GeoCiencias y Humanidades

DOI: 10.5281/zenodo.18194629 Vol. 4 enero – diciembre 2026. E-ISSN: 3084-7648 **Artículo original**

Megaproyectos viales, movilidad y ruralidades en transición: estudio de caso en Apurímac y Ayacucho (1980-2024)

Road Megaprojects, Mobility, and Ruralities in Transition: A Case Study in Apurímac and Ayacucho (1980–2024)

Guido Ernesto Chati-Quispe[1]

guido.chati@unsch.edu.pe

[1]Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga (Perú)

Correspondencia:
Guido Ernesto Chati-Quispe
guido.chati@unsch.edu.pe

Cómo citar:
Chati-Quispe, G. E. (2026). Megaproyectos viales, movilidad y ruralidades en transición: estudio de caso en Apurímac y Ayacucho (1980-2024). *GeoCiencias y Humanidades, 4*, e27. https://doi.org/10.5281/zenodo.18194629

Recibido: 25 oct 2025
Aprobado: 01 ene 2026
Publicado: 08 ene 2026

Copyright © 2026 Publicado por GeoCiencias y Humanidades. Este es un artículo de acceso abierto bajo licencia CC BY 4.0.

creative commons
Licencia CC BY 4.0

Resumen

El objetivo de este estudio es analizar la reconfiguración de los megaproyectos viales en las dinámicas sociales, territoriales y económicas rurales en los distritos de Anco Huallo (Apurímac) y Los Morochucos (Ayacucho) entre 1980 y 2024, evidenciando sus efectos en la movilidad, urbanidad y reorganización del espacio rural. La metodología se basa en un enfoque cualitativo que articula la etnografía y el análisis histórico-comparativo, desarrollado mediante observación participante, entrevistas en profundidad y revisión de censos y archivos locales durante el periodo 2017-2024, con el propósito de documentar los procesos de movilidad urbano-rural y los cambios territoriales derivados de la conectividad vial. Los resultados muestran que la apertura de carreteras ha promovido la concentración poblacional, la diversificación productiva y la integración de las economías rurales a los mercados regionales, destacando a Uripa y Pampa Cangallo como nodos de articulación donde la movilidad entre campo y ciudad transforma identidades, modos de vida y estructuras comunales. En conclusión, los megaproyectos viales han redefinido las ruralidades andinas en transición, generando urbanizaciones no planificadas y nuevas territorialidades híbridas, en las que lo rural y lo urbano se entrelazan en procesos de modernización acelerada, evidenciando tanto oportunidades de desarrollo como desafíos para la sostenibilidad social y territorial.

Palabras clave: Megaproyectos viales; ruralidades en transición; movilidad rural-urbana.

Abstract

The objective of this study is to analyze the reconfiguration of road megaprojects within the social, territorial, and economic dynamics of rural areas in the districts of Anco Huallo (Apurímac) and Los Morochucos (Ayacucho) between 1980 and 2024, highlighting their effects on mobility, urbanization, and the reorganization of rural space. The methodology is based on a qualitative approach that integrates ethnography and historical-comparative analysis, developed through participant observation, in-depth interviews, and the review of censuses and local archives during the period 2017–2024, with the purpose of documenting urban–rural mobility processes and territorial changes resulting from road connectivity. The results show that the construction of roads has promoted population concentration, productive diversification, and the integration of rural economies into regional markets, positioning Uripa and Pampa Cangallo as articulation nodes where mobility between countryside and city transforms identities, lifestyles, and communal structures. In conclusion, road megaprojects have redefined Andean ruralities in transition, generating unplanned urbanization and new hybrid territorialities in which the rural and the urban intertwine within accelerated modernization processes, revealing both opportunities for development and challenges for social and territorial sustainability.

Keywords: Road megaprojects, ruralities in transition, .

1. Introducción

Los estudios sobre el futuro de lo rural se sitúan en el centro de los debates sobre ciudadanía y las transformaciones de las políticas agrarias, territoriales y comunitarias. En el imaginario urbano, lo rural aparece como "el Otro" (tradicional, pobre, agrícola o étnico), funcionando como referencia frente a los cambios que atraviesan las ciudades y sus habitantes. No obstante, se ha prestado poca atención a los procesos globales y nacionales que impulsan la transición de los espacios rurales hacia formas urbanas y cómo estas redefinen sus modos de vida.

Según estimaciones de la CEPAL (**2015**), la población rural en el Perú debía reducirse del 35,5 % en 1980 al 16,7 % en 2030. Datos más recientes del Banco Mundial (**2024**) muestran que, en 2023, la población rural representaba el 21,1 % y, en 2024, descendió a 20,9 %. De mantenerse esta tendencia, hacia 2030 se ubicaría entre el 17 % y el 19 %. De modo que el campo peruano ya no se caracteriza por hogares individuales dispersos en quebradas y punas, sino por una creciente concentración en conglomerados grandes y pequeños, alrededor de los cuales se articulan anexos, comunidades, barrios, centros poblados, urbanizaciones o ciudades. No obstante, el grado en que pueda decirse que el modo de vida contemporánea es *urbana* o *rural* no puede medirse por el tamaño, densidad y la homogeneidad de su población (**Hannerz, 1993**). En esa línea, Castillo (**2022**) cuestiona las definiciones demográficas tradicionales y propone incorporar dimensiones sociales, culturales y productivas para comprender la complejidad del mundo rural. Desde esta perspectiva, la interdependencia campo-ciudad se convierte en un eje central para analizar las transformaciones rurales contemporáneas.

En la antropología urbana, la *movilidad rural-urbana* se concibe como un proceso dinámico de cambio social, económico y simbólico, mediante el cual las personas reconfiguran identidades y estrategias de vida al desplazarse entre distintos espacios culturales y territoriales, como el campo y la ciudad, generando una modernidad híbrida y desigual (**García, 1992**; **Castells, 1972**). Por su parte, los estudios sobre las nuevas ruralidades las conciben como un proceso que trasciende la agricultura, al integrar la diversificación productiva, los encadenamientos urbano-rurales y las actividades no agrícolas (**Kay, 2009**; **Rosas, 2013**). En el caso peruano, este proceso se relaciona con la globalización y la apertura económica, que generan interacciones complejas entre los espacios rurales y urbanos (**Burneo y Trelles, 2019**). No obstante, buena parte de la literatura sobre la nueva ruralidad privilegia la inserción productiva en mercados competitivos, dejando en segundo plano las transformaciones estructurales y sus efectos sociales. Ante ello, el Banco Mundial (**2022**) introduce la noción de *ruralidad en transición,* que articula las dimensiones productivas, territoriales y sociales del cambio rural. Esta propuesta distingue tres etapas del sistema agroalimentario (tradicional, transicional e integrado), y este estudio adopta la etapa transicional por considerarla la más pertinente para el caso analizado, al estar caracterizada por la expansión del mercado, la mejora de la infraestructura, la diversificación de ingresos y la movilidad poblacional y tecnológica.

En este escenario, las ruralidades en transición y la movilidad se hallan profundamente imbricadas y condicionadas por los *megaproyectos viales*, concebidos como obras de infraestructura de gran escala que implican altas inversiones, asociaciones público-privadas y procesos prolongados de preinversión. Además de sus impactos económicos y socioambientales, estos proyectos reconfiguran los territorios andinos y amazónicos, generando nuevas dinámicas de valorización, conflicto y alteridad cultural (**Velásquez, 2017**; **Alberti y Pereyra, 2018**; **Peralta, 2023**). Estas controversias, abren interrogantes críticas: ¿cómo explicar la dinámica de comunidades campesinas que, impulsadas por el comercio, megaproyectos viales y movilidad local, se transforman rápidamente en centros urbanos, nodos microregionales y ejes económicos?

¿Hasta qué punto el desorden urbano responde a una atracción comercial no planificada ni regulada, producto de las tendencias globales? ¿En qué medida las políticas públicas reconocen las diferencias entre territorios rurales y urbanos en la práctica? Este estudio sostiene que las zonas rurales, como Uripa y Pampa Cangallo (en adelante), ubicadas respectivamente en Apurímac y Ayacucho, se encuentran en constante transformación debido a su rol como nodos provinciales y regionales articulados a nuevas vías de comunicación. Ello impulsa una urbanización acelerada y poco planificada, así como procesos de diversificación económica y reconfiguración social. De este modo, la ruralidad ya no se define por la dispersión campesina tradicional, sino por nuevas formas de concentración poblacional, reorganización territorial y relaciones sociales condicionadas tanto por presiones externas como por las demandas contemporáneas de sostenibilidad económica y ambiental.

En este marco, el artículo propone un análisis comparativo de tres ejes centrales: 1) Megaproyectos viales y su incidencia en la expansión poblacional y rural en los distritos de Los Morochucos (Ayacucho) y Anco Huallo-Uripa (Apurímac). 2) La movilidad entre lo rural y lo urbano y las articulaciones territoriales que esta genera. 3) Ruralidades en transición como dinámicas económicas, movilidad rural-urbana y transformación agrocomercial en el contexto de los megaproyectos viales.

2. Metodología

La investigación empleó un enfoque cualitativo, descriptivo y comparativo para analizar los cambios sociales y territoriales derivados de los proyectos viales en Uripa y Pampa Cangallo. La metodología combinó etnografía y análisis histórico mediante observación participante, entrevistas semiestructuradas y recorridos sistemáticos en zonas urbano-rurales. Para asegurar la validez, se aplicó triangulación con censos del INEI, estudios previos y archivos locales. El trabajo de campo realizado entre 2017 y 2024 permitió registrar procesos de movilidad rural-urbana, crecimiento poblacional acelerado y reorganización territorial vinculados a la conectividad vial. Los diarios de campo, testimonios orales y fotografías conforman un corpus etnográfico que evidencia los efectos de las carreteras en la redefinición de la ruralidad andina.

La metodología teórica se sustenta en Burgess (**1988**), cuyas aportaciones sobre el crecimiento urbano y la imagen de la ciudad ayudan a comprender las nuevas formas de movilidad social y ruralidad en los Andes. Además, se incorpora el enfoque del Banco Mundial (**2022**) sobre el sistema agroalimentario y la ruralidad en la etapa transicional como la más pertinente para el caso. Finalmente, siguiendo a Vergara (**2024**), se adopta una escala microregional y situacional entre 1980 y 2024 para el análisis espacial y temporal.

Figura 1

Ruta secuencial de la metodología

Estrategia metodológica		Fundamento teórico y conceptual	Trabajo de campo (2017–2024)	Triangulación y validación de datos	Análisis teórico y conceptual	Interpretación y síntesis
Integración de etnografía y análisis histórico comparativo.	Métodos: observación participante, entrevistas y recorridos sistemáticos.	Megaproyectos viales; Ruralidades en transición; mobility studies	Corpus etnográfico: observación de cambios, entrevistas, documentación y fotografías.	Validación de fuentes cruzadas: testimonios, censos y archivos locales.	Aplicación de propuestas: crecimiento urbano, movilidad y ruralidad en transición.	Análisis de datos obtenidos. Evaluación de los efectos. Articulación: evidencia empírica y marcos teóricos

3. Resultados y discusión

Breve contexto de Uripa y Pampa Cangallo

El distrito de Anco Huallo, conocido como Uripa, se encuentra en la provincia de Chincheros, departamento de Apurímac; mientras que el distrito de Los Morochucos, conocido como Pampa Cangallo, está ubicado en la provincia de Cangallo, departamento Ayacucho. Ambos distritos (en adelante Uripa y Pampa Cangallo respectivamente) están asociados a la narrativa histórica de míticos guerreros. Uripa asociada a las legendarias guerras prehispánicas del grupo étnico Chanca y Pampa Cangallo a los míticos *morochucos* (de gorra colorida) que pelearon en la gesta de la independencia del Perú. Ambas han construido su pasado histórico de una memoria heroica, de lucha, perseverancia y atrevimiento, dispuestos a resistir y adaptarse a cambios globales que afecten su originalidad comunal. Pampa Cangallo surge como población concentrada en un centro urbano durante el periodo republicano, mientras Uripa tiene origen colonial. Con las políticas modernizadoras del siglo XX, en ambas zonas se desencadenaron procesos de compra y venta de haciendas y estancias, lo que dio lugar a una nueva configuración en la tenencia de la tierra y a la formación de comunidades indígenas que posteriormente se transformaron en comunidades campesinas legalmente reconocidas (Uripa en 1943 y 1987, y Los Morochucos, adscrita a una comunidad vecina en 1993).

Desde mediados del siglo XX, especialmente entre 1950 y 1960, la apertura de nuevas vías entre Ayacucho, Cangallo, Uripa y Andahuaylas impulsó una profunda reconfiguración territorial y económica en la región. Las antiguas ferias locales, antes controladas por redes de hacendados, perdieron relevancia con la construcción de los nuevos ramales viales que conectaron directamente a los centros urbanos de Pampa Cangallo y Uripa. Este proceso provocó el despoblamiento de comunidades vecinas y consolidó a ambas localidades como nuevos centros geopolíticos, capitales distritales y polos comerciales emergentes. La transformación generó tensiones con comunidades colindantes y antiguos comerciantes, evidenciando un proceso de competencia, conflicto y reorganización del espacio local. Estas nuevas carreteras no solo modificaron las dinámicas económicas, sino que instauraron en Pampa Cangallo y Uripa una visión moderna, articulada al comercio y al desarrollo rural (**Gamarra, 2010**; **Samanez, 2014**). De este modo, pasaron de la gloria heroica del pasado a constituirse como comunidades más progresistas o comerciales.

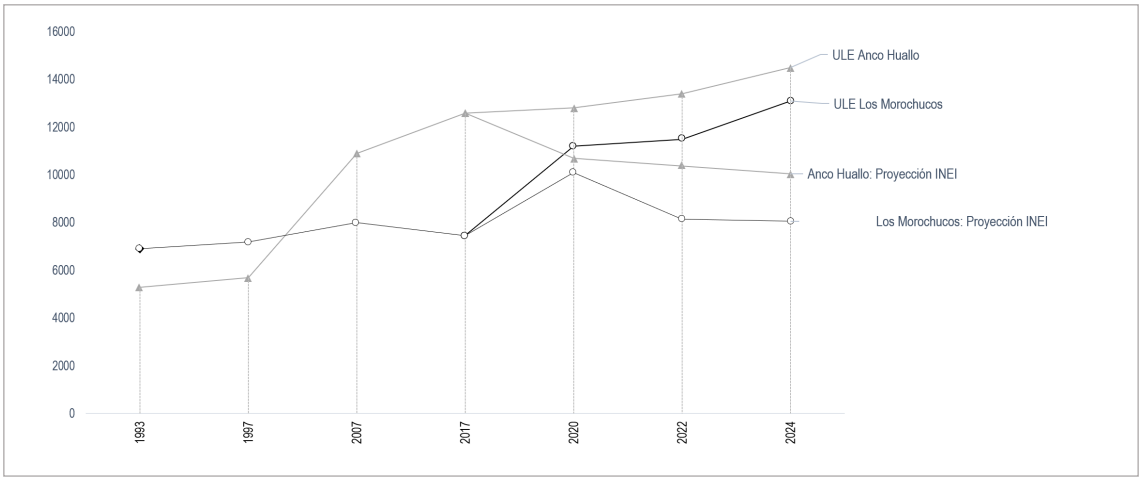
En la actualidad, Uripa y Pampa Cangallo son capitales distritales que mantienen una estructura comunal paralela a la administración municipal. Por ambos distritos atraviesan importantes vías asfaltadas: la carretera longitudinal Ayacucho–Andahuaylas–Cusco, que cruza Uripa, y la carretera transversal Ayacucho–Puquio–Ica, que pasa por Pampa Cangallo. Ambas localidades se ubican entre los 3 000 y 3 500 metros sobre el nivel del mar, en una geografía de altiplanicie andina.

En términos demográficos, ambos distritos registran un crecimiento poblacional sostenido desde 1993. En el caso de Los Morochucos, el censo de 2017 registró 7,463 habitantes y, pese a una tendencia decreciente, las proyecciones indicaban una población de 10,100 para 2020. No obstante, la pandemia del COVID-19 y el retorno de migrantes ("retornantes") elevaron la cifra estimada a 11,200 habitantes, destacando Pampa Cangallo como el centro poblado de mayor expansión. Antes de la emergencia sanitaria, la reducción poblacional se explicaba principalmente por la migración juvenil hacia la ciudad de Ayacucho (29,17 %) y Lima (11,50 %). Durante y después de la pandemia, este flujo se revirtió con el retorno de

habitantes desde distintas ciudades, fenómeno que no se refleja plenamente en las estadísticas del INEI, pero sí en los registros de las unidades locales de empadronamiento. Una dinámica similar se observa en el distrito de Anco Huallo.

Figura 2

Crecimiento Población de Los Morochucos y Anco Huallo.



Fuente. INEI (Censo 1993, 2007, 2017 y proyecciones). ULE (Unidad Local de Empadronamiento, 2020, 2022 y 2024).

Megaproyectos viales: crecer al borde de la carreta.

La infraestructura vial ha funcionado como catalizador de movilidad, integración económica y difusión cultural, impulsando la urbanización desde la interacción cotidiana entre poblaciones rurales y centros urbanos. Este proceso evidencia cómo los megaproyectos viales no solo facilitan la conectividad física, sino que reconfiguran la organización social, económica y territorial de las comunidades andinas. Tal como plantea Bebbington (**2012**), la expansión de infraestructuras genera nuevas territorialidades donde las comunidades negocian el desarrollo y reconfiguran sus relaciones con el Estado, los mercados y la naturaleza. En esta línea, Gudynas (**2013**) advierte que las carreteras y corredores logísticos no solo son proyectos técnicos, sino también procesos de territorialización del poder, con efectos diferenciales en la economía rural y en la sostenibilidad ambiental.

Desde la década de 1970, la apertura de nuevas carreteras y trochas hacia las comunidades interiores provocó un progresivo crecimiento de Uripa y Pampa Cangallo como capitales distritales y nuevos centros geopolíticos en sus respectivas provincias. Estos centros urbanos se convirtieron en ejes de comercio provincial donde confluían vías, comunidades y distritos aledaños. Como señala Julio (comunicación personal, marzo de 2017), los cambios en Pampa Cangallo comenzaron con la apertura de la carretera: *"La carretera ha hecho que la gente se esté concentrando. Antes había más casas dispersas, ahora casi ya no, se están juntando y son parte de Pampa (centro urbano) como uno solo. A los alrededores de la población ya no hay lotes de terreno, ya están comprados, eso quiere decir que hay gente que quiere construir casas para vivir aquí, por eso el INEI nos está catalogando como centro urbano."*

Comprender las transformaciones de una sociedad rural hacia una urbana requiere apoyarse en modelos teóricos de urbanización, dado que estos procesos no pueden explicarse únicamente mediante variables cuantitativas como número, tamaño, composición, distribución,

duración, secuencia, morfología, función o tasa de crecimiento, ni tampoco a partir de la simple relación entre campo, ciudad y otros centros urbanos. Según Redfield y Singer (**1988**), la transformación de una sociedad sigue dos fases: **a)** *la urbanización primaria,* en la que los pueblos rurales o campestres comparten una cultura común que sirve de matriz tanto para la cultura rural y urbana. En esta etapa, la transformación es gradual: el asentamiento crece desde una pequeña comunidad hasta convertirse en un pueblo o un centro poblado, manteniendo aún la continuidad cultural; y **b)** *la urbanización secundaria*, donde la sociedad campesina, ya parcialmente urbanizada, profundiza su cambio a través del contacto con grupos externos culturalmente distintos. Esta segunda fase implica la introducción de nuevos valores, prácticas y formas de organización social que reconfiguran la cultura local.

La narrativa histórica de Uripa y Pampa Cangallo, marcada por su pasado heroico, se ha transformado a través de los procesos de modernización y movilidad social vinculados a los megaproyectos viales y a las políticas públicas de desarrollo regional (**CEPLAN, 2023**; **CEPAL, 2021**). Los estudios de Altamirano (**1984**) y Mejía (**2007**) muestran cómo la migración, los retornos y la expansión de las redes comerciales producen una ruralidad híbrida, donde las comunidades adoptan, adaptan y negocian elementos globales sin perder sus prácticas locales. La década de 1990 marca un punto de inflexión: el conflicto armado interno provocó la dispersión y desarticulación comunal, pero el retorno poblacional del 2000 trajo consigo una reorganización rural y la reactivación económica agrícola, ganadera y nuevos modos de vida, especialmente entre las mujeres (**INTI, 2010**). A partir de la década de 1990, el patrón recurrente en ambas zonas se caracteriza por lo siguiente:

1) 1990-2000, se caracteriza por la migración a la ciudad de Ayacucho y la costa peruana ocasionada por el conflicto armado interno. La organización y la infraestructura comunal afectadas y desarticuladas. Deserción de docentes y estudiantes. Relativa ausencia de las instituciones estatales y privadas. Inicio del proceso de repoblamiento.

2) 2000-2010: periodo de retorno o repoblamiento rural, marcado por la recuperación del campo y la reactivación de la producción agrícola. Persistía, sin embargo, un clima de inseguridad respecto al futuro, junto con una limitada inversión en infraestructura vial y educativa. A mediados del decenio, se incrementó la presencia de ONGs, lo que favoreció una creciente producción y demanda de productos ganaderos, derivados lácteos y cultivos de altura destinados principalmente a los mercados de Ayacucho y Lima.

4) 2010-2019: megaproyectos viales, crecimiento poblacional acompañado de un incremento en la producción ganadera y agrícola, como efecto de los megaproyectos de asfaltado de la carretera longitudinal (Ayacucho - Andahuaylas - Abancay) y de las vías internas que conectan las provincias de Ayacucho, Puquio e Ica. Este proceso también impulsó la infraestructura educativa y de servicios hacia el interior de las provincias. Se intensificó además el uso de tecnologías agrícolas, la producción ganadera y la aplicación de fertilizantes. Entre 2013 y 2017, el acelerado crecimiento económico generó múltiples transformaciones, entre ellas el aumento de servicios y comercios (hoteles, restaurantes, bancos, empresas de transporte, talleres automotrices y agroveterinarias), así como el retiro progresivo de las ONGs y el ascenso de entidades financieras y crediticias locales. Durante el periodo comprendido, entre 2010 y 2016, el gobierno central ejecutó megaproyectos viales de asfaltado en el tramo Ayacucho–Andahuaylas–Abancay, como parte de la Carretera Longitudinal de la Sierra, con el propósito de impulsar el desarrollo económico de las regiones de Ayacucho y Apurímac. Paralelamente,

se desarrollaron obras de mejoramiento vial con afirmado y tratamiento superficial asfáltico simple en los tramos Toccto–Vilcas Huamán (2012–2018) y Condorccocha/Cangallo–Víctor Fajardo (2013–2014). Esta red vial se interconecta con la sierra y la selva central mediante las carreteras Lima–La Oroya–Huancayo–Ayacucho, Pisco–Ayacucho y Nazca–Abancay–Cusco (**Provías Nacional, 2018**).

Estos megaproyectos viales transformaron radicalmente las condiciones de accesibilidad y movilidad. Esto reforzó la integración de economías locales a mercados urbanos y propició nuevas estrategias de vida ligadas al comercio, transporte y servicios. Según Bebbington (**2012**), tales infraestructuras generan "espacios de oportunidad" donde las comunidades redefinen su papel frente al Estado y los capitales externos. Sin embargo, como advierte Gudynas (**2013**), estas transformaciones también conllevan riesgos de dependencia y desestructuración ambiental, especialmente cuando el desarrollo territorial no se acompaña de una planificación social y ecológica adecuada.

5) 2020 en adelante: Durante la emergencia del COVID-19, estas poblaciones vivieron un retorno masivo de migrantes urbanos debido al cierre de empleos y servicios, lo que incrementó la población rural sin que ello fuera plenamente registrado por las estadísticas oficiales. Al mismo tiempo, la producción agrícola se vio afectada por la interrupción de los canales de comercialización, la escasez de insumos y la descapitalización de los productores (**Hermoza, 2024**). No obstante, los procesos de cambio observados en Uripa y Pampa Cangallo frente a las nuevas tecnologías y vías de comunicación ilustran la noción de Mejía (**2007**), al mostrar cómo estas comunidades adoptan, adaptan y negocian elementos de la globalización, integrándolos a sus prácticas locales de resiliencia. Para 2024, los mercados se han diversificado: los productores venden sus productos en espacios locales, regionales y nacionales, articulándose a través de cadenas de intermediarios o mediante la venta directa a empresas nacionales. Esta dinámica refleja la expansión de circuitos comerciales y la creciente inserción de las economías rurales en redes más amplias de intercambio.

Respecto al crecimiento urbano, algunos estudios señalan que existe una tendencia general en la organización de las ciudades: el núcleo central suele corresponder a un centro comercial, seguido por anillos de transición, áreas residenciales y, finalmente, la periferia, donde se ubican zonas satélite o pequeñas poblaciones. Siguiendo la propuesta de Burgess (**1988**) para estudios urbanos, la etnografía debería iniciarse desde el círculo concéntrico central hacia la periferia. Esta metodología me permite describir la tendencia de crecimiento en Pampa Cangallo y Uripa, dividiendo las comunidades o el centro urbano de la siguiente manera:

Zona central. Es básicamente una zona comercial y de función estatal. En esta zona están concentradas tiendas comerciales de electrodomésticos, muebles, ropas, ferreterías, agro veterinarios, empresas de microcréditos y otros. Sirve como una zona de comercio, feria y parqueo de transportes (hasta el 2020). La zona central también concentra entidades del Estado como el municipio, gobernación, juzgados, ministerios, así como la iglesia local.

Zona de viviendas. Se trata de manzanas o cuadras conformadas principalmente por viviendas de agricultores, funcionarios y profesionales. En esta zona se encuentran colegios, centros de salud, así como pequeñas bodegas, distribuidoras y almacenes.

Zona en transición o borde. Esta zona marca el límite entre el centro urbano y el área rural o campo. Está compuesta por barrios o sectores con viviendas dispersas que, de manera gradual,

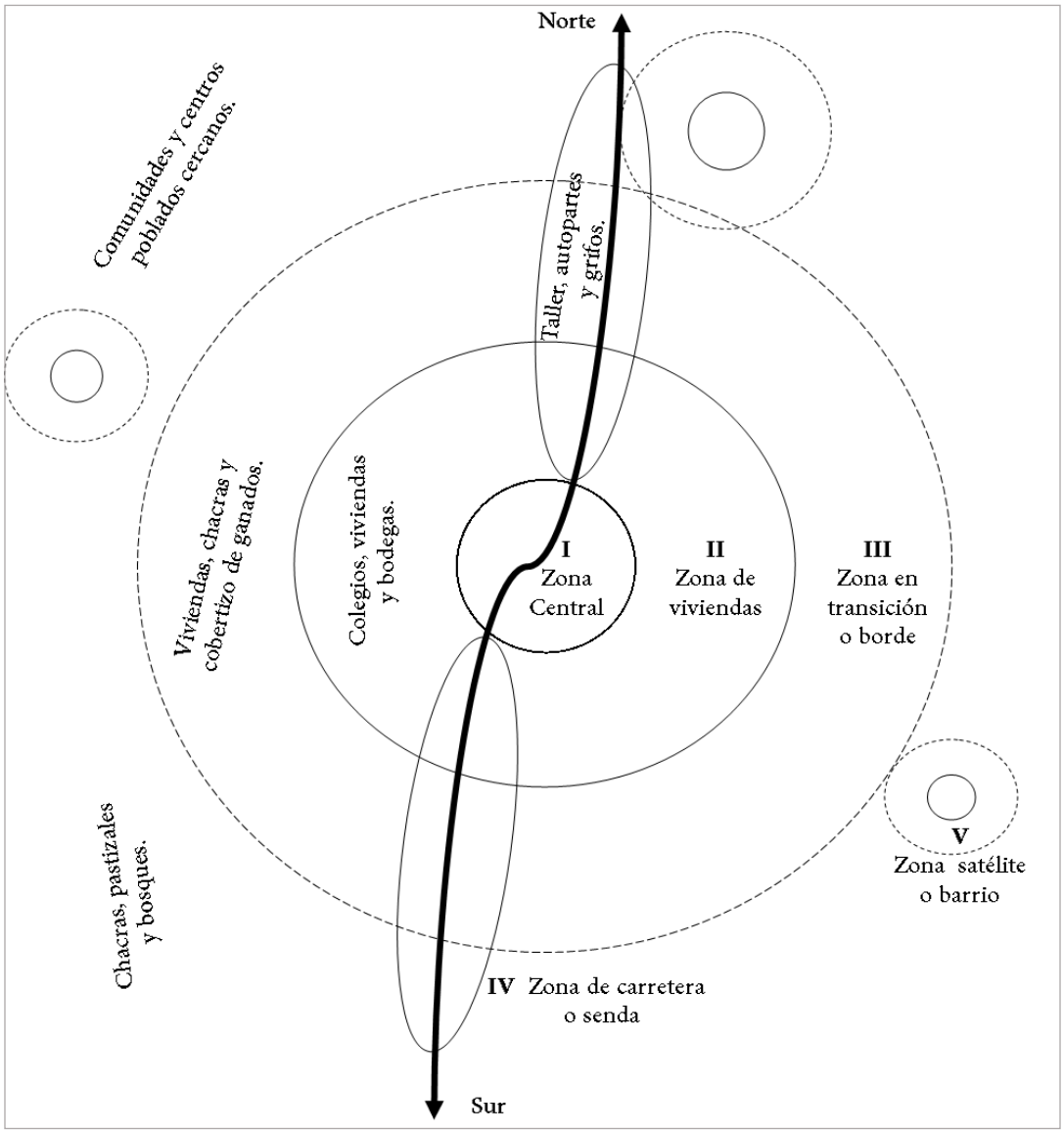
se integrarán al centro urbano. Se caracteriza por la presencia de casas junto a cobertizos para ganado, chacras de cultivo a pequeña escala y, en algunos casos, áreas cubiertas por bosques.

Zona de carretera o senda. Se trata de la zona por donde la carretera atraviesa el centro urbano/ciudad, destacando por ser una vía ancha, asfaltada y de intenso tránsito, que conecta la capital de la región con las provincias. Por ejemplo, en Pampa Cangallo, Ayacucho, une Huamanga con el sur del departamento, mientras que en Uripa, Apurímac, conecta Chincheros, Ayacucho y Andahuaylas. Esta área concentra talleres automotrices, grifos, tiendas, hoteles, restaurantes y comercio ambulatorio.

Zona satélite o barrio. Está constituido por comunidades, centros poblados y nuevos barrios que rodean el centro urbano. Algunos se encuentran aislados, lejos del núcleo de la ciudad, mientras que otros se han fusionado gradualmente con él.

Figura 3

Patrón de crecimiento urbano en Pampa Cangallo y Uripa



Al 2020, el crecimiento de las poblaciones rurales carece de planes de desarrollo efectivos, zonificación, demarcación y ordenamiento. Aunque existen algunos planes municipales, estos

no se consideran políticas de gestión al momento de su ejecución. La planificación se centra principalmente en la construcción de infraestructura, la ubicación de parques, el ensanchamiento o apertura de calles y la disposición de un centro cívico, con el único objetivo de anticipar las demandas de la futura ciudad según la tasa de crecimiento. En otras palabras, se prioriza el control del desarrollo físico futuro en función del crecimiento demográfico, con escasa consideración por la prevención de desastres y por las formas de vida de los habitantes que se concentran al borde de carreteras o senderos.

De esta forma, el crecimiento urbano y económico de Uripa y Pampa Cangallo muestra que los megaproyectos viales son determinantes en la transformación de la ruralidad. La concentración poblacional, la expansión comercial y la diversificación productiva se articulan con la memoria histórica y la identidad local.

Movilidad: viajando entre el campo y la ciudad.

La movilidad cotidiana entre el campo y la ciudad constituye un motor fundamental de transformación social, económica y cultural en las comunidades rurales andinas. En Pampa Cangallo y Uripa, el incremento del transporte local y la consolidación de centros urbanos funcionan como nodos de convergencia territorial, permitiendo no solo la circulación de personas y mercancías, sino también la difusión de ideas, conocimientos y prácticas. Este flujo permanente redefine las relaciones rurales-urbanas, generando una urbanización "desde abajo" que integra tradiciones locales con experiencias adquiridas en contextos urbanos, y evidencia cómo la infraestructura y la movilidad condicionan la construcción del sentido territorial. Desde los *mobility studies*, Urry (**2007**) y Cresswell (**2010**) proponen comprender la movilidad no solo como desplazamiento físico, sino como un fenómeno relacional que articula cuerpos, objetos, capitales y significados. En este marco, la movilidad se convierte en una práctica social con poder performativo: al moverse, los sujetos configuran y reconfiguran territorios, identidades y relaciones de poder. Así, los caminos, sendas y carreteras no son simples infraestructuras, sino ensamblajes socio-materiales donde se entrecruzan prácticas, afectos y economías. Desde esta mirada, las carreteras en Uripa y Pampa Cangallo no solo conectan lugares, sino que producen territorialidades móviles que reestructuran la vida comunal y la organización regional.

Actualmente, es posible recorrer el país utilizando únicamente las rutas locales de transporte. La dinamización de la articulación territorial mediante el incremento del transporte local ha logrado "vincular localidades de variada distancia, recuperando muchas veces viejas rutas olvidadas o en desuso" (**Pajuelo, 2010**). Existen combis, minivanes, buses y autos que realizan transbordo de pasajeros entre ciudades y pueblos. Esta dinámica está logrando unir extensos territorios mediante una red que conecta puntos previamente discontinuos. Antes, viajar desde los pueblos y provincias hacia la capital regional requería varias horas de esfuerzo en "combi" a través de trochas carrozables; hoy, con carreteras afirmadas y asfaltadas, los trayectos pueden realizarse en aproximadamente un tercio del tiempo que demandaban antes.

Ayacucho y Apurímac han superado etapas marcadas por rupturas y desarticulaciones, aunque históricamente el sur y el norte de ambos departamentos desarrollaban identidades subregionales, influenciadas por las carreteras que conectaban Cusco, Ica y Lima, y la que unía Ayacucho con Huancayo. Actualmente, una carretera longitudinal conecta ambos espacios, pasando por el centro de los distritos y funcionando como un punto de confluencia entre varias provincias y distritos. Esto implica también una trasformación de las maneras de

construir un *territorio* como espacios contiguos con una identidad más compartida a nivel regional. En este contexto, Urry (**2007**) plantea que las sociedades contemporáneas pueden entenderse como "sistemas de movilidad", donde la vida social depende de la constante circulación de personas, objetos e información. Las localidades andinas como Uripa y Pampa Cangallo materializan este principio en escala microregional: son espacios que emergen y se sostienen gracias a la movilidad. A la vez, Cresswell (**2010**) enfatiza que cada forma de movilidad está cargada de significados, valores y jerarquías. Así, moverse entre campo y ciudad no implica solo desplazarse, sino negociar identidades, aspiraciones y formas de pertenencia. Desde este enfoque, los movimientos cotidianos de productores, comerciantes y estudiantes reconfiguran las nociones de distancia, centralidad y comunidad, dando lugar a una ruralidad en transición, donde la movilidad es también una forma de habitar.

Pampa Cangallo y Uripa se convirtieron en un *nodo urbano*, es decir en un núcleo, foco, punto o lugar de concentración social, económica, cultural y símbolo provincial. Son al mismo tiempo *confluencias* y *concentraciones* de vehículos de tranporte, un punto de transbordo y concentracion comercial. Debido a su ubicación geográfica y demográfica, la zona adquiere también gran importancia. "Es la zona más habitada; tenemos una población suficiente para influir en cualquier elección provincial. El deseo de los habitantes es que lleguemos a ser la capital de la provincia de Cangallo" (**INTI, 2010, p. 226**). En Pampa Cangallo y Uripa, la *zona central* funciona como un lugar de confluencia por donde circulan vehículos locales provenientes de diversas comunidades y distritos. A escala micro regional, sin embargo, el centro urbano o la ciudad entera puede considerarse un nodo, ya que constituye un punto de convergencia del transporte interprovincial entre el sur y el norte de la región.

Además, los nodos no solo conectan espacios territoriales, también funcionan para los intercambios comerciales, ferias campesinas, circulación de información, incluso de esparcimiento, en tanto los caminos (sendas, rutas, corredores) funcionan como espacios de contacto, intersección, movimiento social (**Vergara, 2017** y **2023**). En esta lógica, los caminos son "espacios de movilidad social" donde se entrelazan materialidad, experiencia y significado, y donde lo rural y lo urbano se configuran mutuamente (**Cresswell, 2010**). Para los viajeros de rutas largas se trata de un "espacio de no permanencia", un *lugar* de tránsito que se abandona rápidamente; pese a ello, permanece en el imaginario o mapa mental del viajero y su presencia impacta el comportamiento local. Con el asfaltado de la carretera, viajar y transportar productos ya no dependía solo de la distancia, sino también de la rapidez y facilidad del camino, lo que permitió moverse y llevar mercancías a cualquier hora del día.

El crecimiento social y urbano implica cambios en respuesta a estímulos o situaciones nuevas, y un tipo de cambio de este tipo se denomina *movilidad.* Es decir, la movilidad entre lo rural y lo urbano no solo implica desplazamiento físico, sino también transformaciones en los individuos y sus relaciones, que pueden desorientar o alterar los sistemas de control social y las normas tradicionales del campo y la ciudad. Burgess (**1988**) clasifica la movilidad en dos dimensiones: 1) las posibilidades de mutabilidad del individuo y 2) el número y tipo de contactos y estímulos. Surge entonces la pregunta: ¿cuáles son las transformaciones de los modos de vida como efecto de la movilidad entre campo y ciudad en Pampa Cangallo y Uripa? Para efectos metodológicos de este estudio, se puede clasificar de la siguiente manera:

a) En primer lugar, ciudad y campo pueden considerarse opuestos. Por ejemplo, existen diferencias en la densidad poblacional: las ciudades presentan una mayor proporción de jóvenes y

personas de mediana edad en comparación con las zonas rurales. Asimismo, la ocupación en la ciudad es más heterogénea, mientras que en el campo las actividades pueden organizarse en torno a lo doméstico y el parentesco, el abastecimiento, la recreación, la vecindad y el tránsito. La vida urbana, por su parte, está marcada por formas específicas de obtener sustento, diferenciación de roles y especialización de funciones (**Hannerz, 1993**).

b) En segundo lugar, la ciudad y el campo constituyen un todo cohesionado mediante relaciones de provisión, en las que las poblaciones urbanas y rurales se complementan mutuamente. Por ejemplo, entre Pampa Cangallo y Ayacucho, así como con otras ciudades, se establece una relación de comercio que involucra tanto productos urbanos como rurales. c) En tercer lugar, en ambos casos la ciudad es producto de un proceso de crecimiento y no de una creación instantánea; por ello, no logra eliminar por completo los modos de vida que predominaban anteriormente. Los modos de vida urbanos llevan así la huella de formas de vida rurales previas. Por ejemplo, las viviendas se ubican junto a granjas y chacras en la transición entre el centro urbano y el campo. Asimismo, las tradiciones locales se trasladan junto con los migrantes hacia la ciudad. En consecuencia, no existe un cambio súbito ni discontinuo entre los modos de vida urbanos y rurales (**Wirth, 1988**).

d) En cuarto lugar, el modo de vida de los individuos que se movilizan entre el campo y la ciudad ha sido interpretado por algunos antropólogos como la coexistencia de vidas distintas bajo sistemas sociales separados: al llegar a la ciudad, el campesino se volvía urbícola, y al regresar al campo retomaba su identidad campesina. Sobre fenómenos como la descampesinización, la condición ciudadana, la alienación o el *campesino de a dos pies*, se ha discutido ampliamente, aunque generalmente de manera antagónica o separada (**Moore, 2002**). No obstante, es importante distinguir entre el cambio que ocurre como parte de una *continuidad social lenta*, que transforma gradualmente el sistema social, y el cambio que experimenta el individuo en sus ideas y comportamientos mientras se desplaza entre ciudad y campo, y viceversa. En Uripa y Pampa Cangallo, las personas aplicaban diferentes formas de vida en distintos contextos sin grandes conflictos. Algunos migrantes (hacia la metrópoli de Lima y al extranjero, especialmente a España), al regresar al campo, retomaban sus modos tradicionales de vida, pero con mayor *capital social*: habían adquirido experiencias, conocimientos y redes en la ciudad que podían aplicar en su comunidad rural, por ejemplo, con diversos emprendimientos económicos. Como señala Paerregaard (**2013**), al salir del campo hacia la ciudad y luego regresar, el individuo simultáneamente era y no era el mismo. En cuanto a las *cadenas migratorias*, estas extienden redes de migración rural-urbana basadas en vínculos ya existentes: los migrantes pioneros establecen estrategias de subsistencia móvil que facilitan la llegada y acogida de nuevos migrantes (**Altamirano, 1984**). La mayoría viaja a lugares donde ya existen familiares o conocidos, y pocos se trasladan sin empleo o referencia previa. En ambos distritos, la población de zonas satélite y rurales utiliza el centro urbano solo de manera temporal, para vender o comprar en la feria, asistir al colegio o al centro de salud. Del mismo modo, los habitantes del centro urbano se desplazan al campo para trabajar en sus chacras o atender el ganado.

En ambos casos de estudio, los autos y combis circulan a cualquier hora del día, transportando personas entre el campo, los centros urbanos, Ayacucho, Andahuaylas y otras ciudades grandes situadas entre la costa y la selva. La movilidad cotidiana, a través de recorridos, sendas y flujos de personas, mercancías e ideas, constituye un medio para construir sentido territorial. Viajar no implica solo un desplazamiento físico, sino también crear y dejar huellas

simbólicas que configuran la vida social (**Vergara, 2023** y **2024**). Esto se manifiesta en los viajes entre Uripa, Pampa Cangallo, Andahuaylas, Ayacucho y otras ciudades, tanto en los itinerarios de trabajo profesional o técnico, en las festividades como el carnaval, la Semana Santa, el Año Nuevo y otras celebraciones del calendario, así como en las ferias locales/regionales y diversas prácticas cotidianas. En este marco, lo rural y lo urbano no son espacios separados, sino ámbitos interconectados donde se producen constantes cruces y confluencias. La ruralidad no está al margen del cambio urbano; muchas de sus prácticas se mantienen o se transforman entre ir y venir de los actores, la urbanización parcial de los territorios rurales y el crecimiento de las periferias. De este modo, en Uripa y Pampa Cangallo, la movilidad entre campo y ciudad articula territorios y modos de vida, transformando gradualmente la ruralidad sin eliminar su identidad. Los desplazamientos cotidianos permiten la circulación de recursos, conocimientos y prácticas culturales, consolidando centros urbanos como nodos de interacción social y económica, y evidenciando que la urbanización y la ruralidad coexisten de manera dinámica y complementaria.

Ruralidades en transición: desorganizando y reorganizando

La transición rural en Uripa y Pampa Cangallo evidencia cómo la movilidad vial, la articulación al mercado y la diversificación productiva reconfiguran las formas de vida campesina, generando una ruralidad híbrida donde el desorden urbano inicial actúa como motor de reorganización territorial, social y económica. La ruralidad ya no es homogénea ni estática. Se reconoce que los espacios rurales actuales muestran diversidad interna, con múltiples formas de vida, economías mixtas (agrícola, comercial, laboral fuera de la chacra). Hay consenso en que el binomio "rural vs urbano" es insuficiente para explicar las transformaciones territoriales (**Transregiones, 2023**).

En Uripa y Pampa Cangallo, la *transición rural*, según el modelo del Banco Mundial (**2022**), se manifiesta en una diversificación productiva y una mayor articulación con el mercado regional, donde la migración y los ingresos no agrícolas promueven nuevas formas de inversión rural. La expansión de cultivos comerciales de alto valor, como la quinua, la papa y la producción lechera, junto con la mejora de la infraestructura local (carreteras, transporte y almacenamiento, actividades a las que se dedican los pobladores locales), evidencian un proceso progresivo de modernización rural. A ello se suma la incorporación de insumos agro veterinarios, así como tecnologías digitales, que transforman las prácticas tradicionales agrícolas y las relaciones de producción. Estos procesos se acompañan de servicios técnicos y financieros (maquinarias agrícolas y entidades financieras), que reconfiguran los vínculos entre productores, intermediarios y mercados, redefiniendo los modos de organización económica y las estrategias de reproducción social o vida campesina en un contexto de creciente conectividad territorial. En este sentido, la movilidad vial, la articulación al mercado y la nueva ruralidad expresa lo que Escobar (**2005**) denomina como la "territorialización del desarrollo": un proceso donde las infraestructuras no solo conectan lugares, sino que producen nuevas territorialidades y subjetividades, reconfigurando las formas de habitar, producir y significar el espacio andino contemporáneo.

El crecimiento implica, además de extensión y sucesión, procesos aparentemente antagónicos: desorden y orden. El aumento de la población puede emplearse para medir los desequilibrios generados en el proceso de urbanización o en la expansión de la ciudad. Sin embargo, la desorganización (crecimiento no planificado) también puede conducir a la reorganización,

contribuyendo a un ajuste positivo de políticas públicas que favorezca el equilibrio u orden social. Tal como señala Burgess (**1988**), la expansión del espacio rural conlleva un proceso de redistribución que reorienta y reinstala a individuos y grupos según su residencia y ocupación. En Pampa Cangallo y Uripa, el crecimiento físico de la ciudad está vinculado al desarrollo de múltiples servicios que cubren las necesidades básicas de los habitantes de las zonas residenciales, de transición y satélites, así como de viajeros, transportistas, funcionarios públicos y empleados foráneos de diversas instituciones.

El crecimiento urbano, además, facilita y genera la expansión de actividades económicas y la concentración de individuos y viviendas alrededor de estos servicios. Las zonas satélites o las comunidades cercanas tienden a migrar hacia el centro urbano, atraídas por mejores servicios básicos y oportunidades comerciales. La zona comercial, por su parte, se encuentra congestionada por vehículos de transporte y vendedores. Inicialmente, el parque o la plaza funciona como paradero de vehículos, espacio para tiendas y ferias; con el tiempo, estas áreas son gradualmente ordenadas por la municipalidad mediante ordenanzas e inspecciones. En la zona residencial, calles, estadio, mercado y hospital se encuentran en proceso de ordenamiento. La zona de transición se caracteriza por viviendas junto a cobertizos de ganado y con escasos servicios básicos. En la zona de la carretera es común encontrar motos, carros y tractores en talleres que dificultan el tránsito. Las zonas satélites crecen de manera poco planificada. En Uripa, las empresas de construcción vial "Cosapi" y "OHL", durante y después de sus obras, no solo generaron conflictos comunales y familiares por indemnizaciones vinculadas a chacras y viviendas afectadas, sino que también dejaron un impacto social, al producirse embarazos adolescentes y madres solteras entre mujeres de la zona como consecuencia de la presencia de operarios foráneos.

La capital provincial, en ambos casos, se configura principalmente como una *ciudad administrativa*. Su población, relativamente reducida, está compuesta en gran medida por funcionarios vinculados a la municipalidad provincial, la gobernación y las sedes locales de ministerios como Justicia, Inclusión Social, Educación, Salud y Agricultura. A ello se suman instituciones como el Banco de la Nación, la comisaría, el RENIEC, los colegios y diversas entidades públicas y privadas. Este predominio de funciones estatales y de servicios refuerza su papel de centro burocrático antes que de núcleo económico o demográfico de mayor envergadura. En cambio, los distritos de Los Morochucos y Uripa pueden considerarse centros urbanos en transición hacia *ciudades rurales* con un carácter comercial, dirigencial, comercial y empresarial. En ellas se observa una tendencia a planificar el futuro, ya sea con el objetivo de convertirse en capital provincial o de mantener la hegemonía política y económica dentro de la provincia. En conjunto, el crecimiento urbano en Pampa Cangallo y Uripa combina desorganización y reorganización: mientras la expansión física y la prestación de servicios concentran actividades económicas, también reorganizan poblaciones y territorios. Estas dinámicas revelan una transición rural donde la planificación y el desarrollo coexisten con la improvisación y el desborde, produciendo un paisaje social y espacial en permanente negociación entre la tradición campesina, las lógicas del mercado y las políticas del Estado.

4. Conclusión

Uripa y Pampa Cangallo transformaron sus identidades históricas (arraigadas en memorias heroicas de resistencia y lucha) en proyectos locales de emprendimiento y modernización. A partir de la apertura vial y de las políticas de desarrollo del siglo XX, ambas localidades pasaron de estructuras comunales tradicionales a consolidarse como centros distritales con dinamismo

comercial y político, expresando un proceso de continuidad y adaptación. Estas centralidades rurales articulan lo comunal con lo estatal y lo regional, configurando una modernidad local en tiempos de globalización. La movilidad y el retorno migratorio, intensificados durante la pandemia del COVID-19, reactivaron economías y vínculos comunales, generando una revitalización de las redes familiares y comerciales. Así, la migración (en doble sentido, del campo a la ciudad y viceversa) se convierte en un factor estructural de la ruralidad andina contemporánea, que integra vida comunal, economía de mercado y conectividad vial en un mismo entramado territorial.

El crecimiento urbano de Uripa y Pampa Cangallo, potenciado por la infraestructura vial desde la década de 1970, revela un proceso de urbanización desde abajo, donde la desorganización inicial impulsa una reorganización progresiva del territorio. Lejos de un desarrollo planificado, ambas localidades experimentan una transformación gradual que articula comunidades rurales con circuitos de intercambio regional y nacional, dando lugar a centralidades o nodos microrregionales. Sin embargo, la modernización desigual y la falta de ordenamiento territorial evidencian tensiones entre planificación, expansión espontánea y presión demográfica. Las nuevas periferias urbanas se constituyen como espacios híbridos, donde coexisten prácticas rurales y urbanas, expresando una ruralidad en transición que reconfigura fronteras, redefine identidades y encarna una modernidad andina en construcción, atravesada por la tradición comunal y las lógicas del mercado.

5. Referencia

Altamirano, T. (1984). *Presencia andina en Lima metropolitana: Un estudio sobre migrantes y clubes de provincianos.* FE-PUCP.

Alberti, J., & Pereyra, A. (2018). *Carretera Interoceánica IIRSA Sur de Perú: Un megaproyecto con preinversión express*. Banco Interamericano de Desarrollo. Recuperado de https://publications.iadb.org/es/carretera-interoceanica-iirsa-sur-de-peru-un-megaproyecto-con-preinversion-express

Banco Mundial. (2022). *Toward productive, inclusive, and sustainable farms and agribusiness firms: An evaluation of the World Bank Group's support for the development of agrifood economies (2010–20).* World Bank. http://hdl.handle.net/10986/37931

Banco Mundial. (2024). *Rural population (% of total population) – Peru.* The World Bank Group / Macrotrends. https://www.macrotrends.net/countries/PER/peru/rural-population-percent-of-total-population

Bebbington, A. (2012). *Social conflict, economic development and extractive industry: Evidence from South America.* Routledge.

Burgess, E. (1988). El crecimiento de la ciudad: Introducción a un proyecto de investigación. En Bassols y otros (Comps.), *Exploración de la ciudad* (pp. 118–129). Fondo de Cultura Económica. (Trabajo original publicado en 1925).

Burneo, M., & Trelles, A. (2019). Comunidades campesinas en Puno y nueva ruralidad. En C. Leyton, I. Lanegra, M. L. Burneo & A. Trelles (Eds.), *Puno en el siglo XXI: Desarrollo, ambiente y comunidades* (pp. 183–236). Asociación SER. https://www.researchgate.net/publication/336720227

Castells, M. (1972). *La cuestión urbana.* Siglo XXI Editores.

Castillo, Ó. (2022). El tiempo histórico y la ruralidad en el Perú. *Pluriversidad, 4*(4), 113–127. https://doi.org/10.31381/pluriversidad.v4i4.2773

CEPAL. (2015). *Perspectivas de la población rural en América Latina y el Caribe: 1980–2030.* CEPAL. https://www.cepal.org/es/publicaciones

CEPAL (2021). *Infraestructura para el desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe: Un enfoque territorial.* Santiago de Chile: CEPAL.

CEPLAN, (2023). *Informe sobre la articulación territorial y desarrollo regional en el Perú.* Lima: CEPLAN.

Cresswell, T. (2010). *Towards a politics of mobility. Environment and Planning D: Society and Space, 28*(1), 17–31.

Escobar, A. (2005). *Más allá del Tercer Mundo: Globalización y diferencia.* Instituto Colombiano de Antropología e Historia.

Gamarra, J. (2010). *Resiliencia social y cambio en las comunidades campesinas afectadas por conflicto armado interno: El caso de las comunidades de Incaraccay y Tanquihua en la provincia de Cangallo, Ayacucho.* Instituto Peruano de Educación en Derechos Humanos y la Paz.

García, N. (1992). *Culturas híbridas: Estrategias para entrar y salir de la modernidad.* Editorial Sudamericana.

Gudynas, E. (2013). *Extracciones, extractivismos y extrahecciones: Un marco conceptual sobre la apropiación de recursos naturales.* CLAES.

Hannerz, U. (1993). *Exploración de la ciudad: Hacia una antropología urbana.* Fondo de Cultura Económica.

Hermoza, M. (2024). *Retornantes y reintegración en su zona de origen durante la emergencia sanitaria por la COVID-19 en el departamento de Ayacucho* [Tesis de licenciatura, Pontificia Universidad Católica del Perú]. http://hdl.handle.net/20.500.12404/28748

INTI. (2010). *Memorias: Pasado, presente y futuro del pueblo quechua Los Morochucos.* Centro de Promoción para el Desarrollo Comunal INTI.

Kay, C. (2009). Estudios rurales en América Latina en el periodo de globalización neoliberal: ¿Una nueva ruralidad? *Revista Mexicana de Sociología, 71*(4), 607–645. https://doi.org/10.22201/iis.01882503p.2009.004.17769

Mejía, J. (2007). Globalización y cultura: Dimensiones peruanas. *Investigaciones Sociales, 11*(18), 345–358. Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, UNMSM.

Moore, M. (2002). Identidades en transformación y paradigmas emergentes del mestizaje en la obra antropológica y literaria de José María Arguedas. *Anthropologica, 20*(20), 57–76. https://doi.org/10.18800/anthropologica.200201.005

Paerregaard, K. (2013). *Peruanos en el mundo: Una etnografía global de la migración* (pp. 99–136). PUCP.

Pajuelo, R. (2010). Del Cuzco a Lima en tiempos de globalización a la peruana. *Cabildo Abierto: Revista de Análisis Político,* (47). Asociación SER.

Peralta, L. (2023). *Distopía del Desarrollo Vial: La carretera Interoceánica y sus efectos en la Amazonía sur del Perú* (documento, acceso abierto). Recuperado de https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/88598/ssoar-2023-perez_peralta-Distopia_del_Desarrollo_Vial_La.pdf

Provías Nacional. (2018). *Ayuda memoria.* http://www.pvn.gob.pe/wp-content/uploads/2018/01/Ayacucho20Enero2020151.pdf

Redfield, R., & Singer, M. (1988). El papel cultural de las ciudades. En Bassols y otros (Comps.), *Antología de sociología urbana* (pp. 213–225). UNAM.

Rosas, M. (2013). Nueva ruralidad desde dos visiones de progreso rural y sustentabilidad: Economía ambiental y economía ecológica. *Polis, Revista Latinoamericana, 12*(34), 225–241. https://doi.org/10.32735/S0718-6568(2013)34-1390-X

Samanez, F. (2014). *Uripa: La puerta de la bondad, 1964–2014.* MS.

Transregiones (2023). Revista de Estudios Sociales y Culturales 2(5), 1–256. Recuperado a partir de https://revistatransregiones.com/web/index.php/tr/article/view/53

Urry, J. (2007). *Mobilities.* Cambridge: Polity Press.

Velásquez, A. (2017). *La concesión de los megaproyectos en el Perú*. Perfiles Ingeniería, Universidad Ricardo Palma. Recuperado de https://revistas.urp.edu.pe/index.php/Perfiles_Ingenieria/article/download/1462/1355

Vergara, A. (2017). *Estudios sobre el territorio: Métodos y teoría. Conflicto, actores, emosignificaciones, estética y simbolismo.* Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga (UNSCH).

Vergara, A. (2023). *Territorio, guerra, memoria e imaginario: Epistemología, metodología y políticas.* Universidad de Caldas.

Vergara, A. (2024). *El método etnográfico y el recurso de escala: Epistemología, escalaridad y etnografía, conectores escalares, estudios de caso.* Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga (UNSCH).

Wirth, L. (1988). El urbanismo como modo de vida. En Bassols y otros (Comps.), *Antología de sociología urbana* (pp. 182–213). UNAM.