa perspectiva, presentamos algunos extractos de las entrevistas que logran poner en notoriedad los hallazgos.

“Contaminación polvareda y humo, mayor posibilidad de accidentes, muertes de animales en la carretera y que la empresa se crea dueño de la vía” (Álvaro, autoridad comunidad Pitic).

“Los impactos ambientales, el aumento de velocidad por ser pista, tráfico por los carros de la empresa minera, unos 500 carros de la empresa minera (camiones encapsulados) y aparte de ellos cisternas, tráileres y camiones unos 100 por lo menos” (José, autoridad comunidad Pitic)

Por otro lado, algunos pobladores y de manera contradictoria, consideran negativo la no ejecución del asfaltado de la vía.

“no llegue a ejecutarse el asfaltado de dicha vía” (Wilfredo, ex dirigente comunidad Pitic).

De igual modo, perciben que el empleo local estará en peligro pues es probable que lleguen trabajadores de otras zonas.

“Problemas en la ampliación de la vía, porque ya existe un acuerdo y quizá



vengan trabajadores de otras zonas” (Gregorio, autoridad comunidad Pitic)

En el caso de la comunidad de Quehuincha, a partir de los testimonios de los pobladores se evidenció que perciben impactos negativos del proyecto que asociados al incremento del ruido de los vehículos que afecta gravemente a la salud acústica de los pobladores y la presencia de contaminación por monóxido de carbono y sus actividades económicas como unidad económica familiar también serían afectadas.

“Disminuirá la agricultura y la ganadería” (Wenceslao, autoridad comunidad Quehuincha)

Otro aspecto que preocupa a los pobladores es el aumento de probabilidades de accidentes para peatones que transiten en la vía, donde diariamente transitarían un aproximado de 300 camiones pertenecientes a la empresa minera Las Bambas y en menor proporción transitan vehículos particulares.

“Para la población no hay tranquilidad porque está el ruido, pero para la empresa minera el proyecto es importante porque les ahorrará tiempo y dinero al trasladar los minerales” (Wenceslao, autoridad comunidad Quehuincha)

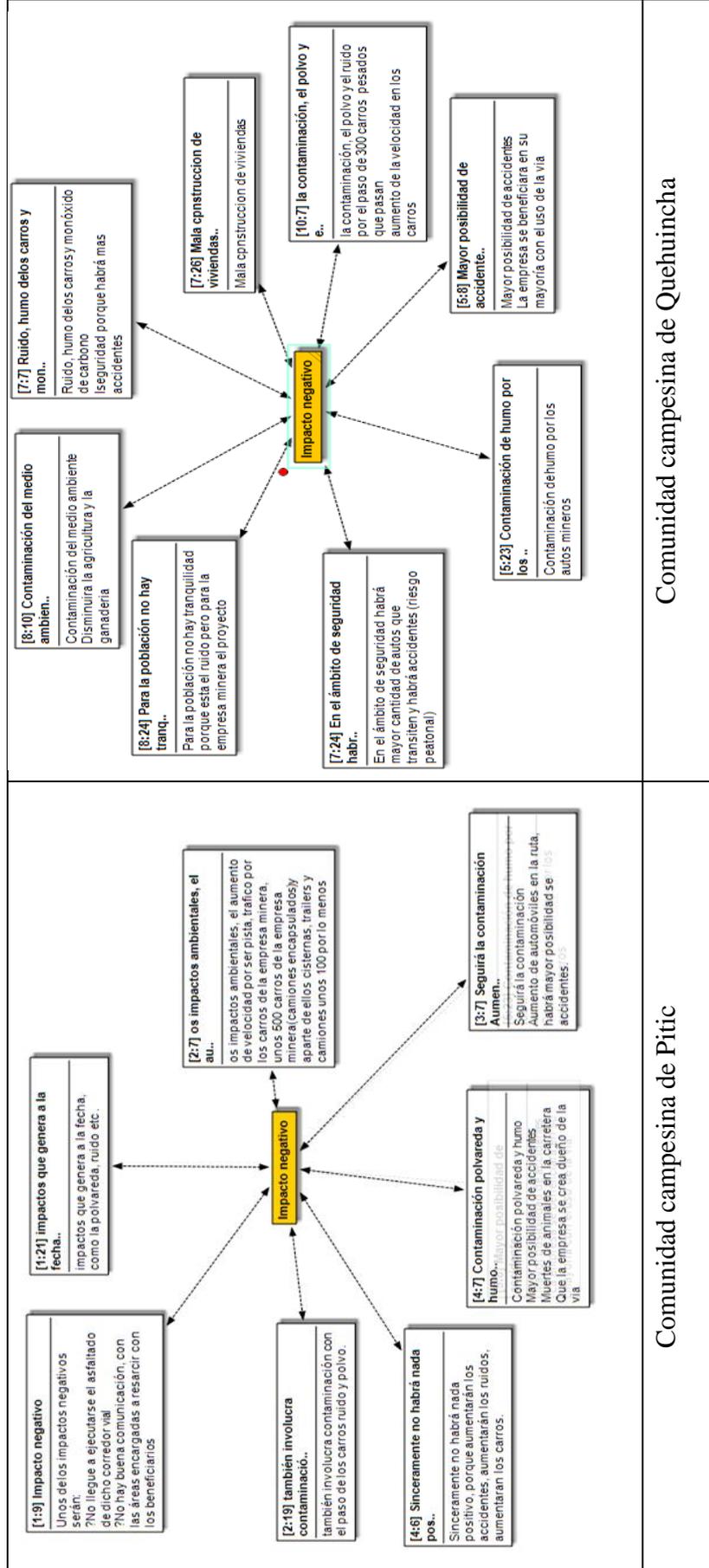
“La contaminación, el polvo y el ruido por el paso de 300 carros pesados que pasan” (Celia, dirigente comunidad Quehuincha)

“Ruido, humo de los carros y monóxido de carbono e inseguridad porque habrá más accidentes” (Andrés, comunero calificado comunidad Quehuincha)

Como podemos apreciar, para ambas comunidades el principal impacto negativo sería la contaminación ambiental generada con el tránsito de los carros mineros que a su paso producen ruido, humo y polvo. Otro impacto es el riesgo de accidentes de tránsito por el aumento de velocidad, el tráfico por los carros de la empresa minera, compuestos por camiones encapsulados, cisternas y tráileres que traerán mucho peligro a la zona y por lo accidentado por la geografía de la zona.

Figura 8

Impacto negativo del proyecto, Mara 2021



Fuente: Elaboración basado en la entrevista. Desarrollado Atlas. Ti (junio, 2021)

4.2.4 Impactos positivos

Respecto a los impactos positivos que perciben los pobladores de la comunidad de Pitic se identifica como el principal efecto de la implementación del proyecto el rápido traslado de productos agrícolas facilitando el ahorro de tiempo, a su vez aluden que les reduce el tiempo de viaje cuando necesitan trasladarse, como bien lo manifestó un poblador de la comunidad:

“Nos ayudaría en la transpirabilidad y acortaría el tiempo de viaje y no disminuirá el ruido y otros impactos ambientales” (José, autoridad comunidad Pitic).

A continuación, se presenta algunos extractos más representativos referente a los efectos positivos.

“De hacerse realidad el asfaltado del corredor vial, minimizará la polvareda en gran magnitud, la producción agropecuaria no se verá afectado por la polvareda, debido a que muchas de estas su producción es por polinización y en medio ambiente más saludable” (Wilfredo, ex dirigente comunidad Pitic)

“Mejorar la calidad de vida de los pobladores, disminuir la contaminación y el ruido” (Eulogio, autoridad comunidad Pitic)

Continuando con la temática sobre los efectos positivos la figura 9, el proyecto tendría una incidencia positiva en la calidad de vida de los habitantes de Pitic, debido a que habrá mejoras en las condiciones de la vía actual, logrando así un ambiente más saludable para la ganadería, agricultura y la población. En este sentido, se tiene como principal impacto favorable la disminución del tiempo de ruta que facilita la comercialización de los productos agrícolas de la zona, esto a su vez es acompañado de actividades positivas adicionales como: menor afectación por las vibraciones y polvareda de los vehículos mineros, además que se contará con una infraestructura de comunicación



asfaltada, siendo la puerta de entrada para la generación de nuevos negocios y empleos en la zona.

En el caso de la comunidad de Quehuincha, los resultados de las representaciones sociales sobre el impacto positivo son bastante similares a la comunidad de Pitic. En dicho sentido, la figura 9 detalla que existe una visión favorable del proyecto, debido a que habrá mejoras en las características o condiciones de la vía actual, contribuyendo a una mejor transitabilidad y movimiento económico en la zona; sin embargo, no esperan mejoras en el impacto ambiental.

“Habrá asfaltado de la vía, habrá trabajo y mayor movimiento” (Alejo, dirigente comunidad Quehuincha)

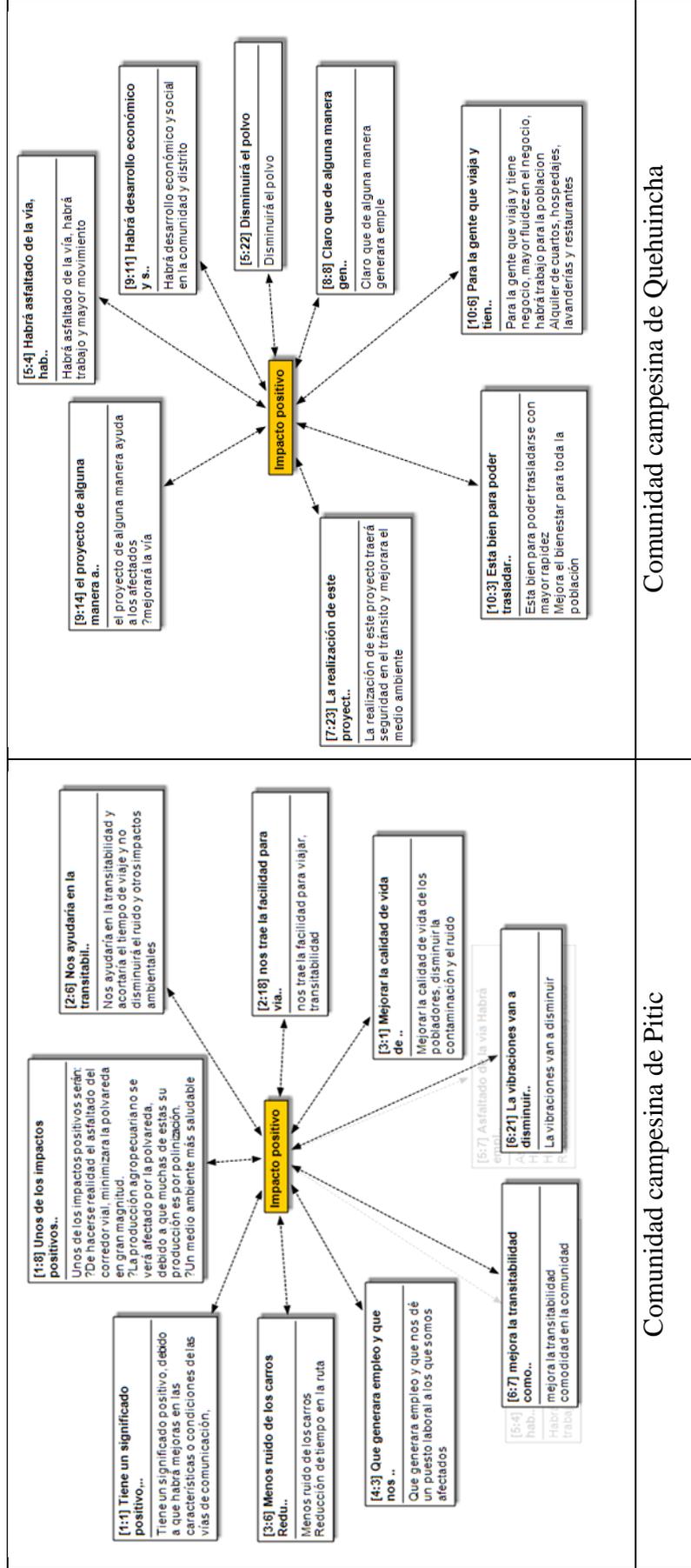
“Para la gente que viaja y tiene negocio, mayor fluidez en el negocio, habrá trabajo para la población. Además de alquiler de cuartos, hospedajes, lavanderías y restaurantes” (Celia, dirigente comunidad Quehuincha)

“La realización de este proyecto traerá seguridad en el tránsito y mejorará el medio ambiente” (Andrés, comunero comunidad Quehuincha)

En consecuencia, al materializarse el proyecto se minimizará el tiempo de viaje, dando mayor facilidad de movilización a los pobladores. Otro factor relevante es que ayudará a dinamizar la economía local por la vía de nuevos negocios como alquiler de cuartos, hospedajes, lavanderías y restaurantes para los transeúntes creando puestos empleo en actividades conexas y, por tanto, esperan que haya desarrollo económico y social.

Figura 9

Impacto positivo del proyecto, Mara 2021



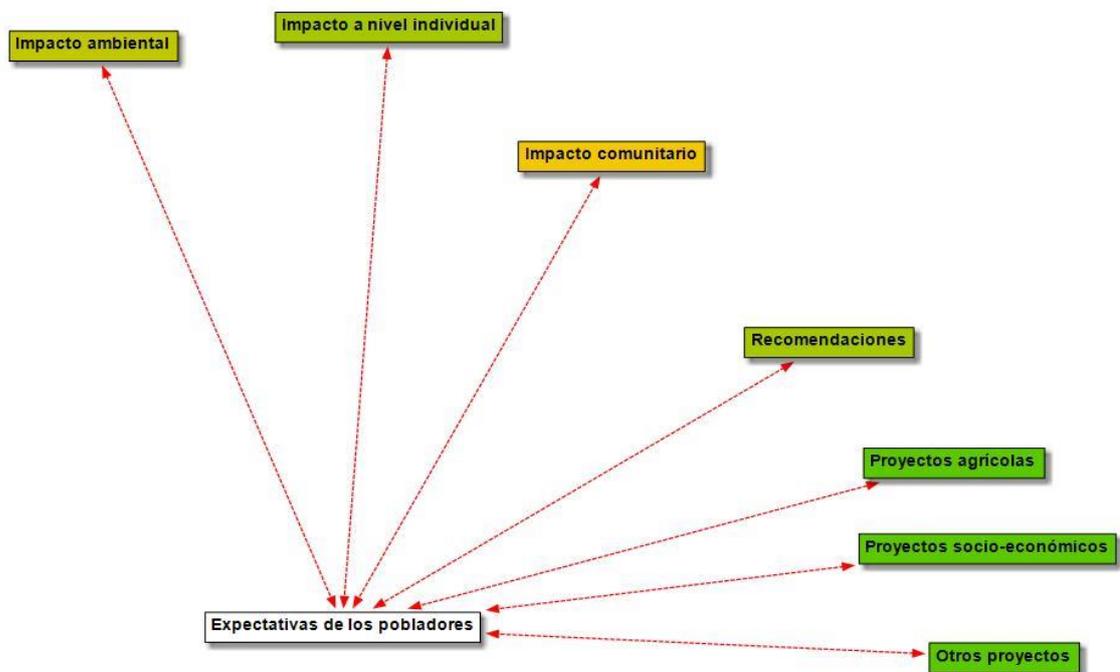
Fuente: Elaboración basado en la entrevista. Desarrollado Atlas. Ti (junio, 2021)

4.3 EXPECTATIVAS DE LOS POBLADORES

Al analizar las expectativas que tienen los pobladores sobre el proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco en las comunidades de Pitic y Quehuincha del distrito de Mara- región Apurímac” en la figura 10, se da cuenta que las expectativas se concentran en torno a cuatro ejes: 1) Impacto ambiental, 2) Impacto a nivel individual, 3) Impacto comunitario, 4) Recomendaciones y proyectos emergentes. A continuación, se detalla cada uno de ellos:

Figura 10

Expectativas de los pobladores, Mara 2021



Fuente: Elaboración basado en la entrevista. Desarrollado Atlas. Ti (junio, 2021)

4.3.1 Impacto ambiental

Para la comunidad de Pitic la visión respecto a la situación ambiental posterior a la ejecución del proyecto es pesimista, los pobladores perciben al proyecto como un factor que estimula el incremento del tránsito de vehículos de transporte minero y particular, con lo que se aumentarían, los accidentes vehiculares y las emisiones de ruido y humo, afirman entonces que:



“La contaminación va continuar porque habrá mayor cantidad de autos”. ... y va empeorar la situación ambiental porque el ruido persistirá” (Gregorio, autoridad comunidad Pitic)

“Siempre va a propagar ruido, tráfico y accidentes. Se va a contaminar por el humo de los vehículos que pasan por cienes” (José, autoridad comunidad Pitic)

“Lo que se quería es que el proyecto sea por estas rutas algo que ya se ha conseguido, sin embargo, no esperábamos la contaminación” (Eulogio, autoridad comunidad Pitic)

Por tanto, para los comuneros de Pitic la contaminación ambiental y auditiva seguirá afectándolos por el mayor volumen de tráfico de vehículos mineros y particulares.

En relación a la comunidad de Quehuincha, el panorama no es diferente, existe una representación pesimista de la situación ambiental posterior a la ejecución del proyecto mejoramiento del Corredor Vial Apurímac – Cusco, evidenciándose mucha de preocupación, pues reconocen que las emisiones de polvo y humo reducirán con la implementación del proyecto, pero estos no se eliminarán, por ello sostienen que se continuará afectando de manera directa a sus principales actividades económicas. Entre los fragmentos que respaldan esta postura se tiene:

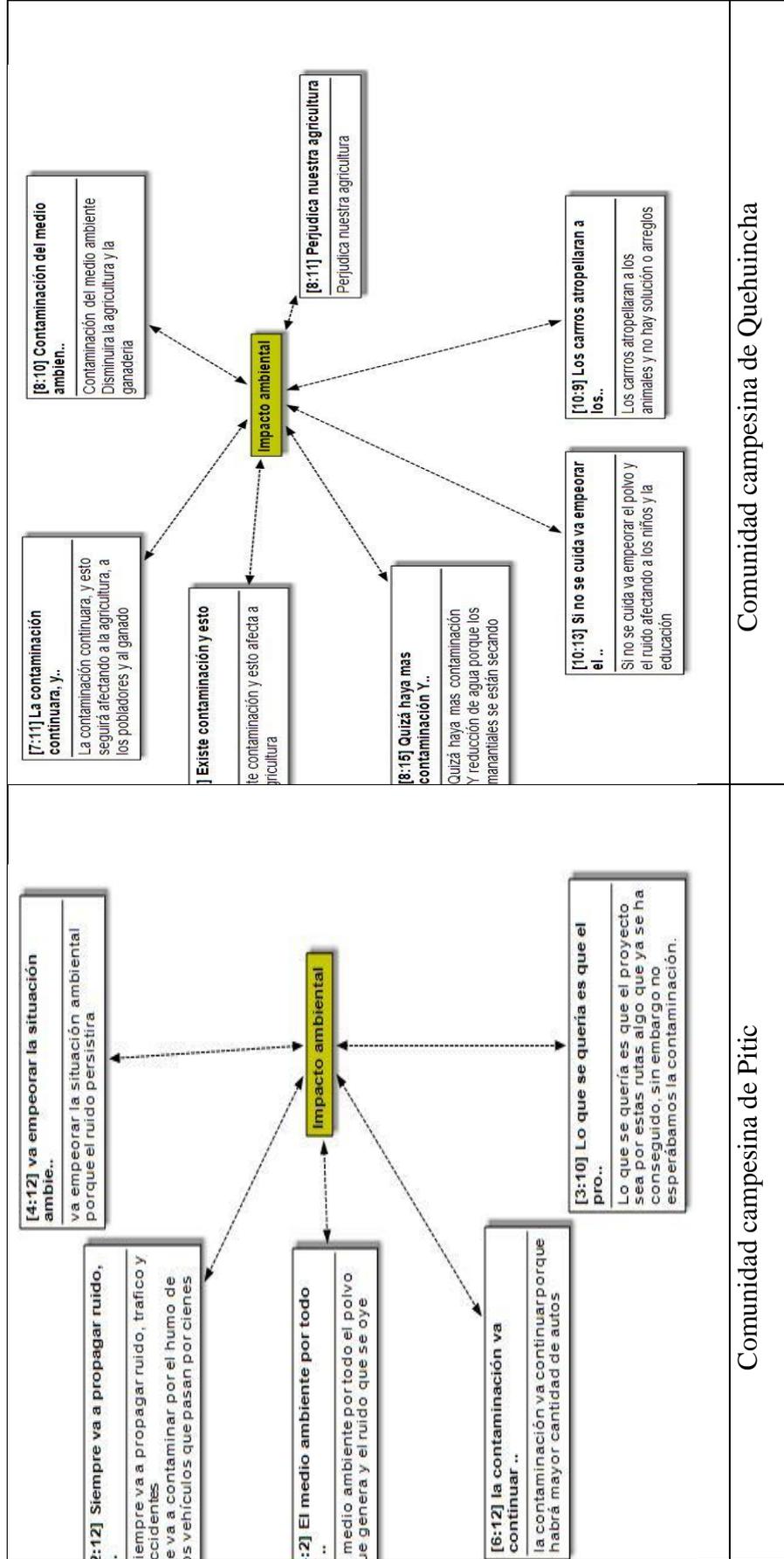
“La contaminación continuará, y esto seguirá afectando a la agricultura, los pobladores y el ganado” (Andrés, comunero calificado comunidad Quehuincha)

“Si no se cuida va empeorar el polvo y el ruido afectando a los niños y la educación” (Celia, dirigente comunidad Quehuincha)

“Quizá haya más contaminación, reducción de agua porque los manantiales se están secando” (Wenceslao, autoridad comunidad Quehuincha)

Figura 11

Situación futura ambiental, Mara 2021



Fuente: Elaboración basado en la entrevista. Desarrollado Atlas. Ti (junio, 2021)



4.3.2 Impacto a nivel individual

En Pitic resultó interesante reconocer la representación del impacto individual del proyecto en esta comunidad, los cuales refieren en su mayoría a efectos positivos. Visualizan una mejora en la calidad de vida de los afectados que recibirán el pago por la afectación de sus predios. Lo anteriormente expuesto se refleja con los siguientes extractos de las entrevistas:

“Dependiendo del ingreso económico por el trabajo, pienso emprender una empresa” (Gregorio, autoridad comunidad Pitic)

“Veo mejorar mi condición de vida actual porque un padre siempre busca el bienestar de sus hijos” (Álvaro, autoridad comunidad Pitic)

“Cambio en la calidad de vida por las indemnizaciones” (Álvaro, autoridad comunidad Pitic)

De esta manera, se evidenciarían algunas referencias de un posible impacto favorable en la calidad de vida individual a partir de las indemnizaciones de sus afectaciones, sobre todo por el impacto económico que les ayudarían a alcanzar otras aspiraciones como emprender negocios. Sin embargo, es importante precisar que en algunos entrevistados se identificó disconformidad con el monto del pago por considerarlo muy bajo.

“...estaré inconforme porque el pago es muy poco” (Eulogio, autoridad comunidad Pitic)

En la comunidad de Quehuincha se reportaron muy pocos referentes sobre impactos individuales, en su contenido todos fueron de carácter negativo vinculado a los desplazamientos forzados de las personas por la contaminación ambiental producido por la ejecución del proyecto. Los pobladores manifiestan que el proyecto no ha influido directamente en sus vidas, por lo que independientemente de su ejecución o no, cada



persona es responsable de buscar su desarrollo personal y familiar. Algunos extractos de entrevistas respaldan dicha representación:

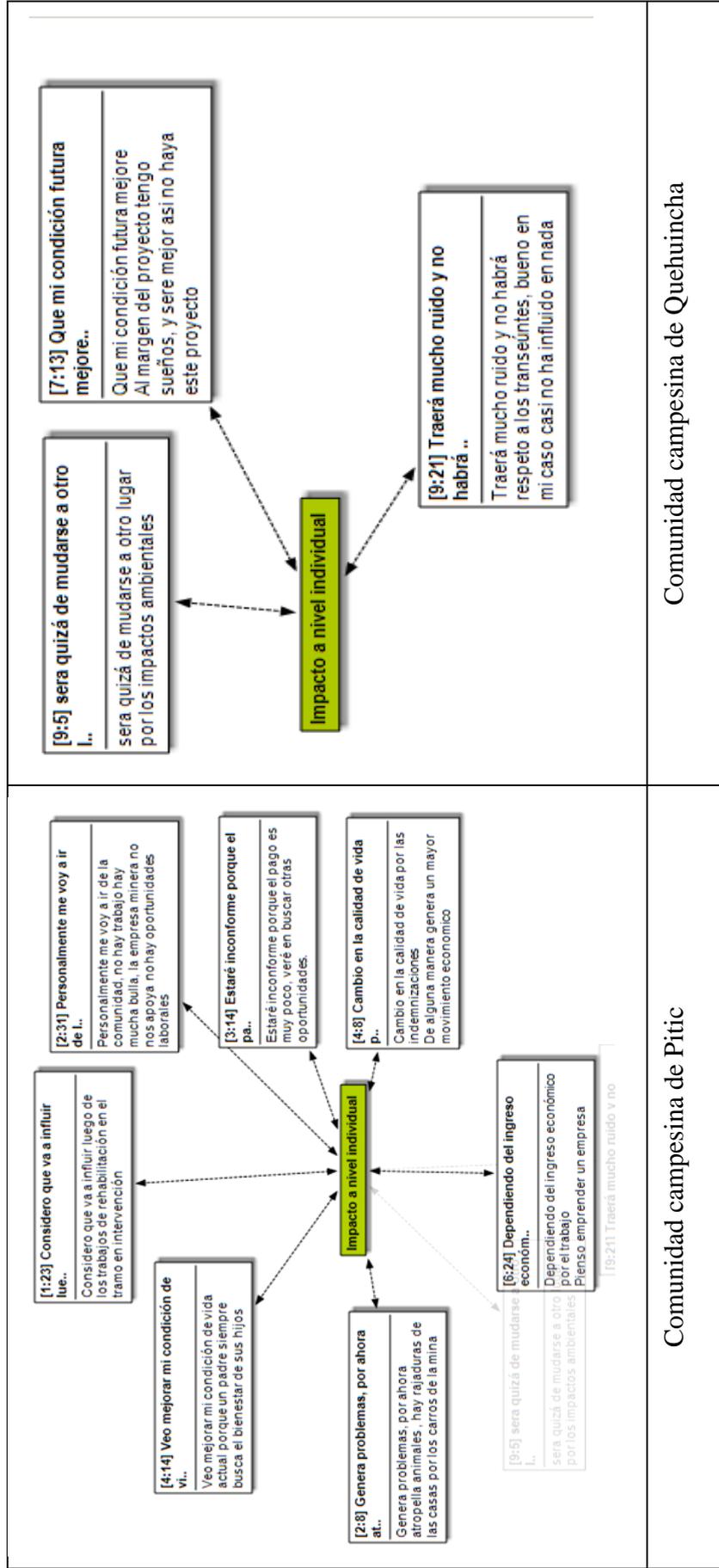
“Traerá mucho ruido y no habrá respeto a los transeúntes, bueno en mi caso casi no ha influido en nada” (Luis, comunero hábil comunidad Quehuincha)

“Será quizá de mudarse a otro lugar por los impactos ambientales” (Luis, comunero hábil comunidad Quehuincha)

“Que mi condición futura mejore, al margen del proyecto tengo sueños y ser mejor así no haya este proyecto” (Andrés, comunero calificado comunidad Quehuincha)

Figura 12

Impacto a nivel individual, Mara 2021



Fuente: Elaboración basado en la entrevista. Desarrollado Atlas. Ti (junio, 2021)

4.3.3 Impacto a nivel comunitario

Respecto a los impactos comunitarios en la comunidad de Pitic, de acuerdo a la figura 13, existen opiniones duales y hasta contradictorias. Por una parte, algunos informantes mencionan que se reubicarán en otras partes de la comunidad donde no haya ruido ni polvo, más aún cuando los ancianos y niños estarían expuestos a peligros. Asimismo, también se espera un impacto favorable en la comunidad pues se estará construyendo viviendas cerca de la carretera, se beneficiará la transitabilidad de los habitantes, por tanto, se espera un crecimiento demográfico de la población. Así tenemos algunos fragmentos de entrevistas.

“Depende de cada hogar, porque ya ellos verán donde vivir y donde construir sus casas” (Álvaro, autoridad comunidad Pitic)

“Algunos se irán lejos de la vía por el ruido y se van a reubicar a otras partes de la comunidad donde no haya ruido ni polvo” (José, autoridad comunidad Pitic)

“Se está construyendo viviendas cerca de la carretera, se espera crecer en población y viviendas” (Gregorio, autoridad comunidad Pitic)

“Reubicación porque los ancianos y niños correrán peligros” (Eulogio, autoridad comunidad Pitic)

Al igual que en la comunidad de Pitic, en la comunidad de Quehuincha la representación social sobre el impacto comunitario se estructura en dos grupos de respuestas que son de orientación positiva y negativa. Se resalta el efecto de la construcción de nuevas viviendas y el ahorro de tiempo en el traslado de los miembros de la comunidad como de los materiales mineros. Asimismo, como refiere la figura 13, hay otro grupo de respuestas que dan cuenta de un impacto desfavorable provocado por la reubicación de la población, la migración de la juventud por la falta de oportunidades



laborales y la reducción del empleo local.

“Habrá mejoramiento porque se construirían mejores viviendas, y la población aumentara” (Andrés, comunero calificado comunidad Quehuincha)

“Es un proyecto que va beneficiar a la población en el ahorro de tiempo de ruta de un lugar a otro” (Andrés, comunero calificado comunidad Quehuincha)

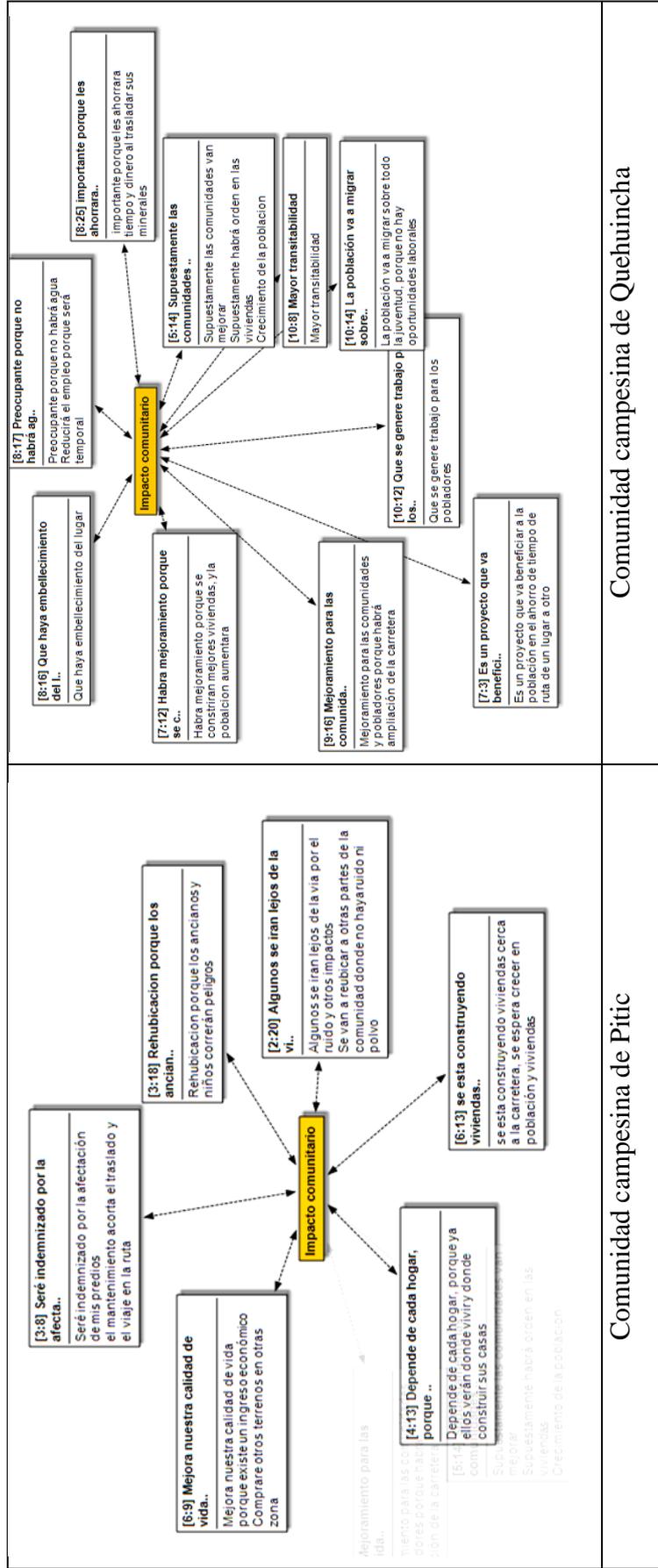
“Mejoramiento para el desarrollo de las comunidades, que haya respeto hacia las comunidades y que haya mejoramiento económico, agricultura y salud” (Luis, comunero hábil comunidad Quehuincha)

“La población va a migrar sobre todo la juventud, porque no hay oportunidades laborales” (Celia, dirigente comunidad Quehuincha)

“Supuestamente las comunidades van mejorar” (Alejo, dirigente comunidad Quehuincha)

Figura 13

Impacto comunitario, Mara 2021



Fuente: Elaboración basado en la entrevista. Desarrollado Atlas. Ti (junio, 2021)

4.3.4 Recomendaciones y proyectos emergentes

Finalmente, en cuanto a las recomendaciones y proyectos emergentes de la comunidad de Pitic (figura 14), se evidencia que los comuneros consideran fundamental que la presencia del Estado y de sus autoridades en el ámbito territorial de las comunidades afectadas, así sugieren que: *“las autoridades trabajen con las comunidades afectadas”* (Gregorio, autoridad comunidad Pitic).

Sobre las indemnizaciones, manifiestan que se realice un pago justo por las afectaciones para evitar disconformidades que podrían generar futuros conflictos sociales. La principal recomendación en torno al proyecto se basa en:

“Hacer una pista ancha con todos sus componentes, guardavías, señalizaciones y cámaras para ver los accidentes en zonas urbanas y que se apoye con proyectos sociales a la comunidad para mejorar su calidad de vida”
(José, autoridad comunidad Pitic)

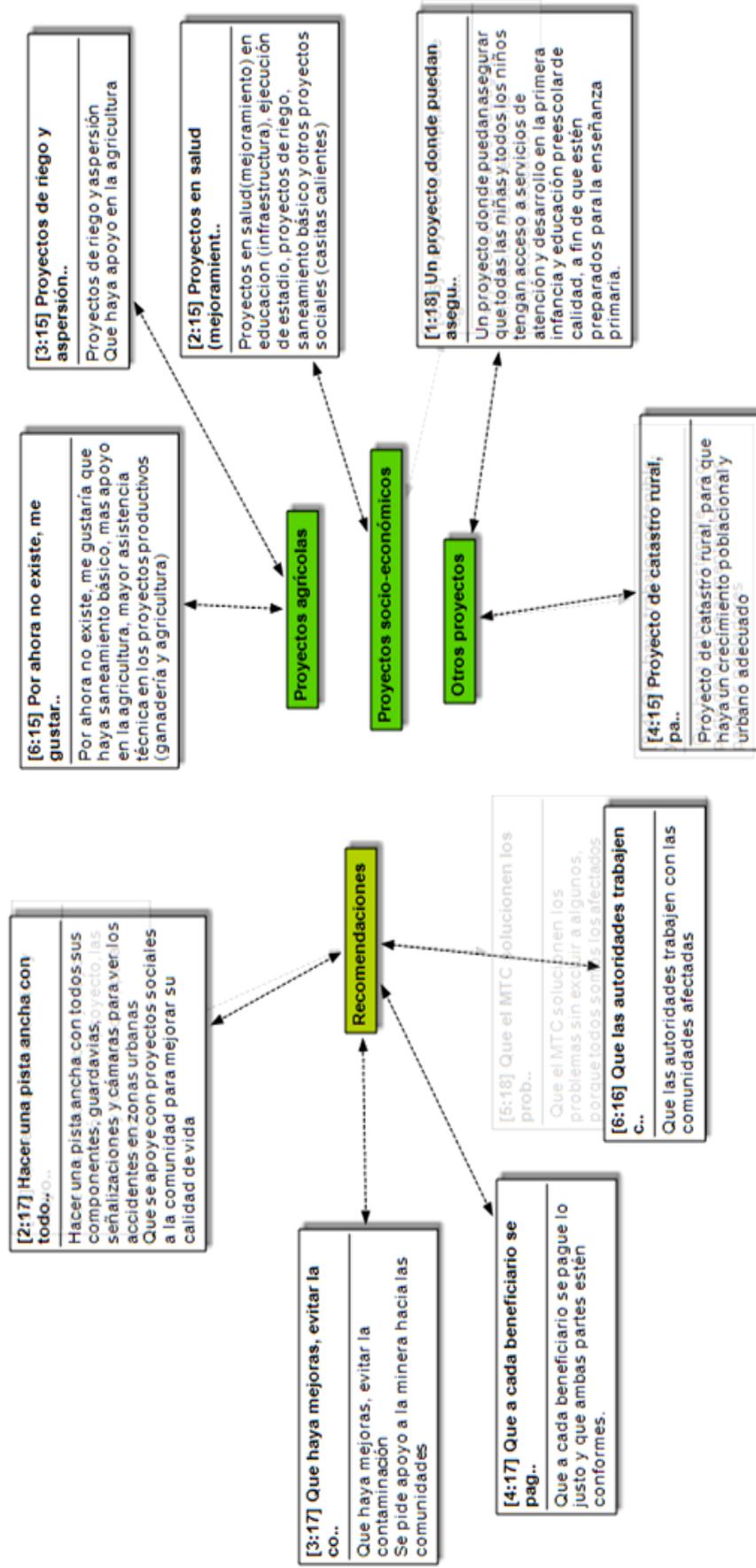
Por otro lado, bajo la percepción de que el proyecto no está diseñado para beneficio de la comunidad; solicitan que se incorporen nuevos proyectos productivos y sociales para crear más empleos y mejoras en las condiciones de vida de los pobladores, así también, reclaman al Estado prestar mayor atención en el ámbito agropecuario ya que es la principal actividad económica de los habitantes de la comunidad. A continuación, presentamos algunos testimonios.

“Que a cada beneficiario se pague lo justo y que ambas partes estén conformes” (Álvaro, autoridad comunidad Pitic)

“Me gustaría que haya saneamiento básico, más apoyo en la agricultura, mayor asistencia técnica en los proyectos productivos (ganadería y agricultura).” (Gregorio, autoridad comunidad Pitic)

Figura 14

Recomendaciones y proyectos demandados comunidad campesina de Pitic, Mara 2021



Fuente: Elaboración basado en la entrevista. Desarrollado Atlas. Ti (junio, 2021)



En la figura 15, presentamos las recomendaciones y proyectos demandados por la comunidad campesina Quehuincha, los testimonios dan cuenta la demanda de una mayor coordinación entre las autoridades y los afectados en la ejecución del proyecto, hecho que podría evitar malos entendidos y conflictos entre vecinos y sobre todo dar cumplimiento a los acuerdos ya establecidos entre las partes involucradas. Recomiendan también, en el proceso de indemnizaciones, darles mayor prioridad a los adultos mayores, considerados como población vulnerable. Respecto a las sugerencias, sostienen que deben realizarse proyectos agro-productivos, de infraestructuras o equipamiento de salud, y de mejoramiento del medio ambiente. para crear empleos y dinamizar la economía en las comunidades.

“Cuando se realice el asfaltado, las cunetas estén con rejas y que haya oportunidad de trabajo para los comuneros tanto para trabajadores y pequeños empresarios” (Andrés, comunero calificado comunidad Quehuincha)

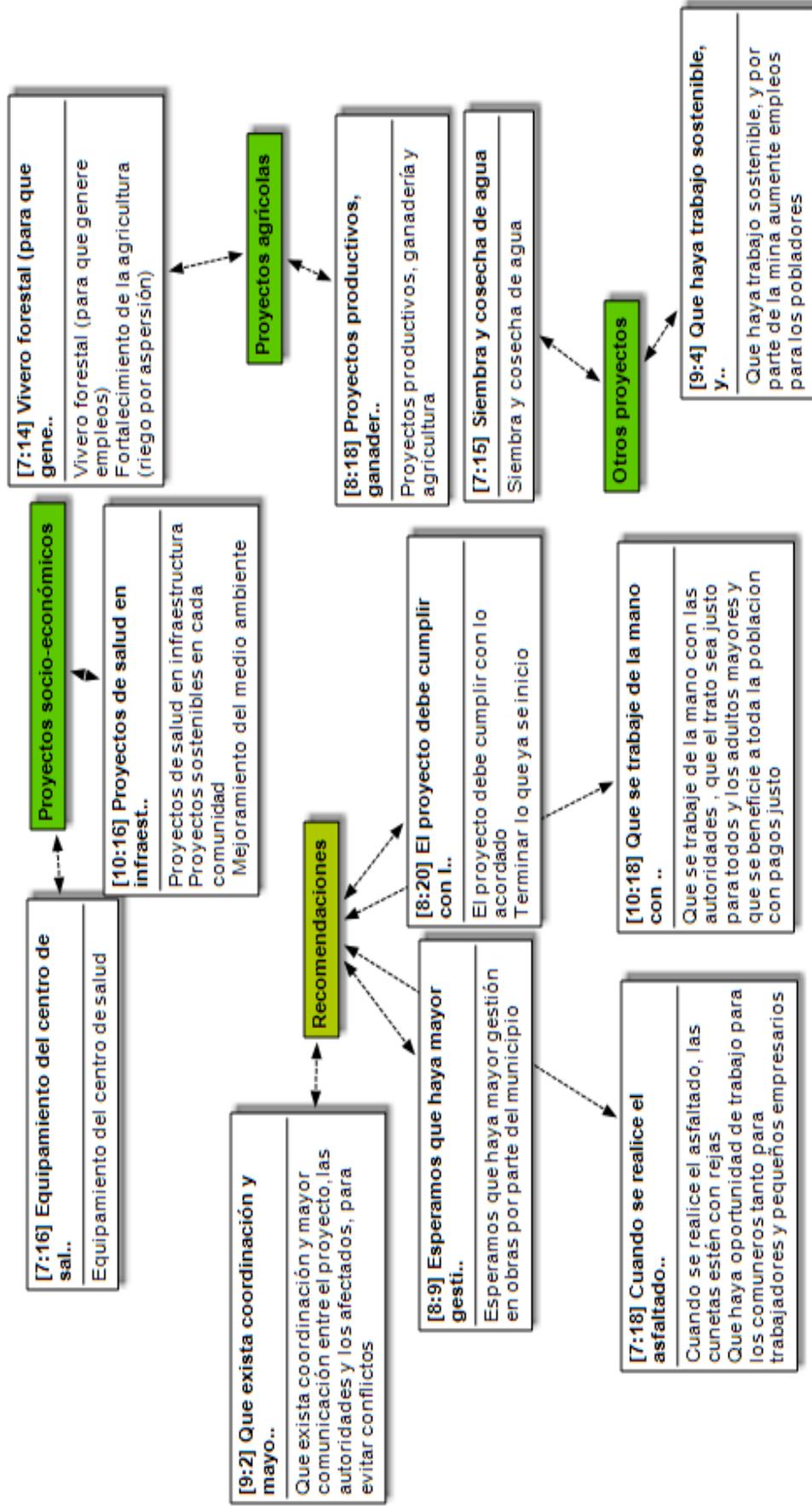
“Que se trabaje de la mano con las autoridades, que el trato sea justo para todos y los adultos mayores y que se beneficie a toda la población con pagos justo” (Celia, dirigente comunidad Quehuincha)

“Proyectos de salud en infraestructura” (Celia, dirigente comunidad Quehuincha)

“Proyectos productivos, ganadería y agricultura” (Wenceslao, autoridad comunidad Quehuincha)

Figura 15

Recomendaciones y proyectos demandados comunidad campesina de Quehuincha



Fuente: Elaboración basado en la entrevista. Desarrollado Atlas. TI (junio, 2021)



4.4 REPRESENTACIONES SOCIALES

De manera global al analizar las representaciones sociales que tienen los pobladores sobre el proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del corredor vial Apurímac-Cusco en las Comunidades de Pitic y Quehuincha del distrito de Mara- región Apurímac”, la densidad de la codificación (es decir, la frecuencia de repetición como expresión de la teoría fundamentada), da cuenta que las representaciones sociales de los informantes se organizan en dichas comunidades con diferente jerarquía a partir de la experiencia de vida en el marco de la ejecución del proyecto. De hecho, en el caso de los pobladores de la comunidad Pitic se evidencia que sus preocupaciones están relacionadas entorno a los conflictos generados por el proyecto y a la identificación de impactos tanto positivos como negativos que emergen desde su cotidianeidad (Ver tabla 5).

Por su parte, en la comunidad de Quehuincha los pobladores perciben que la ejecución del proyecto estaría posibilitando impactos a nivel comunitario, seguido de los conflictos que se han generado y los impactos de carácter ambiental que afectan su vida cotidiana (Ver tabla 6). También se identificó diferencias significativas en las representaciones sociales entre los pobladores, así podemos resaltar que en la comunidad de Pitic cobra mayor importancia las narraciones sobre los impactos individuales mientras que en la comunidad de Quehuincha éste posee menor relevancia para sus pobladores.



Tabla 3

Cuadro resumen de las representaciones sociales según código comunidad Pitic, Mara 2021

	Doc 1	Doc 2	Doc 3	Doc 4	Doc 5	Doc 6	Total	%
Conflictos generados	1	3	1	3	3	1	12	13%
Impacto positivo	2	2	2	1	3	2	12	13%
Impacto negativo	2	2	2	2	2	1	11	12%
Impacto a nivel individual	1	2	1	2	0	1	7	8%
Impacto comunitario	0	1	2	1	1	2	7	8%
Situación actual	1	1	1	1	1	1	6	7%
Elementos socio-técnicos	1	1	1	0	1	1	5	5%
Impacto ambiental	0	1	1	2	0	1	5	5%
Participación de la comunidad en el proyecto	1	1	0	1	1	1	5	5%
Recomendaciones	0	1	1	1	1	1	5	5%
Emociones positivas	0	0	1	1	0	2	4	4%
Tiempo de residencia	0	1	1	1	1	0	4	4%
Emociones negativas	0	1	1	0	1	0	3	3%
Otros proyectos	1	0	0	1	0	0	2	2%
Proyectos agrícolas	0	0	1	0	0	1	2	2%
Proyectos socio-económicos	0	1	0	0	1	0	2	2%
Total	10	18	16	17	16	15	92	100%

Fuente: Elaboración basado en la entrevista. Desarrollado Atlas. Ti (junio, 2021)

Tabla 4

Cuadro resumen de las representaciones sociales según código comunidad Quehuincha, Mara 2021

	Doc 7	Doc 8	Doc 9	Doc 10	Total	%
Impacto comunitario	2	3	1	3	9	14%
Conflictos generados	4	1	1	1	7	11%
Impacto ambiental	1	4	0	2	7	11%
Impacto positivo	2	1	2	2	7	11%
Impacto negativo	3	2	0	1	6	9%
Recomendaciones	1	2	1	1	5	8%
Elementos socio-técnicos	1	1	1	1	4	6%
Participación de la comunidad en el proyecto	1	1	1	1	4	6%
Impacto a nivel individual	1	0	2	0	3	5%
Situación actual	1	0	1	1	3	5%
Emociones positivas	2	0	0	0	2	3%
Otros proyectos	1	0	1	0	2	3%
Proyectos agrícolas	1	1	0	0	2	3%
Proyectos socio-económicos	1	0	0	1	2	3%
Emociones negativas	0	0	1	0	1	2%
Total	22	16	12	14	64	100%

Fuente: Elaboración basado en la entrevista. Desarrollado Atlas. Ti (junio, 2021)



4.5 DISCUSIÓN DE RESULTADOS

En relación al primer objetivo referido a analizar las opiniones que tienen los pobladores sobre el proyecto Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco en las comunidades de Pitic y Quehuincha del distrito de Mara- región Apurímac, surgieron elementos técnicos, la situación actual y elementos socio-ambientales asociados que ayudan a forjar las opiniones. En relación a los elementos socio-técnicos del proyecto, la Comunidad Pitic resalta en efecto, que el proyecto se define por incluir elementos de infraestructura como: asfalto en la vía actual, puentes veredas, señalizaciones, iluminación entre otros componentes, que cumplirán una misión en pro de la empresa minera pues facilitará el traslado de sus vehículos, así como el material extraído por su compañía. Al mismo tiempo perciben que se va mejorar la salud de los habitantes de la zona, siendo que, con el asfaltado de la vía existente se va reducir las emisiones de polvo, ruido y vibraciones. En relación a la comunidad de Quehuincha igual que en la comunidad de Pitic, el proyecto es reconocido por beneficiar la salud, pues reducirá la contaminación por el exceso de polvo cuando transitan los vehículos mineros, también manifiestan su inconformidad con las autoridades y la empresa minera por la situación actual del proyecto.

En este mismo orden de ideas, situación actual en la comunidad de Pitic perciben que la vía recibe constante mantenimiento proveniente de la empresa minera, sin embargo, debido al alto tránsito de vehículos pesados y la baja calidad de los contratistas que realizan la tarea, tiende a deteriorarse en un corto plazo: mientras, la comunidad campesina Quehuincha se encontró que los informantes consideran que la vía actual carece de mantenimiento, por lo que se genera contaminación acústica por el ruido; y ambiental por el polvo que emana del tránsito vehicular pesado.



En relación a los conflictos, Wiener (2017) expone que la conflictividad surge cuando las personas carecen de información y por tanto no pueden definir sus expectativas a futuro, por tanto, se deben buscar alternativas para establecer canales comunicacionales que les permitan establecer negociaciones y acuerdos. En efecto, en la Comunidad Pitic se evidenciaron dos grandes tipos de conflictos. Por una parte, se tienen los conflictos generados cuando la carretera fue recategorizada como vía nacional sin consultar a la comunidad, negándoles la participación y por otro, los conflictos originados durante el proceso de adquisición de predios, por los montos de las indemnizaciones, que muchos se muestran disconformes y los conflictos internos entre colindantes por la manera en que se definió los linderos de sus predios para el pago por derecho de vía.

La comunidad Quehuincha es muy similar a las representaciones que se originan desde la comunidad Pitic, es decir, conflictos por la reclasificación de la vía sin tomar en cuenta a la comunidad y por los límites territoriales de los predios afectados. Al respecto, Velarde (2018) señala en su estudio, cuando las comunidades no están bien informadas y perciben que los proyectos pueden producir daños de diversas formas, se generan fuentes de conflicto que desencadenan protestas con la finalidad de interrumpir el desarrollo del proyecto.

Respecto al segundo objetivo específico, centrado en caracterizar las actitudes que adoptan los pobladores sobre el proyecto Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco en las comunidades de Pitic y Quehuincha del distrito de Mararajón Apurímac, se resalta el impacto negativo y positivo que tiende a moldear la actitud de los pobladores, la participación de la comunidad en el proyecto, las emociones asociadas al proyecto y expectativas que genera la misma. Para Araya (2002) las representaciones sociales están conformadas por sistemas cognitivos de creencias, valores



opiniones, etc., que orientan en el ser humano una actitud positiva y negativa; estos son interpretados como códigos, principios y prácticas.

En relación al impacto negativo, Comunidad Pitic percibe que la empresa minera se beneficiará en una gran parte de la vía y podrá tener mayor influencia sobre ella puesto que se tratará de una carretera nacional, más no de una vía comunal. Señalan además que incluso no hay garantías de que el empleo beneficie a la población local siendo que es muy probable que lleguen trabajadores de otras zonas. En la comunidad Quehuincha, se evidenció que perciben impactos negativos asociados al aumento del ruido, siendo que con el asfaltado de la vía se incrementará el tránsito vehicular y la velocidad de la misma. Este mismo hecho significa una mayor contaminación por monóxido de carbono y mayor probabilidad de accidentes para los peatones que transiten en la vía y los animales de la población ganadera. En correspondencia con Cahuana y Chávez (2016) la calidad de vida de los habitantes mejoró económicamente, se redujo la pobreza, pero no tuvo el impacto que se esperaba, lo que implica que, no se redujo el índice de pobreza de forma significativa.

El impacto positivo para la comunidad Pitic, señalan que tendría un significado positivo en la calidad de vida de sus habitantes, debido a que habrá mejoras en las características o condiciones de la vía actual. En este sentido, se tiene que su principal impacto favorable es la disminución del tiempo de ruta, facilitando la logística de comercialización de los productos agrícolas que se producen en la zona. Igualmente incrementará la posibilidad de movilidad para el desplazamiento de los habitantes a otros sectores. Se trata de un conjunto de externalidades positivas adicionales como: menor afectación por las vibraciones y polvareda de los vehículos mineros, además que se contará con una infraestructura de comunicación asfaltada, siendo la puerta de entrada para la generación de nuevos negocios y empleos en la zona. La comunidad de



Quehuincha son bastante similares a la comunidad de Pitic. En dicho sentido, existe una visión favorable del proyecto, debido a que habrá mejoras en las características o condiciones de las vías de comunicación como bien su nombre lo indica, Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac – Cusco.

De acuerdo con Obregón (2018) se estima que la mejora de la vialidad impulse el comercio, turismo, agricultura, etc., ayudando en forma directa a la modernización y mejoras de los habitantes del sector. Para Chávez y Ramírez (2018) las representaciones sociales están integradas por un sistema de pensamientos que permite establecer una relación con el exterior y las demás personas, ayuda a entender procesos e interpretar y construir realidades, partiendo de elementos afectivos y prácticos de la comunidad, para convertirse finalmente en una forma de expresión individual y social.

En concordancia con De la Puente (2013) se debe considerar las necesidades de expansión y mejoras de un sector, pero se debe proporcionar a los habitantes participación y alternativas de solución que los beneficien a todos para evitar que una de las partes se beneficie y la otra salga perjudicada. Asimismo, Obregón (2008) menciona que “el Eix Transversal ha inducido el desarrollo social y económico en su territorio afectado, atrayendo población gracias al impulso de las actividades económicas, lo cual ha inducido a la creación de empleos, y esto a su vez, ha concedido mayor bienestar económico a los habitantes de la región”

El tema de la participación de la comunidad en el proyecto, la comunidad Pitic se evidenció que la visión sobre su participación en el proyecto es pesimista y eso se refleja. A este respecto, las respuestas señalan que no ha existido participación como tal, pues todo lo referente al proyecto ya vino definido, por ejemplo, la recategorización de la vía a nacional. Resultado de la frágil participación ciudadana, se desencadenaron huelgas y manifestaciones en contra de la recategorización de la vía y el pago justo a los que se



vieron, se ven y se verán afectados en sus predios por la ejecución del proyecto. En consecuencia, la participación se ubicó en un nivel muy básico es decir netamente informativo. Mientras la comunidad Quehuincha reflejó una participación también de nivel básico en sus representaciones sociales. Por una parte, los informantes señalan que inicialmente la participación fue en las reuniones y/o talleres informativos relacionados al proyecto; posterior a ello, durante la etapa de identificación y pago de predios afectados, participaron a través de la entrega de los documentos que acrediten su posesión y/o propiedad. A diferencia de la comunidad de Pitic, la comunidad de Quehuincha no participó de huelgas ni manifestaciones sociales en contra de la recategorización de la vía a nacional.

Además, se indicó que por ahora están en la etapa de pagos del valor de los predios afectados por el derecho de vía, la cual se ha visto afectada por los conflictos internos de linderos entre vecinos y colindantes. Estos resultados concuerdan con Choquicota (2011) una parte de la población cuenta con cierta información y estaban de acuerdo; sin embargo, no todos participaron. Además, las personas estaban esperando la indemnización o compensación por los daños y reubicación de sus viviendas.

Las emociones asociadas al proyecto para la comunidad Pitic tiende dividirse en aspectos positivos y negativos, afirman sentir alegría, porque han sido o serán indemnizados, y vislumbran un cambio positivo en su calidad de vida. Asimismo, refieren que el traslado por la ruta sería en menor tiempo, minimizando la polvareda, el nivel de ruido y vibraciones. Sin embargo, también existen emociones negativas como preocupación por el futuro patrimonial de sus hijos, y por la no atención del Estado a sus demandas, aunado a lo anterior manifiestan inquietud por los impactos futuros en relación al incremento de tránsito vehicular minero, además de malestar por las mayores posibilidades de accidentes de los vehículos particulares. Para la comunidad de



Quehuincha la emocionalidad es poca, sin embargo, expresan felicidad por los beneficios del proyecto, en especial el ahorro de tiempo para trasladarse y la minimización de impactos propios del transporte pesado, alto tonelaje. De igual forma, expresan preocupación por la sostenibilidad para las futuras generaciones de su familia.

En el tercer objetivo específico de la investigación se enfocó en describir las expectativas que tienen los pobladores sobre el proyecto Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac - Cusco en las comunidades de Pitic y Quehuincha del distrito de Mara - región Apurímac, se concentran en torno a cuatro ejes 1) Impacto ambiental, 2) Impacto a nivel individual, 3) Impacto comunitario, 4) recomendaciones y proyectos emergentes. Respecto al impacto ambiental del proyecto, en la comunidad Pitic su visión es pesimista, visto que los informantes de Pitic se orientan a expresar que la contaminación por la emisión de humo contenido de monóxido de carbono seguirá afectándolos en especial a los agricultores y su producción, por el mayor volumen de tránsito de vehículos mineros y particulares. También manifiestan que la contaminación acústica continuará e incluso incrementará conforme se incremente el tránsito vehicular, perturbando la tranquilidad de la población y afectando su sistema auditivo.

También la comunidad Quehuincha tiene una representación pesimista del impacto ambiental del proyecto de mejoramiento vial, los informantes esgrimen razones ambientales de rechazo al proyecto, como, por ejemplo, el potencial atropellamiento de animales sin compensaciones por parte de la empresa minera, el polvo, humo y ruido van a seguir aumentando. Asimismo, se plantea en las respuestas que estos impactos afectarán la agricultura y ganadería, lo que implica transfigurar el estilo de vida habitual de los afectados. En concordancia con Cahuana y Chávez (2016) los habitantes percibieron que, con la construcción de la carretera, incrementó la economía de la región, la cantidad de



vehículos fue mayor ocasionando incomodidad ruido que afectaban a turistas y pobladores.

Respecto al impacto a nivel individual, comunidad Pitic evidencia referencias a un impacto favorable en la calidad de vida individual por las indemnizaciones, sobre todo por el impacto económico que les ayudarían a alcanzar otras aspiraciones personales. Sin embargo, algunos manifestaron disconformidad con el monto del pago por considerarlo muy bajo, muy alejado de posibilitar nuevos comienzos. Mientras, la comunidad de Quehuincha reportaron muy pocos referentes de impacto individual, sin embargo, todos fueron negativos, estando relacionados al desplazamiento de la persona por la contaminación auditiva y ambiental o indiferencia al proyecto. El impacto comunitario para la comunidad Pitic, se van a reubicar a otras partes de la comunidad donde no haya ruido ni polvo, es decir alejadas del eje de vía del proyecto, porque los ancianos y niños correrán más peligro de lo habitual debido al incremento de tránsito de vehículos y la velocidad de los mismos. Contradictoriamente, se espera un impacto favorable en la comunidad pues se estará construyendo viviendas cerca de la carretera, se beneficiará la transitabilidad de los habitantes y, por tanto, se espera un crecimiento en población. La comunidad Quehuincha se resalta el efecto de la construcción de nuevas viviendas, que es también percibido como un impacto negativo por algunos y el ahorro de tiempo en el traslado tanto de los miembros de la comunidad como de los materiales mineros.

Asimismo, hay otro grupo de respuestas que dan cuenta de un impacto desfavorable provocado por la reubicación de la población, la migración de la juventud por la falta de oportunidades laborales y la reducción del empleo local. Para Escalante (2016) es muy importante la participación cuando se trata de temas que afectan a un grupo específico, para garantizar su derecho político de participación como garantía de convivencia en armonía, con ellos y otros que no formen parte del sistema. Igualmente, para Elguera, C.



(2016) es necesario consultar a los habitantes antes de realizar cualquier proyecto, para ayudarlos a comprender los beneficios del cambio y los posibles inconvenientes.

Respecto a las recomendaciones y proyectos emergentes, la comunidad Pitic se evidencia que los informantes afirman que es fundamental que exista mayor coordinación de parte del Estado con las comunidades afectadas. También, solicitan que incorporen nuevos proyectos productivos y sociales en beneficio de la población para crear mayor oportunidad laboral y mejoras en la calidad de vida de los pobladores. La comunidad Quehuincha se aspira una mayor coordinación las autoridades y afectados, sobre todo darles prioridad a los adultos mayores, evitar los conflictos entre vecinos y cumplir los acuerdos ya establecidos. Del mismo modo, sugieren que se realicen proyectos para crear oportunidades laborales y dinamizar la economía en las comunidades. Entre los propósitos de ambas comunidades se tiene de tipo agro-productivos, de infraestructuras educativas o equipamiento de salud, y de mejoramiento del medio ambiente.

Finalmente, las representaciones sociales, la densidad de la codificación (es decir, la frecuencia de repetición como expresión de la teoría fundamentada), da cuenta que las representaciones sociales de los informantes se organizan en dichas comunidades con diferente jerarquía. De hecho, en el caso de la comunidad Pitic se halló que dan prioridad a los conflictos generados por el proyecto y a los impactos tanto positivos como negativos. Por su parte, la comunidad de Quehuincha da mayor primacía en su discurso al impacto comunitario de la propuesta, seguido de los conflictos generados y el impacto ambiental del proyecto. En otro sentido, en la comunidad de Pitic cobra mayor importancia las referencias al impacto individual mientras que en la comunidad de Quehuincha posee menor relevancia. Estos resultados coinciden con Chávez y Ramírez (2018) los cuales mencionan que, identificar una representación es caracterizada por la valoración positiva del territorio de lo que allí se encuentra, sus vivencias y las oportunidades que les brinda.



Para Moscovici (1979) las representaciones sociales son distintas formas de pensamiento sin un orden específico, es decir, existe pluralidad.



V. CONCLUSIONES

PRIMERO: En las opiniones que tienen los pobladores de las comunidades de Pitic y Quehuincha sobre el proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco” surgen y destacan discursos vinculados a aspectos técnicos cuando se menciona que elementos de infraestructura como bermas, cunetas y reductores de velocidad permiten una mejor transitabilidad, reducción de tiempo para sus actividades cotidianas, la reducción de los índices de contaminación auditiva y ambiental; sin embargo, existen pobladores que manifiestan su inconformidad por que no se consideró la participación de la comunidad en el proceso de recategorización de la vía, el EIA y consideran que el proyecto beneficia en mayor medida a la empresa minera que a los pobladores de la zona. Asimismo, existen discursos diferenciados sobre la situación actual de la vía entre los comuneros de las comunidades de Pitic y Quehuincha, los primeros enfatizan que la vía se está deteriorando por el constante tránsito pesado y el deficiente trabajo de mantenimiento y conservación de vía, los otros consideran que se encuentra en buenas condiciones pero que carece de mantenimiento. También se identificó opiniones sobre dos conflictos que se derivan de la ejecución del proyecto, el primero generado por la falta de consulta para la recategorización de la vía a nacional, donde los actores involucrados el Estado y las comunidades, y el segundo conflicto tiene como actores a los vecinos y colindantes de las comunidades, funcionarios del MTC y sus empresas contratistas durante la etapa de identificación e indemnización económica de los predios afectados por el derecho de vía.

SEGUNDO: Las actitudes que manifiestan los pobladores de las comunidades de Pitic y Quehuincha sobre el proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco”, están íntimamente relacionado con sus percepciones sobre los impactos que generar con la implementación del proyecto y que condiciona su



participación. Se percibe impacto negativo ambas comunidades por el uso exclusivo de la vía por la empresa minera, los entrevistados de la comunidad de Pitic enfatizan que no se ha generado empleo para la población local, así también, los pobladores de la comunidad de Quehuincha, perciben como impactos el incremento de tránsito vehicular, ruido, contaminación por monóxido de carbono y mayor probabilidad de accidentes de tránsito para peatones y animales. Y como impactos positivos se destaca la mejora en las condiciones de vida de sus habitantes como resultado de las indemnizaciones por el uso de terrenos. En ese contexto la participación de los pobladores de ambas comunidades se dio en dos momentos: 1) en la etapa previa a la recategorización de la vía a nacional y 2) en la implementación del proceso de adquisición de terrenos. En la primera etapa la participación fue más de carácter colectivo, generándose huelgas y manifestaciones en contra de la reclasificación de la vía a nacional y reclamando pagos justos por los predios afectados en la comunidad de Pitic a diferencia de los pobladores de Quehuincha quienes fueron informados sobre el proyecto a través reuniones y talleres; sin embargo, en la segunda etapa hubo una participación directa mucho más individual en el proceso de verificación, identificación y posterior pago por las áreas necesarias, las viviendas, cultivos, cercos, plantas entre otros que forman parte del predio.

TERCERO. Las expectativas que tienen los pobladores de las comunidades de Pitic y Quehuincha sobre el proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco”, se concentran en torno a tres ejes principales: 1) Impacto ambiental, 2) Impacto a nivel individual, 3) Impacto comunitario. En relación al impacto ambiental tienen una visión pesimista que se expresa en preocupación por las emisiones de humo y la contaminación auditiva que se generará por un mayor volumen de tránsito vehicular minero y particular; desde lo individual se espera la generación de impactos económicos, pero a su vez, perciben un impacto emocional negativo porque tendrán que abandonar sus



hogares tradicionales y buscar un nuevo espacio donde instalarse; y con relación al impactos comunitario, las expectativas de ambas comunidades difieren considerablemente, la comunidad Pitic se prepara para una inminente reorganización territorial que implica la reubicación de muchas familias, debido a que el corredor vial atraviesa por el corazón del centro poblado de su comunidad; aunado a la necesidad de reubicación; su ubicación geográfica accidentada es un factor desfavorable por ubicarse en una pendiente de cerro, y los comuneros que Quehuincha, tienen como expectativa un mayor ahorro de tiempo en el traslado de productos agropecuarios. Finalmente, en una línea de tiempo se tiene como expectativa a corto plazo que el MTC cumpla con todas las indemnizaciones a los afectados por el derecho de vía del proyecto vial de manera justa e indiscriminada, mientras que a mediano plazo se espera la ampliación de la carretera asfaltada y la reducción del polvo, humo y ruido generado por el tránsito vehicular, y a largo plazo se espera una mayor dinámica económica que mejore las condiciones de vida de todos los pobladores.



VI. RECOMENDACIONES

PRIMERO. Es necesario fomentar un plan integral de proyectos viales, con carreteras y puentes sostenibles en el tiempo y que brinden las condiciones necesarias para el transporte de personas y mercancía. Las vías de comunicación con altos niveles de tránsito vehicular y que atraviesen centros poblados deben ser priorizados para su mantenimiento y conservación a fin de reducir los índices de contaminación ambiental, auditiva, impactos por vibraciones y otros. Por otro lado, la implementación de proyectos viales, mineros u otros de gran envergadura deben contemplar un proceso de sensibilización previo que permita difundir y asimilar sus beneficios para reducir la percepción de que el proyecto es una forma más de beneficiar a la inversión extranjera, más no a la población local como se pretende.

SEGUNDO. Es importante que, el Estado y otros organismos involucrados en el corredor vial Apurímac Cusco establezcan canales comunicacionales efectivos con las comunidades campesinas afectadas y que permitan contrarrestar actitudes negativas en torno al proyecto, asimismo resulta indispensable fomentar una participación ciudadana activa y constante, bajo el marco de la interculturalidad y respeto de los derechos colectivos que permita al poblador conocer y comprender las implicancias del proyecto, de tal forma que esta sea interiorizada y asimilada evitando el brote de conflictos sociales a futuro.

TERCERO: Se debe prestar atención especial a los compromisos asumidos con las comunidades campesinas a fin de mantener la confianza y reducir la visión pesimista con relación a la ejecución de proyectos en beneficio de su población. Por lo mismo, resulta necesario realizar un estudio focalizado en las zonas de intervención del corredor vial Apurímac Cusco, considerado proyecto de interés nacional a fin de, en paralelo promover proyectos integrales de acuerdo a las necesidades y prioridades de las



comunidades y vinculados a sus principales actividades económicas, como son la agricultura y ganadería, no dejando de lado la innovación y el emprendimiento. En esa misma línea, también resulta importante fortalecer las capacidades individuales de los pobladores en la búsqueda de mercados para la comercialización de lo producido.



VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Avendaño Arias, J. A. (2017). Representaciones socio-espaciales (toporrepresentaciones) de Bogotá: perspectivas de la (in)seguridad 1. *sociedad y economía* (33), 55-75. <https://www.proquest.com/docview/1999456162/fulltextPDF/465C1B85C5CF435CPQ/1?accountid=37408>.
- Angulo Giraldo, M. A. (2015). *Representaciones sociales de las comunidades aimaras, el gobierno central y el gobierno regional durante el conflicto social del Aymarazo en los artículos de opinión de los diarios Correo y Los Andes de Puno*. Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima.
- Araya Umaña, S. (2002). *Las representaciones sociales: Ejes teóricos para su discusión*. San José, Costa Rica: Adi. Obtenido de <http://www.efamilycomunitaria.fcm.unc.edu.ar/libros/Araya%20Uma%F1a%20Representaciones%20sociales.pdf>.
- Aylas, S. D. (2008). *Investigación del impacto social económico de las afectaciones físicas del sistema vial puente Paucartambo- Oxapampa*. Universidad Nacional de Ingeniería, Lima.
- Banco mundial, (2007). Definición obtenida, <http://www.bmundial.com>, consultado el 05 de junio de 2019.
- Bustos Cara, R. (2008). Teoría de la acción territorial. Acción turística y desarrollo. *APORTES y Transferencias*, 12 (1), 87-104. .
- Cabra Delgado, A. M. (2021). Representaciones sociales sobre sentido de comunidad en un grupo de pobladores de la UPZ 57 Gran Yomasa-Bogotá. *Revista Electrónica de Psicología Iztacala*, vol 24, (1), 225-244. <https://www.medigraphic.com/cgi-bin/new/resumen.cgi?IDARTICULO=99422>.



- Cahuaya, E. N., & Chávez Castañeda, A. G. (2016). *Análisis de impactos de la construcción de una carretera en una zona rural: el caso del distrito de Zuñiga en Cañete*. Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima.
- Chávez Plazas, Y. A., & Ramírez Mahecha, M. L. (2018). Representaciones sociales sobre el territorio, desde los acuerdos de la Habana, en un grupo de mujeres rurales del municipio de Viotá, Cundinamarca 1. *Tabula Rasa*, núm. 29, 295-314. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=39657713014>.
- Chiavenato, I. (2011). *Administración de recursos humanos*. México: McGraw-Hill/Interamericana.
- Coila Pari, R. R. (2017). *Representaciones Sociales sobre Identidad Etnicade la Comunidad Nativa Ese Eja de Infierno: Un estudio de casos 2016*. Universidad Nacional del Altiplano, Puno. Collantes Menis, N., & Supo Condori, F. (2014). *Guía Epistemológica de la Investigación en Ciencias Sociales*. Puno: Universidad Nacional del Altiplano-Oficina Universitaria de Investigación.
- De la Puente Burlando, L. (2013). *Un País que Despega, Un pueblo que desaparece: la ampliación del aeropuerto Internacional Jorge Chávez y el reasentamiento de A.H. El Ayllu*. Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima.
- Diaz Bautista, W. (2018). *Proyectos de Inversión Pública para mejorar el Desarrollo Agropecuario del Distrito de Chota, Región Cajamarca*. Escuela de Postgrado Universidad Cesar Vallejo, Lima.
- Durkheim, E. (1898) Representations individuelles et représentations collectives. *Revue de Méthaphysique et Morale*, 6, 273-302.
- Egio Rubio, C. J., & Torrejón Cardona, E. Y. (2014). Actores sociales y ordenamiento territorial rural. *Bitácora*, vol 25 (2), 31 - 41.



<https://www.proquest.com/docview/1676561865/8B0950568BA94177PQ/2?accountid=37408>.

Elguera, C. J. (2016). *El derecho al consentimiento previo, libre e informado de los pueblos indígenas ante proyectos de desarrollo o inversión en sus territorios y breve análisis del estado de aplicación e implementación en el Perú*. Pontificia Universidad Católica del Perú, San Miguel.

Escalante Jallo, J. L. (2016). *Representaciones de las Mujeres Sobre la Participación Política en la Comunidad Campesina Huerta Huaraya*. Universidad Nacional del Altiplano, Puno.

Garrido Vergara, L. (2011). Reseña de "La Teoría de la acción comunicativa" de J. Habermas. *Razón y Palabra*, vol. 16 (75), 1-20.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=199518706036>.

Grimaldo Muchotrigo, M., & Merino Soto, C. (2009). Valores en un grupo de estudiantes de psicología de una universidad particular de la ciudad de Lima. *LIBERABIT*, vol 15(1), 39-47. <http://www.scielo.org.pe/pdf/liber/v15n1/a05v15n1.pdf>.

Hernández, R., Fernández, C., & Batista, L. (2018). *Metodología de la investigación*. México: Mc Graw Hill.

Jodelet, D., & Guerrero Tapia, A. (2000). *Develando la Cultura*. Estudios en representaciones sociales. México: Universidad Nacional Autónoma de México. Disponible en <https://taniars.files.wordpress.com/2009/02/develando-la-cultura.pdf>.

Jodelet, D. (1984). *La representación social: Fenómenos, conceptos y teoría*. En Moscovici, S. *Psicología social II. Pensamiento y vida social. Psicología social y problemas sociales*. Barcelona-Buenos Aires-México: Paidós.

Lynch, G. (2020), *La investigación de las Representaciones Sociales: enfoques teóricos*



- e implicaciones metodológicas*, Red Sociales, Revista del Departamento de Ciencias Sociales, Vol. 07, N° 01, p. 102-118.
- López Chane, F. J., Casique Guerrero, A., & Ferrer Guerra, J. (2019). La Satisfacción hacia el Trabajo. Un Análisis Basado en las Teorías de las Expectativas y de Equidad. *Administración y organizaciones*, vol , 118-134. <https://rayo.xoc.uam.mx/index.php/Rayo/article/view/249>.
- Materán, A. (2008). Las representaciones sociales: Un referente teórico para la investigación educativa. *Geoenseñanza*, vol. 13 (2), 243-248. <https://www.redalyc.org/pdf/360/36021230010.pdf>.
- Martínez, M. (2006). *Ciencia y arte de la metodología cualitativa*. México: Editorial Trillas.
- Ministerio del Ambiente. (2012). *Glosario de términos para la gestión ambiental peruana. Dirección General de Políticas, Normas e Instrumentos de Gestión Ambiental*. Obtenido de <http://siar.minam.gob.pe/puno/sites/default/files/archivos/public/docs/504.pdf>
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (2008). *Glosario de términos de uso frecuente en proyectos de infraestructura vial*. Obtenido de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_1556.pdf
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2021). *Las rutas del Diálogo y la Gestión Social*. Lima.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (17 de junio de 2019). Plataforma Digital Única del Estado Peruano. Obtenido de <https://www.gob.pe/728-ministerio-de-transportes-y-comunicaciones-que->
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (23 de mayo de 2018). *Reclasifican de manera definitiva como Ruta Nacional, diversas Rutas Departamentales o*



- Regionales de la Red Vial de los Departamentos de Apurímac y Cusco*. Lima: El Peruano.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (26 de octubre del 2017). *Reclasifican Rutas Vecinales y Rutas Departamentales o Regionales de la Vía del Departamento de Apurímac como Ruta Nacional*. Lima: EL Peruano.
- Moscovici, S (1981) On social representations. In J.P. Forgas (Ed.) *Social Cognition perspectives on everyday knowledge*. London: Academic Press, 181-209.
- Moscovici, S. (1979) “El Psicoanálisis, su imagen y su público”. Edit. Huemul, Buenos Aires, Argentina.
- Moyano Díaz, E., Palomo Vélez, G., & Moyano Costa, P. (2015). Creencias ambientales e ideología en población chilena. *UNIVERSUM*, vol. 30 (2), 2019-236. https://scielo.conicyt.cl/pdf/universum/v30n2/art_13.pdf.
- Musset, A. (2009). ¿Geohistoria o geoficción? ciudades vulnerables y justicia espacial. *Rev. colomb. antropol.* vol.46 (1), 217-223. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0486-65252010000100010.
- Obregón, S. A. (2008). Impactos sociales y económicos de las infraestructuras de transporte viario: Estudio comparativo de dos ejes, el Eix Transversal de Catalunya y la carretera MEX en México. Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona.
- Pacompia Peñaloza, K. R. (2016). Representaciones sociales de las profesoras sobre el maltrato infantil en la I.E.I. N° 196 Glorioso San Carlos de la Ciudad de Puno-2016. Puno. Universidad Nacional del Altiplano Puno
- Pilco Pilco, M., & Paredes Ochochoque, B. R. (2014). Intervención de Proyectos de Desarrollo Alternativo en la Cuenca del Inambari: Evaluación de la Visión de los Productores Agrarios. Universidad Nacional del Altiplano, Puno.



- Piña Osorio, J. M., & Cuevas Cajiga, Y. (2004). La teoría de las representaciones sociales. Su uso en la investigación educativa en México. *Perfiles educativos vol.26 (105-106)*, 1-10. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-26982004000100005.
- Ramírez Velázquez, B. R. (2003). La vieja agricultura y la nueva ruralidad: enfoques y categorías desde el urbanismo y la sociología. *Sociológica*, vol. 18 (51), 49-71. <https://www.redalyc.org/pdf/3050/305026632003.pdf>.
- Ramos, L. W. (2017). Problemas De Gobernanza En Una Actividad Extractiva: El Caso Las Bambas. Lima. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Reinikka, R. y Svensso, J. (1999) How Inadequate Provision of Public Infrastructure and Services Affects Private Investment. Working Paper No 2262. Washington: World Bank.
- Reyes Guarnizo, A. B. (2014). De los imaginarios colectivos a la apropiación del territorio: Un recorrido Conceptual. *Bitácora* 24 (1), 111 - 17. <https://www.proquest.com/docview/1676563434/787BFF7E44E1426FPQ/3?accountid=37408>.
- Saldaña, O. (2013). Propuesta para la gestión de las afectaciones físicas en los proyectos viales, caso carretera Ronchas- Chupaca. Universidad Nacional de Ingeniería, Lima.
- Villarroel, G. E. (2007). Las representaciones sociales: una nueva relación entre el individuo y la sociedad. *Fermentum. Revista Venezolana de Sociología y Antropología*, vol. 17 (49), 434-454. <https://www.redalyc.org/pdf/705/70504911.pdf>.
- Vroom , V. (1964). *Work and Motivation* . Obtenido de Nueva York, John Wiley & Sons: <http://garfield.library.upenn.edu/classics1985/A1985AKX9100001.pdf>



ANEXOS



Anexo A: Guía De Entrevista

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO PUNO

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE SOCIOLOGIA

GUÍA DE ENTREVISTA



Buenos días Sr. o Sra. _____

quiero agradecerle por el tiempo que me ha brindado para poder realizar esta entrevista.

También quiero mencionarle que los comentarios e información que me proporciona serán muy valiosos para mi proyecto de investigación de tesis a realizar.

“REPRESENTACIONES SOCIALES DE LOS POBLADORES SOBRE EL PROYECTO REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL CORREDOR VIAL APURÍMAC-CUSCO EN LAS COMUNIDADES DE PITIC Y QUEHUINCHA-REGIÓN APURÍMAC”

• Objetivo

Lo recabado en las entrevistas brindará información que permitirá entender las opiniones, actitudes y expectativas de los pobladores en las comunidades de Pitic Y Quehuincha respecto al Proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco” información proporcionada se manejará con estricta discreción y para fines eminentemente académicos.

DATOS GENERALES (Opcional)

Apellidos y nombres:

Edad:

Lugar de nacimiento:

Cargos directivos (últimos 5 años):



Tiempo de residencia:

Ocupación:

Cantidad de predios afectados:

1. OPINIONES

- 1.1. ¿Qué significado tiene para los habitantes la realización de proyectos viales?
- 1.2. ¿Qué elementos (ambientales, económicos, culturales...) deben considerar los habitantes del sector al evaluar el Proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco”?
- 1.3. ¿Qué piensa Usted de Proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco”?
- 1.4. ¿Desde su punto de vista ¿En qué condición se encuentra la vía existente del Proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco”?
- 1.5. ¿Qué tipo de conflictos o discusiones ha generado el Proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco en la comunidad?

2. ACTITUDES

- 2.1. ¿Cuáles serían los impactos positivos que puede mencionar del Proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco”?
- 2.2. ¿Cuáles serían los impactos negativos que puede mencionar del Proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco”?
- 2.3. ¿De qué manera considera que del Proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco” ha influido en su vida?
- 2.4. ¿De qué manera la comunidad participa o participó en la ejecución del



Proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco”, producirá cambios en el sector?

- 2.5. ¿Qué aspectos emocionales están presentes cuando piensa que el Proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco”, producirá cambios en el sector? (alegría, tristeza, angustia, etc.)

3. EXPECTATIVAS

- 3.1. ¿Cuáles son los resultados que espera con la ejecución del proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco” en su comunidad?
- 3.2. ¿Cuál cree usted que será la situación futura del medio ambiente en su comunidad dentro de cinco años?
- 3.3. ¿Cuál cree usted que será la situación urbana de la comunidad después de la ejecución del proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco”?
- 3.4. ¿Cuál cree usted que será su situación futura (personal) después de la ejecución del proyecto “Rehabilitación y Mejoramiento del Corredor Vial Apurímac-Cusco”?

4. RECOMENDACIÓN

- 4.1. ¿Qué opina del proceso de identificación, valorización y posterior pago de los predios afectados por el derecho de vía que ha implementado el MTC?
- 4.2. ¿Cuál sería su recomendación?
- 4.3. ¿Qué tipo de proyectos le gustaría que fueran implementados en su comunidad?

Anexo B. Evidencias Fotografías



Imagen 01: Arribo a la comunidad de Pitic



Imagen 02: Vista panorámica de la comunidad de Pitic



Imagen 03: Vista panorámica del Corredor vial Apurímac - Cusco en las comunidades de Pitic y Quehuincha



Imagen 04: Vehículos de transporte minero – MMG Las Bambas