

Distopía del Desarrollo Vial: La carretera Interoceánica y sus voces

Pérez Peralta, Luis Eduardo

Veröffentlichungsversion / Published Version

Monographie / monograph

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:
transcript Verlag

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Pérez Peralta, L. E. (2023). *Distopía del Desarrollo Vial: La carretera Interoceánica y sus voces*. (Global Studies). Bielefeld: transcript Verlag. <https://doi.org/10.14361/9783839460306>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

Luis Eduardo Pérez Peralta

DISTOPÍA DEL DESARROLLO VIAL

La carretera
Interoceánica
y sus voces



[transcript] GlobalStudies

Luis Eduardo Pérez Peralta
Distopía del Desarrollo Vial

Global Studies

A mi familia, que tuvo la enorme paciencia de acompañarme en este tiempo. A Myrtha, por ser esa compañera que ante mis dudas solo me ofrecía optimismo. A Victoria Fernanda, Luan y Myla Carlotta, que, con sus risas, fuerzas y ganas de vivir, me motivaron para no desmayar y seguir hasta redactar la última palabra.

Luis Eduardo Pérez Peralta es Doctor por el Departamento de Historia Ibérica y Latinoamericana de la Universidad de Berna, Suiza. Es miembro de la Swiss School of Latin American Studies y el Latin American Center Zurich. Es especialista en investigación cualitativa y etnográfica. Sus temas de investigación y análisis se desarrollan en la coyuntura sociopolítica de Perú y Latinoamérica, Comunicación para el Desarrollo y Sostenibilidad.

Luis Eduardo Pérez Peralta

Distopía del Desarrollo Vial

La carretera Interoceánica y sus voces

[transcript]

La edición de Open-Access está publicada con el apoyo del Fondo Nacional Suizo para la Investigación Científica.



**BICENTENARIO
DEL PERÚ
2021 - 2024**

Informaciones bibliográficas de la Biblioteca Nacional de Alemania

La Biblioteca Nacional Alemana registra esta publicación en la Bibliografía Nacional Alemana; los datos bibliográficos detallados están disponibles en Internet por <http://dnb.d-nb.de>



Esta obra está publicada bajo la licencia Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivs 4.0 (BY-NC-ND). Esta licencia permite el uso privado, pero no la adaptación ni el uso comercial. Para obtener permisos para adaptaciones, traducciones, derivados o reutilización con fines comerciales, póngase en contacto con rights@transcript-publishing.com. Las condiciones de la licencia Creative Commons sólo se aplican al material original. La reutilización de material procedente de otras fuentes (señalado con la referencia a la fuente), como gráficos, ilustraciones, fotografías y extractos de texto, puede requerir una autorización adicional del titular de los derechos respectivos.

Publicado en 2023 por transcript Verlag, Bielefeld

© **Luis Eduardo Pérez Peralta**

Diseño de portada: María Cristina Moreno Succar

Ilustración de portada: «América distópica», © Lucía Baertl Helguero

Corrección de estilo: Claudia Rocío Prieto Requejo

Impresión: Majuskel Medienproduktion GmbH, Wetzlar

<https://doi.org/10.14361/9783839460306>

ISBN: 978-3-8376-6030-2

PDF ISBN: 978-3-8394-6030-6

EPUB ISBN: 978-3-7328-6030-2

Serie de libros ISSN: 2702-9298

Serie de libros digital eISSN: 2703-0504

Impreso en papel resistente al envejecimiento, blanqueado y libre de cloro.

Índice general

Índice de figuras	7
Índice de tablas	9
Agradecimiento	11
Presentación	13
Resumen	17
CAPÍTULO I: Contextualizando la carretera Interoceánica Sur (CIS)	19
1.1. Introducción	19
1.2. Inquietudes iniciales	25
1.3. Rutas básicas orientativas	26
1.4. Contexto conceptual y el llamado epistemológico desde el sur	27
CAPÍTULO II: Abordaje metodológico	45
2.1. Diseño emergente y cíclico	45
2.2. Estrategias metodológicas	46
2.3. Técnicas	52
2.4. Corpus	61
2.5. Enfoque progresivo	62
2.6. Análisis	67
CAPÍTULO III: Infraestructuras, discursos y gramática social	73
3.1. El Qhapaq Ñan	75
3.2. La carretera Panamericana	81
3.3. La carretera Central	91

3.4. La carretera Marginal de la Selva	102
3.5. Las Iniciativas para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).....	121
3.6. Conclusiones del tercer capítulo.....	129

CAPÍTULO IV: Posiciones e imposiciones del Estado y la ciudadanía

sobre la CIS	131
4.1. Primera parte: la posición del Estado	131
4.2. La carretera Interoceánica Sur (CIS) como objeto de desarrollo para el Estado	162
4.3. Hipótesis sobre las representaciones sociales (RS) del Estado	164
4.4. Segunda parte: las posiciones de la ciudadanía	167
4.5. Las voces del desarrollo y la apropiación del espacio	172
4.6. Euforias y disforias	183
4.7. A modo de cierre	206
4.8. Posiciones de la ciudadanía respecto a la carretera Interoceánica Sur (CIS)	207
4.9. Hipótesis sobre las RS de la ciudadanía	211
4.10. Hipótesis central del estudio	215

CONCLUSIONES	219
---------------------------	-----

BIBLIOGRAFÍA	227
---------------------------	-----

ANEXOS	241
---------------------	-----

Índice de figuras

- Figura 1:** CIS (tramos 1 y 5) | página 20
- Figura 2:** CIS (tramos 2, 3 y 4) | página 21
- Figura 3:** Estados como investigador en las fases del estudio | página 66
- Figura 4:** Qhapaq Ñan | página 78
- Figura 5:** Carretera Panamericana en América | página 85
- Figura 6:** Carretera Panamericana de Perú | página 88
- Figura 7:** Carretera Central | página 95
- Figura 8:** Carretera Bolivariana Marginal de la Selva | página 103
- Figura 9:** Nuevos conquistadores de Perú | página 108
- Figura 10:** RS de “La conquista del Perú por los peruanos” en la prensa peruana (década de los sesenta) | página 113
- Figura 11:** RS de “La conquista del Perú por los peruanos” en la prensa peruana (década de los sesenta) | página 116
- Figura 12:** RS de “La conquista del Perú por los peruanos” en la prensa peruana (década de los sesenta) | página 117
- Figura 13:** Representaciones sobre la construcción de la carretera Marginal de la Selva | página 119
- Figura 14:** Los ejes de la IIRSA | página 124
- Figura 15:** Las IIRSA Norte, Centro y Sur en Perú | página 125
- Figura 16:** Hidroeléctrica vs. carretera | página 182
- Figura 17:** Alcance de corrupción de Odebrecht en América Latina | página 192
- Figura 18:** Sobrecostos de contratos con Odebrecht en Perú | página 193
- Figura 19:** Isla migratoria del oro | página 201

Índice de tablas

- Tabla 1:** Guía de dimensiones en entrevista informal según elementos de la RS | página 54
- Tabla 2:** Guía de preguntas de entrevista semiestructurada y componentes de la RS | página 55
- Tabla 3:** Guía de entrevista a profundidad según categorías de análisis | página 56
- Tabla 4:** Ficha de nota de campo para entrevistas | página 60
- Tabla 5:** Ficha para notas de campo de observación | página 60
- Tabla 6:** Eje temático: la carretera como objeto de desarrollo | página 67
- Tabla 7:** Eje temático: la carretera como espacio de apropiación | página 68
- Tabla 8:** Sistema de codificación del corpus | página 69
- Tabla 9:** Niveles del discurso del Estado | página 148
- Tabla 10:** Discurso del Poder Legislativo | página 156
- Tabla 11:** Estrategias discursivas del Estado | página 157
- Tabla 12:** RS del Estado peruano sobre la CIS | página 163
- Tabla 13:** Componentes de las RS de la ciudadanía | página 208
- Tabla 14:** La CIS como objeto de desarrollo para la ciudadanía | página 209
- Tabla 15:** La CIS como espacio de apropiación para la ciudadanía | página 210

Agradecimiento

Este trabajo tiene en su camino muchísimas deudas con gente que no solo aportó a su contenido, sino también a mi continua reflexión como comunicador social y persona. Gracias a estas personas aprendí a redescubrir cosas de mi propio país que muchas veces las daba por entendidas y cercanas, y en vez de comprenderlas me había alejado de estas. El camino y estas palabras no son una oda a lo neutral, también reconozco que no coincido con algunos comportamientos y hechos de los que pude ser testigo.

Agradezco a cada uno de mis coautores de conocimiento que, incluso, no están comprendidos en este informe. La lista es, de verdad, casi inacabable. Sin embargo, con el típico temor de dejar a alguien fuera de esta, quiero empezar agradeciendo de forma especial y póstuma a la profesora Sonia Molina de la Universidad del Altiplano de Puno, que se dejó conocer y me ayudó con material hemerográfico para mi investigación. Además, permitió que conozca la lucha que ciudadanos de a pie libran con el único afán de procurarle el bien a su ciudad de origen. Este es el recuerdo que me guardo de esta invaluable mujer puneña, arquitecta, profesora universitaria, soñadora, poetisa y luchadora.

Asimismo, quiero agradecer, en Puno, a Eliana Hualpa, que me ayudó con una red de contactos y futuros colaboradores; y a Olga Cutipa, por dar su testimonio, incluso cuando ella atravesaba un momento familiar difícil.

En Madre de Dios, extendiendo mis agradecimientos a Karina de la Peña, por ayudarme con sus contactos y su generosidad al atenderme; a Karolina Cardozo, que me apoyó con los contactos de especialistas en medioambiente; a Edwin Ruiz, que me brindó información y se tomó el tiempo para recorrer conmigo parte de la carretera y su ciudad; a Víctor Zambrano, por darme espacio en su cargada agenda, y seguir siendo una voz firme y fuerte que defiende el medioambiente amazónico a pesar de ser amenazado por ello.

En Lima, ofrezco mi gratitud a Loyola Escamilo, por orientarme en observar puntos clave en Puerto Maldonado y también contactarme con personas que me ayudaron en esta ciudad.

Además, quiero agradecer a Christian Büschges, mi director de tesis, por haber permitido aventurarme en este trabajo y, sobre todo, brindarme la confianza para concluirlo. A Enrique Rivera, mi coasesor, por reforzar en mí esa otra confianza que se necesita para un trabajo de tipo cualitativo. Ambos lograron que los miedos desaparezcan.

Finalmente, quiero agradecer a mis compañeros y amigos que me han ayudado en diferentes etapas de la investigación, en la lectura y reflexión de la tesis; a Susanne Gujer-Bertschinger y a Livingston Crawford Tirado, gracias.

Presentación

En agosto de 2000, en Brasilia, se llevó a cabo una reunión con doce presidentes de países sudamericanos, entre ellos los de Perú y Brasil. Este evento suscitó que años después se creara la Unión de Naciones Suramericanas (Unasur). En esta reunión, se pactó lo que sería la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), cuyo principio básico consistió en “diseñar una visión más integral de la infraestructura, que abarque todos sus componentes y sinergias” (Unasur, 2011). Dicha “visión” —desarrollada en su Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur. Una Propuesta— incluyó la fomentación de una “infraestructura social” que se esperaba crear a través de la infraestructura establecida por vías de transporte o instalaciones. En el punto 7 del plan, se formula el objetivo de mejorar “la calidad de vida y las oportunidades de las poblaciones locales”. Asimismo, se afirma que se debe evitar que la nueva infraestructura sea “sólo corredores entre los mercados principales”. En el artículo 3 del tratado constitutivo de Unasur, se retoma como uno de sus objetivos específicos “el desarrollo de una infraestructura para la interconexión de la región y entre [sus miembros] de acuerdo, a criterios de desarrollo social y económico sustentables”. Es decir, se plantea construir una red de transporte y comunicación entre los países sudamericanos que sea capaz de cohesionar la región para lograr una mejor calidad de vida de la población sudamericana en su conjunto, considerando que el fin principal es alcanzar un desarrollo de corte social y no solo económico. Uno de los proyectos de comunicación terrestre enmarcado en esta iniciativa es la carretera Interoceánica Sur (CIS). Esta vía comunica el mar Atlántico con el Pacífico, entre Brasil y Perú, conectando el Puerto de Santos en São Paulo con los puertos de Ilo y Matarani, respectivamente. En la parte peruana, se refaccionaron y habilitaron antiguas carreteras locales e interprovinciales ya existentes, y se unieron a nuevos tramos construidos para generar una sola vía continua

entre los puertos del sur del país hacia las ciudades fronterizas de Madre de Dios, en Perú, y Acre, en Brasil.

El presente estudio se centra en la parte peruana, cuyo nombre oficial es carretera Interoceánica Sur (CIS) o IIRSA Sur, específicamente en los departamentos de Madre de Dios y Puno. La carretera Interoceánica en toda su extensión (entre Perú y Brasil) se convertiría en la primera vía asfaltada de Sudamérica que une el Atlántico y el Pacífico, así como en la primera en cruzar la cordillera andina y la selva amazónica.

Los intereses principales iniciales del estudio son dos. En primer lugar, se busca conocer las representaciones sociales (RS) (Moscovici, 1979; Jodelet, 1986) presentes en la historia discursiva por parte del Estado en diferentes Gobiernos y la ciudadanía con respecto a la puesta en marcha de un megaproyecto de construcción de infraestructura vial. Para ello, se ha analizado el preproyecto de la carretera que recae en la parte estatal, representada por sus poderes Ejecutivo y Legislativo, así como el rol de la prensa nacional y local, y, finalmente, las posiciones de la ciudadanía. Con esta triada, se cierra el círculo, en el que se pudo identificar cómo se elaboraron discursos y qué RS transitaban en estos. En segundo lugar, se pretende conocer, analizar e interpretar la forma de apropiación de la CIS por parte de los actores sociales que la transitan o se encuentran en su zona de influencia. Por ello, se enfatiza en el acercamiento dialógico e interaccional con el actor social, el cual ha sido invisibilizado en los análisis e interpretaciones que existen hasta el momento, en relación con la mencionada vía terrestre. Estos son los actores sociales que viven a lo largo y cerca de la carretera, y de los nuevos asentamientos humanos surgidos a partir de la promesa “utópica” (Ainsa, 1997; Blanco, 1999) de progreso y “modernidad” (Domingues, 2009) impulsada por el proyecto vial.

Es importante difundir cómo se ha configurado la gramática social sobre la historia de la carretera de Perú. Para ello, se emprendió un recorrido en la genética vial peruana y se identificaron las carreteras de mayor influencia en el país: el Qhapaq Ñan en la época prehispánica del continente americano, en la que se observa la influencia que tuvo una infraestructura vial como proyecto conquistador y cohesionador de la cultura inca, y, posteriormente, a manera hipotética, como la vía que posibilitó la conquista española; la carretera Panamericana como eje vial principal del país, dotado de una carga simbólica y en la práctica real del poder centralizado en la costa; la carretera Central, por ser una de las carreteras que, en el afán de construirla, generó la última ley considerada esclavista en Perú; y la carretera Marginal de la Selva, por ser la vía que logró la apropiación de territorios de la Amazonía a favor del proyecto nacional.

Observar en un plano histórico la concepción de las principales vías terrestres que han causado un impacto en la sociedad peruana conlleva dos dimensiones propias e intrínsecas de la presente investigación. La primera consiste en profundizar en la genética vial del país para acercarse a la lógica de las RS que han estado presentes en los diferentes Gobiernos peruanos en torno a la toma de decisiones sobre la construcción de carreteras, así como las representaciones que el Estado ha tenido sobre la idea de desarrollo que se debe imponer en el país. Este conocimiento sirve de contexto sensibilizador para la segunda dimensión, la cual tiene como fin abrir el debate sobre la infraestructura vial de América Latina como fenómeno social que produce un impacto en la ciudadanía y en los fines cohesionadores que existen en unos sectores de la región.

En el estudio, gracias al análisis historiográfico, comunicacional y etnográfico, se identificaron ciertas características que invitaban a la búsqueda de nuevas denominaciones a los fenómenos sociales que se iban develando. La dinámica peculiar entre los Gobiernos y las élites sociopolíticas de turno en la historia republicana, influidas preponderantemente por dos corrientes fuertes del continente americano (la estadounidense y la brasileña), y la ciudadanía forman, a su vez, singularidades propias no solo en Perú, sino también en Sudamérica.

Los movimientos migratorios internos hacia Madre de Dios, empujados por la búsqueda de oro y sus efectos directos en el espacio geográfico, son identificables y diferenciables en su composición. Por ello, la necesidad de hablar de islas migratorias deriva proposicionalmente en el establecimiento de una base para identificarlas y, cuando sea necesario, encausar un mejor abordaje, ya sea científico u operacional. La denominación *islas migratorias* en un contexto de intervención de espacio se convierte en una categoría de análisis.

Resumen

El presente estudio interdisciplinario se concibe dentro del paradigma interpretativo. Diseñado con un marco metodológico de carácter etnográfico y cualitativo, se emplean técnicas como la revisión hemerográfica y de medios, la observación básica y participante, la entrevista semiestructurada y a profundidad, y la microhistoria de vida. Los objetivos principales son analizar los argumentos que se dan sobre la CIS, revelados en las RS, en los discursos y acciones por parte de los portavoces del Estado peruano, y los que tienen los actores sociales que habitan en la zona de influencia de la mencionada vía o cerca de esta. Asimismo, se describe, analiza e interpreta el uso y la apropiación que les proporcionan diferentes actores sociales a la carretera. El trabajo investigativo de campo se focaliza, sobre todo, en Madre de Dios y Puno. Además, la investigación se basa en un análisis histórico de la concepción de las principales vías de Perú, aspecto sensibilizador que pone en perspectiva el análisis principal del estudio. Finalmente, se interpreta ensayísticamente la constelación social actual que ha conllevado la construcción de esta vía terrestre.

CAPÍTULO I: Contextualizando la carretera Interoceánica Sur (CIS)

1.1. Introducción

La CIS es una de las últimas vías terrestres importantes construidas en Perú. Las principales vías peruanas, por su impacto, alcance geográfico, extensión kilométrica y flujo de pasajeros y mercancías, son las carreteras Panamericana Central y Marginal de la Selva. La carretera Interoceánica, sin embargo, es la promesa no cumplida de propulsar un flujo alto de pasajeros y mercancías entre Perú y Brasil. Fue concebida para conectar a Perú con el mar Atlántico y, de esta manera, tener una nueva y más corta salida a los mercados de Europa, así como al lado atlántico de Estados Unidos (EE. UU.). Por otro lado, serviría para conectar Brasil con el océano Pacífico y, así, tener una corta salida a los mercados del continente asiático. Las ciudades peruanas de Puno y Cusco fueron las que durante varios decenios habían reclamado al Estado la construcción de una vía terrestre que se convierta en un corredor económico que conecte su región con la zona del Acre de Brasil. Otra razón era la imposibilidad de contar con una vía terrestre asfaltada que los conecte con Madre de Dios, históricamente considerada una zona de interés comercial local entre estas tres ciudades.

Los presidentes Lula da Silva (Brasil) y Alejandro Toledo (Perú) son reconocidos como los que iniciaron formalmente la construcción de la carretera Interoceánica en Perú, oficialmente denominada carretera Interoceánica Sur (CIS). La vía estaría comprendida en un plan de integración a través de la construcción e implementación de infraestructura denominado Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Esta iniciativa se planteó en el marco de una reunión de doce países de Sudamérica en 2000: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela. Posteriormente, se institucionalizaría como Unasur. Actualmente, la organización está menguada por la renuncia de la ma-

oría de los países miembros, y compuesta aún por Bolivia, Guyana, Surinam, Uruguay y Venezuela.

En 2006, se empezó oficialmente la construcción de la vía, la cual terminó costando más del doble del precio propuesto inicialmente. La Contraloría General de la República del Perú, en 2017, emitió un informe en el que daba cuenta de que la IIRSA Sur —como también se le llamaba a la CIS— pasó de 1161 millones de dólares en su presupuesto inicial a 4143.1 millones, significando un aumento aproximado del 257% (*Gestión, 2017*).

Figura 1: CIS (tramos 1 y 5)¹



1 Tramo 1: puerto de San Juan de Marcona (Ica) – Urcos (Cusco). Tramo 5: puerto de Matarani (Arequipa) – Juliaca – Azángaro (tramo 1). Puerto de Ilo – Juliaca – Azángaro (tramo 2). Tomado de “Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil: Iñapari” por Portal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) de Perú, s. f.

Figura 2: Carretera Interoceánica, tramos 2, 3 y 4²



- 2 Tramo 2: Urcos (Cusco) – Puente Inambari (Madre de Dios). Tramo 3: puente Inambari–Iñapari (ciudad fronteriza con Brasil). Tramo 4: Azángaro (Puno) – Puente Inambari. Los tramos 2, 3 y 4 (colores rosa, verde y amarillo, respectivamente) no estaban construidas. Geográficamente, se ubican en la parte más sinuosa y complicada para construir en su momento. Esto porque en el caso de los tramos 4 y 2 habría que hacerlo en la parte de la cordillera de los Andes. Por ejemplo, en el tramo 4 se pasa por el punto más alto de la CIS, el abra Oquepuño, que se eleva a los 4873 m s. n. m. En el tramo 2, donde se ubica el valle de Ocongate, en Cusco, en el cual se encuentra el segundo punto más alto a 4753 m s. n. m. En este tramo también, entre Cusco y Madre de Dios, se ubica Quincemil, el pueblo amazónico que recibe la mayor cantidad de lluvias de todo Perú, aproximadamente 250 días al año (IIRSA, 2016). Respecto al tramo 5, en la selva amazónica, se introduce y surca a lo largo de una reserva natural la zona de amortiguamiento de Tambopata en Madre Dios. Tomado de “Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil: Iñapari”, por Portal del MTC de Perú, s. f.

La CIS, que es el nombre oficial en su parte peruana, comprende un total de 2600 km que conecta los puertos del sur de Perú: puerto de Juan de Marcona en Ica, puerto de Matarani en Arequipa y puerto de Ilo en Moquegua con Iñapari, la ciudad fronteriza de Perú en Madre de Dios. La ciudad de conexión es Assis, perteneciente al Estado brasileño de Acre.

Como se observa en las figuras 1 y 2, la CIS se divide en cinco tramos que fueron construidos parcialmente, ya que en algunos ya existían partes asfaltadas y habilitadas. Estos tramos se concesionaron para su construcción o mantenimiento a Odebrecht, empresa brasileña que formó un consorcio con las empresas peruanas Graña y Montero, JJ Camet e ICCGSA, así como el consorcio conformado por las empresas Andrade Gutierrez, Construcoes e Camargo Corrêa, y constructora Queiroz Galvão.

En estas figuras se identifican los tramos 1 y 5 (colores naranja y rojo, respectivamente), las dos partes occidentales que desembocan en el océano Pacífico. Estos ya estaban asfaltados cuando se iniciaron las obras de construcción de toda la vía integral, que sería la CIS. Para estos dos tramos (tramo 1 de 763 km y tramo 5 de 752 km), se contempló refaccionarlos y concentrar parte del dinero en su mantenimiento.

En la figura 2, se muestran las partes orientales de la CIS que llegan a la frontera con Brasil.

El libro se estructura en cuatro capítulos y un apartado de conclusiones. En el primer capítulo, se plantean las interrogantes guías de la investigación, las cuales derivan en preguntas secundarias, así como los objetivos principales y específicos que se pretenden alcanzar. Se postulan, además, bases referenciales teóricas de consulta sobre RS, discurso y acción. Estas referencias se someten a un diálogo para exponer la postura epistemológica y teórica del proyecto investigativo.

En el segundo capítulo, que corresponde a la metodología, se exponen las características operativas de investigación. Se identifican y describen las opciones que se usaron en el diseño del andamiaje metodológico y las técnicas empleadas en el trabajo de campo, así como las guías que sirvieron para analizar e interpretar los datos que se iban obteniendo paralela y posteriormente al estudio de campo.

En este apartado, se describen las categorías y estructuras de análisis que sirvieron para el sistema interpretativo, el cual se sustentará en el capítulo 4. Se expone una lista y cómo emergieron en función de las técnicas de investigación.

En el tercer capítulo, se tiene como objetivo describir y ubicar en qué contexto social se desarrollaron las redes de transporte en Perú. Se identifican y describen las principales carreteras nacionales y su influencia social en el país. De esta forma, se genera un marco contextual de aproximación para el análisis final sobre la CIS.

El cuarto capítulo contiene la tesis del estudio. En este se procura seguir una ruta temática, donde se expone el análisis de las unidades de significado, y la interpretación del material de investigación de campo y laboratorio en su conjunto. También se describen los usos que le dan los actores sociales al espacio por donde surca la CIS. De igual manera, se propone, a nivel ensayístico en un plano histórico, una descripción contextual de la actualidad o de las nuevas dinámicas sociales de la vía.

Finalmente, se plantean las conclusiones. En este apartado, se precisarán las aproximaciones a las que se ha llegado desde la discusión teórica, pasando por la metodológica, así como los componentes relevantes de los resultados de la investigación en su forma interpretativa.

1.1.1. Relevancia de la investigación

Los procesos democráticos en América Latina han propiciado cambios en todos los campos de la sociedad, y exponencialmente en los ámbitos social, político, económico, ambiental y académico. En el caso de Perú, los esfuerzos de los diferentes Gobiernos tuvieron como uno de los puntos clave en su política de desarrollo económico impulsar la ejecución de obras de construcción de mega-infraestructuras. En las últimas décadas, el sistema de comunicación terrestre no fue ajeno a ello y se ejecutaron diversos proyectos. Entre ellos, el más grande fue la construcción de la CIS. El proyecto, a pesar de ser de gran magnitud y que se inscribía en el sistema de comunicación terrestre regional sudamericana, nunca dio paso ni importancia al escaso debate sobre su eficacia e impacto en Perú. Rescatar y dar voz a los diferentes actores involucrados para conocer lo que se piensa sobre la carretera, cómo se representa y qué uso se le da será importante, en tanto que estos saberes sirvan como experiencia, y así poder reconocer —por contraste o comparación— las RS presentes en los argumentos de los Gobiernos de turno cuando propongan ejecutar obras de gran envergadura. Asimismo, los resultados del estudio ilustrarán la escenificación de las nuevas lógicas sociales que se formaron en la constelación social a raíz de la construcción de una carretera en Perú.

Poner en el centro del debate a una megainfraestructura es imperante en este tiempo que la inestable y belicosa geopolítica mundial obliga a que los países se desarrollen de adentro hacia afuera, y no a la inversa. Perú y la región latinoamericana tienen como características en común serias deficiencias en su red vial interior, las cuales frecuentemente logran desconectar poblaciones no en el plano del territorio físico, sino como sociedades.

1.1.2. Propósito de la investigación

La presente investigación nace del interés en conocer los motivos y los intereses por parte de la población en tener una vía de comunicación terrestre entre Perú y Brasil para conectar el Pacífico con el Atlántico, así como los motivos e intereses del Estado. Entendiéndose así que el conocimiento de esta investigación es un producto social de un fenómeno social, y que este producto no está acabado, sino en ciernes (Müller, 2013).

Conocer estos motivos e intereses, que surgieron alrededor de un fenómeno social como la construcción de una carretera de alcance internacional, servirá también dentro de una perspectiva histórica para analizar la constelación social actual y los componentes que se han formado alrededor. En este sentido, cabe formularse las siguientes interrogantes: ¿por qué la construcción de una carretera es un fenómeno social? y ¿cuáles son las características que la marcan como fenómeno social? El concepto “fenómeno social” caracteriza el objeto de la sociología, cuyo significado no está bien definido. La identificación de fenómenos sociales se efectúa en diferentes niveles de abstracción. Por un lado, se manifiestan siempre en acciones concretamente definibles, y, por otro lado, se puede hablar sobre ellos de manera general y sin referirse a realizaciones específicas. Con ello, se están destacando los “aspectos supraindividuales” y “características de procesos intersubjetivos” (Balog, 2006, p. 22). Los rasgos de la individualidad de fenómenos sociales y los principios generales de su construcción no se contradicen; al contrario, dependen del interés de la perspectiva si se aborda un fenómeno social desde sus aspectos típicos y generales, o sus rasgos específicos y singulares. Si resulta difícil definir fenómenos sociales con conceptos generales, se pueden detallar sus características y reconstruir los rasgos generales de su estructura, analizando los contextos discursivos que existen sobre ellos. En esos discursos, se manifiesta el saber común sobre el fenómeno social tanto en su dimensión general como las condiciones que se deben cumplir para la identificación de fenómenos singulares (Balog, 2006).

El estudio busca aportar en el desarrollo de un paradigma epistemológico que acepta las nuevas formas de conocer fenómenos y hechos sociales. En este caso, el estudio cualitativo de un fenómeno social como la construcción de una carretera importante del sistema vial peruano.

El conocimiento acerca de un nuevo enfoque de lectura de la interrelación Estado nación y ciudadanía, a través del sistema vial y de un fenómeno social en curso, busca aportar en los debates sobre la sociedad peruana, en la etapa posbicentenario de la independencia de Perú.

1.1.3. Pertinencia de la investigación

Actualmente, el megaproyecto de la carretera Interoceánica está en el centro de la atención pública en Perú debido a un megaproceso internacional judicial y penal a la constructora Odebrecht. La empresa brasileña está acusada y confesa de haber pagado sobornos en diez países de América Latina, a presidentes, a altos y medianos funcionarios de la gestión pública, y a políticos, para asignarse la buena pro en diferentes proyectos de infraestructura. Esta situación desencadenó una revolución que ha suscitado un gran impacto en la forma de percibir el sistema político y empresarial peruano instalado desde hace décadas en el país. Asimismo, estas circunstancias han propiciado el inicio de un proceso de cambio social, en el cual la desconfianza se ha convertido simbólicamente en un elemento gravitante en la interacción del peruano promedio con sus autoridades, ya sean locales o nacionales. Esto da cabida a interrogantes como las planteadas en el estudio para conocer de qué forma se representa socialmente la carretera por los actores sociales involucrados.

1.2. Inquietudes iniciales

El objetivo principal de la investigación consiste en analizar las RS presentes en el discurso acerca de la carretera Interoceánica en su parte peruana. Se reconocen primariamente dos partes: por un lado, el discurso oficial del Estado peruano y, por el otro lado, el de los actores sociales representados por los líderes de opinión y población que viven alrededor de la vía terrestre. En ese sentido, se elaboraron preguntas principales y preguntas secundarias.

Las preguntas principales son las siguientes:

- 1) ¿Cómo son representados en los discursos de los Gobiernos peruanos los argumentos para promover la construcción de la CIS?
- 2) ¿Qué RS están presentes en la población que vive alrededor de la CIS?

Para ayudar a responder las inquietudes que se pueden desprender de estas preguntas principales, subyacieron las siguientes interrogantes secundarias: ¿qué ejes temáticos rigen los discursos estatales de Perú para validar la construcción de la carretera Interoceánica?, ¿cuáles son las estrategias que se plantean en el discurso histórico estatal de Perú para validar la construcción de la carretera Interoceánica?, ¿cuáles y cómo son los argumentos en los discursos que enuncian los actores de la sociedad civil sobre la CIS?, ¿cómo es la relación que establece la población con la carretera Interoceánica en función del discurso que se le destinó a la carretera? El estudio se limita temporalmente entre 2003 y 2017.

Las preguntas principales y secundarias fueron reformuladas después de la primera etapa de investigación, y siguieron la ruta de conocer y analizar los ejes político-ideológicos y espacio-uso. Finalmente, debido a la consolidación de las categorías que emergieron con el devenir de los procesos análisis-interpretación a lo largo de cada una de las fases, se focalizó en dos ejes categoriales: desarrollo y espacio, presentes en los discursos que transitan sobre la CIS siguiendo una línea histórica.

1.3. Rutas básicas orientativas

Se debe precisar que los objetivos son de carácter orientativo y no buscaron limitar los alcances de los resultados en el proceso investigativo. Partiendo de esta premisa, el estudio pretendió, sobre todo, construir conocimiento particular y comprensión a propósito de tres guías principales.

Guías principales

- Analizar la reproducción discursiva del Estado peruano en diferentes Gobiernos consecutivos versados sobre la carretera Interoceánica.
- Analizar las RS presentes en el discurso de la población que vive a lo largo de la carretera Interoceánica.
- Interpretar la reproducción discursiva de la población con relación a la realidad que viven en función del uso de la carretera Interoceánica.

Para alcanzar estas guías, se plantearon las siguientes guías secundarias:

Guías secundarias

- Identificar los ejes conceptuales presentes en los discursos de parte del Estado para validar la construcción de la CIS.
- Conocer y analizar las estrategias que se plantean en el discurso estatal de Perú para validar la construcción de la carretera Interoceánica.
- Cointerpretar la representación que tienen los actores de la sociedad civil sobre la CIS.

1.4. Contexto conceptual y el llamado epistemológico desde el sur

Teniendo como base el interés en conocer las RS que se presentan en los discursos de diferentes actores, se propone generar un diálogo entre diferentes dominios teóricos que en la etapa de planeamiento se dilucidaron como posibles bases epistemológicas. Hago hincapié en el término “posibles”, ya que en el diseño del estudio no se descartó el surgimiento de un nuevo concepto en el proceso de recolección de datos o en el análisis. Esto ocurrió debido a la característica que tiene todo estudio cualitativo. De esta manera, lo que se lee actualmente es la propuesta final del diseño epistemológico.

Asimismo, se debe aclarar que todo el andamiaje epistemológico del presente estudio se erige sobre un proceso de tránsito de paradigmas. Este se debe a la vorágine de nuevos escenarios en el mundo actual, el cual necesita nuevos caminos para conocerlos. Las afirmaciones definitorias, basadas en amplios datos, sobre fenómenos sociales continúa; incluso, se hallan rápidamente desbordadas por la misma realidad que las cambia o las obliga a redefinirse. A este tránsito de paradigmas, Santos (2010) lo llama “ecología de saberes” (p. 60), en el que no pone como objetivo sustancial a la definición final, sino a la cooperación en la elaboración de conocimiento. Esta propuesta llama a la autorreflexividad investigativa y al aporte con una diversidad democrática de saberes. El enfoque se construye desde y para el sur global, y es una exigencia tácita por su devenir histórico actual. Santos (2010) afirma que

[...] son ahora más visibles en el continente latinoamericano en un momento en que las luchas sociales están orientadas a resemantizar viejos conceptos y, al mismo tiempo, a introducir nuevos conceptos que no tienen precedentes

en la teoría crítica eurocéntrica [...] el riesgo radica en no aplicar ni la sociología de las ausencias [conocimientos populares silenciados por la ciencia dominante] ni la sociología de las emergencias [conocimientos posibles e inconclusos] a las novedades políticas del continente o, en otras palabras, no identificar o valorar adecuadamente tales novedades (pp. 16–17).

En ese contexto, la investigación se posiciona sobre una epistemología del sur (Santos, 2009). ¿Y qué significa posicionarse desde el sur? Significa que no niego la relevancia del aporte del conocimiento de teorías e interpretaciones clásicas de conceptos provenientes de otros hemisferios como los europeos. Negar este conocimiento sería un despropósito y contravendría el espíritu de esta propuesta, en la que se valora la democratización de los saberes diferentes, además de que me baso también sobre este tipo de conocimiento a lo largo del libro. Lo que procuro, más bien, es generar un diálogo y debate apostando primordialmente por conceptos e interpretaciones de autores propios de la región latinoamericana, y de los que no siendo de la región hayan realizado investigaciones en y sobre América Latina. La idea de trasfondo de esta decisión es aproximarse al máximo a conocimientos que puedan leer de una forma más cercana realidades de la región, en este caso dinámicas sociales en Perú. En este diálogo, aunque es una característica metodológica, incluyo la voz de las personas con las que conversé en el trabajo de campo, así como mi propia voz. Darles protagonismo a los coautores del nuevo conocimiento es un acto “reivindicativo” en la ciencia social (Damasceno, 2018). Como explica Santos (2019):

No se trata de sustituir un centro por otro. No estoy afirmando que solo el norte global deba aprender del resto del mundo, ni tampoco debemos esperar que el Sur antiimperialista venga a dar lecciones. Esto no iría más allá de un aprendizaje unilateral y asimétrico. Pienso, más bien, en espacios plurales y en modos policéntricos de aprendizaje y desaprendizaje [...] (p. 103).

A continuación, en los siguientes apartados, se revisarán referencias teóricas y posicionamientos de términos que, si bien provienen de diferentes campos epistemológicos, en esta investigación, están enmarcados en las ciencias sociales. Estos son la RS, el interaccionismo simbólico (IS) y el entendimiento de la noción de discurso. A través de la genealogía de cada uno de estos conceptos teóricos, se busca demostrar la conexión interdisciplinaria que tienen con el presente estudio; pues, a pesar de que el concepto de la RS se inscribe en la sociología (Berger y Lukmann, 1986) y la psicología (Perera, 2003), también se

presenta en posteriores propuestas de diferentes campos disciplinarios, como la comunicación, la antropología, la sociología, la historia y la lingüística (Jodelet, 1986).

Asimismo, cabe aclarar que las mencionadas bases teóricas no han regido ni limitado el presente estudio, sino que han servido en el camino investigativo como “conceptos sensibilizadores” (Mendizábal, 2006; Vasilachis, 1992) de aproximación al nuevo conocimiento que se ha obtenido y al que no —o “todavía no” (Bloch, 2007)— se ha logrado alcanzar.

1.4.1. Las representaciones sociales (RS) como generadores de sentido y acción

Las RS tienen sus inicios en el planteamiento conceptual propuesto por Serge Moscovici en su tesis doctoral *La psychanalyse, son image et son public* (1961). Este término, a su vez, se origina a partir del concepto sociológico de Durkheim (1898), en el cual se diferencian, por su naturaleza, los “estados de la conciencia colectiva” de “los estados de la conciencia individual”. Según la teoría estructuralista durkheimiana, la conciencia colectiva somete a la conciencia individual. Esta última “no es más que el resultado de la interiorización de la conciencia colectiva”. En este sentido, “hablar de una conciencia colectiva implica [...] acciones pensadas en y por la sociedad” (Rodríguez Ortiz, 2018, p. 160). La conciencia colectiva es, pues, “producto de las representaciones sociales [...] transmitidas por el lenguaje, de generación en generación; representaciones que acaban por determinar al individuo como ser social” (2018, pp. 160–161).

De este modo, la RS es un conjunto de entendimientos de la realidad que, expuestos e intercambiados por un colectivo, instauran una posibilidad de imaginarios sociales (Moscovici, 1979). De acuerdo con esa concepción, la realidad es usada arbitrariamente en función no solo de los nuevos conocimientos que se interpretan, sino de los valores y entendimientos previos que tiene un grupo o un individuo. Es decir, los simbolismos que están presentes en la realidad no se quedan en el plano de lo ajeno o lo abstracto. El individuo, gracias a la interacción y la comunicación entre sus pares, posibilita el entendimiento y dominio de los hechos de la realidad en la que vive o de la que se habla:

La representación social es una modalidad particular del conocimiento, cuya función es la elaboración de los comportamientos y la comunicación entre los individuos. La representación es un corpus organizado de conocimientos y una de las actividades psíquicas gracias a las cuales los hombres hacen

inteligible la realidad física y social, se integran en un grupo o en una relación cotidiana de intercambios, liberan los poderes de su imaginación (Moscovici, 1979, pp. 17–18).

Si queremos analizar las RS, lo que nos brinda acceso a estas son “los comportamientos” y “la comunicación” de los individuos, dado que se manifiestan “materialmente” y de manera observable.

La representación posee, asimismo, una lógica existencial que no se puede considerar plana e inerte, sino que es un aspecto propio del individuo o del grupo, generador de movimiento y cambio. Markova (2000) concibe a las RS como fenómenos que están en constante cambio social y que no podemos entenderlos como objetos estáticos. En ese mismo sentido, Moscovici (1979), al referirse a la RS, afirma que

representar una cosa, un estado, no es simplemente desbordarlo, repetirlo o reproducirlo, es reconstruirlo, retocarlo, cambiarle el texto. La comunicación, que se establece entre el concepto y la percepción mediante la penetración de una a la otra, transformando la sustancia concreta común, da la impresión de “realismo”, de materialidad de las abstracciones, porque podemos actuar con ellas, y de abstracción de las materialidades, porque expresan un orden preciso (p. 39).

Siguiendo la lógica de esa concepción dinámica de las RS, Di Giacomo (1981) postula que “[...] conducen hacia normas y decisiones de acción” (pp. 397–492). Por consiguiente, la representación tiene en sí una dinámica que genera acción, la cual es el resultado no solo negociado por la representación del sujeto, sino que también es producto de la influencia de acciones que provienen de representaciones de otros sujetos.

Desde esta postura, la RS presenta cuatro dimensiones que caracterizan el proceso de su generación (Moscovici, 1979): (1) “condiciones de producción”, (2) “información”, (3) “campo de representación o imagen” y (4) “actitud”. En su conjunto significan que, en un contexto específico (1), tomamos posición (4) después de habernos informado de (2) y representado (3) una cosa. De las cuatro dimensiones, la “actitud” (4) eleva a los individuos o grupos desde la imaginación a la “realidad”, llevándolos a la “representación social” de una cosa. A continuación, describiré estas cuatro dimensiones; pues, en retrospectiva, sirvieron de base para el análisis de los testimonios de las entrevistas realizadas en el capítulo IV del presente libro:

- *Condiciones de producción.* Refiere al entorno contextual o a la posición en su estructura social en la que se encuentra el sujeto. Este contexto está definido por los elementos que condicionan la forma en que se recibe el objeto de representación, los cuales pueden ser de orden material, valorativo o institucional.
- *La información.* Entendida como el conjunto de saberes o entendimientos, ya sean informales o formales, que tiene un grupo o colectivo sobre un hecho, situación o fenómeno de la realidad. “Dimensión o concepto, se relaciona con la organización de los conocimientos que posee un grupo respecto a un objeto social” (Moscovici, 1979, p. 45).
- *Campo de representación o imagen.* Es la evocación imaginaria que posee el grupo sobre un área específica del hecho social. Esta evocación rescata aspectos denotativos y connotativos de la fuente que se representa; por ello, es evidente la variación de contenido y forma de la imagen entre grupo y grupo. También se puede identificar una negociación en relación con el contenido entre la fuente de información y la imagen evocada: “[...] nos remite a la idea de imagen, de modelo social, al contenido concreto y limitado de las proposiciones que se refieren a un aspecto preciso del objeto de representación” (Moscovici, 1979, p. 46).
- *La actitud.* Se refiere a la posición que adopta el grupo respecto al hecho social. Esta dimensión se debe entender como antagónica a las dimensiones anteriores. Es el salto a la facticidad, el dominio que ejerce el grupo sobre la realidad. Tomar dominio de un aspecto de la realidad significa que este ha dejado de ser ininteligible. El grupo, de esta manera, puede apropiarse de ese aspecto, y aceptarlo o negarlo. Además, no es un estándar de grupo, sino que también presenta niveles diferentes:

[...] entre estos dos extremos, [información e imagen] se entiende que hay muchas actitudes intermedias. [...] Se deduce que la actitud es la más frecuente de las tres dimensiones y, quizá, primera desde el punto de vista genético. En consecuencia, es razonable concluir que nos informamos y nos representamos una cosa únicamente después de haber tomado posición y en función de la posición tomada (Moscovici, 1979, pp. 48–49).

La RS, según Moscovici, se logra gracias a dos procesos indivisibles: *la objetivación y el anclaje*. Ambos funcionan irrestrictamente a favor de la imaginación y la comprensión de la realidad por parte del grupo. Así, funcionan interdependientemente para dar paso a la RS.

El primero de los procesos es *la objetivación*. Se genera una traslación y negociación entre lo abstracto extraído de un aspecto de la realidad y la referencia material que tiene el grupo. El resultado, entonces, es la inteligibilidad del hecho social que se pretende conocer. Esta traslación no es pura, es negociada; es decir, el grupo adquiere la información y la desdobra no idénticamente como la recibió, sino que le adjudica un valor material y se convierte en conocimiento concreto (Clémence, 2001). Así, la RS es la redefinición del contenido de la fuente de información. Como afirman Herzlich (1975), Jodelet (1984) y Banchs (1986), la relevancia de la objetivación radica en la obtención, por parte del grupo, de una imagen extraída de la información. Asimismo, como especifica Jodelet (1984) en referencia a este proceso, “la representación convierte en intercambiables el precepto y el concepto” (p. 373).

Una vez lograda esta representación por parte del grupo, se puede hablar de la inteligibilidad de diferentes aspectos del hecho social. Su inteligibilidad ayudará al grupo a usar la información para referirse a su contexto social, a comunicarse con sus pares usando sus propios dominios en un marco referencial adecuado y suficiente, de acuerdo con sus valores sociales.

La objetivación lleva a hacer real un esquema conceptual, a duplicar una imagen con una contrapartida material. [...] Para reducir la separación entre la masa de las palabras que circulan y los objetos que las acompañan, como no se podría hablar de “nada”, los “signos lingüísticos” se enganchan a “estructuras materiales” (se trata de acoplar la palabra a la cosa). Este camino es tanto más indispensable porque el lenguaje [...] supone una serie de convenciones que determinan su adecuación a lo real (Moscovici, 1979, p. 75).

La apropiación de un nuevo saber en este proceso se pone de relieve. El grupo puede usar la redefinición del contenido de la información con libertad. “El testimonio de los hombres se transforma en testimonio de los sentidos, el universo desconocido se convierte en familiar para todos” (Moscovici, 1979, p. 76).

Alcanzar el *anclaje*, el segundo proceso de la RS, significa que el grupo ha logrado conectar la RS con su propio marco de referencia y, consecuentemente, después de interpretar la realidad, puede dominarla. Concretamente, estamos hablando de que el *anclaje* es la actuación del grupo con relación a la RS que ha obtenido. Es decir, el anclaje hace entendible ciertos aspectos de la realidad.

El *anclaje* designa la inserción de una ciencia en la jerarquía de los valores y las operaciones realizadas por la sociedad. En otros términos, a través del proceso de anclaje, la sociedad cambia el objeto social por un instrumento del que

puede disponer, y este se coloca en una escala de preferencia en las relaciones sociales existentes (Moscovici, 1979).

De este modo, entendemos que las RS se obtienen al concretarse los procesos de objetivación y anclaje en el actor social o grupo, y son perceptibles en sus actos sociales (Fuentes-Navarro, 2001).

La RS, entonces, es un proceso dinámico de intercomunicación entre la información y la actitud que toma el grupo en función de lo representado. Según apunta Farr (Araya, 2002), se logra a través de los dos procesos, “[...] posibilitar la comunicación entre los miembros de una comunidad proporcionándoles un código para el intercambio social” (p. 28).

La RS cumple una función interpretativa frente a la cantidad de información que puede recibir pasiva o activamente el grupo. Gracias a esta función, este último domina e interactúa en y con la realidad. Como plantea Moscovici (1979): “Tanto en una palabra como en diez, la objetivación traslada la ciencia al dominio del ser y el anclaje la delimita en el del hacer” (p. 121). La objetivación es el proceso de generación de las RS, construyendo un conocimiento; mientras que el anclaje le brinda significado a las RS. De esta manera, se puede afirmar que, a partir de la realidad, se crea realidad. Para este trabajo, esto significa que lo que se llevará a cabo es una interpretación de la manera en que los grupos sociales crean realidad a partir de la CIS.

Después de esta posición inicial del concepto, Moscovici desarrolla su idea nutriéndose del amplio debate interdisciplinario. Lo importante del concepto actual es el salto que se hace de una posible interpretación en la que se podría afirmar que existe una uniformidad de la RS en los grupos a la apertura de la diversidad. Como argumenta Doise (1985), en su modelo de la RS, esta se entiende como un proceso que se desarrolla en una gran dinámica social y simbólica, y que no está consensuada, sino que en última instancia pasa por una postura individual (Ibáñez, 1994). Así, lo común se encuentra solo en los “puntos de referencia” a partir de los cuales los individuos generarán una toma de posición. Sobre esta parte del concepto, Moscovici manifiesta que

la representación asume una configuración donde conceptos e imágenes pueden coexistir sin ninguna pretensión de uniformidad, donde la incertidumbre como los malentendidos son tolerados, para que la discusión pueda seguir y los pensamientos puedan circular (1988, p. 233).

La RS no solo establece relaciones con lo acontecido o lo que está en proceso, sino que también permite comprender lo venidero, lo nuevo y no esperado (Jo-delet, 1986). Asimismo, el grupo tiene un andamiaje simbólico que, utilizado

como marco referencial, puede otorgarle “sentido común” a la nueva información:

El concepto de Representación Social designa una forma de conocimiento específico, el saber de conocimiento de sentido común, cuyos contenidos manifiestan la operación de procesos generativos y funcionales socialmente caracterizados. En sentido más amplio, designan una forma de pensamiento social (Jodelet, 1986, p. 475).

La existencia de una interpretación de la realidad no se debe entender como una estandarización del sentido común, sino como una representación obtenida en el seno de individuos que interpretan o tienen una lectura (Hall, 1993) de forma diferenciada de la misma información. Como Carugati y Palmonari (1991) sostienen:

[...] Se podría hablar de “opinión pública”, pero de hecho estas proposiciones, reacciones, evaluaciones se organizan de modo muy distinto según las culturas, las clases y los grupos en el interior de cada cultura. Se trata pues de universos de opiniones bien organizadas y compartidas por categorías o grupos de individuos [...] (p. 35).

En resumen, se puede afirmar que un hecho —un punto de referencia— puede producir conocimientos o RS que varían según el contexto que surge y el grupo que los negocia con base en su determinada cultura o contexto social. En ese sentido, es interesante observar cómo las RS producidas a partir de la carretera Interoceánica en su tramo peruano cambian en función del grupo en el que se generan.

1.4.2. La comunicación y las representaciones como elementos de la realidad

Se entienden las RS como una dinámica entre el sentido común y el hacer del individuo o grupo que (re)produce su realidad inmediata. La RS circula en dos esferas principales: natural-social, la cual se produce en el plano del día a día del individuo o grupo, y los medios de comunicación. Esta dinámica se origina gracias a “procesos comunicativos cotidianos y mediáticos” (Rodríguez, 2007, p. 157). Es decir, tanto en la esfera natural-social como en la de los medios de comunicación, los “procesos comunicativos” son, por un lado, elementos de la realidad y, por otro lado, la vienen procesando y generando.

Así, la realidad tiene en su composición las representaciones como elementos mediadores y generadores de sentido, y, al mismo tiempo, conforman esta misma realidad. Dado que la producción de sentido es un proceso dinámico, esa “realidad” no es algo estable. Las RS son una especie de “fotografías instantáneas” de un cierto momento o una fase en el proceso de su generación. A esa doble característica de las RS se refiere Ibáñez (1988) cuando afirma lo siguiente:

En tanto que pensamiento constituido, las representaciones sociales se transforman efectivamente en productos que intervienen en la vida social como estructuras preformadas a partir de las cuales se interpreta, por ejemplo, la realidad. Estos productos reflejan en su contenido sus propias condiciones de producción, y es así como nos informan sobre los rasgos de la sociedad en la que se han formado. En tanto que pensamiento constituyente, las representaciones sociales no sólo reflejan la realidad, sino que intervienen en su elaboración. [...] La representación social constituye en parte el objeto que representa. No es el reflejo interior, es decir, situado en la cabeza de los sujetos, de una realidad exterior, sino que es un factor constitutivo de la propia realidad (p. 36).

Se debe asumir desde esta postura que, en un análisis del contenido de los “productos”, las RS nos permiten conocer los “rasgos de la sociedad” que se investigará. Las RS se producen sobre la base del contexto y de las condiciones socio-históricas (Jodelet, 1989). Se originan socialmente, y se utilizan como vehículo generador y de destino a la comunicación. Así lo indica Jodelet (1986) en una de sus primeras definiciones:

Las representaciones sociales constituyen modalidades de pensamiento práctico orientados [*sic*] hacia la comunicación, la comprensión y el dominio del entorno social, material e ideal. En tanto que tales, presentan características específicas a nivel de los contenidos, las operaciones mentales y la lógica (p. 475).

La comunicación entre las personas o grupos facilita las representaciones y, a su vez, esta solo es posible gracias a que existen “representaciones compartidas” (Ibáñez, 1988).

La comunicación, con relación a las representaciones, no solo se debe entender como el acto social de comunicación interpersonal, sino también masivo, sin olvidarse del papel de la prensa como espacio de (re)producción de las RS:

Cuando el relato es elaborado por un mediador institucional (institución mediadora) [en este caso podemos inferir un medio de comunicación] y está destinado a una comunidad, la representación social puede llegar a adquirir el valor de una representación colectiva o se legitima por ella. [...]. La representación social es una interpretación de la realidad que está destinada a ser interiorizada como representación personal por determinados componentes de un grupo. En consecuencia, la representación social tiene que estar propuesta en un relato susceptible de ser difundido. [...] La representación social deviene [...] en un producto comunicativo, entendiendo por “producto comunicativo” un objeto fabricado que tiene un valor de uso concreto: poner la información que han elaborado unos sujetos sociales a disposición de otros (Martín-Serrano, 2004, p. 57).

Entonces, las RS son una especie de *perpetuum mobile* que podemos captar en ciertos momentos a través de los discursos de individuos o de los *mass media*. Siguiendo esta idea, la RS cumple un rol mediador en la realidad gracias a la comunicación. Estas mediaciones están entre la “configuración social”, en el sentido de que lo que transita en los medios de comunicación son aspectos propios de una cultura en la que se producen y reproducen aspectos culturales o imaginarios construidos por ella, y a la que pertenece un medio (Martín-Barbero, 2001).

Además, con la RS se interpreta diferenciadamente la información, la cual es generadora de acción o formadora de comportamientos en referencia a aspectos de la realidad. Como manifiesta Abric (2001): “[La RS] funciona como un sistema de interpretación de la realidad que rige las relaciones de los individuos con su entorno físico y social, ya que determina sus comportamientos o sus prácticas. Es una guía para la acción” (p. 13).

Finalmente, el presente estudio define a las RS como una forma de saber y actuar mediada por las informaciones recibidas por los sujetos, y su capacidad de negociar con estas influida por las condiciones contextuales en las que se encuentran, llamadas “condiciones de producción” por Moscovici (1979). En el caso de este trabajo, estas se componen de los actores sociales que viven en la zona de influencia de la CIS, los actores políticos representados por las autoridades o gobernantes, y los medios de comunicación y cómo transforman el objeto de representación —la carretera— en un evento material, ya sea por la promulgación de leyes y normas, ejecuciones de obras de construcción, la apropiación de la vía, y la transmisión mediática de información.

Para acercarse al discurso no oficial de los actores sociales afectados directamente por el proyecto de la carretera Interoceánica, inquietud central en este libro, servirá el enfoque del IS, el cual desarrollaré a continuación.

1.4.3. La simbolización en los procesos de interacción del actor social

El IS es una perspectiva que se enmarca como una propuesta teórica y metodológica a la vez. Blumer acuña por primera vez el término en 1937. Diversos autores de diferentes disciplinas lo usan como teoría o marco metodológico según el diseño u objeto de estudio, y sus objetivos (Flick, 2015).

En el presente estudio, se ha incluido la perspectiva del IS debido a la importancia que se le ha otorgado al sujeto enunciativo, sobre todo en el discurso no oficial, a lo largo de la investigación. Es vital dar voz al silencio en torno a lo que representaba o representa la carretera Interoceánica. Así, los resultados de la investigación son también una extracción de la simbolización que existía y existe por parte de los diferentes actores que tienen relación directa con la mencionada vía. En este plano, nos referimos a lo concreto, al hecho real en el que se puede escenificar el uso de la CIS y, de una forma metafórica o no, conocer qué se entendía de esta. Como apunta Blumer (1996) acerca de la relevancia del actor en la investigación social:

El estudio de la interacción habrá de hacerse desde el punto de vista del actor. Dado que la acción la construye el actor a partir de lo que percibe, interpreta o juzga, tendremos que ver la situación en que se actúa tal y como la ve el actor, percibir los objetos tal como el actor los percibe, captar su sentido en los términos en que el actor los capta y seguir la línea de conducta del actor tal como el actor la organiza, en pocas palabras habrá que tomar el rol del actor y el mundo desde su situación (p. 542).

Para obtener significados y el desarrollo de símbolos por parte del actor, se deberán observar los objetos a través de los ojos del actor afectado. Esto también significa una extensión de la interpretación que realizan las personas de los hechos fácticos o simbólicos con otros actores. Esa información que recibe le servirá para interactuar con sus pares y con su entorno cercano:

Su “respuesta” no es elaborada directamente como consecuencia de las acciones de los demás, sino que se basa en el significado que otorgan a las mismas. De este modo, la interacción humana se ve mediatizada por el uso de símbolos, la interpretación o la comprensión del significado de las acciones

del prójimo. En el caso de comportamiento humano, tal mediación equivale a intercalar un proceso de interpretación entre el estímulo y la respuesta (Blumer, 1982, pp. 59–60).

A partir de esta característica del IS, se puede afirmar como punto gravitante de conexión entre esta teoría y las RS que las dimensiones de interpretación y aprehensión de la realidad (sea simbólica o no por parte de los actores sociales) generan acción. Asimismo, conociendo esta dinámica, se puede acercarse a ambas para conocer su estructura de funcionamiento e impacto. Como afirma Ramírez (2020), en la triada “hombre-tiempo-espacio”, se establece la conexión entre los eventos de la naturaleza y la sociedad:

A través de la relación trilogía hombre-tiempo-espacio se crean significados de la naturaleza y la sociedad que son representados a través de sistemas de símbolos. La representación simbólica no solo da cuenta de esa relación trilogía, sino que también actúa en el proceso de resignificación de los acontecimientos y las interacciones colectivas (p. 65).

Para reconocer las RS, es necesario comprender la relación entre estas y el espacio en el que transitan, el discurso.

1.4.4. Noción de discurso

Si bien es cierto que este estudio aporta una aproximación interpretativa profunda de las RS que se le han otorgado al proyecto vial de la carretera Interoceánica, también demanda una crítica a los discursos que se han producido sobre ella. En ese sentido, en los siguientes párrafos, explicaré la posición en la que se basa la investigación acerca del concepto de discurso.

Descubrir las lógicas argumentales que se esconden tras lo literal del discurso ayuda a llenar un espacio de conocimiento sobre la realidad. Conocer lo que contienen los discursos permitirá entender los procesos de cambio social y político por donde transitan (Foucault, 1973). Entonces, es importante establecer la dimensión social del discurso como elemento instrumental, en tanto que genera posición y acción.

El discurso produce cambio o moldea la realidad, en la medida en que posee el conocimiento colectivo elaborado por la sociedad. A su vez, esto permite observar su dimensión histórico-social. Este conocimiento colectivo posibilita que no se empiece de nuevo a versar sobre algún hecho o fenómeno social, sino que se profundice, se niegue o se asimile la nueva información. Al respec-

to, Jäger (2003) indica que los discursos se pueden entender como “el fluir del conocimiento y de todo conocimiento societario acumulado a lo largo de toda la historia” (p. 63).

Los conocimientos e interpretaciones que se adquieren de la realidad por parte de los actores —como lo he explicado anteriormente— no son solo construcciones abstractas, sino que necesitan un soporte por donde transmitirse. Asumir esta postura es entender la relación tácita e indivisible entre las RS y el discurso. Como afirma Banchs (2002):

[...] en sus contenidos [de los discursos] encontramos sin dificultad la expresión de valores, actitudes, creencias y opiniones, cuya sustancia es regulada por las normas sociales de cada colectividad. Al abordarlas tal cual ellas se manifiestan en el discurso espontáneo, nos resultan de gran utilidad para comprender los significados, los símbolos y formas de interpretación que los seres humanos utilizan en el manejo de los objetos que pueblan su realidad inmediata (como se citó en Araya, 2002, p. 28).

Así, el discurso es el espacio en el que transitan los símbolos, las creencias, los conocimientos, los desconocimientos y las verdades; aunque también las razones y las intenciones del sujeto para aceptar, dominar y, si es posible, modificar a su conveniencia el entorno que lo rodea. En este sentido, los discursos nos ofrecen una puerta de entrada a las “verdades” de los emisores en cuestión. Por ello, los discursos de cada actor social se encuentran en el centro de este estudio.

A continuación, se desarrollará el significado de un análisis de los discursos sobre la carretera Interoceánica desde la perspectiva del sur global.

1.4.5. Guía filosófica, conceptual y operacional de la investigación

Al plantear un estudio que se erige desde y hacia el sur, se aporta saber a la ciencia social gracias a una perspectiva emancipadora que reivindica la necesidad de investigar con lineamientos que se descentren de los cánones europeístas de la verdad. Esta posición no significa que niego la existencia y el valor de la teoría del paradigma positivista, sino que advierto de la existencia de otra manera de hacer ciencia o generar conocimiento. La epistemología del sur busca el reconocimiento entre sus pares, pero también ante los otros, y así contribuir a la democratización en la adquisición de saberes y su difusión. No se puede negar que esta es una propuesta investigativa beligerante y neutral acorde con los tiempos en los que vivimos. En este contexto, los fenómenos y hechos so-

ciales son tan cambiantes que intentar reducirlos a una visión totalizadora y unívoca implicaría hacer caso omiso a la exigencia de la historia actual de la ciencia.

Para adoptar esta posición, es fundamental la valoración de la subjetividad y el protagonismo del sujeto para lograr una coautoría de conocimiento. No se busca la generalización en determinadas partes del corpus de investigación, sino conocer cuáles son algunas RS que existen sobre un fenómeno de la realidad plasmada en la forma de una carretera. Esto es posible al acercarnos a conocer las verdades de los actores sociales y cómo las expresan, sobre todo, los invisibilizados. En ese contexto, la “verdad” del actor social que interactúa con la CIS no tiene el sentido de una correspondencia única con la realidad, sino el ejercicio fáctico de su verdad en el entorno que lo rodea (Joas, 2001).

En el presente estudio, las RS, la interacción con el entorno del sujeto y el discurso se definen como un sistema dinámico de aprehensión de la realidad por parte de individuos o grupos que ponen en común sus negaciones y afirmaciones acerca de las diferentes informaciones que reciben y que los afectan. La interacción de estos individuos está impregnada de simbolizaciones que son primordiales para activar la subjetivación. Las RS, asimismo, son entendidas como una representación de una realidad impuesta por el sujeto. Es decir, me refiero a una simulación provista y delineada por simbolismos que es ejercida para representar lo percibido. Las RS necesitan movilizarse, y eso solo se da a conocer gracias al discurso y al comportamiento del sujeto con su entorno, pero también se expresa con el silencio y la inacción.

Para esta investigación, eso significa que al leer en un plano social e histórico esta nueva constelación, producto de la convivencia con un nuevo elemento de su realidad, la CIS puede revelar las dinámicas sociales que se han originado en la composición de la sociedad. Existe un antes y un después histórico que es caracterizado por movimientos de población, nuevos grupos sociales, nuevas sinergias entre estos, nuevas representaciones y creaciones simbólicas en las regiones de influencia. Son esas “novedades” las que suscitan el interés de este estudio.

1.4.6. Estado de la investigación

Hay diversos estudios sobre la CIS. Sin embargo, en la búsqueda realizada, se ha identificado que falta profundizar en el tema de las RS o en el análisis del discurso en un marco social. A continuación, se describirán brevemente las

diferentes investigaciones alrededor de la CIS con incidencia en el trabajo de campo.

Giovana Chávez Hernández (2019), de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), presenta una tesis sobre las limitaciones de uso de la CIS en el intercambio comercial entre la región sur de Perú con Brasil y Bolivia. Enmarcada en la disciplina económica, la autora concluye que la calidad de la infraestructura y su costo no han sido limitantes para el uso de la CIS, sino los servicios conexos, la triada infraestructura-transporte-logística y el rol del Estado.

Nynke Humalda, en 2015, realiza un estudio sobre el equilibrio del desarrollo y la conservación ambiental de la carretera Interoceánica, en el cual analiza el discurso de los diferentes actores sociales involucrados en el proyecto vial. En esta investigación, la autora concluye que el discurso a favor del desarrollo menoscaba los procesos de conservación ambiental.

Pedro Barrientos (2012), de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM), basándose en los resultados en una investigación previa sobre la integración económica generada por la carretera Interoceánica, presenta un estudio sobre los efectos de la vía en el comercio internacional de Perú y Brasil. Barrientos afirma que, en primer lugar, existe el potencial para que productos agrícolas del sur peruano puedan ingresar al mercado brasileño; en segundo lugar, por un lado, el Estado ya ha aportado de forma importante con la construcción de la carretera y en ese momento le tocaba asumir un rol inversor al sector privado y, por otro lado, que tanto el Estado como la empresa privada deben trabajar juntos para solucionar la problemática de los pequeños agricultores, y así estos se inserten en la cadena de valor que genera la carretera; y, en tercer lugar, el crecimiento de las economías de Perú y Brasil se refuerzan con el intercambio comercial que genera la carretera Interoceánica, siempre y cuando se trabaje en una convergencia de la política arancelaria y fitosanitaria en ambos países.

Carlos Junquera Rubio (2007), de la Universidad Complutense de Madrid, escribe un ensayo sobre los efectos negativos en el medioambiente de la selva baja de Madre Dios que causan los puentes, las carreteras y el transporte terrestre, producto de la construcción de la carretera Interoceánica.

Una de las investigaciones más conocidas es la realizada por Marc Dourejani (2006). A pedido del Centro de Información Bancaria (BIC), investigó las consecuencias sociales, económicas y ambientales que hasta ese momento provocaba la construcción de la carretera. Entre sus principales conclusiones, destacan las siguientes: primero, la carretera se ejecutaría entre una de las úl-

timas regiones vírgenes de la Amazonía Sudamericana; segundo, se invadían territorios de comunidades nativas en aislamiento voluntario; tercero, se invadían tierras; cuarto, se incrementaban los cultivos de plantaciones ilegales, los cuales servían para el narcotráfico y actividades ilegales; y, cuarto, se propiciaba una inmigración no organizada hacia la zona de influencia de la vía.

Doris Balvín y Patricia Patrón (2006) son las responsables de un estudio de la Asociación Civil Labor. En este investigaron el impacto ambiental y social de la construcción de la carretera. Para ello, realizaron entrevistas para conocer la percepción que tenían diferentes actores sociales involucrados con la vía. El objetivo de las autoras fue proponer un programa de uso de la carretera para generar un desarrollo sostenible de la macrorregión sur: Arequipa, Apurímac, Cusco, Moquegua, Madre de Dios, Puno y Tacna.

Otros tipos de estudio son los relacionados con el impacto ambiental y económico en los pueblos, ciudades que se sitúan a lo largo de la carretera en la parte de la selva y la propia Amazonía. Eleana Llosa (2003), del Instituto de Estudios Peruanos (IEP), describe históricamente la situación conflictiva entre las ciudades de Puno y Cusco por la posibilidad de que la carretera Interoceánica pase por su territorio, y analiza sociológicamente la disyuntiva entre el descentralismo y el localismo.

Para resumir, se puede concluir que los estudios mencionados se concentran, *grosso modo*, en los efectos que tiene la CIS en el medioambiente y en el sector económico. En cuanto a los aspectos político-democrático-participativos, hasta ahora no se han estudiado las RS presentes en los discursos de los actores sociales analizados desde la perspectiva del sur global. Dado que se investigan discursos de actores de la más variada índole, este libro aportará un conocimiento nuevo sobre el funcionamiento de la sociedad peruana en un momento histórico de exigencia de saberes propios en las ciencias sociales.

También existen diversas investigaciones periodísticas que han dado cuenta de los efectos ambientales, sociales y económicos alrededor de la carretera Interoceánica. Las más resaltantes tratan sobre el surgimiento de la minería ilegal e informal en la parte de Madre de Dios; la deforestación y muerte de tierras fértiles, producto del arrojado a los ríos de insumos químicos en la búsqueda de oro; y la trata de personas para el ejercicio de la prostitución en los poblados aledaños. La carretera Interoceánica es actualmente motivo de una gran investigación judicial en los países de Brasil y Perú, en la cual se sospechan actos de corrupción por parte de las empresas constructoras de infraestructura pública que involucran a jefes de Estado, políticos, funcionarios públicos de alto y mediano rango, y empresarios de doce países. Delitos cometidos por funciona-

rios públicos como el de la Administración pública están comprendidos desde 2007 en la cooperación judicial internacional en materia penal, a través de la Asistencia Legal Mutua (ALM) (Solórzano, 2022). Ello debido a pagos ilegales millonarios para ganar los procesos de licitación de construcciones. En el caso de Perú, involucra a cuatro expresidentes constitucionales: Alejandro Toledo, el extinto Alan García, Ollanta Humala y Pedro Pablo Kuczynski. Esta situación ha suscitado muchas investigaciones periodísticas en los últimos años y que sea un tema actual en la agenda pública. La problemática denunciada por la prensa sobre efectos negativos inmediatos que trajo consigo la CIS y el componente de corrupción desde la perspectiva de las RS también se abordan en el presente estudio, ya que son expresados por los actores sociales que colaboraron en el proceso de investigación de campo.

Las denuncias de corrupción son un factor no menor en la historia de construcción de la CIS. Las multas pagadas a la justicia por parte de la constructora Odebrecht son reconocidas como algunas de las más altas a nivel mundial. Parte del dinero que se usó para sobornos, asimismo, fue identificado en la banca suiza. El Estado suizo, a través de su fiscalía general, está actuando de ley e interpuso una demanda penal contra quienes se encuentren responsables en los presuntos delitos cometidos por Odebrecht (Bundesanwaltschaft, 2019). La cooperación internacional, entre diferentes ministerios públicos de países involucrados en esta red de corrupción, está logrando recuperar activos ilícitos de cuentas bancarias y devolverlos a los países de origen. Es el caso de Brasil, que ha recibido del Estado helvético 390 millones de francos suizos. Esta colaboración no se limita solo entre Estados y ministerios públicos, sino también entre otros organismos. El Instituto de Gobernanza de Basilea asesora al Ministerio de Justicia peruano para establecer los montos de reparaciones civiles que Odebrecht deberá pagar a Perú.

CAPÍTULO II: Abordaje metodológico

2.1. Diseño emergente y cíclico

El presente trabajo es una investigación interdisciplinaria, en la cual se adaptan disciplinas como la sociología, la comunicación, la historia y la psicología. Se inscribe en el paradigma interpretativo, y es de corte (auto)etnográfico (Ellis y Bochner, 2006) y cualitativo (Flick, 2015; Vasilachis, 2006; Holstein y Gubrium, 2000). Su lógica flexible, iterativa y abierta a la obtención de datos desde un inicio abrió paso a la emergencia de categorías de análisis (Buedía, 2017; Valles, 2003) y a una metodología cuidadosa de respetar el posicionamiento epistemológico del estudio. El propósito inicial del estudio, que fue la inquietante búsqueda de conocer desde otra perspectiva un hecho y un fenómeno social en curso, cumple un papel predominante y crucial en la fase de redacción final del informe. Después de pasar por muchas ubicaciones como investigador en el proceso de recolección de datos, en la fase media de análisis e interpretación, reconoció la imperiosa necesidad de abrir el espectro de saberes (Santos, 2010/2009) y transitar desde la triangulación (Della Porta y Keating, 2013; Denzin, 1970) hasta expresar, de una forma cristalizada (Richardson, 2017), un conocimiento parcial pero identificable de la realidad. El estudio pretende determinar las posiciones que el Estado y la ciudadanía han adoptado respecto a la carretera Interoceánica. Por ello, es importante buscar en el discurso los argumentos de este. La característica del estudio, por tanto, es un análisis que no se ocupa de la palabra, sino de estructuras más grandes de sentido como los ejes argumentativos, que son por donde transitan y se pueden identificar las RS de estos dos actores sociales. Se rehúye, de esta manera, en gran medida, del mero giro lingüístico de los discursos.

El diseño del estudio responde a un enfoque emergente (Tójar, 2006; Martínez, 1997) debido a que, en su primera etapa, se dio una amplia apertura —gracias a la observación básica, conversaciones espontáneas y entrevistas no es-

estructuradas— a la obtención de información, libre de teorías omnipresentes que limiten el potencial de emergencia de temas y categorías de análisis. Incluso, se inició la etapa exploratoria sin una estructura de análisis definida (Becker y Cols, 1961). Sin embargo, lo que sí era claro es que se seguía un interés por generar conocimiento, esbozando las primeras interrogantes sobre un fenómeno social (Zapata y Sánchez, 2011; King y Cols, 2000; Flick, 1998) representado alrededor de la CIS. De este modo, se empleó una línea investigativa intuitiva sobre las bases epistemológicas propias de mi dominio profesional.

Es un diseño cíclico, en la medida en que se propone un “proceso reflexivo” que posibilite una dinámica constante que aprecie el análisis durante la recolección de datos y que esto sea una premisa durante cada fase de la investigación (Hammersley y Atkinson, 1995).

Cabe aclarar que este capítulo es el resultado de una propuesta final en la que se hace un esfuerzo por describir minuciosa y “completamente” (Patton, 2015) —marcada por tres fases de trabajo de campo en dos estadios de investigación— lo que ha ocurrido en las distintas fases de diseño.

2.2. Estrategias metodológicas

2.2.1. Propuesta de análisis de discurso en relación con las representaciones sociales (RS)

En un inicio, se optó por realizar un análisis del discurso (AD). Su pertinencia se fundamentaba en haber focalizado el vehículo por donde transitaba el sentido común que se materializaba sobre lo que representa(ba) la carretera Interoceánica. En el contenido de esos vehículos, los discursos, transitaban los fundamentos y posturas que avalaban la construcción de la vía, los cuales provenían sustancialmente de los diferentes Gobiernos. El brazo político y oficial del Estado era el que más se expresaba a través de decretos supremos, proyectos de ley, discursos en reuniones protocolares, entrevistas, etcétera. Por ello, después de un análisis de las diferentes posturas sobre el AD y el análisis crítico del discurso (ACD), decidí tomar como base la propuesta de AD de Rodrigo-Mendizábal (1999), en la cual se pueden identificar las RS del discurso político y social. Además, para reforzar este análisis en referencia a los argumentos y estrategias discursivas, se utilizaron las propuestas de *saturación positiva del concepto y contexto catástrofe* desarrolladas por Soler (2011) y Vasilachis (2007).

Rodrigo-Mendizábal (1999) tiene una propuesta de carácter cualitativo, y rehúye parcialmente al giro lingüístico sobre el análisis de los textos y discursos. Este modelo reconoce tres niveles en el discurso: el nivel del relato, el nivel del contexto y el nivel de ideología:

La propuesta es un modelo de análisis de discurso aplicado a la comunicación social y política que contiene desde el relato pasando por el estilo hasta introducirse al nivel ideológico. El propósito, entonces es ver que el discurso como una producción social forma parte de un proceso a través del cual los grupos sociales intercambian/confrontan sus realidades y consolidan sus concepciones de hacer la realidad de la vida cotidiana (p. 104).

Este modelo operacional coincide con la posición sobre el discurso y su posibilidad de generar cambio, así como el elemento en el que se trasladan el conocimiento, los simbolismos y las interpretaciones de la realidad por parte de los individuos y los grupos de una sociedad.

Para realizar este tipo de análisis, se deben identificar en estos niveles del discurso dónde se manifiestan las RS. Los tres niveles tienen una posibilidad de extracción de datos, análisis e interpretación a un estadio micro y macro. El discurso se compone de la siguiente manera y es la forma en que se analizarán los discursos expresados por la parte oficial del Estado peruano y de la ciudadanía.

El nivel del relato. En este coexisten cuatro subniveles:

- 1) La ubicación general del relato, en el que se sitúa al enunciador/narrador en su contexto. Es decir, desde dónde se produce un discurso. En este caso, se describirán los contextos en que se propiciaron; por ejemplo, un encuentro de políticos y un debate parlamentario. Esto será importante describirlo debido al nivel de impacto que tuvieron los discursos expresados en estos eventos.
- 2) La estructura narrativa del relato, en la cual se identifica la forma en que los discursos están elaborados, partiendo desde secuencias mínimas de sentido como las oraciones pasando por párrafos, sobre todo en textos escritos, hasta llegar a los ejes narrativos. Este punto se dirige en la dirección de la forma investigativa que elegí desde un inicio para no enmarcar el análisis en la esquematización lingüística, sino argumentativa. Esto se observará en el capítulo IV, especialmente en la interpretación de los textos escritos en torno a las propuestas de ley del parlamento peruano.

- 3) La estructura conceptual del relato, en la cual se validan los fundamentos del discurso o intenciones gracias a su performatividad (generar acción) y a su estilo.
- 4) La estructura del discurso, en la cual se observa la intención de convencer o persuadir. En este subnivel, cabe señalar que no siempre en un discurso sucede esto, dependerá del texto en el que se encuentre el discurso y/o la dinámica del enunciador con el destinatario en una interacción comunicativa. Los tres últimos niveles del relato y su propuesta de análisis serán claves para la interpretación del discurso oficial del Estado, descrito al interior del primer nivel.

El nivel del contexto. En este se identifican, sobre todo, dos aspectos: qué contexto es reflejado en el discurso y qué tipo de discurso refleja a un contexto. Para el fin interpretativo del presente estudio este nivel estará presente, por un lado, en el análisis discursivo de la parte ciudadana para conocer sus RS sobre sus entornos sociales respecto a la CIS; y, por otro lado, identificar y diferenciar los discursos que se expresan dependiendo de la ubicación del actor social con relación a la carretera.

El nivel de ideología. En este se observa el reconocimiento de un imaginario y del sometimiento a una idea global que predomina en el discurso. La ideología es un nivel presente en la concepción de la carretera por parte del Estado, aunque también en la apropiación de esta por parte de la ciudadanía. Al conocer la reproducción de una concepción o postura ideológica en los discursos, nos llevará a entender qué argumentos existen para defender o no la existencia de esta carretera. Además, servirá para conocer cómo se han transmitido y/o asimilado ciertas propuestas discursivas con contenido ideológico de un sector, el oficial, a otro sector, la ciudadanía.

La saturación positiva del concepto desarrollada por Soler (2011), basada en una propuesta anterior de Vasilachis de Gialdino, se centra en la identificación de argumentos o paradigmas de argumentación en los contenidos de textos escritos dentro del discurso de políticas públicas. En esa línea, es compatible con la propuesta de análisis discursiva de Rodrigo-Mendizábal. Así, se pueden reconocer las estrategias discursivas a través de la presentación de conceptos clave específicos de una manera compleja. A estos conceptos se les relaciona con diferentes aspectos positivos, saturándolos de tal forma que se convierten en ideales unívocos de alta carga positiva y que estos, a su vez, pueden solucionar problemas en cualquier nivel, ya sea individual o social. El resultado de esta estrategia discursiva es casi imposible de rebatir. Soler, además, identifica, en

la lógica argumentativa expuesta en los textos, el constructo del *contexto catástrofe*, pasible de ser analizado. Este constructo se dispone de forma previa a los argumentos positivos de persuasión, que consiste en introducir una problemática en un contexto con características de alta carga negativa, en el cual impera buscar una solución. Plantear este *contexto catástrofe* de una problemática y, luego, proponer soluciones de imposible negación de aceptación es una estrategia discursiva. De esta manera, se puede analizar la disposición en una estrategia discursiva con el fin de convencer a un destinatario determinado y, con ello, cambiar un aspecto de la realidad.

2.2.2. Etnografía de los procesos analíticos creativos (CAP)

Una investigación cualitativa no se puede deconstruir sobre la base de un resumen (no se podría encontrar lo valioso del conocimiento que aporta cada detalle), una investigación bajo el paradigma del positivismo, sí. Por ello, se apela a la escritura no como un proceso final para informar sobre resultados, sino como un sistema propio de la investigación, develación de resultados e interpretación. La etnografía de los procesos analíticos creativos (CAP, por sus siglas en inglés) se basa o “inspira en los géneros literarios, artísticos, y científicos, a menudo rompiendo los límites de ese género también” (Richardson, 2017, p. 135). Al escribir de esta forma, se acepta la democratización de las voces en la ciencia, aquellas que representa el investigador como sujeto evocador de la experiencia investigativa sobre un fenómeno. La evocación no es neutral, pensar así sería pecar de inocente. Por ello, sustentarse en la memoria no es suficiente, sino utilizar la escritura de manera crítica de la práctica investigativa que somete permanentemente a autoevaluación los propios microanálisis, los cuales se desprenden de ese proceso de reminiscencia científica. La evaluación es, por cierto, una válida y poderosa preocupación por parte de los etnógrafos tradicionales. Ante ello, Richardson (2017) propone cuatro criterios que deben caracterizar a la CAP: contribución sustancial, mérito estético, reflexividad e impacto.

Cabe agregar que estos cuatro puntos han tenido sustancia en la artesanía de la reducción de categorías, ya que es donde la escritura pasó por un proceso crítico de confrontamiento y decisiones para quedarse con las categorías finales. Estas tuvieron el objetivo de conocer las interpretaciones y verdades que se adjudican los coautores de conocimiento y mi propia voz sobre una carretera que como un fenómeno social ha impactado en la vida social, económica y política de Perú. La crítica y autocrítica en el proceso de redacción final del libro

conllevaron sintetizar algunos aspectos y profundizar en otros, develando un proceso investigativo en el que la subjetividad propia es también expuesta en el discurso investigativo.

2.2.3. Discusión metodológica: de la triangulación a la cristalización y la (auto)etnografía

En retrospectiva, este momento ha sido (y sigue siendo) el estadio de generación de interrogantes sobre qué y cómo tratar la investigación. La generación de saberes ebulle como derrotero para alcanzar un conocimiento sobre un fenómeno social que ha causado (y está causando) un cambio social, político y económico en Perú. Manteniéndose así en la motivación inicial de este estudio, la metodología se posiciona, finalmente, en un modelo interpretativo dentro de una lógica interdisciplinaria.

Ruiz Olabuénaga (2012) desarrolla la idea de triangulación holística, en la cual propone que se pueden usar triangularmente paradigmas, teorías, procesos de recolección de datos, técnicas analíticas y formas de interpretación. Es decir, se puede aplicar la triangulación en una o en todas las fases del proyecto. Este punto no es contradictorio, desde mi experiencia y como afirma Vasilachis (2017) en referencia a la triangulación, con la propuesta final de elaboración del proceso analítico e interpretativo de este estudio, en el cual se procura aportar conocimiento a través de la escritura minuciosa. La metáfora del cristal es la estructura central de la metodología adoptada en esta investigación. Como señala Vasilachis (2017), “los cristales son prismas que reflejan y refractan, creando imágenes y panoramas de la realidad en constante cambio” (p. 41). La apuesta por tomar como estructura central metodológica la *metáfora del cristal* de Richardson pasa también por poner en agenda la discusión científica sobre la validez en los estudios cualitativos y etnográficos. El proceso de investigación de campo es un aspecto al que le presté atención y que, después de las estadías de investigación, siempre apuntó a generar paralelamente al nuevo conocimiento muchas inseguridades sobre la finalidad del estudio. Esta experiencia en campo, así como la sustantiva concentración dedicada a las técnicas de observación y entrevista, sirvieron de espejos en los que me cuestionaba si el mejor camino de mis resultados era exponerlos en la academia y no en otros circuitos de exposición de conocimiento. Sin lugar a duda, la experiencia cártica ayudó a reforzar la idea previa al estudio que, para obtener resultados de un contexto tan complejo como el de un fenómeno social en movimiento, es errado pensar que los resultados deben ser totales y absolutistas. Ver a través de

un cristal el fenómeno social que acontece alrededor de una carretera corresponde, en esencia, a la realidad misma y sus múltiples caras. Así, la propuesta final del estudio se basa en lo que define Richardson (2017) como metáfora del cristal:

En lo que considero una deconstrucción posmoderna de la triangulación, el texto de los procesos analíticos creativos reconoce que existen mucho más que “tres lados” desde los cuales enfocar el mundo. No triangulamos; cristalizamos.

Propongo que el imaginario central de “validez” para los textos modernos no sea el triángulo; un objeto rígido, fijo, de dos dimensiones. Más bien, el imaginario central es el cristal, que combina simetría y sustancia con una infinita variedad de formas, sustancias, transmutaciones, multidimensionalidades y ángulos de enfoque. Los cristales son prismas que reflejan externalidades y refractan dentro de sí mismos, creando diferentes colores, diseños y matrices que zarpan en diferentes direcciones. Lo que vemos depende de nuestro ángulo de reposo (no triangulación, sino más bien cristalización). En los textos sobre procesos analíticos creativos, nos desplazamos desde una geometría plana a una teoría de la luz, donde luz puede ser tanto olas como partículas (p. 135).

Ante lo expresado anteriormente, y articulando la epistemología del sur y el reconocimiento que se tiene de la no homogeneidad de las RS, en este estudio se aceptan las verdades diversas que poseen los actores sociales sobre la carretera Interoceánica, así como la posición gravitante de interacción que experimenté como sujeto narrador a lo largo del proceso investigativo. Finalmente, cabe acotar que la definición de la ecología de saberes y la llamada epistemología del sur de Santos se conectan sutil y perfectamente con la propuesta metodológica de Richardson, proporcionando fundamento a los propósitos iniciales de esta investigación.

La subjetividad es un concepto que está presente y es representativo del presente trabajo no solo como meta, sino también como punto de partida y compañera indubitable durante el proceso de investigación. El quehacer investigativo que valora la relevancia de las singularidades y subjetividades ha sido un imperante que caracterizó mi posición como investigador, así como desempeñó un papel gravitante en la dirección que le di a la investigación. Apeleé no solo a la intuición y a las bases epistemológicas, sino también al profundo respeto por las subjetividades de los actores sociales a los que recurrí: mis coautores de conocimiento. Los momentos de “quiebra”, “resolución” y “cohe-

rencia” han sido experimentados naturalmente (Agar, 1992), entendiendo que existen diferencias simbólicas en el normal proceso de comunicación entre el investigador y sus investigados para dar paso a mundos simbólicos en común y, finalmente, obtener un conocimiento o acercamiento a la comprensión.

Esta conexión existente entre el fenómeno estudiado y los intereses investigativos conllevaron el protagonismo del uso de la primera persona en la redacción del informe. La presencia del *yo* en la sinergia recolección de información-interpretación-análisis es revelado como una técnica ventajosa para la obtención de un producto de conocimiento e interpretación de hechos. El involucramiento en cada uno de los procesos y alternar la voz, mi voz, la voz del *yo* con las voces, las voces de los *otros*, para alcanzar puntos de encuentros y desencuentros tiene como objetivo explotar al máximo los contenidos de las experiencias que implicaron significados sustanciales. Al respecto, Bochner (2000) argumenta sobre la finalidad y la relevancia de esta forma de involucramiento en la investigación:

[...] el propósito de las auto-narrativas es extraer el significado de la experiencia en lugar de representar la experiencia exactamente como fue vivida. Estas narraciones no son tanto académicas como existenciales, reflejando un deseo de comprender o aprovechar las posibilidades de significado, que es lo que da a la vida sus cualidades imaginativas y poéticas. La llamada de la narración es la inspiración para encontrar el lenguaje que es adecuado a la oscuridad y la oscuridad de la experiencia. Narramos para dar sentido de la experiencia a lo largo del tiempo. [...] La narración es fiel a la experiencia en el sentido [de] que la experiencia se presenta en una dimensionalidad poética saturada de posibilidades de significado, aunque sean percederas, momentáneas y contingentes (p. 270).

2.3. Técnicas

En la fase exploratoria hubo dos etapas. En la primera, se propuso abordar el fenómeno social *in situ*, alejándose de la especulación académica para delimitar el amplio abanico temático que se desprende de todo discurso y acción en sociedad. Era vital, entonces, que esta delimitación no sea elaborada en el laboratorio, sino que sea planteada por voces silenciadas. El respeto a ese *otro* —con el que se quiere dialogar en el estudio— no se debe solo a un aspecto ético, sino también por reconocer el involucramiento de la persona, sujeto de

estudio, en el aporte al nuevo conocimiento que se quiere construir. Con esta decisión se fortalece la presencia del actor social y se le da voz en los fenómenos sociales que en muchos estudios es silenciado, quitándole su particularidad e individualidad (Gadamer, 2015). En la segunda etapa, se usó la observación participante y nuevamente se optó por la entrevista abierta, intercalada con la entrevista a profundidad, para tener una constatación o negación de que hay una constante en los tópicos en relación con la primera etapa de exploración.

En el transcurso de esa primera etapa, emergían y se configuraban las categorías. Posteriormente, estas se definieron y, una vez logradas, se replantea volver a definir las preguntas internas operativas e intereses de los instrumentos de recolección de datos para regresar al campo después de un periodo y contrastarlas, así como identificar si surgen nuevos temas (Bernard y Ryan, 2010).

En la segunda etapa de investigación, se usó la observación participante y la entrevista a profundidad, que con los actores sociales definidos se redactaron microhistorias de vida. Las técnicas no solo se emplearon para comprobar premisas previas, sino también para lograr un nuevo objetivo en el interín de la investigación. Estas tenían más bien una finalidad epistémica (Brinkmann, 2015); es decir, profundizar en el conocimiento de los colaboradores y del mismo investigador para realizar juntos un ejercicio de entendimiento colectivo sobre el fenómeno en cuestión, principalmente generar un análisis de autoría compartida en torno a las categorías que había definido después de descartar otras previas.

El discurso oficial presentó limitaciones para acceder a algunas fuentes debido a la falta de registro. Aun así, en la medida en que se contó con datos ilustrativos, fue una situación relevante para responder las preguntas iniciales. Para esta parte del corpus, se utilizaron el monitoreo de medios y el análisis de información como técnicas. Respecto al testimonio de la población, era clave establecer una dinámica distinta para recolectar información. Así, se aplicaron como técnicas la observación no participante y la observación participante, aunque más nos referimos a los roles de observador, observador completo y participante (Buford, 1960; Díaz de Rada, 2011); y la entrevista (Denzin y Lincoln, 2005; Fontana y Frey, 2005), usada según la situación entablada con el entrevistado, tales como la entrevista informal, la entrevista semiestructurada, la entrevista a profundidad y la microhistoria de vida (Martín, 1995; Rodríguez *et al.*, 1996; Perelló, 2009). Esta última derivada de una sinergia entre la entrevista a profundidad y la observación participante.

2.3.1. La entrevista informal

Como punto de inicio, sirvió para una aproximación contextual de lo que estaba aconteciendo y conocer los discursos de los actores sociales. Esta técnica fue repetida en cada etapa de investigación, ya que sirvió para conocer “la forma en que los sujetos experimentan y entienden su mundo” (Kvale, 2011, p. 32). El objetivo de esta técnica fue cumplir con la función comparativa temporal, y conocer estructuras entre categorías o ejes temáticos. Como requisito primordial, se identificaron los elementos de la RS: el objeto de representación, la CIS; el sujeto de representación, los actores sociales; y el contexto de representación, donde se produce la representación. En la tabla 1, se presenta una guía básica que consideré en la entrevista informal. Para mayor detalle sobre la capacidad de recolección de información de esta técnica, ver el anexo con la metodología.

Tabla 1: Guía de dimensiones en entrevista informal según elementos de la RS

Objeto de representación	Sujeto de representación	Contexto de representación
¿Qué le parece la carretera?	¿Quién es mi interlocutor?	¿En dónde se ubica el interlocutor en relación con el objeto de representación?
¿Qué sabe?	¿Cómo es?	¿De dónde viene?
¿Qué es?		¿Por qué se expresa así?

2.3.2. La entrevista semiestructurada

Esta técnica tenía como fin conectar las respuestas con categorías y que estas cubran los componentes de la RS: condiciones de producción, la información, el campo de representación o imagen, y la actitud. En la tabla 2, se expone la guía de preguntas:

Tabla 2: Guía de preguntas de entrevista semiestructurada y componentes de la RS

Interrogantes propias del investigador	Interrogantes al entrevistado / información extraída del entrevistado	Componentes de la RS
¿Quién es mi interlocutor? ¿Desde dónde interactúa?	– Nombre, edad y género – ¿Dónde vive? – ¿Qué hace? / ¿A qué se dedica? – Composición familiar – ¿Qué relación tiene con la carretera?	Condiciones de producción
¿Qué se sabe / qué se supo sobre la CIS?	– ¿Desde cuándo se enteró de que iban a construir la carretera? (Esta pregunta remite, a su vez, al qué supo por primera vez de la CIS). – ¿Dónde escuchó por primera vez de la carretera?	Información
¿Qué significa la carretera?	– ¿Qué significado asocia a la carretera? – ¿Cómo resumiría en una o pocas palabras la carretera? – ¿Qué es para usted la carretera?	Campo de representación o imagen
¿Cómo es aceptada la carretera?	– ¿Qué le parece la carretera?	Actitud

2.3.3. La entrevista a profundidad

Esta técnica siguió la misma estructura de la entrevista abierta, con la diferencia de que buscó indagar alrededor de una categoría, la cual previamente había emergido en las conversaciones con los entrevistados espontáneos o en los primeros análisis de *los discursos (o posición) oficial del Estado peruano*. A continuación, en la tabla 3, se exponen como ejemplo las preguntas que estaban alrededor de una categoría emergente. Para un mayor detalle de esta técnica, ver el anexo con la metodología.

Tabla 3: Guía de entrevista a profundidad según categorías de análisis¹

Categoría. La carretera Interoceánica como agente de desarrollo		
1. ¿Por qué considera que la carretera trae desarrollo?	¿Eso es desarrollo para usted?	¿Usted se beneficia con ese desarrollo?
2. ¿Cómo era antes de la carretera Interoceánica? ¿No había eso que usted considera desarrollo?	¿Cómo es ahora?	¿Cómo se imagina que será en el futuro?
3. Entonces, ¿ese desarrollo es igual para todo su entorno cercano?	¿Y quién no se beneficia de ese desarrollo?	¿Por qué sí/no beneficia a todos?
4. Entonces, ¿puede afirmar que la carretera sí/no ha desarrollado su ciudad/pueblo (dependiendo en qué ciudad se esté)?	¿Y por qué muchos opinan lo contrario? (Pregunta sin sustento estadístico que cambiaba en el adverbio de cantidad <i>muchos a pocos</i> , de acuerdo con la respuesta anterior de la pregunta base, con el objetivo de provocar una defensa).	¿Y en qué aspectos observables o comprobables se puede comprobar eso que afirma?
5. ¿No sería mejor todo esto que llamas desarrollo sin la construcción de la carretera?	¿Tal vez se hubiese logrado esto que llamas desarrollo de otra forma?	¿Se imagina usted sin la carretera?

2.3.4. La observación participante y su pertinencia en el estudio de RS

La recolección de datos en campo a lo largo de la investigación fue dominada por las notas de campo en cada técnica usada debido a dos razones principales. La primera fue la libertad con la que pretendía que se expresaran mis colaboradores y los diferentes actores con los que interactué. Esto fue un valor funda-

¹ La estructuración o línea consecutiva de las preguntas se debe leer de manera horizontal de izquierda a derecha. Esta forma indica el grado de profundidad de cada pregunta realizada en cada categoría. Para fines prácticos, se formulan las preguntas en formal; sin embargo, de acuerdo con las formas de interacción con mi entrevistado, esto cambiaba a informal.

mental. No quería que el peso de la tradición del registro audible se sobreponga a mi estrategia investigativa, ya que arriesgaría la apertura y el nacimiento de información espontánea y sustancial. Rapley (2014) sustenta esta posición: “En lugar de basarse únicamente en materiales de audio y visuales iniciados por el investigador, por ejemplo, entrevistas o grupos de discusión, algunos especialistas argumentan que habría que centrarse en datos ‘que se producen de modo natural’” (p. 46).

Eliminar esa presión sobre mis colaboradores del grupo, que he denominado espontáneos (actores sociales), permitía una mayor libertad para aportar mejores resultados en la información que ellos poseen, y eliminaba rápido y fácilmente gran parte de las barreras en la interacción comunicativa y de actuar acostumbrada en sus entornos, siendo esto último también un motivo principal del estudio. Como afirman Encina *et al.* (2020):

Si se pretende liberar al sujeto (no simplemente liberar su voz), solo puede hacerse sin objetivos a priori y sin proyectos a cumplir, sin encadenarse a lo dicho; es lo que sería la voz viva, la voz como herramienta de liberación. Para que la voz siga viva, cada vez que se abre algo se deja abierto en el proceso, no se cierra para reflexionar, meterlo en el plan o comprobar la veracidad (en una continua sospecha) (pp. 19–20).

La variedad de entrevistados y la búsqueda de las conversaciones espontáneas que realicé en cada viaje de investigación ponía en desventaja a varios de mis entrevistados, así como producía un riesgo para el equilibrio de los resultados. Esto último conllevaba la segunda razón, pues recibí negativas a ser grabados por algunos de mis espontáneos entrevistados al inicio de mi trabajo de campo en la primera estadía de investigación, repitiéndose en las otras estadías. Entrevistar/conversar espontáneamente con las personas que conocía a lo largo de la CIS fue una de las estrategias principales de mi estudio, pero también uno de los retos más grandes y complejos. Esto se debe a que varios hablaron conmigo en movimiento, en autos colectivos, ómnibus, paraderos, mercados, fiestas locales, ferias de artesanías o comidas hasta en bares y discotecas. Los abordaba siempre diciéndoles que estaba realizando una investigación sobre lo que se piensa de la carretera Interoceánica (aclarando que mi investigación no busca indagar aspectos cognitivos). Era una forma sencilla de explicar lo que estaba haciendo y también como un disparador para entablar un diálogo espontáneo y sin compromisos por parte de ellos. La reflexión del uso o no de una grabadora siempre surgía, y se secundaba con la satisfacción de notar la fluidez de una conversación con una persona preguntada sin una grabadora

enfrente, así como la cantidad y calidad de información que iba recolectando. Al respecto, Rapley (2014) ejemplifica una situación espontánea que también linda con lo ético:

Antes de llevar a cabo cualquier grabación debe preguntar a los participantes si le permite hacerla. Sin embargo, aparecer en el sitio de investigación, comenzar a desembalar su cámara de vídeo y su trípode y decir entonces: “¡Oye!, por cierto, ¿puedo grabar esto?” no es un curso de acción lo bastante satisfactorio (p. 49).

Los entrevistados espontáneos y las observaciones básicas y participantes fueron las técnicas indispensables y las más productivas en mi investigación de campo. Así, la decisión derivó y se convirtió en una consecuencia lógica. La espontaneidad como característica principal en la recolección de datos tiene un efecto fundamental en mi propuesta para entender los componentes de la RS y la forma de describirla. Como afirma Potter (1998):

En la etnografía, el investigador suele utilizar su propia participación, sea real o interpuesta, como base para construir la comprensión, y esto se complementa con notas de campo (Hammersley y Atkinson, 1983). Yo diría que no solo complementa, sino enriquece. Típicamente, la meta consiste en generar un relato de las acciones y los sucesos que se producen en un contexto (p. 139).

Pienso que la omnipresencia del aspecto lingüístico domina el análisis de las RS y se encuentra en muchos análisis aplastantemente sobre la lógica de interacción de los actores sociales con su entorno. En ese sentido, propongo que, en la parte de recolección de datos, se observen las dinámicas de interacción o apropiación de la realidad; y su correspondencia con el discurso tiene que ser un elemento, sino indispensable, por lo menos vital para entender y confirmar las presunciones de un investigador sobre las RS de los actores sociales que debe estar en un nivel paralelo a las otras técnicas realizadas con grabadoras de por medio. Este estudio es el caso. La presencia del método etnográfico, en esta parte de acercamiento a los actores sociales en su entorno, es productiva y significativa. Velasco (1993), por ejemplo, expone su experiencia de usar este método:

En mis paseos matinales por el poblado podía ver detalles íntimos de la vida familiar del aseo de la cocina y de las comidas; podía ver los preparativos para el trabajo del día a la gente emprendiendo sus diligencias o a grupos

de hombres y mujeres ocupados en tareas artesanales. Las peleas las bromas las escenas familiares los sucesos en general triviales y a veces dramáticos, pero siempre significativos formaban parte de la atmósfera de mi vida diaria tanto como de la suya (p. 27).

Esta segunda característica de los procesos de trabajo de campo no solo invitaba a no caer en la búsqueda de lo que podían decir mis colaboradores en o bajo un sistema de investigación protocolar en el que ellos procuren la limpieza de sus afirmaciones, sino también a que se les otorgue el derecho a no sentirse auscultados. Martín García (1995) comenta esta situación: “Sin embargo también la presencia de la grabadora puede intimidar y afectar el relato del entrevistado, además éste [*sic*] puede desconfiar de que sus palabras sean escuchadas por desconocidos” (p. 56). Tener la apertura de entrevistar a ciertas personas con una grabadora iría en desmedro de la amplitud y profundización de los significados o evocadores de sentido de los entrevistados, por lo cual no accederían a ser grabados. Poner en peligro la factibilidad de las conversaciones y, más aún, las verdades de mis entrevistados es un riesgo que no podía asumir. Taylor y Bogdan (1987) se referían a este camino de recolección de datos y su pertinencia argumentando que

en la mayor parte de los estudios interaccionistas simbólicos los investigadores no necesitan confiar en dispositivos mecánicos de registro para recoger datos importantes. Mediante el entrenamiento y la experiencia, el investigador asimila *recuerdos suficientes* de acontecimientos y conversaciones necesarios para comprender los significados, perspectivas y definiciones de la gente. De hecho, la precisión del observador experimentado interesado en este nivel de análisis pueda generar mediante el uso de un grabador es ilusoria (pp. 80–81).

Ante esta situación, elaboré una nota de campo capaz de captar y diferenciar el registro que obtenía de las conversaciones y entrevistas que realicé con cámara o sin ella. En esta herramienta se organizaron espacios operacionales, como se puede apreciar en la tabla 4. Para un mayor detalle, se puede observar el diseño de la nota de campo y ejemplos de esta en la sección de anexos, bajo el subtítulo “Nota de campo para entrevistas”.

Tabla 4: Ficha de nota de campo para entrevistas²

Categoría:					
Entrevistado:					
Código:					
Fecha:					
Lugar:					
Contexto físico de la conversación/entrevista	Frases relevantes	Metáforas usadas	Memorias (anotaciones interpretativas propias, comentarios, observaciones)	Interpretaciones de los entrevistados	Actos realizados por el actor social

A continuación, en la tabla 5 se ejemplifica la nota de campo.

Tabla 5: Ficha para notas de campo de observación

Categoría:				
Hecho:				
Fecha:				
Lugar:				
Descripción	Comprobación de la definición En conversación con personas involucradas en el hecho	Memorias (anotaciones interpretativas propias, comentarios, observaciones)	Reacciones de los involucrados	Interpretaciones realizadas por el actor social

2 En el caso de las observaciones participantes en las que no hubo entrevistas, se diseñó una nota de campo que se condiga o no con la identificación de la objetivación y anclaje que capté en las conversaciones o en los argumentos de la voz oficial del Estado peruano.

2.4. Corpus

Lo que no cambió drásticamente en el camino fue la definición e identificación inicial de las fuentes donde se iba a buscar información y colaboración en producción de conocimiento. Para ello, se identificó a los actores sociales involucrados en el fenómeno y las fuentes escritas capaces de hacer transitar información significativa para los propósitos de la investigación. En este sentido, Guber (2004) propone la muestra significativa y la define de la siguiente forma: “El criterio de significatividad es fundamental para la selección de discursos, personas, prácticas que observar y registrar, y para su ulterior incorporación al análisis y la construcción de esa lógica en su diversidad” (p. 124). La muestra significativa, sin embargo, no es el único criterio que se usó para determinar y ubicar las fuentes de observación y recolección de datos. Para los testimonios, se optó por emplear, debido a su pertinencia con el espíritu de la presente investigación, la *categoría de situación* sugerida por Razquín Mangado (2017).

2.4.1. El discurso (o posición) oficial del Estado peruano

El discurso oficial fue el punto inicial de la investigación. Los discursos transitaban en diferentes textos; por ello, se elaboró una lista con estos:

- *Entrecomillados*. Se entiende como entrecomillados a las citas directas o pronunciamientos sobre lo que dijeron presidentes de Perú, ministros de la cartera de transporte y políticos, así como las voces con autoridad más alta por parte del Estado. Estos entrecomillados están vertidos en diferentes soportes, ya sea en físico como periódicos locales, nacionales e internacionales, o en formatos escritos y audiovisuales *online*. La relevancia de los entrecomillados es porque se entiende que es la transcripción literal de los discursos de estas fuentes.
- *Fundamento político-social de leyes pro-Interoceánica*. Se analizaron tres proyectos de ley del Congreso, y el debate en el cual se discute y aprueba la ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción de la CIS. El discurso político que avala y fomenta la construcción o prioridad de la construcción de la carretera Interoceánica como necesidad pública es un punto crucial para conocer las RS que presentó en su momento el sector político oficial del Estado peruano. Las propuestas de ley y debates parlamentarios sobre estas son fuentes de información en las que se pueden identificar los fundamentos, motivos y estrategias discursivas de la polí-

tica de Gobierno o ideología con respecto a la CIS. Rapley (2014) explica en torno a la funcionalidad de analizar los documentos de leyes o debates congresales:

Otra fuente adicional de materiales son *las publicaciones gubernamentales y los debates parlamentarios*. [...]. Habitualmente, perfilan direcciones futuras de política o de estrategia, o de ambas cosas y, al hacerlo, revisan los debates contemporáneos y la investigación sobre cuestiones específicas. Estos documentos constituyen a menudo una fuente maravillosa para descubrir y cartografiar discursos específicos, especialmente cuando documentan cambios pasados y futuros (o prevén potenciales cambios) en la legislación o la organización de la sociedad (p. 35).

2.4.2. Las representaciones sociales ciudadanas (RSC)

Los actores sociales colectivos e individuales se identifican como los portavoces de las RS desde el lado de la ciudadanía. Se vinculan directamente a la CIS, ya que viven alrededor de esta o establecen una relación temática con la vía. Están conformados por los siguientes:

- *Información de medios de comunicación masiva*. El enfoque que los medios de comunicación masiva le dieron a la CIS es importante para el estudio; pues devela una posición, y esta genera corriente de opinión e influye en las RS que adopte un individuo o un colectivo. Por ello, se recolectaron ilustrativamente notas informativas de medios de alcance nacional y local. En estas unidades de análisis, fue predominante dar cuenta de los titulares; puesto que, como encabezados de una nota informativa, cumplen una función integradora y reflejan posiciones editoriales de los medios.
- *Actores sociales interrelacionados con la carretera Interoceánica*. Representados por las personas que viven en la zona de influencia de la CIS, así como representantes de organizaciones civiles locales.

2.5. Enfoque progresivo

Con el fin de identificar los argumentos planteados por el Estado acerca del proyecto de la Interoceánica, en la etapa exploratoria se utilizó el monitoreo de medios como técnica de recolección de información de base. A partir de es-

ta primera aproximación a las declaraciones oficiales en medios del Estado peruano, y en la prensa, la radio y la televisión privada, se logró identificar a los portavoces del Estado que han descrito la visión oficial acerca de la conveniencia de este proyecto de infraestructura. Igualmente, se estableció una línea de tiempo del proceso de representación mediática del tema en los tres periodos de Gobierno que han liderado este proyecto. Posteriormente, se ubica la génesis de la CIS para conocer cuáles fueron los discursos que se crearon para fomentar y avalar su construcción. Así, se identifica que se encuentran en el Poder Legislativo por parte del Estado. Las iniciativas legislativas y el debate congresal son los eventos trascendentales y decisivos para que la CIS deje de ser un proyecto y se convierta en realidad.

En el monitoreo de medios, se reconocen los titulares noticiosos sobre la carretera para observar si se reproducen o no las posiciones que tiene el Estado respecto a la construcción de la CIS. Asimismo, se identificaron los argumentos planteados por los responsables de algunos medios de comunicación locales, los cuales, a pesar de no contar con gran representación mediática en la web, han logrado divulgar a través de plataformas como Facebook y YouTube reportajes y entrevistas a actores locales, expresando sus opiniones acerca de la CIS.

Una vez seleccionados los textos que conforman el corpus de datos de esta investigación, se realizó un análisis discursivo, el cual permitía determinar la estructura formal de los testimonios y de las declaraciones tanto de los portavoces del Estado peruano como de los medios de comunicación masiva y de la ciudadanía que habita en los territorios que recorre la vía. Esta tarea de carácter descriptivo permitió identificar las RS involucradas en el fenómeno social, la relación existente entre estas y, además, la emergencia de los códigos hermenéuticos.

Entre junio y setiembre de 2014, se emprendió el primer viaje de campo por un lapso de tres meses. Previamente, desde Suiza, se buscaron contactos y posibles informantes. Una principal característica de esta etapa es que la posibilidad de generar un contacto se establecía siempre por el lado del actor social visible y, con mayor frecuencia, de quienes estaban a favor de la carretera. Ya en Perú se recorrió toda la CIS usando unidades de transporte público. El primer tramo fue de reconocimiento, y tuvo como estrategia viajar en autos colectivos para sentarme siempre en la cabina delantera y cumplir con dos objetivos: obtener una vista privilegiada de la vía, y conversar con cada uno de los choferes de la unidad y los pasajeros. Esta primera etapa inició en el puerto de Ilo (océano Pacífico) con escalas, pero sin estadías en Moquegua, Arequipa,

Puno y Juliaca hasta llegar a Puerto Maldonado, ciudad fronteriza con Brasil. La segunda etapa consistió en regresar por la carretera del nororiente al suroccidente. La estrategia consistió en tomar como base las principales ciudades y recorrer los lugares que los informantes me indicaban que eran claves en la carretera. Posteriormente, retornaba por el segundo camino hasta llegar a los puertos de Arequipa: Matarani y Mollendo. Las estadías de investigación se dieron en Lima, Arequipa, Cusco, Puno y Madre de Dios, ocupando mayor tiempo en las dos últimas ciudades y en diferentes localidades de estas.

Una situación que cabe resaltar fue el pedido de entrevistados, habitantes que viven en la carretera, de no ser identificados a pesar de reiterarles desde un inicio que sus datos personales eran netamente para mi archivo. Con esta situación, y ante el riesgo de generar resultados opacos a partir de entrevistas con personas que desconfiaban del uso de esa información o respuestas sobrecondicionadas, se decidieron dos nuevas formas de indagación. La primera fue que, en muchas entrevistas, se optó por solicitar solo el nombre para fines prácticos de la propia entrevista. Y la segunda consistió en generar las entrevistas abiertas y a profundidad a propósito de una conversación espontánea sin haber sido pactada. De esta forma, se respetó el principio de respeto al anonimato y el consentimiento posterior de publicar información (Noreña *et al.*, 2012).

Al final de esta primera etapa, se obtuvieron cuatro microhistorias de vida. Se entrevistó a cinco funcionarios regionales y locales, a cuarenta personas que viven y trabajan a lo largo de la carretera Interoceánica (de ellas, algunas sin tener ninguna vinculación a un organismo estatal o no gubernamental, y otras que sí la tenían), a cuatro académicos que se relacionan con la carretera en sus investigaciones y a tres funcionarios de la constructora Odebrecht. Se organizó un archivo con 200 fotos, material escrito y audiovisual brindado por representantes de los organismos gubernamentales y estatales. Asimismo, se alcanzó a cubrir de ida y vuelta en la carretera alrededor de 3800 km.

La segunda estadía de investigación constó de dos partes en el lapso de dos meses, entre julio y setiembre de 2017. En la primera parte, se previó usar la entrevista abierta y la observación básica y participante, a fin de obtener una perspectiva que no implique solo el involucramiento con los habitantes, sino observarlos en su relación de apropiación del objeto de representación: la CIS. Como metodología de trabajo de campo, fue pertinente el uso de estas técnicas como Martín García (1995) propone: “En ocasiones se recurre para la recogida más precisa y fiable de los datos a la triangulación: una mezcla de observación participativa y charlas casi accidentales en las que se toman notas” (p. 56). En la segunda parte de la estadía y tercera fase de trabajo de campo, se focalizó en

las categorías temporales y se asociaron los códigos hermenéuticos que emergieron en el proceso de investigación de campo. Esta forma cíclica en la que se encontraban nuevas direcciones ayudó al fortalecimiento de patrones que se dilucidaban en los diferentes espacios temporales de investigación. Además, surgieron patrones que sustituían naturalmente los hasta ese momento obtenidos; ya que definían sustantivamente las categorías, y permitían su vinculación entre unos y otros códigos. Así, el proceso analítico, gracias a la inclusión de estos nuevos y sustantivos hallazgos, revistió al proceso de dinamismo y flexibilidad (Álvarez-Gayou, 2005; Ryan y Bernard, 2003).

Finalmente, debo agregar que entre 2019 y 2020 realicé llamadas telefónicas desde Suiza a seis de los actores sociales, colaboradores clave en mi trabajo de campo, para constatar o no cambios en las direcciones de sus respuestas brindadas en las estadías de investigación. El resultado fue la comprobación de que no hubo modificaciones en ninguno de los colaboradores contactados.

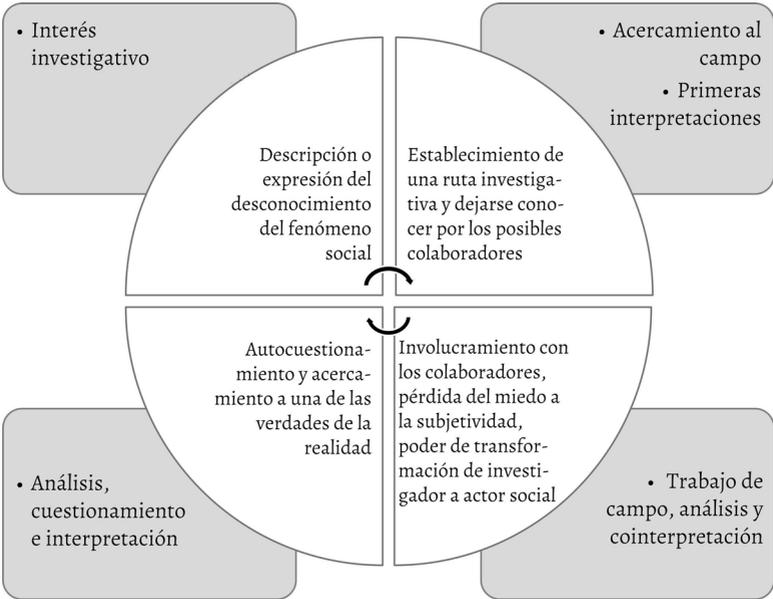
Sobre la base de mi experiencia investigativa, presento un esquema de las fases que atravesé como investigador en este estudio. El modelo ha sido desarrollado retrospectivamente, como se puede ver en la figura 3.

Una de las características del trabajo de campo fue la búsqueda del contacto espontáneo con los sujetos investigados. Los objetivos eran generar una empatía y confianza máxima que se expresaban en la respuesta sin pregunta, en el comportamiento auténtico sin exposición a la condición, en el relato libre e informal, y en la expresión y desvelamiento de símbolos difíciles de captar en una relación formal investigador-investigado. Para ello, se buscó la cercanía y la visualización de mi presencia en campo por parte de las personas que viven en la zona de influencia de la CIS. Permanecer repetidas veces con mis entrevistados sin pactar una cita en diferentes escenarios y actividades que realizaban me permitió cumplir estos objetivos. La interacción social permanente con ellos fue un elemento vital que procuré y cuidé a lo largo de las estadías de trabajo investigativo. Al respecto, Velasco *et al.* (1993) ilustran esta situación y su conveniencia:

Una importante tarea consiste en establecer, cultivar y mantener relaciones con los miembros del grupo estudiado, lo que implica un aprendizaje acerca de los modos, las etiquetas los valores que rigen las relaciones en él. La observación participante insinúa como objetivo o condición ideal llegar a ser aceptado e integrado en el grupo como si el investigador fuera un miembro más (p. 15).

Los resultados fueron ampliamente positivos en comparación con el riesgo sutil de imparcialidad que esta estrategia conlleva. Esta forma de investigar suscitó, en algunos casos, el interés de mis interlocutores por querer narrar exhaustivamente situaciones a los que los había conducido la nueva carretera. Con ello, mejor aún para mis intereses investigativos, tenía la posibilidad de cotejar lo que expresaban con sus actos o, en todo caso, con su lógica de interacción con la CIS. Esta información era vital para el estudio y la aproximación a una de las verdades de la realidad.

Figura 3: Estados como investigador en las fases del estudio³



3 En el esquema, se advierte que la interpretación acompaña el trabajo de campo en tres de sus fases, propio de un modelo cíclico. También se indica que hay un cuestionamiento propio como investigador, resultado de los nuevos conocimientos. En este, además, se revela la subjetividad del yo investigador que muchas veces se intenta ocultar en el informe de presentación de un trabajo de tipo etnográfico.

2.6. Análisis

De los datos hemerográficos y del seguimiento de medios para analizar *el discurso (o posición) oficial del Estado* peruano, identifiqué los argumentos presentes para favorecer la construcción de la CIS o referirse a esta. Estos argumentos estaban contenidos en frases y extraje de algunas, sin conceder peso al análisis de corte lingüístico, palabras que por su ubicación generaban un sentido cargado de significado diferente o reforzador de la idea del párrafo.

En estos discursos, a través de la saturación de códigos, se originó una lista de categorías temporales. Como se observa en las tablas 6 y 7, se describen las categorías finales, y solo como ejemplo algunos de los contenidos de las respuestas de entrevistados y extracción de datos de textos que se interpretaron y dispusieron en el capítulo IV. Para mayor detalle, ver la sección de anexos.

Tabla 6: Eje temático: la carretera como objeto de desarrollo⁴

Categoría o eje temático. La carretera como objeto de desarrollo (campo de representación)	Retórica con sus códigos	Identificación de corpus	Descripción
Subcategoría. Infraestructura terrestre como objeto de desarrollo (D-INFRA)			
Subcategoría. Integración para lograr el desarrollo (D-INT)			
Subcategoría. Globalización como estado en el que se debe/puede desarrollarse (D-GLOB)			
Subcategoría. El comercio como identificación del desarrollo (D-COM)			

4 La lista y sistema de codificación de "Identificación de testimonio" se puede ver en la sección de anexos.

El trabajo de campo propició, en diálogo con los actores sociales que viven y usan la CIS, la emergencia de categorías de análisis que con el devenir de la investigación maduraron y se convirtieron en ejes temáticos. Una vez identificadas y descritas estas categorías negociadas con el sujeto entrevistado o el texto analizado, se revelaron como componentes relevantes del cuerpo de análisis e interpretación.

Las categorías se componen de subcategorías, y estas se dispusieron a través de estructuras que se entrecruzaban y relacionaban con los dos grandes ejes temáticos, los cuales se organizaron para empezar el informe interpretativo: la carretera como objeto de desarrollo y la carretera como espacio de apropiación.

Tabla 7: Eje temático: la carretera como espacio de apropiación⁵

Categoría o eje temático. La carretera Interoceánica como espacio (campo de representación)	Retórica con sus códigos	Identificación de corpus	Descripción
Subcategoría. Necesidad de construcción de la carretera (D-INFRA)			
Subcategoría. Carretera como espacio de disputa (D-INT)			
Subcategoría. La CIS como espacio generador de espacios (D-GLOB)			
Subcategoría. El espacio simbólico de la corrupción (D-COM)			

Para identificar a las diferentes fuentes de datos del corpus, como se observa en la tabla 8, se creó y estableció un sistema de codificación para identificar las fuentes de donde se extraerían los datos.

5 La lista y sistema de codificación de "Identificación de testimonio" se puede ver en la sección de anexos.

6 El código de identificación se definía de la siguiente forma: representación social ciudadana (RSC); número de entrevista (8); ciudad, Juliaca-Puno (P); y tipo de contacto,

Tabla 8: Sistema de codificación del corpus⁶

Tipo de corpus y Abreviación	Número de información, entrevista o interacción	Ciudad o tramo	Tipo de recopilación de información	Respaldo de información
Discurso (o posición) oficial del Estado / OF.		Moq (Moquegua)	Entr.gb (entrevista grabada)	
Entrecuillados / Coll.		Ilo (Ilo)		
Proyecto de Ley / Proy.cong.	1, 2, 3... (números cardinales)	Aqp (Arequipa)	Entr.ng (entrevista no grabada)	nc. (nota de campo)
Debate del Congreso / Deb.cong.		P (Puno)		
Representaciones sociales ciudadanas / RSC		MAD (Madre de Dios)		
Información de los medios de comunicación / Mc		Lim (Lima)	Audiovisual (Au.v.)	
Actores sociales interrelacionados con la carretera Interoceánica / Dom (nombre); Pres.R. (función)				

2.6.1. Descripción de la presentación del informe

El informe, en el cual se presenta la tesis del estudio, seguirá la lógica de la metáfora del cristal. Así, el texto tendrá una continuidad a través de cada título y subtítulo del capítulo IV. Utilicé como pivot una crónica, metafórica si cabe el término, que recoge mi experiencia de viaje por la CIS y de las estadias de mi investigación de campo. Esta se identifica por dos características que se entrecruzan entre sí: por un lado, reflexiones o anécdotas condicionadas o específicas que iré relacionando e intercalando; y, por otro lado, el trabajo de campo que realicé en las estadias de investigación. Esta crónica se asociará de acuerdo con cada tema, con los datos de la investigación hemerográfica sobre el discurso oficial, las respuestas de mis entrevistados, los datos de mi diario de notas y las observaciones que serán interpretadas para que se reflejen o refuten en conceptos elaborados por mí y/o por ya existentes en cada tema. Uno de los sentidos de esta propuesta es reforzar el paradigma interpretativo y emergente, en el cual los conceptos o teorías surgen a la luz de los resultados y no en sentido inverso. Cabe recordar que esta direccionalidad en los estudios cualitativos surge del fenómeno social y se dirige hacia afuera; es decir, tienen un lógica inductiva y no deductiva. Esta posición coincide con Vasilachis (2007) al afirmar que

[...] un error frecuente que he observado respecto del empleo de la teoría sociológica radica en procurar verificar esa teoría en el texto que se analiza, interpretando con ella sus términos —proceso deductivo—, en lugar de intentar determinar la teoría o el paradigma de los que surgen el o los modelos interpretativos subyacentes en dicho texto —proceso inductivo—. La determinación de esas teorías y/o paradigmas le permitirá al investigador no atribuir significado a las palabras empleadas en el texto sino hacer explícito el significado que el autor les ha dado (pp. 154–155).

Previamente, presentaré el capítulo III, que es la plataforma contextual que ayudará a entender la genética histórica de las principales vías de Perú y, por ende, también la de la CIS. Estas vías las he considerado importantes por sus concepciones reales y simbólicas que han tenido para el país. Concepciones reales en el sentido de que han sido destinadas para fines específicos y simbólicos, por los cuales se fundaron en las representaciones que tenía el Gobierno

entrevista grabada (Entr.gb) / no grabada (Entr.ng) (RSC8/P-Entr-ng). Así, una identificación de corpus se clasificó de la siguiente manera: RSC8/Jul-Pentr-ng.

central sobre la población y el territorio por el que las vías fueron construidas; además, por el significado social de estas para Perú. La redacción de este capítulo ha sido realizada en un estilo cronológico, marcando una diferencia con el capítulo IV, pero asimilándose en la interpretación de los discursos hallados en la revisión de fuentes de la época en la que se concibieron las carreteras seleccionadas.

La técnica de redacción y presentación del capítulo IV es un híbrido inspirado en cuatro propuestas, sin ningún orden ni ánimo de jerarquización. Primera, las CAP de Richardson y St. Pierre (2017), y Richardson y Lockridge (2004). Estos últimos escriben una crónica de la ruta Rusia, Irlanda, Beirut, Copenhague, Sedona y la playa de San Petersburgo, en la cual ambos refractan de forma diferente, e incluso opuesta, la misma experiencia. Esta crónica es clave para Richardson, quien es una de las autoras que propone la metáfora del cristal, sustento metodológico en el que se apoya mi estudio. Segunda, el informe etnográfico a nivel de metáforas sociales descriptivas de Adriana Razquín sobre el movimiento 15M (2017). En este, la autora narra detalladamente con una rigurosa base empírica los hechos alrededor e *in situ* de este icónico movimiento social español que procuraba la amplitud de la esfera democrática dominada por el binomio partidario PSOE-PP, y contrarrestar el rol de las corporaciones internacionales y el sistema bancario en las decisiones políticas del país y de la sociedad. Tercera, la narración en capas propuesta por Rambo Ronai (2019). Inscrita en la tradición autoetnográfica, la autora narra cronológicamente pasajes de su experiencia personal en un proceso de violencia intrafamiliar, dando pie a datos estadísticos, teorías, enfoques y opiniones que apoyen, refuercen o, dependiendo de la interpretación del lector, refuten las rutas interpretativas plasmadas en el texto. Finalmente, cuarta, estas propuestas coinciden con la forma y estilo que he usado en mi proyecto de maestría, un estudio etnográfico sobre subculturas urbanas que se apropiaron de una zona del centro histórico de Lima. Con ello, consolido formas de pesquisa y estilos que he procurado mantener a lo largo de mis intentos por conocer un aspecto de la realidad peruana en torno a las vías de comunicación terrestre y su relación con la sociedad.

El resultado final es un informe de tipo narrativo en el que expreso un diálogo desde mi posición como investigador en el trabajo de campo con los resultados, producto de la extracción de datos. El estilo propuesto en la segunda parte es experimental, y rescata así la posición del estudio que procura otorgar voz y protagonismo a las voces que tradicionalmente han sido olvidadas en los estudios de la carretera Interoceánica; sobre todo, por el Estado, en el proceso

de toma de decisiones de gran impacto social como la construcción de la CIS. La idea de esta propuesta es que el lector también disponga de un espacio posible de interpretación al encontrar los diálogos que, si bien es cierto que han sido interpretados, no dejan de ser fuentes de información que, por su explicitud, pueden ser pasibles de nuevas interpretaciones. El estilo en este contexto no fue tomado como una cuestión meramente formal; por el contrario, se convirtió en un aspecto de fondo. Al dar cabida en el texto al diálogo propio de la investigación, se comparten las dinámicas que se originan en el seno propio del fenómeno social. De este modo, se brinda la posibilidad de identificar en estas dinámicas las argumentaciones que tienen los diferentes actores sociales, y conocer de primera mano las RS que se encuentran en los discursos a favor y en contra de la carretera. Establecido esto, hilvano la interpretación de las categorías previamente “transformadas” y definidas en el estudio (Wolcott, 1994), la CIS como objeto de desarrollo y la CIS como espacio de apropiación a través de cuatro temáticas tácitas que se presentaron a lo largo de la investigación y que caracterizan la vía terrestre: la propuesta del Estado, la defensa de la CIS por parte de la ciudadanía, la apropiación del espacio y la CIS como espacio simbólico de corrupción.

CAPÍTULO III: Infraestructuras, discursos y gramática social

El proyecto de integración de la Unión Europea (UE) tiene como factor fundamental una red de infraestructura capaz de interconectar e integrar físicamente a este continente. Además, un componente en esta lógica integrativa implica los liderazgos del bloque en la esfera mundial, los cuales se manifiestan cuando es momento de negociar en temas de economía, salud, conflictos bélicos internacionales y derechos humanos, tales como la implementación de visas o el *brexit* de Gran Bretaña de la comunidad europea. Los discursos cohesionadores son una constante en quienes ejercen un liderazgo, como Angela Merkel o Emmanuel Macron, cuando se debieron enfrentar a EE. UU. en la era Trump y apelan a ese “ser europeo” que los puede ayudar a superar crisis de influencia externas e internas. En el conflicto entre Rusia y Ucrania, se aprecia la relevancia de la fuerza que ejercen los diferentes bloques de países en ambos lados geográficos, ideológicos y culturales. Los resultados, hasta ahora, son positivos sobre la adopción de conformar un bloque de países si observamos el indudable peso político que tiene la UE en la esfera mundial. Sin embargo, en esta lucha de poderes entre bloques y países, se advierte el papel de países superpotencias que influyen e inclinan la balanza, incluso por encima de bloques. Esto se demuestra en la presión que ejerce EE. UU. en la toma de decisiones que adopta la UE sobre la guerra ruso-ucraniana.

Estos tres componentes, discursos cohesionadores e integracionistas, desarrollo de una infraestructura vial, y roles de liderazgo, son los referentes que se han reflejado en la IIRSA para intentar formar un bloque sudamericano. No obstante, su discusión en la agenda pública fue escasa en los países que participaron en este proyecto. La magnitud de los efectos que conllevaría en diferentes áreas y niveles de la sociedad sudamericana se debió centrar en el análisis de las relaciones económico-políticas y sociales que se entablarían

no solo en la red macro conformada por los países involucrados, sino en las intersecciones pequeñas de esta (entre las ciudades y los pueblos por los que se instalaría una red vial). Las infraestructuras viales no son estáticas; por el contrario, evolucionan dinámicamente. Así, en estas se observan diferentes formas de tránsito, y cambian exponencialmente el entorno geográfico, económico, político y, sobre todo, social. Por ello, en este desafío de integración que trajo consigo la IIRSA para Sudamérica, era importante dar voz y poder de decisión a esos nodos o intersecciones pequeñas que serían o fueron parte de este proyecto.

Generalmente, las carreteras son consideradas como un elemento de lo que se llama “infraestructura”. Pero ¿a qué nos referimos si hablamos de “infraestructura” y cuál es el impacto social que implica? Según Jesús Ventura Fernández (2015), “las infraestructuras son el soporte, físico o inmaterial, de los equipamientos o instalaciones en las que se ofrecen y desarrollan una pluralidad de servicios” (p. 202). Entre las infraestructuras, se distinguen las infraestructuras técnicas (la red viaria y ferroviaria, los puertos, los aeropuertos, relacionados con el sistema de transporte, así como las redes telefónica y de internet) y las de tipo social (educativas, sanitarias, deportivas, culturales, ambientales y de servicios sociales en general) (Ventura, 2015). En esa red de comunicación, las infraestructuras técnicas son de carácter lineal, estructurando el territorio; mientras que las de tipo social se manifiestan en los nodos de estas mismas, asumiendo un carácter puntual. Este debate que existe alrededor de las potencialidades de desarrollo en Europa pone en duda el efecto positivo de la infraestructura en su desarrollo regional (Lázaro, 2015, como se citó en Ventura, 1989). En el caso de Sudamérica, el debate no logró madurar debido a la desafiación de la mayoría de los países miembros de la Unasur, organismo en el que surgió el proyecto integracionista de las IIRSA.

En ese sentido, en este capítulo, se inicia la discusión sobre la relación que tienen las infraestructuras viales en la actual gramática social peruana. Es importante conocer en qué contextos, quiénes fueron los actores sociales involucrados y qué discursos estuvieron presentes para la construcción de estas. Para ello, se reconstruye el contexto histórico de las principales vías terrestres de Perú: el Qhapaq Ñan, porque es la primera vía reconocible con infraestructura y que estuvo en funcionamiento cuando llegaron los españoles a América; la carretera Panamericana, ya que es la primera carretera nacional asfaltada en su totalidad en el país y considerada como la más larga del mundo; la carretera Central, al ser una de las vías de alto tránsito de materias primas, minerales y productos agrícolas de Perú; la carretera Marginal de la Selva, puesto que es

la última vía nacional en construirse, y conecta la costa y sierra con la Amazonía; y, finalmente, la IIRSA con respecto a la CIS. Cabe señalar que es necesario describirlas en sus componentes relacionales de concepción, infraestructura y orden social. Además, se analizarán cuáles fueron los discursos y las RS que estuvieron presentes, y permitieron la génesis de cada estructura vial.

3.1. El Qhapaq Ñan

Las vías de comunicación terrestre en Perú se remontan a estadios preincas conformadas por diferentes rutas de pocos kilómetros que no estaban interconectadas, construidas por culturas como los wari (Lumbreras, 2004). Cuando se posicionó la cultura inca en el territorio andino central, propiamente el imperio del incanato o Tahuantinsuyo en los siglos XV y XVI, se construyó una red vial que integró los trazos de caminos anteriores, la cual se conoció como el Qhapaq Ñan, en quechua, y que en español significa el ‘Gran Camino’ (Espinoza, 2002). Esta ruta comprendía una red de caminos que se repartía, de los cuales muchos de sus trazos originales se pueden reconocer en los actuales territorios de Perú, Bolivia, Ecuador, Colombia, Chile y Argentina, como se observa en la figura 2. La red de caminos iniciaba en el centro religioso, administrativo y político del imperio, Cusco, y de ahí se distribuía e interconectaba las regiones del incanato. Estas, en ese tiempo, se agrupaban y dividían políticamente en cuatro grandes suyos: Chinchaysuyo, Antisuyo, Contisuyo y Collasuyo.

No se podría entender la lógica de la infraestructura inca con la que se construyó el Qhapaq Ñan sin aproximarse, primero, a conocer la cosmovisión de esta cultura con respecto a la concepción de la dualidad espacio-tiempo. La cultura occidental la entiende por separado o en dos áreas diferentes: por un lado, el espacio es una dimensión material, estática e imaginaria que contiene lo ancho y lo largo, que son, a su vez, dimensiones del plano horizontal y la profundidad que corresponde al plano vertical; y, por otro lado, al tiempo, que es una concepción abstracta, lineal y consecutiva que contiene el pasado, el presente y el futuro. En cambio, la cultura inca consideraba —y aún actualmente en el mundo andino— a ambos campos en una sola dimensión. Para ello, usaba el vocablo *pacha*. Así, los incas entendían que los tres tiempos —pasado, futuro y presente— no transcurrían de forma lineal, sino paralelamente.

Pacha seguida o precedida, según convenga, de otros vocablos sirve para: determinar los espacios (cosmogónicos o metafísicos), delimitar fases históricas (edades y períodos —en Waman Poma—), expresar los tiempos relativos (presente, pasado y porvenir), hablar de cambios fundamentales (naturales y sociales), marear [*sic*] tiempos de cosechas, definir el tiempo-espacio como una globalidad de conjunción (*kay pacha*) y en otros quehaceres (Manga, 1994, p. 157).

La lógica de la cosmovisión andina que consideraba de forma paralela el sentido de lo dinámico del tiempo y de lo estático del espacio es una clave para conocer las razones de la organización de la infraestructura vial que construyeron los incas, así como la relevancia del seguimiento y de la observación de los movimientos del sol, de la luna y de las estrellas, considerados como el espacio celestial, el de arriba, en relación con el espacio de abajo o terrenal. A lo largo del camino inca se han encontrado diversos pilares de piedra denominados *sayhua*, estratégicamente ubicados en diferentes puntos. Los *sayhua* son puntos de referencia y transición dispuestos para delimitar espacios, aunque también para reconocer y marcar tiempos de cosecha o cultivo. Este saber de orden astronómico aseguraba el abastecimiento de los alimentos para la población. Esta organización y uso de elementos en las infraestructuras viales suponen una vinculación de orden simbólico no solo con la concepción de la dualidad espacio-tiempo, sino también con la subsistencia y la organización social del imperio incaico (Sanhueza, 2005). Lo que se deduce observando de manera minuciosa el sistema vial inca es que su grandeza no radica en su extensión, sino en su planeamiento estratégico que puesto en la práctica logró organizar y jerarquizar socialmente el proyecto de Estado del incanato. Para que este plan funcione a favor del proyecto político andino la sola red vial no era insuficiente, por lo cual los incas construyeron una infraestructura integral con otros componentes que permitan la articulación eficiente del territorio (Martínez, 2009), como lo veremos a continuación.

3.1.1. Concepción e infraestructura

La arquitectura de la infraestructura vial fue concebida teniendo en cuenta el respeto máximo por los componentes de la naturaleza que rodeaban el territorio donde iba a construirse. El concepto de adaptación fue vital para dominar el suelo caracterizado por sus diferentes geografías y climas, desde pisos ecológicos, como los de la sierra central o los del nudo central de la masa andina,

atravesando por la ceja de selva amazónica y llegando hasta los desiertos de la costa, entre ellos, al más árido de la tierra, Atacama en Chile. Este territorio centro-occidental de Sudamérica es una de las geografías más caprichosas y hostiles del mundo. La extensa zona con un terreno agreste, una marcada diferencia climática y los tipos de suelos provocan que este camino haya sido un reto desafiante de ingeniería y planeación para una cultura de la época; incluso, que su construcción se haya realizado sin ayuda de la maquinaria con la que se cuenta actualmente. Así, su longitud alcanzó aproximadamente los 30 000 km (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura [Unesco], 2014).

A diferencia de las vías romanas, pensadas para que puedan transitarlas carruajes halados por caballos, el camino inca fue pedestre para ser recorrido a pie o con uso de recua de llamas. Esto último confirma el sistema de transporte que había en ese momento. Los caminos en pendiente fueron solucionados con sistemas de cientos de escalinatas armadas con piedras de la misma zona. Los tajos, las quebradas o las interrupciones provocadas por abismos fueron solucionados por puentes colgantes fabricados de fibra vegetal resistente al peso, así como a la dureza y diversidad climática, seca, húmeda y lluviosa. Los sectores de la costa donde los ventarrones de arena podrían cubrir y borrar el camino eran visualizados a través de postes de madera para que los caminantes no se pierdan.

Los incas tenían una concepción centralista en la que, a diferencia de los españoles, el círculo era la figura geométrica que usaban para realizar proyecciones no solo simbólicas, como la escalonada chacana que servía para la lectura de los mundos celestes, sino también de orden material como su Gran Camino. Del centro se proyectó toda la red vial del Qhapaq Ñan, específicamente desde el actual Cusco (Cieza de León, 1995) se extienden los cuatro grandes ramales que, a la vez, originan los cuatro suyos que organizaron los incas. “Estos caminos y provincias que les corresponden están a las cuatro esquinas del mundo, Collasuyo, al Sur, Chinchasuyo, al Norte, Condesuyo, al Poniente, Andesuyo, al Levante” (Acosta, 1954, p. 418). Esta organización vial fue concebida respetando su cosmovisión. No obstante, para que sea funcional en su estructura social, construyeron una infraestructura paralela o circundante a sus nodos donde podrían proyectar su estrategia de gobierno político.

Figura 4: Qhapaq Ñan¹



1 En el mapa, se observa el alcance que tuvo la red vial más grande de Sudamérica antes de la llegada de los españoles. La red de caminos que originalmente se construyó aún se puede reconocer de forma parcial en diferentes sectores, y es usada por la población local y explotada en algunos casos como recorridos turísticos. En 2014, como resultado de un esfuerzo mancomunado entre Perú, Chile, Bolivia, Argentina, Ecuador y Colombia, que conformaron el Tahuantinsuyu y que aún tienen partes de esa infraestructura vial, lograron que el Qhapaq Ñan sea reconocido como patrimonio mundial de la humanidad. Tomado de "Qhapaq Ñan. Sistema vial andino", por Eured.cu.

3.1.2. Estructura social a lo largo del Gran Camino

El Qhapaq Ñan era una red vial que, al igual que otros caminos de culturas de avanzado nivel de desarrollo y sofisticación como las redes terrestres de los romanos, fue usada con objetivos expansionistas y de conquista. Basados en el poderío militar y la cantidad de milicias que tenían los incas, se enfrentaron a otras culturas para conquistarlas y someterlas, aunque también formaron alianzas con otras. Estas conquistas incas no hubiesen sido posibles sin la construcción de una infraestructura terrestre que sea capaz de movilizar a sus ejércitos, y luego adherir los territorios y culturas a su imperio. Para cumplir con ese objetivo se planificaron, con una alta cuota de visión expansionista en el diseño de su gran camino, ciertos nodos que logren la estructuración y consolidación de esa red de caminos. Así, la infraestructura tuvo como base una concepción de política de Estado con fines no solo de conectividad entre sus territorios, sino de sometimiento cultural para lograr cohesión territorial. Expandir un territorio significa, en ese sentido, expandir la red de infraestructura, tanto de su parte lineal o técnica como la de forma puntual (social).

¿Cómo se realizó ese proceso político-militar que significó la expansión del Tahuantinsuyo? La respuesta se puede hallar en la manera en que se implantaron los dos componentes de la infraestructura en el incanato. La expansión del Tahuantinsuyo necesitaba una infraestructura alterna a su red vial que serviría de apoyo para sustentar los territorios ya conquistados, territorios de mayor jerarquía que eran también subejos administrativos y económicos; por ejemplo, los *shincales* de los *huamanis*, que serían los nodos de la infraestructura vial. Para ello, el incanato construyó en su recorrido los *tambos*, los cuales eran edificaciones que servían de albergue para las milicias o grupos en desplazo itinerario que cumplían tareas específicas (Hyslop *et al.* 1992). Estas infraestructuras alternas también funcionaban como puestos de control de la población y aprovisionamiento de alimentos (Michiele, 1994). Así, los *tambos* son los indicios de la forma en que el incanato organizaba jerárquicamente su estructura social, a través del uso especial y derivado que se le destinaba a cada espacio construido alrededor de su red vial (Chacaltana-Cortez, 2015). El *huamani*, el *shinca* y los *tambos* eran los nodos de la estructura vial que concentraban a poblaciones con un diferente estatus y poder. Los pueblos conquistados sufrían un proceso de culturización gracias a un sistema de desplazamiento de los *mitimaes*, que eran grupos compuestos por familias que provenían de otros lugares y habitaban permanentemente estos nuevos territorios (Espinoza, 1969). Estos grupos

eran especialistas en diferentes áreas como la agricultura, la artesanía o lo militar.

El sistema económico del incanato en el que no había nomenclatura monetaria (Murra, 1975), aunque sí obligaciones, consistía en un organizado sistema de aportes expresados en turnos de trabajo, alimentos, vestimenta y ganado. Estos eran administrados a través del impuesto, el cual fue un componente “ideológico”, al igual que las relaciones sociales, para consolidar su política de Estado (Murra, 1972; D’Altroy, 2018). El desplazamiento de los *mitimaes* usando su Qhapaq Ñan tiene relación no solo con el sistema de organización social, sino también con el sistema económico; ya que con esta manera de conquistar y adherir poblaciones se redistribuían productos de una región a otra. Fenómenos económico-culturales actuales como la importación y exportación de productos ya se realizaban en el Tahuantinsuyo debido a estas circulaciones poblacionales. Los restos de cerámicas, alimentos y artilugios destinados a tributos religiosos o pago de impuestos encontrados en sitios lejanos, de donde no eran autóctonos, dan cuenta de esto.

El Qhapaq Ñan fue, como sostiene Ramiro Matos, “un símbolo del Estado inca para el control político; al mismo tiempo que un agente civilizador, responsable de tecnologías, creencias, costumbres, lengua, música y danzas” (2017, p. 10). Esta afirmación ilustra el poder e impacto organizativo en la gramática social inca de una red vial terrestre. De esta manera, proyecta en un recuento histórico la importancia de los caminos no solo en el espacio geográfico, sino también en la vida social, cultural y económica de una nación.

Cuando los españoles irrumpieron en ese mundo, a partir de 1492, se apoyaron en esa infraestructura para conquistar militarmente el territorio e imponer su poder político. Los conquistadores continuaron en el fondo las prácticas de política de poder empleadas por las élites ya conocidas: “No hicieron —en el caso del Perú— sino repetir anteriores usurpaciones y manipulaciones, cometidas por grupos expansionistas autóctonos (toltecas, aztecas, incas, tupís, guaraníes [...]) contra otros grupos del continente” (Lienhard, 2003, p. 45). En cambio, el verdadero “trauma” que significó la irrupción de los europeos en ese mundo se debió al hecho de que, según Lienhard, ningún poder precedente

tenía [...] una innovación mayor impuesta por los europeos en la esfera de la comunicación y de la cultura: la valoración extrema, sin antecedente ni en las sociedades autóctonas más “letradas” (Mesoamérica), de la notación o transcripción gráfica del discurso, especialmente del discurso del poder (p. 45).

Debido al carácter físico de la escritura —la palabra escrita necesitaba papel—, la infraestructura vial no solo posibilitó la conquista militar, sino también la política y la cultural-espiritual del continente. Basta señalar que la comunicación entre los conquistadores y el rey iba estableciéndose como “aparato burocrático” (Gujer, 2021), impensable sin una red de infraestructura vial.

Así, la conquista del imperio incaico y la siguiente consolidación del imperio colonial por parte de los españoles generó diferentes nuevas gramáticas sociales en los territorios conquistados. Las nuevas identidades, diálogos, encuentros y desencuentros e imaginarios, en cada país sudamericano, provienen de ese mestizaje hispanoamericano. El “descubrimiento” y la conquista duraron solo 31 años; es decir, en el lapso de una sola generación, los conquistadores exploraron y conquistaron terrenos enormes en partes poco accesibles (Bitterli, 1999). Las tres tesis más aceptadas sobre los factores que posibilitaron la conquista española son las siguientes: primero, la llegada de Pizarro al Tahuantinsuyo en medio del conflicto civil entre los incas hermanos Atahualpa y Huáscar por el poder absoluto del imperio; segundo, la diferencia en el nivel de desarrollo de las armas con las que contaban ambos ejércitos; y tercero, las enfermedades como la viruela (Lienhard, 2003; Hemming, 1983; Wachtel, 1971; Ballesteros, 1963). A estas tres tesis habría que agregar una hipótesis —derivada de los apartados anteriores— respecto a que la conquista no hubiese sido posible de no haber existido una red de caminos por donde los españoles pudieran acceder a los centros de poder del Tahuantinsuyo. Sin esta infraestructura, la empresa conquistadora hubiese sido imposible. En ese sentido, el factor que impulsó la formación de la América del Sur que conocemos hoy es —en muchos sentidos— gracias a una red vial llamada Qhapaq Ñan. Entonces, esa red funcionaba y sigue funcionando hasta ahora como tejedora de nuevas gramáticas sociales, como “proyecto político” que desembocó en una fase tri-centenaria de consolidación del imperio colonial, el cual —a su vez— propició la independización y formación de una serie de repúblicas.

3.2. La carretera Panamericana

Yo le diré a Ud. lo que puede ponernos en actitud de expulsar a los españoles y de fundar un gobierno libre: es la unión, ciertamente; más esta unión no nos vendrá por prodigios divinos sino por efectos sensibles y esfuerzos bien dirigidos (Bolívar, 1947, p. 174).

Los discursos integracionistas de una América caracterizada por sus diferentes etnias y culturas, como continente, han tenido diferentes fases y enfoques que inician con el término de las colonias europeas en cada subcontinente. Gólcher (1996) identifica hasta tres fases:

- *La primera*, de 1826 a 1889, en la cual las conferencias regionales —donde no participaban todas las nuevas repúblicas— buscaban protegerse o formar un fuerte común ante los reinados europeos.
- *La segunda*, de 1889 a 1928, en la cual EE. UU., a través de la organización de reuniones multilaterales con los nuevos países, inicia su estrategia de dominio de América Latina y a comportarse como una potencia en la esfera mundial.
- *La tercera*, de 1928 a 1945, en la cual EE. UU. monopoliza el poder y dicta la agenda en América Latina gracias a la inversión de capital de empresas privadas en los países sureños.

Las diversas y asimétricas posiciones e imposiciones discursivas existentes, de Bolívar o Martí a Monroe o Roosevelt, contenían el argumento de la integración americana y defensa de su cohesión como elementos fundamentales para su supervivencia como países autónomos y totalmente independientes de los reinados europeos que intentaron recuperarlos como colonias. Aunque, poco tiempo después, esa defensa de repúblicas nacientes contra Europa se convierte en ataque y defensa de territorios entre estas neorrepúblicas (Basadre, 1983). En el caso de Sudamérica, la búsqueda de una identidad cohesionadora entre los nuevos territorios emancipados que lograran concretar y fortalecer los procesos independentistas y de integración de estos llevó a crear autorrepresentaciones, representaciones y discursos de una identidad “mestiza” (Büschges, 2011). La gestación e imposición de esta identidad mestiza, por parte de los nuevos Gobiernos, fue un primer proyecto axiológico de los consecutivos intentos por integrar la nueva región.

Un canto de amistad
de buena vecindad, unidos
nos tendrá eternamente.
por nuestra libertad, por nuestra lealtad
debemos vivir gloriosamente.

Un símbolo de paz alumbrara el vivir
 de todo el continente americano
 fuerza de optimismo
 fuerza de hermandad
 será este canto de buena vecindad.

Argentina, Brasil y Bolivia,
 Colombia, Chile y Ecuador,
 Uruguay, Paraguay, Venezuela,
 Guatemala y El Salvador,
 Costa Rica, Haití y Nicaragua,
 Honduras y Panamá,
 Norteamérica, México y Perú,
 Cuba y Canadá.
 ¡Son hermanos soberanos de la libertad!
 ¡Son hermanos soberanos de la libertad!

Este es un himno que suele ser cantado en los colegios latinoamericanos el 14 de abril, fecha en la cual desde 1931 se conmemora protocolarmente el Día de las Américas. Esta pieza musical es usada como un instrumento de ideologización de lo que se concibe como un panamericanismo. En América Latina, es común la celebración de diferentes aspectos de afectación a cada país. Esas fechas se institucionalizan, y suelen ser días festivos en los sectores estatal y privado. El mejor indicador de esta lógica celebratoria es el sistema educativo de los países latinoamericanos, en el cual el currículo escolar le otorga un peso importante traducido en actividades y tiempo dedicados a celebrar y recordar estos días (esto se puede ver, por ejemplo, en el portal oficial del Ministerio de Educación y Ciencias [MEC] de Paraguay: <https://www.mec.edu.py>). La versión del himno es, sin embargo, un reflejo de cómo se materializa esta concepción ideológica en la realidad. Cuba no figuraba en este en algunas versiones debido a que la isla fue expulsada del Organismo de Estados Americanos (OEA), en 1962, en represalia al Gobierno de Fidel Castro. Se le acusó de acercarse al bloque chino-soviético y “darle la espalda al sistema panamericano” (MEC, 2019; García, 2018; Espinosa, 2016, p. 1), hecho impulsado por EE. UU. Así, se permitió recién su reincorporación a la organización en 2009, cuya invitación fue rechazada por el Gobierno cubano. Otro aspecto que cabe resaltar en el discurso del himno es que el pianista y compositor argentino Rodolfo Schiamarella, creador del texto, repitió el uso erróneo del topónimo de Norteamérica para referirse a EE.

UU. de América. No se quiere afirmar que fue la primera vez que se empleaba esta denominación, sino que se advierte que EE. UU. usó de forma estratégica el nombre para explotarlo política e históricamente en diferentes esferas. La palabra *Norteamérica* —como es usada— implica forzar la significancia de un concepto por medio de la repetición. Actualmente, este término que alude a una ubicación y expansión geográfica se ha abandonado para ampliar la misma categoría en el imaginario colectivo mundial. Incluso, se ha apropiado del término *América* o el gentilicio *americano* como se puede comprobar en los medios de comunicación de Europa, y en el eslogan y en la política de gobierno adoptados por el expresidente de ese país, Donald Trump, *America first*.

El panamericanismo es una concepción ideológico-política que se propone ya en un estado más maduro de las nuevas repúblicas de todo el continente americano. Según Byrne (1976), existen ciertos principios que caracterizan a esta concepción:

El de *independencia*, entendida como recíprocamente total entre América y Europa. El de *comunidad de ideas políticas*, en el sentido de que las nuevas repúblicas abracen el mismo espíritu político. El de *integridad territorial*, el cual rechaza en sus territorios el derecho de conquista. El de *derecho en vez de la fuerza*, que privilegia la diplomacia para la resolución de problemas internacionales entre sus países. El de *no intervención*, el cual reconoce la autonomía de cada país en relación con los otros y que permite el desenvolvimiento de cada política interna para alcanzar sus propios objetivos. El de *igualdad*, que procura el equilibrio de derechos participativos de decisiones de cada país. Finalmente, el de *cooperación*, el cual busca el apoyo mutuo entre naciones en caso de que una lo necesite.

Esta concepción romántica del panamericanismo se convirtió en un ideario olvidado que es retomado en los diferentes intentos de integración, ya sea del continente y subcontinentes o de grupos focalizados con algunos países en diferentes áreas como la Comisión Económica para América Latina (Cepal), la Asociación Latinoamericana de Integración (Aladi), la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (Celac), el Mercado Común del Sur (Mercosur), la Comunidad Andina (CAN), la Alianza del Pacífico (AP), y el proyecto estadounidense que no se concretó, el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA). La OEA es actualmente el organismo que se mantiene activo y normalmente es usado como aval de legitimación o no de acciones que ejecutan los Gobiernos de los países miembros y recientemente la Unasur.

Figura 5: Carretera Panamericana en América²



2 En el recuadro a la izquierda del mapa, se puede ver la única zona de la carretera Panamericana que no está construida. La zona es el Tapón de Diarén en Colombia. Tomado de "Pan American Highway", por PanAmericanHwg.png, Seaweege and rea.

Existen también organismos o pactos de países que, en sentido opuesto al principio de fomentar la unidad de los Estados miembros de las Américas, se conforman como entes punitivos o de presión. El caso emblemático es la conformación del Grupo de Lima en 2017, el cual es una instancia multilateral sin sede física, conformada por catorce países americanos alineados a la política internacional de EE. UU. Su objetivo específico —hasta ahora fallido— era solucionar el problema actual de Venezuela, ejerciendo presión para que el presidente venezolano, Nicolás Maduro, abandone el cargo. La forma de presionar del grupo es aislar económicamente a este país, como apoyar la expulsión de Venezuela del Mercosur, enfriar o cortar relaciones diplomáticas con el sistema político formal, desconociendo los actos que aplique la Asamblea Nacional Constituyente y reconociendo como presidente a Juan Guaidó Márquez, presidente de la Asamblea Nacional de Venezuela y político opositor al Gobierno.

Sin embargo, la materialización de uno de los objetivos del panamericanismo dejó una huella que ha sobrevivido y se convirtió en la expresión física de lo posible de la concepción, una carretera. La carretera Panamericana (como se puede ver en la figura 5) es la ruta más extensa de todo el mundo. Esta inicia o termina extraoficialmente en Prudhoe Bay, en Alaska, en EE. UU., atravesando catorce países: desde Canadá, EE. UU., México, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia, Ecuador y Perú hasta cruzar por Chile y Argentina, en la ciudad de Ushuaia. Llamada ruta 5 en Chile, Panamericana entre México y EE. UU.; en este último, sin un nombre específico o relacionado con la noción del panamericanismo debido a que la ruta se reparte entre sus carreteras interestatales. Interamericana se llama desde el norte de México a Panamá, y en Perú, carretera Panamericana.

3.2.1. Concepción e infraestructura

La carretera Panamericana en Perú —como hemos explicado en el párrafo anterior— forma parte de una red vial panamericana de catorce países. El país promotor de esta vía fue EE. UU., cuyo Congreso presentó un proyecto de ley en 1880. En este recomendaba que se estudiara la posibilidad de construir una estructura ferroviaria que conectara EE. UU. con México, y los países centroamericanos y sudamericanos. El objetivo era fomentar y estrechar relaciones comerciales por parte de EE. UU. con los demás países americanos, dentro de su estrategia geopolítica de dominio de América Latina, exaltada por el contexto de la Segunda Guerra Mundial. De esta manera, buscaba aminorar el riesgo de tener a otra potencia con relaciones con otro país del continente (Bateman,

1961). El proyecto de ley planteaba conectar las vías ferroviarias entre los países, aprovechando las vías ya existentes para conformar una sola. Además, se le solicitaba al presidente que realice el trabajo de convencimiento a los Gobiernos de México y a los países de Centroamérica y Sudamérica para que acepten la iniciativa. El proyecto de ley fue aprobado y se convirtió en ley en 1883. Según Bateman (1961), el secretario de Estado de los EE. UU., en la Primera Conferencia Internacional Americana llevada a cabo en Washington en 1889, expuso la visión e importancia de construir un ferrocarril que una a todas las Américas.

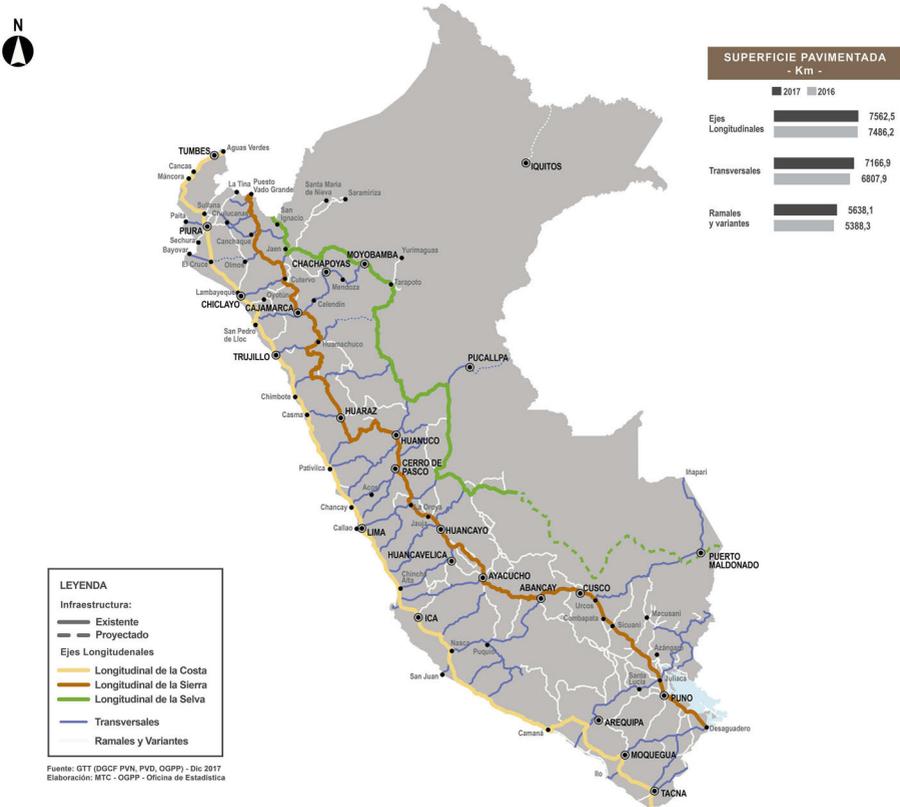
La primera vez que se tematizó formalmente la construcción de una vía que conecte los países de las tres américas fue cuarenta años después, en la V Conferencia Internacional Americana, en Santiago de Chile, en 1923, en la cual no estaba presente Perú. El país aún se estaba recuperando y recomponiendo de la guerra con Chile. Sus ciudades sureñas de Tacna, Arica y Tarapacá todavía seguían bajo dominio chileno al haberlas perdido en la guerra que inició en 1879. El proyecto de una vía de comunicación que conectara a los países americanos tenía como finalidad priorizar el tráfico carretero ante el ferroviario o marítimo por ser estos dos últimos más caros. Por ello, el proyecto del ferrocarril panamericano obtuvo en esta conferencia oficialmente su objetivo.

Perú participó en el I Congreso Panamericano de Carreteras en 1925 realizado en Buenos Aires. Según el acta del Congreso, el representante peruano fue Alberto Alexander, quien cumplió la función de vocal. En esta cita se designó una comisión permanente que elabore un documento con aspectos técnicos sobre cómo se deberían construir obras públicas, y redactar reglas estándares para que todos los países usen un solo sistema de circulación de tráfico y reducción en los impuestos aduaneros. Los primeros estudios de reconocimiento de campo se realizaron en Panamá y Honduras, en 1930 (OEA, 2019). La carretera inició su construcción en el norte de América. El primer tramo inaugurado fue en 1936, en Laredo, la frontera entre México y EE. UU. por el lado atlántico, y corresponde al primer paso carretero que se convertiría en un largo proceso de integración entre el norte de México y el centro de ese país (Gruel, 2017).

En Perú, la vía terrestre más rápida es la carretera Panamericana, cuya denominación oficial para el Ministerio de Transportes (MTC) es ruta 001 y corresponde a una vía nacional. El sistema vial peruano se clasifica en ejes longitudinales y en ejes transversales que conectan cada eje longitudinal, y en estos transversales se redistribuyen respectivamente en variantes y ramales que se unen entre estos últimos generando una malla horizontal y vertical. Las tres carreteras que corresponden a los tres ejes longitudinales unen el sur y el norte

del territorio, y estas, a su vez, corresponden a las tres grandes regiones naturales que tiene el país: costa, sierra y selva.

Figura 6: Carretera Panamericana de Perú – Clasificación de la red vial nacional³



La Panamericana es el eje longitudinal de la costa, como se observa en la figura 6, y es la única que está pavimentada al 100 % (MTC, 2017). Al construirse

3 En el mapa, se pueden visualizar los tres ejes longitudinales de Perú. El trazo de color amarillo corresponde a la carretera Panamericana. Tomado de “Clasificación de la red vial de comunicación”, por el Ministerio de Transportes de Comunicaciones (MTC), Oficina de Estadística, 2017.

esta vía se pudo conectar a tres países: a Perú, por el norte a través de la ciudad de Zarumilla con la ciudad de Huaquillas de Ecuador y, al sur, mediante la ciudad de Tacna con la ciudad de Arica, Chile. La Panamericana surca, entonces, a lo largo de toda la costa, desde Tacna, el departamento fronterizo con Chile, con la que se puede llegar a razón de 90 km/h en dos días aproximadamente, a través de Moquegua, Arequipa, Ica, Lima, Trujillo, Chiclayo, Piura, a Tumbes, la ciudad fronteriza con Ecuador. Suma un total de nueve departamentos y 2636 km.

La construcción de la Panamericana se ejecutó en el Gobierno de Manuel A. Odría, entre 1933 y 1939 (Orrego, 2000). Es una vía estratégica para el país, ya que une a ciudades portuarias y a la más importante, Lima, con su puerto del Callao, el principal de Perú por su relevancia geopolítica y económica. Esta relevancia tiene doble fundamento, el primero relacionado con la importancia que le otorgaron los españoles a la villa de Lima en el tiempo de la Colonia. El acceso al mar para la extracción de riquezas y su transporte motivó a que los conquistadores españoles cambien su tradicional “superposición del aparato administrativo” sobre las ciudades centrales de poder que conquistaban, al igual que Guayaquil y Cartagena de Indias (Gondard, 2004). El segundo consiste en que era necesario que el puerto de Paita en Piura, desde la nueva república con la extracción del petróleo, esté conectado con el poder central de Lima, así como con el puerto de Matarani, en Arequipa, debido a su alta tasa de exportación de minerales. Esta red portuaria ha sido interconectada por vía terrestre, teniendo como base principal a Lima.

3.2.2. La Panamericana como eje de poder social

La división de Perú, debido a sus tres regiones naturales (costa, sierra y selva) y a la forma que tiene el país en referencia con los puntos cardinales y el paralelismo de estas regiones, genera una composición casi uniforme del territorio. Esta coincidencia en la forma del territorio —como se aprecia en la figura 6— se ha convertido en una fuente de RS de las tres regiones. El tipo de división del país no solo queda en el plano geográfico y climático, sino también en el racial e identitario.

Esta RS del territorio se ha reflejado consecutivamente en los Gobiernos de la nueva república peruana, teniendo como punto de referencia a los Andes. La lectura social y étnica que se interpretaba del aparato político era importante para resolver los problemas de cohesión interna, así como para mantener el *statu quo* del poder económico-social centralizado en Lima. Desde inicios de la

historia discursiva del desarrollo del proyecto de construcción del Estado nación de Perú, se empieza a jerarquizar social y étnicamente a sus habitantes a partir de su ubicación territorial: el criollo en la costa y el indio en la sierra. La selva fue el tercer y el último espacio geográfico en esa jerarquía. Esta jerarquización, que se suscita por la influencia de factores externos de libre mercado, entre otros aspectos, se encuentra presente y forma la sociedad peruana.

Este orden temporal y la jerarquía espacial de las tres regiones naturales han generado un arquetipo discursivo recurrente en las agendas políticas, y los proyectos de desarrollo e inclusión territorial e identitaria. De igual manera, de este arquetipo se desprenden otros discursos que son diametralmente diferentes, jerarquizados en una escala de poder. Primero, están los discursos homogeneizadores basados en la idea de país cimentado en la unidad cultural y los discursos contestatarios —llamados así por los primeros—, en los cuales se pretende cumplir un rol de país respetando la multiculturalidad e inclusión en la toma de decisiones por parte de los actores sociales históricamente relegados. Actualmente, esa diferencia jerárquica es aún identificable en los resultados de medición de los estándares de infraestructura, vivienda, salud, educación y en los salarios en los sectores privado e informal en la costa, sierra y selva. En estos resultados, salvo en aspectos muy concretos, y en ciertos lugares específicos de la sierra y en menor medida de la selva, la costa lidera mayormente en todas las áreas.

Las vías terrestres forman parte de la estructura social de un país, las cuales confirman la metáfora que las califica como las arterias de un cuerpo. Por medio de estas, fluyen personas y mercancías en diferentes puntos del cuerpo, y así lo mantienen vivo. La Panamericana es la carretera que empoderó a la costa de Perú. Por esta circula la mayor cantidad de pasajeros, y concentra la mayor cantidad de caseríos, pueblos y ciudades en su recorrido. Las ciudades más modernas o urbanizadas y con mejores servicios básicos (agua, luz y alcantarillado) se encuentran en su trazo. Entonces, la carretera Panamericana es la columna vertebral del poder social del país. La facilidad de la geografía de la costa, por su llanura, permite que la vía, como lo he indicado anteriormente, sea el único eje vial asfaltado desde hace décadas en su totalidad. Por ello, esta característica es una señal de la importancia que los Gobiernos le han otorgado. A lo largo de sus 2636 km, se encuentra la mayor cantidad de población de Perú, habiendo desplazado de ese lugar a la sierra. Alrededor de 13 millones de personas de los 33 millones que tiene Perú viven en la costa (Instituto Nacional de Estadística e Informática [INEI], 2018), es decir, casi el 40 % de la población

usa como vía principal la carretera Panamericana. Las tres urbes más pobladas del país se encuentran también en su recorrido: Lima, Piura y La Libertad.

3.3. La carretera Central

Si a inicios del siglo XX las repúblicas luchaban por una integración americana, a su vez, al interior de cada una se iban conformando y estructurando las nuevas clases sociales de los emergentes Estados independizados. En 1919, a través de un golpe de Estado en contra del Gobierno de José Pardo y Barreda, llegó a la presidencia por segunda vez Augusto B. Leguía. En 1920, su Gobierno efectuó modificaciones en la Constitución Política del Perú y eliminó la posibilidad de una reelección inmediata presidencial. Sin embargo, posteriormente, mediante nuevas modificaciones en la misma carta magna, logró reelegirse en 1924 (Busto, 2006). De esta manera, prolongó su mandato hasta 1930, año en el cual fue derrocado por un golpe de Estado planeado en Arequipa por el comandante del Ejército Luis Sánchez Cerro, quien contaba con el apoyo de las clases altas del país. A este período presidencial en la historia peruana se le conoce como el oncenio de Leguía (Basadre y López, 2005).

Para entender la gramática social de Perú con respecto a la infraestructura vial de la época como impacto del Gobierno de Leguía, hay que relacionarlos con dos aspectos del contexto mundial de la época. Primero, en 1918, termina la Primera Guerra Mundial y se consolida una nueva potencia mundial capitalista, EE. UU., desplazando a Gran Bretaña del papel hegemónico que desempeñaba. Segundo, en 1922, se creó la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), la cual instala un nuevo modelo social en el mundo. Estos dos aspectos fueron determinantes en el Gobierno leguista; ya que, en esa época, EE. UU. había iniciado su comportamiento como potencia mundial, y su lucha por contrarrestar el poder político y la posible influencia de la URSS en América Latina.

En ese contexto internacional, el Gobierno de Leguía se caracterizó por tres aspectos fundamentales: económico-ideológico, social y político. En su característica económico-ideológica, Leguía planteó como objetivo convertir a Perú en una república de corte capitalista. Así, por primera vez, se insertó integralmente al país en el sistema capitalista dominado en ese momento por EE. UU., que tenía la intención de generar un “sistema interamericano de repúblicas democráticas y progresistas, económica y políticamente sujeto a las directivas (de ellos)” (Renique, 1986, p. 58). Esta sentencia también concordaba con la idea que

se había instalado en el imaginario de la clase alta de Perú. Como la retrata Rénique (1986), esta pensaba que solo con el “impulso del capital nortamericano [sic]” y la “explotación de nuestros recursos naturales” se podía desarrollar vigorosamente el país (p. 47). El Gobierno pidió los primeros préstamos internacionales para modernizar, mediante infraestructura, el territorio nacional. Los préstamos al sistema bancario de EE. UU. estuvieron marcados por una forma de pago que implicaba como garantía, por parte del Estado, la entrega de rentas de las ganancias que generaban las exportaciones de materias primas como el petróleo, el caucho, el cobre o el guano. Esto conllevó el desplazamiento de la inversión británica en el país por la estadounidense. De esta manera, logró finalmente dominar el mercado económico peruano (Basadre, 1983).

Al país llegaron, además, nuevas empresas estadounidenses que, junto con las ya existentes, se apostaron en los puntos de extracción de materias primas a través de contratos especiales, en los cuales se especificaba la exoneración de impuestos de extracción y exportación, o la apropiación del suelo y subsuelo en el que operaban. Dos empresas representantes de este sistema de dominio del mercado peruano que explotaban las materias primas más valiosas en el mercado internacional fueron la minera Cerro de Pasco, que extraía sobre todo cobre, y la Compañía Internacional de Petróleo (IPC).

Con respecto a la característica social, el inicio del Gobierno leguista trajo consigo el decaimiento de una república aristocrática, dominada por pocas familias peruanas que se dedicaban principalmente a la agroexportación de azúcar y algodón en la costa norte y sur del país. Estas familias dominaron el sistema político gracias a que sus integrantes habían ocupado puestos de poder como las presidencias nacionales, el Congreso o las jefaturas de los pocos puestos burocráticos que existían.

El sistema social estaba marcado por una diferenciación clara entre las tres clases existentes: la clase alta, conformada por los oligárquicos, quienes eran los hacendados de la costa; los gamonales, que eran los hacendados de la sierra; y la burguesía, compuesta por empresarios que invertían dinero en diferentes rubros económicos de la época. La clase media la conformaban los profesionales que habían estudiado en la universidad, en ese tiempo la UNMSM, y los integrantes de la burocracia estatal. Por último, la clase baja constaba de obreros y del campesinado. Leguía modificó sustancialmente el trato con estas clases. Fue un antioligárquico, ya que este sistema iba en contra de su objetivo de insertar el sistema capitalista en el país. Incluso, recordaba que, cuando fue presidente por primera vez en 1908, como no tenía un linaje oligarca en las lí-

neas de los partidos y ya que el Congreso estaba dominado por oligarcas, no lo dejaron hacer obras (Hooper, 1964).

El punto de convergencia entre lo que fue el Gobierno de Leguía y la RS que se tenía de la clase menos favorecida, los indios, y lo que significó la construcción de la carretera Central se plasmó en su característica política. Los campesinos, quienes eran la clase social tradicionalmente relegada de la participación nacional y que la conformaban los indios, fueron usados en el discurso populista del Gobierno de Leguía. Este supo muy bien cómo aprovecharse de las circunstancias para sus fines de modernización del país.

En 1920, la Constitución Política plasmó el espíritu de lo que representaban los ideales de la “patria nueva”, que era el ideario político de Leguía en oposición a lo que llamaba “patria vieja”, que representaba a la oligarquía. Fue la primera vez que se visualizó el problema del indio en la nueva república en la carta magna, y sus derechos son reivindicados a través de los artículos 41 y 58:

Art. 41º.- Los bienes de propiedad del Estado, de instituciones públicas y de comunidades de indígenas son imprescriptibles y sólo podrán transferirse mediante título público, en los casos y en la forma que establezca la ley.

Art. 58º.- El Estado protegerá a la raza indígena y dictará leyes especiales para su desarrollo y cultura en armonía con sus necesidades. La Nación reconoce la existencia legal de las comunidades de indígenas y la ley declarará los derechos que les correspondan.

Estos artículos, sin embargo, tuvieron una materialización estéril en la práctica y eran contradictorios a los planes de modernización que estaba ejecutando el Gobierno; ya que ese mismo año Leguía decretó la Ley 4113, Ley de Conscripción Civil o Servicio Obligatorio de Caminos (para más detalles, revisar el apartado de anexos). La carretera que representó esa contradicción entre la reivindicación constitucional del indio y el abuso de ellos fue la Central.

3.3.1. Concepción e infraestructura: el centro primero

Leguía fue el presidente que transformó el Perú de un país rural a uno urbano, de un país insalubre a uno salubre, de un país relegado en comparación con las otras nuevas repúblicas vecinas uno moderno, a través de un proceso continuo y sostenido de construcción e implementación de obras públicas. Incluso, ahora siguen siendo infraestructuras en uso y con un alto contenido simbólico en el país.

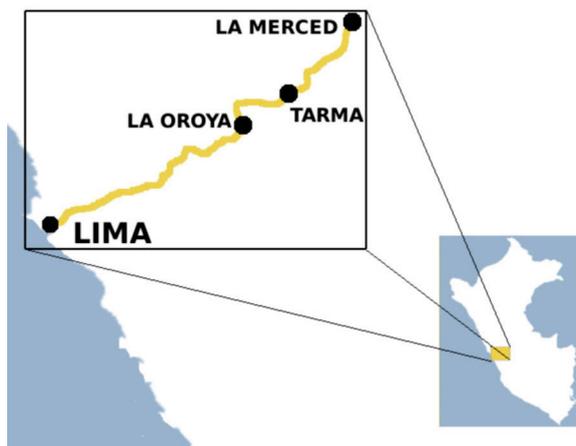
Bajo su Gobierno se construyeron, entre otras, las siguientes obras: las largas avenidas troncales como la del Progreso (hoy Venezuela), Brasil, Arequipa, cuya última es una de las arterias principales de Lima que conecta su centro histórico con los barrios residenciales de Miraflores y Barranco; y Unión (actualmente Argentina, la vía que conecta estratégicamente Lima con el puerto del Callao, el principal puerto de Perú). Estas avenidas configuraron sustancialmente —y para siempre— el espacio limeño, convirtiendo la capital en lo que se conoce ahora. Construyó y remodeló del palacio de Gobierno, que es la casa oficial de los presidentes peruanos y, por ende, del Poder Ejecutivo. La construcción de este edificio tenía un valor simbólico relacionado con otorgarle poder al Estado. Se organizaron, en un plano estratégico de unión de las grandes avenidas o puntos neurálgicos de Lima, diferentes plazas y espacios públicos, y las nuevas urbanizaciones de la clase media de Lima como modelos representativos de vida en el Gobierno leguista (Basadre, 2005). Así, se construyó el primer Estadio Nacional; la Plaza San Martín, en honor al libertador argentino, y que hoy sirve como punto de manifestaciones sociales y políticas, así como grandes eventos públicos; y el hotel Bolívar, ubicado en la Plaza San Martín, proyectado para recibir al turismo internacional. Estas obras correspondían al proceso de modernidad y embellecimiento de la capital peruana en el contexto nacional de celebración en torno a dos fechas trascendentales para el país y América: el centenario de la independencia de Perú de la Corona española en 1921 y el centenario de la batalla de Ayacucho en 1924, que se llevó a cabo en la ciudad que lleva su nombre y que se reconoce en Perú como el conflicto bélico terrestre que puso fin a la colonia española en el nuevo territorio nacional.

La construcción de estas obras tuvo un fin mixto. Primero, modernizar Lima y, con ello, la creación de espacios urbanísticos pensados en el crecimiento de la clase media intelectual para contrarrestar el poder de los oligarcas. Segundo, la dotación de infraestructura generaba un impacto propagandístico, el cual invitaba a la inversión de los capitales extranjeros.

La avenida Unión —hoy Argentina— conectaba Lima con el puerto del Callao, que es el puerto por donde históricamente salen del país las materias primas con las que cuenta el territorio peruano. El cobre, seguido del plomo y del oro, eran las materias primas de mayor exportación a partir de 1921 (Samamé, 1979) hasta finales de la década. En esta época, Perú entró en crisis debido a los efectos de la crisis mundial generada por la Gran Depresión de EE. UU. Estas materias primas se extraían de la sierra central de Perú, especialmente de Cerro de Pasco y Junín.

Si las carreteras son consideradas metafóricamente arterias, de la carretera Central se desprende otra metáfora, que esta es el cordón umbilical de la capital de Perú. Esta vía es el eje transversal que unió la sierra de Perú con Lima. Ahora también conecta la selva, transporta las mayores cantidades de productos agrícolas que consume el mercado local limeño y otra parte que se distribuye por la carretera Panamericana a diferentes puntos de la costa, además de la materia prima para su exportación (ver la figura 7). Entonces, Leguía planeó y construyó una infraestructura vial local y regional que finalmente se convirtió en una red capaz de acoplar dos de sus objetivos principales dentro de su política de gobierno: por un lado, modernizar Lima para sus fines propagandísticos y, por otro lado, crear la primera ruta terrestre de transporte pesado de minerales para su exportación.

Figura 7: Carretera Central⁴



La construcción en ese tiempo no era nada sencillo, además de que la maquinaria pesada era escasa. El principal reto era conseguir la suficiente mano de obra para carreteras de grandes distancias; sobre todo, en un terreno duro

4 En la figura, se advierte el punto más alto de la carretera Central, La Oroya. Actualmente, esta ciudad es el punto de convergencia y unión entre las carreteras, que unen los ejes longitudinales de la costa, sierra y selva de Perú. Tomado de "Ruta Nacional P-22", de Yuraqsiki, 2009.

conformado por rocas y piedras, y que era totalmente irregular. Así, propiamente, se tenía que construir en los mismos Andes.

La Ley de Conscripción Vial fue la última que encubrió bajo un manto de legalidad la explotación del indio en Perú. En 1920, se inició el reconocimiento de la persona jurídica y restablecimiento de derechos de las poblaciones indígenas a través de su inclusión en la Constitución Política, pero también se desconoció fácticamente esta reivindicación. Los hechos contradijeron radicalmente el discurso integracionista y pluralista de la voz oficial del Estado, el Gobierno.

La Ley 4113, oficialmente Conscripción Vial, contenía quince artículos. Entre ellos destacaron con fines comprensivos los artículos 1, 2, 3, 5, 7 y 8:

Artículo 1º: Establécese en toda la República el servicio obligatorio para la construcción y reparación de los caminos y obras anexas, el que se denominará "Conscripción Vial" o "Servicio de Caminos" y el cuál estarán sujetos todos los varones residentes en el territorio peruano y extranjeros, cuya edad está comprendida entre los 18 y 60 años.

Artículo 2º: La base para el establecimiento de este servicio será el registro de Inscripción Militar, el que se completará con el empadronamiento de todos los peruanos de 18 a 21 años de edad y de 50 a 60 años, así, como de todos los extranjeros de 18 a 60 años.

Artículo 3º: Este servicio comprende la obligación de trabajar para los caminos públicos cierto número de días del año, en relación con la edad, a saber:

- a.- de 18 a 21 años, 6 días
- b.- de 21 a 50 años, 12 días
- c.- de 50 a 60 años, 6 días.

Artículo 5º: La Conscripción Vial podrá redimirse por todo contribuyente, sin excepción, mediante el abono, en efectivo del valor de los jornales correspondientes, cuyo tipo será fijado para cada región.

Artículo 7º: Este servicio se prestará, salvo casos excepcionales, en el mismo distrito, no pudiendo llevar a los contingentes de una provincia a otra.

Artículo 8º: El estado concurre a la prestación de estos servicios con las herramientas y explosivos necesarios, así como la coca y bebidas en las regiones

donde este sistema de gratificación esté establecido por la costumbre, en la ejecución de los trabajos voluntarios para las comunidades.

En ese tiempo, existían dos segmentos poblacionales definidos por la raza en la gramática social peruana. Los criollos, quienes se concentraban en Lima y la costa, y los indígenas, a lo largo de los Andes en la sierra y conformaban la mayor cantidad de población de todo el país. Lima, como se ha descrito anteriormente, se empezó a urbanizar en el Gobierno de Leguía. Entre Lima y la sierra de Perú, no existían poblaciones considerables, salvo algún caserío. Por ello, se puede deducir que la mayor cantidad de mano de obra que construyó las carreteras que conectaban Lima con la sierra, es decir, que los que convirtieron en realidad el primer y segundo artículo de la ley, fueron los indígenas. Al respecto, Basadre (1924) denuncia no solo al aparato político, sino también la pasividad de la Iglesia y la prensa que estaban detrás de la ley:

Nunca se ha dado en el Perú una ley que afecte tan cercana y directamente los derechos de todos sus habitantes, con tanta facilidad. [...] es que en este caso no cabían protestas sino aquiescencias del gobierno, del clero y del capitalismo...estaban muy lejos y eran ignorantes y carecían de influencia y no podían ser fuerza ni para una elección ni para una revolución, los que resultaban directamente afectados [...] diríase que frecuentemente se olvidaba al peruano del interior como si su existencia fuera plácida e inmejorable; pero al acordarse los legisladores de él ahora, ayudaban a la obra lenta y perniciosa de una sujeción secular. La dación de la ley de conscripción vial es así un argumento formidable para los que analicen los vicios de nuestro parlamentarismo y nuestro periodismo (p. 29).

Sin embargo, en el artículo 5, se daba la oportunidad a que los indicados al cumplimiento de esta ley sustraigan si es que pagaban una cantidad de dinero. El monto era determinado por la zona en la que vivían. Este pago, en vez de ser una opción favorable para los conscriptos, empeoró aún más la situación del indio; ya que el pago o tributo para evadir el trabajo, bajo el concepto de esta ley, sí lo podía efectuar la mayor cantidad de criollos. Por consiguiente, aumentaban las horas, los hombres de trabajo o la duración de construcción de las obras en manos de los indígenas. El monto que se debía pagar era muy alto, tal como se demuestra en debates posteriores de los críticos a la ley, quienes buscaban disminuir el costo de ese abono. Este, según Cotler (2005), ascendía a diez soles de la época.

A pesar de que, en documentos, no figuraban claramente los fines u objetivos del desarrollo vial de Leguía, en el artículo 7, sí se preveía convenientemente una red terrestre factible de ser construida; puesto que serían las vías por donde circularía el capital, las materias primas que se concentraban en la sierra central, específicamente en las cercanías alrededor de La Oroya —ciudad de Junín— y que luego serían exportadas. Esta factibilidad la otorgaba este artículo de la ley; ya que, al localizar y delimitar geográficamente la mano de obra, esto significaría contar con la participación del indio.

En el artículo 8, no se reparó en evidenciar hacia quién estaba dirigida la ley. La hoja de coca que se *chaccha* (mastica) es una costumbre ancestral que pervive en la actualidad y es propia de las comunidades altoandinas de diferentes países. El consumo de la chicha de maíz o del alcohol es también una representación que se tenía de las costumbres de los indios por parte del poder social y estatal de la época. El *chacchado* de hojas de coca y el consumo de bebidas tradicionales de la montaña, entonces, son las características que se les adjudicaban al principal colectivo y que serían los únicos pagos que recibirían conforme a la ley.

La carretera Central se inició a construir en 1924 y se terminó en 1934. En 1930, Leguía fue derrocado por el comandante Luis Sánchez Cerro, quien se convirtió primero transitoriamente en presidente de Perú, a través de una Junta de Gobierno, y luego presidente por voto electoral en 1931. La Ley 4113, Ley de Conscripción Vial, fue derogada como una de las primeras medidas que tomó el nuevo Gobierno y se convirtió en el gesto político que liberó de una forma asolapada de esclavitud a los indígenas peruanos. De esta manera, la carretera Central fue el resultado de un desarrollo vial puesto al beneficio de las grandes empresas mineras de EE. UU., impulsada por un sistema de economía de enclave.

3.3.2. La carretera Central de hoy: progreso nacional y relegación local

La carretera Central o ruta nacional P-22 es la vía que inicia en las afueras de Lima a través de un intercambio vial en el distrito de Santa Anita. A partir de ese punto, que se considera el kilómetro cero de la carretera, surca en un solo tramo que pasa por Ticlio, el punto más alto, a 4818 m s. n. m., para llegar a La Oroya. En este punto, se bifurca hacia los lados sur y norte, los cuales comprenden el eje longitudinal de la sierra y otra ruta de penetración hasta alcanzar el eje longitudinal de la selva.

Al llegar a esta ciudad de intersección de las carreteras longitudinales y transversales de la red vial peruana, se puede leer en un letrero a manera de portal de ingreso la cita “Bienvenidos a la capital metalúrgica del Perú y Sudamérica – La Oroya”. La ciudad altoandina es considerada la capital metalúrgica de Sudamérica. En esta zona, se concentra la mayor cantidad de producción de minas polimetálicas del país que explotan y tratan minerales como cobre, plomo, oro, plata y zinc. La mayor cantidad de metales se procesaba en un complejo metalúrgico que pertenecía desde 1997 a la empresa estadounidense Doe Run, después de que esta compró la empresa estatal Centromin Perú.

A inicios del presente siglo, el mercado internacional experimentó un alza sostenida en el precio de los metales, el oro y la plata. Estos alcanzaron récords no antes vistos en la economía peruana, llevando al país a un crecimiento económico sostenido. El efecto era enormemente positivo en la macroeconomía del país, generando una sólida estabilidad interna y una impermeabilidad ante factores externos. Esto queda demostrado cuando, en 2008, se desató la crisis mundial originada inicialmente en 2007 por los préstamos hipotecarios impagables, conocidos como las hipotecas *subprime*. Entonces, la economía peruana no se vio notablemente afectada en comparación con los países vecinos y la mayor parte de economías mundiales. En el caso de Perú, esto se debió en gran parte al *boom* minero anterior a la crisis en la que no solo el oro y la plata habían subido de precio, sino que también el aumento de la producción de otros minerales como el cobre en un 14 %, el oro en un 17 %, el plomo en un 21 % y el zinc en un 6 % (Minsur, 2003).

Esta bonanza económica nacional y la denominación de capital metalúrgica sudamericana invisibilizaban lo que, de forma paralela, acontecía y era puesto en agenda por nuevas voces, socioambientalistas y de las comunidades locales de injerencia minera. Estas últimas son las nuevas organizaciones que, en la sierra, iban supliendo en poder a los sindicatos de trabajadores. La denominación que ostentaba La Oroya estaba acorde con su otra denominación, la que en 2012 la hizo ocupar el quinto puesto de las ciudades más contaminadas del mundo según el estudio del Instituto Blacksmith, ahora Pure Earth (BCR, 2013). Un lugar bajo si consideramos que lo ocupaba desde 2007 y que en 2011 se ubicó en esa escala en el segundo puesto (*El Comercio*, 2013). Esto se debía al casi siglo de explotación minera sin un control de las emisiones de gases que emanaban de las chimeneas de la fundición. Recién en 1997, el Ministerio de Energía y Minas (Minem) formuló los Programas de Adecuación y Manejo Ambiental (PAMA) para su cumplimiento por parte de las empresas mineras.

En La Oroya, el 90 % de los niños tenía más de diez microgramos de niveles de plomo por decilitro de sangre, más de lo permitido en la escala de la Organización Mundial de la Salud (OMS), según el viceministro del Ministerio de Ambiente (Minam), José de Echave (*La República*, 2012). Además, el metal pesado se transmite por la sangre de las madres gestantes a sus hijos y, si bien el plomo podría eliminarse de la sangre entre los 30 y 40 años, este se queda depositado en los huesos para siempre. De las representaciones de la contaminación ambiental de los pobladores respecto al problema, dejaban la problemática entre lo local y lo nacional, como lo afirma Liliana Carhuaz, residente de La Oroya en el informe audiovisual de la Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA, 2016):

Yo tomo conciencia de la contaminación en el año 98, me di cuenta que todos los problemas respiratorios que yo tenía y mi familia tenía eran a consecuencia del dióxido de azufre, de los humos que botaba el complejo metalúrgico [...] El Estado peruano nunca veló al cien por ciento por el tema de nuestra salud, al contrario, siempre benefició a la empresa que trabajó para el complejo metalúrgico, le dio beneficios, le dio ampliaciones, le dio modificaciones para que haga ese programa ambiental y el tema de salud lo dejó de lado, entonces nos vimos obligados junto a otras personas a reclamar por nuestros derechos, ya que aquí nadie los hace cumplir (1:46).

En 2005, los pobladores de La Oroya denunciaron al Estado ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH) como responsable de este problema de salud pública (Coordinadora Nacional de Derechos Humanos [CNDDHH], 2009). En 2006, el Tribunal Constitucional del Perú, mediante el Decreto Supremo (074-2001-PCM), había ordenado al Ministerio de Salud (Minsa), como representante del Estado, a implementar un plan de limpieza del aire en La Oroya. Esto conllevó que el Gobierno iniciara conversaciones con la empresa Doe Run. En el proceso de discusión, se dieron múltiples mesas de diálogo, en las cuales se le conminó a la empresa estadounidense a adherirse al PAMA. La empresa minera intentó renegociar una ampliación de cumplimiento del programa; pero, debido a la presión medioambientalista local, nacional e internacional, el Estado peruano no cede. En 2009, Doe Run, bajo el argumento de que la empresa no tendría la solvencia para pagar las millonarias deudas, se declaró en insolvencia, convocando a una junta de acreedores para buscar su liquidación (Radio Programas del Perú [RPP], 2012).

Los discursos presentes en los Gobiernos representados por sus presidentes tienen también una posición que se opone a estas voces locales. Este es el

caso de Pedro Pablo Kuczynski, quien en 2016 alentó a que los trabajadores del complejo metalúrgico realicen una marcha de protesta hacia el Congreso para presionar en la ampliación del plazo de liquidación de la empresa y así intentar su reactivación (24 Horas, 2016). El hecho generó una polarización entre el Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo:

Tenemos que sacar antes de fin de agosto una prórroga de la liquidación en marcha, porque si no, se acabó todo. O sea que yo voy a tener que sacar del Congreso de la República poderes delegados, una ley, y ustedes saben quiénes controlan el Congreso [...] Entonces, yo les voy a pedir, que hagamos una marcha al Congreso, y le pidamos al Congreso: no dejes morir La Oroya (0:12).

Esta lucha entre discursos nacionales y locales, entre las voces oficiales del Estado y las voces de la población, pone en relieve la ruta ideológica de las políticas de desarrollo que proponen su alcance de objetivos sobre la base del neoliberalismo.

Los efectos de seguir estos modelos no han cambiado desde el Oncenio hasta hoy. Como lo retrata Samamé (1979), en el tiempo leguista, “los humos de la fundición de La Oroya habían trastornado el equilibrio ecológico de una vasta zona productora de la región central del país” (p. 75). Para ello, el científico peruano José Julián Bravo realizó un estudio de dos años en 1923. Como consecuencia de los resultados, la empresa estadounidense Cerro de Pasco Copper Corporation instaló tecnología que disminuyera la contaminación emitida por las chimeneas de fundido, además de “indemnizar a los agricultores y ganaderos damnificados”.

La bonanza nacional peruana que se deriva en gran parte de la extracción de minerales y que transitan por la carretera Central genera una paradoja; ya que, en 2007, año en que este conflicto social estuvo en su punto más alto, Junín tenía índices que la colocaban en el puesto 11 de pobreza a nivel Perú. Asimismo, Yauli, la provincia a la que pertenece La Oroya, tenía indicadores de pobreza totales del 56.30% y del 22.70% de pobreza extrema (INEI, 2012). De esta manera, La Oroya, nodo de la estructura vial entre la costa y la sierra y punto de llegada o partida de la carretera Central, es una de las ciudades que ha experimentado el efecto de una política de diferentes Gobiernos peruanos que se aferran a una economía de enclave.

3.4. La carretera Marginal de la Selva

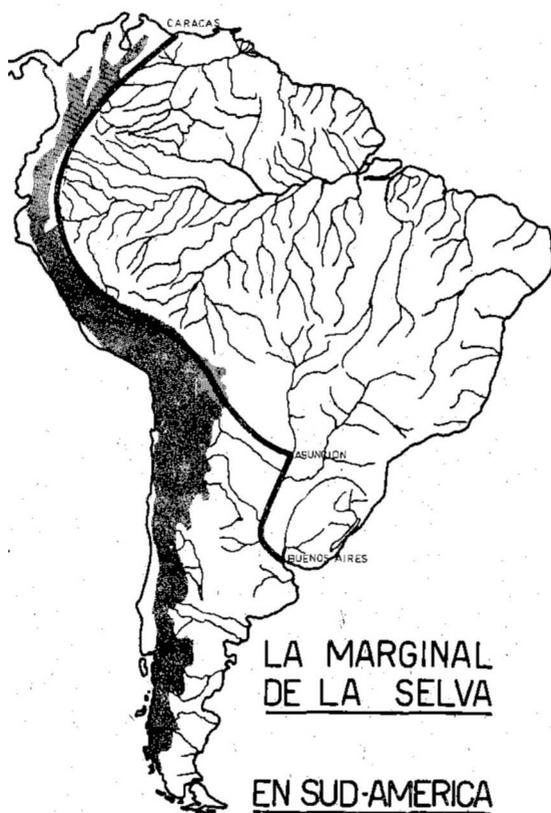
La conquista del Perú por los peruanos es el libro de Fernando Belaúnde Terry (1959), dos veces presidente de Perú y promotor de la construcción de la carretera Marginal de la Selva. El título del libro, publicado cuatro años antes de que Belaúnde sea elegido por primera vez presidente, fue a la vez el eslogan que representaba la estrategia discursiva que usó y propagó para ejecutar e implementar un férreo y moderno plan de integración de los territorios de la Amazonía al país a través de una carretera. La Marginal de la Selva actualmente es el eje longitudinal de la selva en el sistema vial peruano (ilustrado en la figura 6). La pregunta sobre esa estrategia discursiva que cabría formularse es cómo se representaban esos peruanos que serían los llamados a ser los conquistadores y quiénes eran los que vivían en ese Perú que se pretendía conquistar.

Fernando Belaúnde Terry fue presidente de Perú de 1963 a 1968, y su segundo periodo, de 1980 a 1985. Descendía de una familia de políticos por parte materna y paterna, y su vida estuvo marcada por golpes de Estado y deportaciones. Su padre Rafael Belaúnde fue deportado por el Gobierno de Leguía. Por ello, vivió parte de su adolescencia en París; luego, estudió arquitectura en EE. UU.; y, en 1936, retornó a Perú graduado de arquitecto. En 1945, fue elegido diputado hasta que la dictadura de Manuel A. Odría terminó con ese periodo democrático en 1948. Fundó el partido político Acción Popular, actualmente el más longevo en la vida democrática peruana. En 1963, fue elegido presidente de Perú hasta 1968. A pocos meses de concluir su mandato, fue derrocado por el general del Ejército Juan Velasco Alvarado debido al llamado escándalo de “la página once” del Acta de Talara, que firmó el Estado peruano con la petrolera estadounidense International Petroleum Company (Paredes, 2018; Quiroz, 2014; Loret de Mola, 1978). Fue deportado a Argentina y, posteriormente, vivió en EE. UU. Cuando regresó a Perú, el presidente de la segunda fase del Gobierno militar, Remigio Morales Bermúdez, le relevó la presidencia en un proceso de elecciones en 1980. Este acontecimiento marcó el retorno a la democracia de Perú. Falleció en 2002. Actualmente, en la historia política peruana, es reconocido como el patriarca de la democracia en el país y el visionario que logró la conquista de la selva amazónica peruana gracias a la carretera Marginal de la Selva.

Los Gobiernos de Belaúnde se caracterizaron por el uso de eslóganes que apelaban a la identidad peruana y usaban nombres estratégicamente pensados, los cuales representaban sus propuestas de gobierno. Entre estos se res-

catan los siguientes: “La conquista del Perú por los peruanos”, “La colonización vial”, “El Perú como doctrina” y “Pueblo por pueblo”.

Figura 8: Carretera Bolivariana Marginal de la Selva⁵



Históricamente, Perú concentró como país sus esfuerzos por alcanzar el desarrollo sobre la base de nociones de identidad. La selva estuvo relegada en el imaginario político de la nueva república peruana. La problemática nacional

5 Tomado de La conquista del Perú por los peruanos (p. 112), por F. Belaúnde, 1959, Ediciones Tawantisuyu.

se circunscribía a la centralización del poder político en manos de los criollos en Lima y parte de la costa; y, por otro lado, al problema del indígena serrano, su mayor población concentrada en los Andes, donde también se concentraban las riquezas naturales y de provecho económico del país.

Como territorio provisto de magnas cantidades de materias primas requeridas por los países industrializados y una decidida intervención de los capitales privados extranjeros, en gran parte de EE. UU., Perú experimentó en el siglo xx una búsqueda de nuevos puntos de extracción de recursos naturales. Estos implicaban la construcción de carreteras y creación de nuevas ciudades o pueblos. Esa concepción tradicional fue promovida por diversos Gobiernos en sus discursos, en los cuales planteaban el desarrollo del país usando como estrategia de convencimiento la idea de que solo se lograría si todos los peruanos se involucraban en este y seguían el modelo propuesto desde el centro de poder.

Belaúnde es recordado como un presidente progresista, modernizador y, sobre todo, visionario. Su proyecto de gobierno más representativo tenía como objetivo, además de en el interior de Perú, generar un impacto geoeconómico integrador en Sudamérica. La carretera Marginal de la Selva, también llamada Bolivariana Marginal de la Selva, sería el primer proyecto terrestre-fluvial integrador del eje selvático y el primero de Sudamérica. Descrito como el horizonte continental de un proyecto peruano en su primer libro-ideario, como se observa en la figura 7, propone que la carretera Marginal de la Selva peruana sea un corredor integrador de los países que comparten la Amazonía. Por el norte, desembocaba en el río navegable del Orinoco y, por el sur, en el Paraná. La vía comprendería entre el mar caribeño, atravesando la Amazonía, los Andes y el mar Atlántico.

3.4.1. La selva como norte a colonizar vialmente

Belaúnde proponía, como eje central de la problemática de Perú, la pronta carencia de tierras de destino agrícola y ganadero que sufriría el país en el futuro, lo cual ahondaría el problema de alimentación de los peruanos. Para resolverlo, planteaba tres soluciones (Belaúnde, 1959):

- *La reforma agraria.* Esta solución implicaba la construcción de infraestructura de grandes proyectos hidráulicos y mejoramiento de las técnicas de irrigación con las que el país ya contaba. Esta solución, según Belaúnde,

sería muy costosa y no obedecería a la velocidad necesaria para la situación en la que se encontraba Perú.

- *El desarrollo ganadero en los Andes o desarrollo agropecuario de las punas.* Consistía en dotar de créditos bancarios y asesoría técnica a las comunidades indígenas ganaderas ubicadas en zonas a más de 3000 m s. n. m. Este presupuesto sería posible con recursos provenientes de la venta del guano. Sin embargo, Belaúnde planteaba que, aun trabajando en estas dos alternativas de solución, ambas serían muy caras y lentas en comparación con la tercera.
- *La colonización vial.* Esta solución proponía integrar los territorios de la ceja de montaña a través de la vialidad, la construcción de carreteras. El objetivo era aumentar el potencial agrario y ganadero en territorios de los Andes donde no había zonas de cultivo y que, en comparación con las zonas agrícolas de la costa, serían mucho más económicas en conceptos de irrigación y producción debido a sus cualidades climáticas.

De esta manera, se planteaba que no se podía hablar de una colonización si no se contaba con vías para acceder a estos territorios conquistados para hacerlos producir. Este escenario también conllevaba corrupción —denunciaba Belaúnde—, la cual se manifestaba en dos situaciones. Primero, la construcción de carreteras por parte de fuertes empresas privadas, que solo las construían porque les daban beneficios propios. Esto era aún más perjudicioso para la economía del país, ya que el Estado les tenía que reembolsar los gastos en esas obras. Segundo, la concesión de tierras en el país se había propiciado sin una planificación vial, que dejaba libre, alejado, aislado geográficamente y, por consiguiente, sin control al concesionario, beneficiando este sistema solo a pocas personas.

Teniendo como base esta lectura sobre la problemática del país y sus posibles soluciones, el proyecto de construcción de una infraestructura vial plasmado en el ideario de Belaúnde en su libro nos ilustra la concepción de la carretera Marginal de la Selva, formulada en una “nueva filosofía vial”. Esta se argumentaba en este texto y consistía en que se requería apartarse de la idea ingenieril tradicional para lograr el objetivo de conquista:

La preocupación de nuestros ingenieros de caminos ha sido, hasta ahora, la de unir dos puntos. La enseñanza Clásica de la construcción vial sobre la base de lograr esa unión, dentro del menor recorrido entre el origen y el destino de las carreteras no rige en el caso de la Colonización Vial. En la carretera

colonizadora no interesa especialmente unir una ciudad determinada con otra. Lo que importa es incorporar la mejor tierra, a base de un estudio previo sobre las condiciones agrícolas y climáticas. No se trata en este caso de buscar las menores distancias, sino todo lo contrario, ya que se persigue dar acceso a la mayor extensión de tierras productivas. Puede decirse que el origen y el destino de la carretera colonizadora es uno sólo: el mejor hábitat para el hombre y para la agricultura (Belaúnde, 1959, p. 97).

Esta nueva filosofía —como la denominó Belaúnde y que la aplicó en su Gobierno al construir la carretera Marginal de la Selva— tenía como fines expandir las tierras cultivables en la Amazonía, fomentando diferentes tipos de plantaciones como café, cacao y castaña, así como la explotación de recursos naturales existentes en la selva amazónica como la madera.

En este contexto, retomo la pregunta inicial de este apartado para conocer cómo se representaba en el discurso del ideario a los nuevos conquistadores de Perú. Si nos centramos en su eslogan “La conquista del Perú por los peruanos”, se puede interpretar que Belaúnde tenía hasta tres representaciones de la noción de Perú con relación a la dinámica conquistador-conquistado:

- 1) Imaginar a Perú como territorio geográfico con una alta capacidad agrícola y ganadera para lograr un provecho nacional, y salir de la fase de no desarrollo en la que el país se encontraba.
- 2) Perú era un territorio con habitantes que merecían ser conquistados por otros peruanos.
- 3) En ese Perú que se conquistaría no existían habitantes.

Según lo que se puede afirmar, el primer supuesto de representación se aplicó en sus dos Gobiernos, y se puede comprobar en la propuesta doctrinaria de esa conquista en la que se identifican y describen claramente quienes cumplirían el rol de conquistadores, tal como se muestra en la figura 8. La propuesta implicaba un proceso de migración interna de pobladores o conquistadores ubicados en ocho regiones altas de los Andes a diferentes regiones de la selva.

Sin embargo, en la misma propuesta, se recoge una frase entrecomillada que supone la tercera interpretación que propongo. Los conquistadores provendrían de la costa y la sierra porque no tenían tierras y, ante esto, conquistarían un Perú deshabitado. Así, se demuestra con la afirmación “Tierra sin hombres para hombres sin tierra”.

Para entender mejor por qué estos conquistadores eran llamados a serlo, habría primero que conocer la representación que tenía el promotor del desarrollo peruano sobre la población que pretendía gobernar. Esta era la que se había estado reproduciendo, desde los intentos iniciales de cohesión panamericana, por parte de las nuevas repúblicas después de la independencia de la colonia española. El “mestizaje” o, en el caso práctico, el mestizo se concebía, entonces, como el ciudadano que habitaba en el territorio peruano y único portador de derechos de reclamación y posesión de tierras:

Cabe preguntarse ahora, en plena era republicana y en medio de una unidad nacional y racial ya lograda por el denominador común del mestizaje, fusión de dos culturas, si los peruanos hemos logrado conquistar plenamente nuestro propio territorio. Y la respuesta resulta negativa. Si el hombre se ha afianzado en la Sierra y en la Costa, sólo lo ha hecho en muy pequeña escala en la Selva, dejando casi intocada la “Ceja de Montaña”, hábitat lleno de promesas para la juventud. La incorporación de la Montaña Alta a la economía nacional —no en uno que otro punto, sino a lo largo de toda su extensión, de norte a sur— es la gran batalla que aún no se ha librado en la conquista del Perú (Belaúnde, 1959, pp. 117–118).

La “unidad nacional y racial” es presentada en la propuesta como algo único identificatorio de Perú. Se reconoce la “fusión de dos culturas” y *per se* acaban o colocan una frontera identitaria de la población peruana. El reduccionismo a dos culturas implicaba la confirmación de esos dos sectores poblacionales que eran importantes para la formulación de planes y acciones de Gobierno. El mestizo de la costa, el criollo; y el mestizo de la sierra, el indígena.

Teniendo definida la representación de las características de la población, quedaba por identificar a los que conquistarían las nuevas tierras. Los llamados a ser los conquistadores por Belaúnde habían sido clasificados en dos grupos y provendrían de la población civil y la milicia. “Y esa gran batalla tendremos que pelearla y ganarla nosotros mismos, con dos grandes divisiones: la juventud civil y la juventud militar” (Belaúnde, p. 118). La sentencia era conciliadora entre dos sectores de la población que, a lo largo de la historia republicana, habían librado encuentros y desencuentros.

Figura 9: Nuevos conquistadores de Perú⁶



6 En estos ocho núcleos identificados, según Belaúnde, el 1 y el 8 son procesos espontáneos de desplazamiento nada difíciles que ya se estaban dando hacia la selva norte, Iquitos, y la selva sur, Madre de Dios. El segundo punto de conquistadores era desde la sierra de Cajamarca y La Libertad hacia otros puntos norteños del departamento de San Martín. El tercer punto era desde Áncash hasta el sur de San Martín. El cuarto punto comprendía desde Huánuco hacia su misma selva, específicamente Tingo María, y ampliando a otros lugares como Pozuzo y Oxapampa. El quinto punto abarcaba desde la serranía de Junín hacia su misma selva como Pangoa, el Perené y el Tambo. El sexto punto se extendía de Ayacucho a la selva de Apurímac. El séptimo punto comenzaba desde Cusco y Apurímac, adentrándose en el valle de Urubamba, pasando por Camisea hasta llegar a Madre de Dios. Tomado de *La conquista del Perú por los peruanos* (p. 102), por F. Belaúnde, 1959, Ediciones Tawantisuyu.

Las posibilidades de desarrollo cumplen un papel fundamental en esta etapa de conquista, tanto como logro en sí mismo como en la observación del desaprovechamiento de oportunidades de trabajar para alcanzarlo. Se describe esta situación indicando que, en el país, no se había utilizado hasta ese momento las inmensas cantidades de tierras selváticas. Esta situación había conllevado el aprovechamiento de empresas extranjeras o la invasión de tierras por parte de las repúblicas vecinas. En ese contexto de desarrollo, hubiese sido relevante emplear el conocimiento especializado que tenían los militares del territorio peruano y los habitantes de este. Por ello, Belaúnde propuso que el Ejército, la Marina y la Fuerza Aérea —como componentes de las Fuerzas Armadas del Perú— cumplieran esa función colonizadora, realizando una labor social y de ordenamiento de los nuevos pueblos que se formarían con la conquista.

En el mapa propuesto, se aprecia que, en la estrategia de conquista, los llamados a conquistar los nuevos territorios amazónicos provendrían de las serranías. El trabajo de conquista para que la economía nacional se beneficie y logre el soñado desarrollo recaería en manos de los mestizos de la sierra, los primeros indígenas conquistados. De esta manera, se formula el discurso de conquista republicana al interior de Perú, un bucle histórico en relación con la colonización española.

3.4.2. Representaciones de los conquistados

La pregunta inicial que me planteé ha sido respondida en la primera parte del apartado anterior. En la actualidad, se conocerán las representaciones y autorrepresentaciones que se tenían de quienes fueron conquistados con la construcción de la carretera Marginal de la Selva.

En el discurso de conquista de Perú, gracias a la conquista vial, Belaúnde invisibiliza a los habitantes del país que se planea conquistar. Así, metafórica y expone al mínimo la posibilidad de su existencia:

Los Andes rebeldes y difíciles han sido dominados por nuestros habitantes, a través de los siglos, en las grandes altitudes, en los valles serranos y en la vertiente occidental. Donde no han sido sometidos a la acción civilizadora del hombre es en la vertiente oriental. Allí no se han librado sino escaramuzas colonizadoras. La gran batalla en la conquista del Perú por los peruanos será la que complete nuestro dominio de la cordillera que define al país (Belaúnde, 1959, p. 114).

No solo se reduce toda posibilidad de existencia poblacional en ese territorio, sino que la resistencia a una conquista es enmarcada con el uso de la expresión “escaramuza colonizadora”. Una *escaramuza* es la palabra que contiene el significado con menor importancia en la escala de un encuentro entre dos bandos enemigos. Un incidente de agresión por parte de colonos reducido a “escaramuzas colonizadoras” minimiza la trascendencia e implicancia de la real magnitud de ese hecho.

En este sentido, habría que introducir un tema constitucional. La historia de la reivindicación indígena en Perú y la problemática del derecho a la posesión de tierras ya tenía larga data. Augusto B. Leguía fue el presidente que colocó, por primera vez en la Constitución Política, una agenda de reconocimiento de las propiedades de sus tierras, como constaba en los artículos 41 y 58. Sin embargo, en la siguiente modificación de la carta magna de 1933, se profundizaron y ampliaron estos derechos de las comunidades indígenas. El capítulo XI se refiere a estos, en los cuales destaco cuatro:

Artículo 207: Las comunidades indígenas tienen existencia legal y personería jurídica.

Artículo 208: El Estado garantiza la integridad de la propiedad de las comunidades. La ley organizará el catastro correspondiente.

Artículo 209: La propiedad de las comunidades es imprescriptible e inajenable, salvo el caso de expropiación por causa de utilidad pública, previa indemnización. Es, asimismo, inembargable.

Artículo 211: El Estado procurará de preferencia adjudicar tierras a las comunidades de indígenas que no las tengan en cantidad suficiente para las necesidades de su población, y podrá expropiar, con tal propósito, las tierras de propiedad privada conforme a lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 29.

A diferencia de la Constitución de 1920, existe un mayor número de artículos dedicados a los indígenas, seis en total que se agrupan en el capítulo IX con la denominación comunidades indígenas. Esto no es solo un hecho formal, sino que también tiene un alto contenido simbólico en el sentido de que la élite política del Estado le da la relevancia a una de las problemáticas que los diferentes Gobiernos de la nueva república no habían atendido. Los cambios sustanciales se introducen en el primer artículo, en el cual se otorga personería jurídica a es-

ta población, reconociendo su existencia; y, en los tres capítulos, se le reconoce el derecho a propiedad a las comunidades indígenas. Cabe acotar que tanto los debates de las asambleas constituyentes previas a la redacción de la Constitución de 1920 como en los de 1923, estos se enmarcaban en las representaciones que se tenía del indígena de la época, que no era el amazónico, sino el indígena de los Andes. La Constitución de 1933 estaba vigente y regía en el Gobierno de Belaúnde.

Prosiguiendo con el argumento discursivo en el ideario belaundista en la cita anterior, se realizó una exaltación del conquistador peruano que generó una división entre los “buenos peruanos”, quienes lucharon por apropiarse del territorio selvático; y los no identificados, por omisión, quienes conformaron el grupo antagónico, los pasibles de conquista, los malos. En la siguiente cita se da cuenta de ello:

Sería altamente halagüeño que el pabellón nacional, enarbolado en bellas y eficientes unidades construidas en el país, llevara el aliento y la esperanza a los buenos peruanos que, con espíritu de pioneros, luchan en la selva por la grandeza de la patria (Belaúnde, 1959, p. 129).

Así, “la grandeza de la patria” solo se deberá a los conquistadores. Lo que hayan realizado o no los no identificados nunca será reconocido como algo que haya contribuido a la grandeza de esa patria peruana que concebía Belaúnde. La noción sobre el desarrollo es válida solo si es planeada desde el Gobierno, el cual no conocía la selva ni a sus habitantes. En consecuencia, los conquistados no serán reconocidos como forjadores de desarrollo ni grandeza para la patria.

En 1953, se publicó en México, con el auspicio financiero de la Unesco y por encargo de la Comisión de Historia del Instituto Panamericano de Geografía e Historia, *La bibliografía selectiva de las culturas indígenas* (Comas), un primer intento científico que mapeó las diferentes culturas y tribus indígenas de los tres subcontinentes americanos. Este compendio daba cuenta de la existencia de comunidades indígenas y del espacio geográfico en el que se ubicaban en Perú. En la zona comprendida como área cultural: tropical (mapa II), se ubica en el apartado 51 a las tribus de la montaña, en Ecuador y Perú. Entre otras representativas del Perú actual, como las tribus shipibas, se identificó también a las tribus mayorunas.

A través de la construcción de la carretera Marginal de la Selva en Perú, se inició una nueva problemática no experimentada antes con respecto a la tenencia y apropiación de tierras. Esto se debía, a su vez, a la lógica conceptual que tenía el Gobierno sobre esta y con la que se enfrentaría. La mirada occi-

dental que dominaba la concepción de la problemática del sistema de tenencia y apropiación de tierras se daba por concluida con la poca comprensión de la cosmovisión indígena del Ande y del Amazonas. Asimismo, históricamente se había perpetuado por parte de las élites de poder político. A este factor se suma que la formación del Estado nación en Perú implicaba una noción de desarrollo única y propuesta desde Lima hacia el interior del país como un proyecto de carácter homogeneizador. De esta manera, el problema en el proyecto de conquista de territorios por los propios peruanos de Belaúnde radicaba en el desconocimiento de la cosmovisión amazónica de sus habitantes, y se deduce de la intención de ignorar lo que se conocía hasta el momento.

La visión de conquista se mantuvo presente hasta en el segundo Gobierno de Belaúnde en 1980, incluso durante la dictadura militar de Velasco y Morales Bermúdez, entre 1968 y 1979. Un ejemplo ilustrativo de la problemática de tenencia y apropiación de tierras lo plantea en una entrevista Stefano Varese (Montoya *et al.*, 2001):

En el Marañón los militares tenían un plan de colonización que consistía en dar lotes individuales de tierra a los colonos y alternarlos con lotes dados a los nativos, asumiendo que los aguarunas podían vivir de manera estable en lotes de unas cuantas hectáreas sin moverse, sin practicar su agricultura de tumba, roza y quema, que es itinerante. Era una idea totalmente exógena, ajena a los parámetros de la ecología y a la conducta cultural de los nativos de la selva. Éstos [*sic*] practican una horticultura itinerante a lo largo de años. Es muy conocida ahora, pero en esa época no lo era. Los militares decían “ponemos aquí un colono, acá ponemos un aguaruna, y de la mezcla sale el Perú mestizo, civilizado”. Sobre todo, pensaban, con total ingenuidad e ignorancia, que los colonos iban a enseñar a los aguarunas. Los colonos no sabían nada de selva, no sabían nada de bosques tropicales. En ese entonces se decía de los aguarunas: “Son los chunchos” (p. 4).

La característica itinerante que tienen algunas tribus amazónicas permite que el sistema de tenencia y apropiación de tierras sea, hasta la actualidad, una problemática difícil de abordar y solucionar debido a las leyes nacionales sobre la propiedad que existen en cada país. Esto debido a que estas leyes en sus bases conceptuales están desconectadas de las cosmovisiones sobre el espacio y el movimiento de estas comunidades indígenas. La reificación de la forma de vida de las comunidades originarias de la selva, para que se adapten al código regulatorio y cohesionador a favor del Estado nación, genera esa incompreensión entre ambas partes y es la base de actuales conflictos sociales internos.

Figura 10: RS de “La conquista del Perú por los peruanos” en la prensa peruana (década de los sesenta)⁷

SELVA TRAGICA

A SANGRE Y FUEGO, CIVILIZACION Y BARBARIE SE DISPUTAN UN TERRITORIO EN QUE HASTA AYER CAMPEABAN LAS VIBORAS Y EL TIGRE



Uno de los episodios más controversiales que caracteriza esta vía terrestre fue la operación cívico-militar en 1964, la cual conllevó un conflicto social. Este desencadenó la muerte de indígenas de la Amazonía peruana. El segundo

7 El título del reportaje se tituló “Selva trágica”. En la parte inferior izquierda, se lee “Llevando un herido por entre la selva hostil, avanzan estos sobrevivientes de la guerra que los Mayos desataron furiosamente en un episodio que hasta ahora encierra enigmas fantásticos”. Tomado de Caretas, 1964, Gran Combo Club.

conflicto social con muerte de indígenas amazónicos y personal policial aconteció en el segundo Gobierno de Alan García, en 2009, en Bagua. Conocido actualmente como el Baguazo, también ocurrió en la misma carretera cuando el Gobierno aprista impulsaba una política de inversiones en el plan de puesta en marcha del Tratado de Libre Comercio (TLC) con EE. UU. (Defensoría del Pueblo, 2009; RPP, 2016; Peña, 2019).

Las representaciones de los indígenas que poblaron milenariamente el Amazonas fueron expuestas en los discursos de la prensa que avalaba la construcción de la carretera Marginal. En abril de 1964, la revista quincenal *Caretas* retrató, en el artículo titulado “Selva trágica”, lo sucedido y reprodujo las RS que se tenía de los conquistados en ese Perú occidental de la década de los sesenta. La tribu mayoruna, denominación en español y que proviene del quechua *mayu* ‘río’ y *runa* ‘gente’, ‘gente del río’, o *matsé* en lengua nativa que significa ‘gente’ (Povos Indígenas no Brasil [PIB], 2016), se interponía al desarrollo nacional al ubicarse en el trazo de lo que sería posteriormente la carretera Marginal de la Selva. El enfrentamiento entre los conquistadores y los conquistados ocurrió el 10 de marzo de 1964, a 175 km de la ciudad de Requena, en el departamento de Loreto, cuando los expedicionarios buscaban la mejor ruta para construir la carretera entre esa ciudad y el Alto Yavarí. El enfrentamiento bélico fue una operación conjunta del Gobierno peruano y de helicópteros de EE. UU. (*Caretas*, 1964; Varese, en Montoya, Vargas y Paredes, 2001; Varese, 1974), en el cual se efectuó una destrucción masiva con una versión nacional del napalm (Manrique, 1995; *La República*, 2020).

A continuación, en las figuras 9, 10 y 11, se observan las representaciones de la prensa de la época sobre las tres categorías que se desprenden del ideario discursivo “la conquista del Perú por los peruanos”, la representación de los conquistadores; “los peruanos”, la representación del territorio a conquistar; y “el Perú”, la representación de los que habitaban en el territorio conquistado, es decir, los pasibles a ser conquistados. Cabe resaltar que *Caretas* en ese tiempo —y actualmente también— era un producto caro en comparación con un periódico, y, en correspondencia, era adquirida y leída por la clase socioeconómica alta de Perú, sobre todo, de Lima.

En el subtítulo central, se metaforiza a las tres categorías del lema belaudista procarretera. Los conquistadores encarnaron la civilización que está en búsqueda de más territorios para acrecentar su espacio. La barbarie fue la actitud que se le adjudicaba a los conquistados. El término *barbarie* consultado en el diccionario Oxford tiene como acepción principal la actitud del grupo que actúa fuera de las normas de la cultura, en especial de carácter ético, y son sal-

vajes, crueles o faltos de compasión hacia la vida o la dignidad de los demás. Hasta el momento, no existe ninguna cifra oficial que confirme la cantidad de indígenas fallecidos. En la página 40 de la revista correspondiente al reportaje, se menciona solo que “muchos indios murieron”. El territorio conquistado fue representado fantasiosamente como un lugar en el “que hasta ayer campeaban las víboras y el tigre”. Con este subtítulo principal se sobreexotiza el territorio apelando al felino endémico del Asia. Así, se genera un ambiente de lejanía con un lugar no propio y desprovisto de referencias afectivas por su peligrosidad.

El texto retrata el enfrentamiento separando dos bandos, en el lado de los buenos, están los civilizados, los progresistas, los mestizos, los “peruanos”, los conquistadores; y, en el bando de los malos, los que no quieren el desarrollo, los incivilizados, los indígenas, los conquistados. Asimismo, se refiere a un avión de la Fuerza Aérea Peruana (FAP), el cual sería parte del equipo que participó en el hecho de sangre.

La ley de la selva es la expresión que en el imaginario popular connota anarquía, desgobierno, caos. El helicóptero como pertrecho militar, atribuido de una carga simbólica de modernidad y civilización, representa el poder del conquistador que rompió ese desgobierno y caos que imperaban en esa parte del Perú conquistado.

Las leyendas de las fotos —redactadas en un estilo novelesco— crean representaciones de dos bandos antagónicos, en las cuales los buenos tienen nombre y apellidos, enalteciendo sus virtudes. De esta manera, se construye la imagen de héroes o mártires de la conquista, y los malos son reducidos a colectivos u hordas de “salvajes” que deben ser contenidos y eliminados. La foto de la indígena capturada por los militares es mostrada como trofeo de guerra, creando una atmósfera de distancia en oposición a la persona retratada, recordando al *Freak Show* circense de la Inglaterra del siglo XVII o los *dime museums* estadounidenses de finales del siglo XIX.

Al interior del artículo compuesto por ocho páginas (las otras se encontrarán en el apartado de anexos, bajo el título “Representaciones de la población indígena en la prensa peruana (década del sesenta)”), se pueden hallar otros casos ilustrativos de más representaciones de ambos bandos, creados en un contexto de conquista-conquistado en nombre del desarrollo del proyecto Estado nación peruano.

Figura 11: RS de “La conquista del Perú por los peruanos” en la prensa peruana (década de los sesenta)⁸



- 8 En la foto principal de una hoja completa del artículo, se escribió la siguiente leyenda: “Durante días, la prensa mundial fijó su atención en esa choza o ‘maloca’ que se divide en un claro del verde océano selvático. En su interior agonizan dos peruanos, mientras sus compañeros son amenazados de muerte por indios mayos y remos, más sanguinarios que cualquier piel roja de película del Far West: La señal de humo acaba de permitir que un avión de la FAP localice a los sitiados”. Tomado de Caretas, 1964, Gran Combo Club.

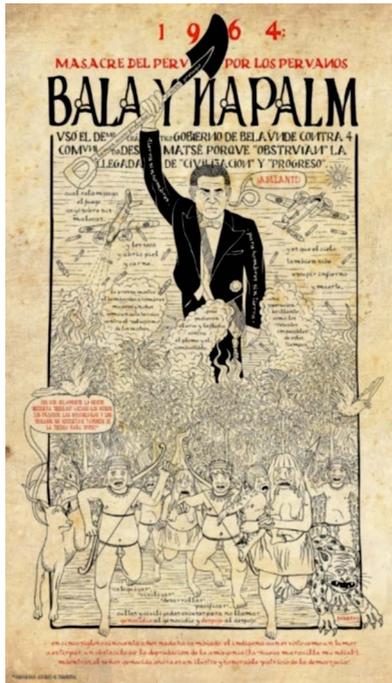
Otro frente discursivo sobre la construcción de la Marginal de la Selva, y en paralelo los proyectos nacionales de reforma agraria impulsada por diferentes Gobiernos sudamericanos en la década del sesenta e inicios del setenta, fue el comienzo de los discursos etnopolíticos de reivindicación y defensa de derechos de las poblaciones indígenas amazónicas y sus territorios. Estos nuevos discursos se propagaron en los otros países que comparten la Amazonía como Ecuador, Bolivia, Brasil y Colombia. Por ejemplo, en Ecuador, la aparición de una de las organizaciones más tempranas coincidía temporalmente con el hecho acontecido con los *matsés* peruanos. La Federación Shuar fue fundada con apoyo de la orden salesiana en 1964 (Moreno, 2018). En el caso de Perú, actualmente, la organización más conocida de la Amazonía es la Asociación Interétnica de Desarrollo de la Selva Peruana (Aidesepe), que tiene como tercer punto de su agenda política proteger el derecho de los indígenas autoaislados o no contactados a la determinación de alejarse de la civilización y vivir libres en la selva.

En una revisión de las informaciones de los principales medios masivos en Perú, no se menciona esta parte de la historia en la construcción de la mencionada vía. En la sección de la Base de Datos de Pueblos Indígenas u Originarios (BDPI), del portal oficial del Ministerio de Cultura (Mincul) de Perú, se alude escuetamente sobre ello:

Desde la década de 1960, se intensifica en el territorio ocupado por los *matsés* una política estatal de ampliación de la frontera agrícola y la explotación forestal en la selva. Esta política afectó la forma de vida del pueblo *matsés* y trajo consigo enfrentamientos entre la población *matsés* y el Estado. Se conoce que durante esta época el gobierno bombardeó varios asentamientos *matsés*, forzando el desplazamiento forzoso de los indígenas hacia la frontera con Brasil (p. 2)

Por otro lado, diversos colectivos sociales, organizaciones de defensa de derechos indígenas y medios de comunicación alternativos —sobre todo en línea— mantienen como uno de sus objetivos visibilizar y no olvidar las muertes de los indígenas acaecidas en la época del Gobierno que construyó la carretera Marginal de la Selva. Como se puede observar en la figura 11, los diferentes soportes discursivos han permitido transitar las voces silenciadas de la época.

Figura 13: Representaciones sobre la construcción de la carretera Marginal de la Selva¹⁰



10 En el quilca (gráfica inspirada en los retratos que hacía Guamán Poma de Ayala) titulado “Bala y Napalm”, en referencia a las armas usadas en el enfrentamiento de 1964, el Estado es representado con la palabra adelante, que era usada como lema político por Belaúnde, y antagónicamente los indígenas, con la leyenda: “¿Es que solamente la gente necesita tierras?, ¿casaco los monos, los pájaros, las huanganas y los venados no necesitan también de la tierra para vivir?”. Estas son palabras de Juaneco de Tsisontire, un jefe ashaninka, parafraseado por Stefano Varese en la entrevista “En la selva sí hay estrellas” (2001). En la parte inferior se lee “Catequizar’, ‘civilizar’, ‘desarrollar’, ‘pacificar’... cultas y civilizadas excusas para no llamar genocidio al genocidio y despojo al despojo”. Y como leyenda final: “En cinco siglos o cincuenta años nada ha cambiado: el indígena aun es visto como un tumor a extirpar, un obstáculo pa [sic] la depredación de la amazonía (la ‘nueva maravilla mundial’) [...] mientras el señor genocida ahora es un ilustre y honorable ‘patricio de la democracia’”. Tomado de 1964: Masacre del Perú por los peruanos, por M. Ronjam, 2012, Caraxoman.

En el intercambio de banda presidencial de 1985, Belaúnde, al terminar su segundo Gobierno, se dirige al Congreso por última vez como presidente constitucional de la República. En su discurso, resume los logros de la ejecución de su ideario planteado en 1959:

En cuanto a la selva, fue tan impenetrable que casi no pudo rendir frutos. Por todo ello hemos comprendido que la frontera agrícola y su extensión constituyen primera obligación de toda administración nacional y por eso invade nuestro olfato el aroma de la selva con la trocha recientemente abierta. Por eso por obligación nacional y no por obsesión, nos hemos esforzado en abrir sus feraces campos. Por eso cuando hemos dicho que hemos dado ingreso a una estructura agraria potencial igual a la del valle del Danubio que recorre y vivifica siete naciones europeas lo hacemos señalando los lugares. Desde nuestro primer gobierno abrimos el Huallaga Central y el Altomayo [...] y en este segundo gobierno hemos agregado al hábitat rural nacional, las tierras casi despobladas de los valles de los ríos Palcazu, Alto Pachitea, Pichis con toda su inmensa red de tributarios [...] Es una felicidad poder señalar con toda claridad lo que se ha hecho, donde llegamos a lomo de bestia, en balsa o en canoa [...] hemos llegado por carretera; posibilitando la asimilación del país de esas tierras inmensas y fructíferas.

La promoción y creación de nuevas zonas agrícolas —consideraba Belaúnde— debe ser una obligación de los Gobiernos de turno, enfatizando en el ideario de colonización, y lo propone como una ruta indispensable a seguir o adoptar en el futuro. Con la afirmación de haber “agregado al hábitat rural nacional, las tierras casi despobladas”, ratifica la representación que se tenía en el proyecto vial sobre la importancia de la existencia de población en los territorios colonizados. La retórica usada, al comparar el tránsito y llegada a un punto en “lomo de bestia, balsa y canoa” con llegar “por carretera”, establece un parangón entre el salto de lo rural a lo urbano. Así, se resume la visión de modernidad que impulsó Belaúnde con su propuesta de colonización vial.

La carretera Marginal de la Selva es actualmente la carretera que permite interconectar zonas que, hasta antes de Belaúnde, eran inaccesibles e inimaginables de ser alcanzadas. La colonización vial se convierte, de esta manera, en el inicio formal del primer capítulo de la adhesión del territorio amazónico a Perú, la última zona que faltaba colonizar por el mismo Estado en las lógicas de los Gobiernos centrales. La construcción de la carretera Marginal de la Selva se configura, de esta forma, como el punto de inflexión en la historia de la República peruana, en la cual se inician los primeros discursos locales ama-

zónicos de reivindicación de derechos humanos y a la tenencia de tierras. Con este inicio de discursos desde la Amazonía, se complejiza la representación del indio que tienen las esferas de poder político. La noción de indio entra en crisis, ya que se evidencia en la política del Estado la jerarquización de la sociedad indígena del país. El discurso colonizador, a través de la construcción de infraestructura vial que se proclama, se materializa estableciendo capas jerárquicas en la sociedad peruana: el proyecto concebido desde Lima para ser ejecutado por los conquistadores de la sierra, donde en la época se concentraba aún la mayor cantidad de población indígena; es decir, indígenas mestizos, quienes conquistarían territorios amazónicos donde existían otros indígenas, pero aún originarios. Así, la consolidación del proyecto Estado nación que prioriza la identidad mestiza tiene una característica declarativa. Es la primera vez que un discurso político explícitamente expuesto en un texto y planeado con anterioridad, sobre la base de una lectura e interpretación de la realidad nacional, es llevado a cabo por el Gobierno del mismo autor para conseguir el desarrollo del país, teniendo como columna vertebral la construcción de una carretera.

En 2002, el presidente Alejandro Toledo rindió homenaje al expresidente aciopopulista y anunció en ceremonia pública que la carretera Marginal de la Selva se llamaría carretera Fernando Belaúnde Terry, como es conocida actualmente.

3.5. Las Iniciativas para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)

La IIRSA tuvo sus inicios en la reunión convocada por el entonces presidente de Brasil, Lula da Silva, con motivo de la celebración de los 500 años de la llegada de los portugueses. Esta reunión —llevada a cabo en Brasilia en 2000 con la presencia de doce países sudamericanos, entre ellos Perú— fue el inicio de un retorno decidido del discurso integracionista que se había debilitado por la sucesión de dictaduras militares en diferentes países latinoamericanos. Estos discursos integracionistas presentaron una nueva particularidad. A diferencia de los tradicionales discursos integracionistas latinoamericanos o panamericanos, estos tenían como fin una integración sudamericana. La reunión fue, entonces, el nacimiento de un nuevo cuerpo discursivo que se sumaba a los existentes no solo en América Latina, sino en toda América.

Esta reunión tuvo como agenda los siguientes puntos: infraestructura e integración, democracia, comercio, drogas ilícitas y delitos colaterales, y conoci-

miento y tecnología. Sin embargo, el tema de infraestructura e integración fue el que obtuvo más éxito en su posibilidad de ejecución. La propuesta implicaba modernizar la infraestructura con la que ya contaban los países reunidos en los sectores de transporte, energía y comunicaciones (IIRSA, 2011). La declaración de Brasilia se tradujo en que esta iniciativa sería la semilla de la creación de un nuevo bloque de países con cuatro características.

- 1) Ser una iniciativa, según la mirada consensuada de los participantes, que pueda aglutinar los esfuerzos de un bloque para aprovechar las oportunidades, y contrarrestar los riesgos o amenazas que podría ocasionar estar involucrados en un sistema globalizado.
- 2) Modernizar la economía y el sistema económico de los países que decidieran ser parte de la iniciativa. Además, se buscaría incluir la identificación y reconocimiento de una identidad de la región en la economía del futuro bloque.
- 3) Que la integración de la región se convierta en un espacio en común donde pueda haber un intercambio de conocimientos y cooperación internacional. Esta integración permitiría una forma de generar influencia política y económica a manera de contrapeso con otros bloques existentes en el mundo.
- 4) Que la integración física, es decir la eliminación de fronteras en función de aspectos físicos o reglamentación fronteriza, podría impulsar otras dimensiones de integración sudamericana.

Establecido el germen de una iniciativa que, como característica principal llevaría a la creación de un bloque sudamericano, la IIRSA obtuvo su mejor logro y efecto político. La conformación de un grupo de carácter multinacional que desempeñaría un papel geoeconómico y político capaz de negociar en mejores condiciones en el sistema de poder mundial permitiría que el proyecto sea aceptado desde un inicio por la mayoría de los países que lo integrarían. Habiendo promovido esta base de integración, se inició lentamente un reemplazo del discurso bolivariano de integración impulsado por Hugo Chávez por uno o varios discursos sudamericanistas que se expresaban con sus matices propios y diferentes en cada país de los futuros socios.

Los discursos integracionistas sudamericanos formalmente transitaban en las declaraciones realizadas en las reuniones constantes entre el grupo de países. Una de las más importantes fue la de Ayacucho en 2004, en la cual se observó el protagonismo que se le otorgaba a la historia en común de los

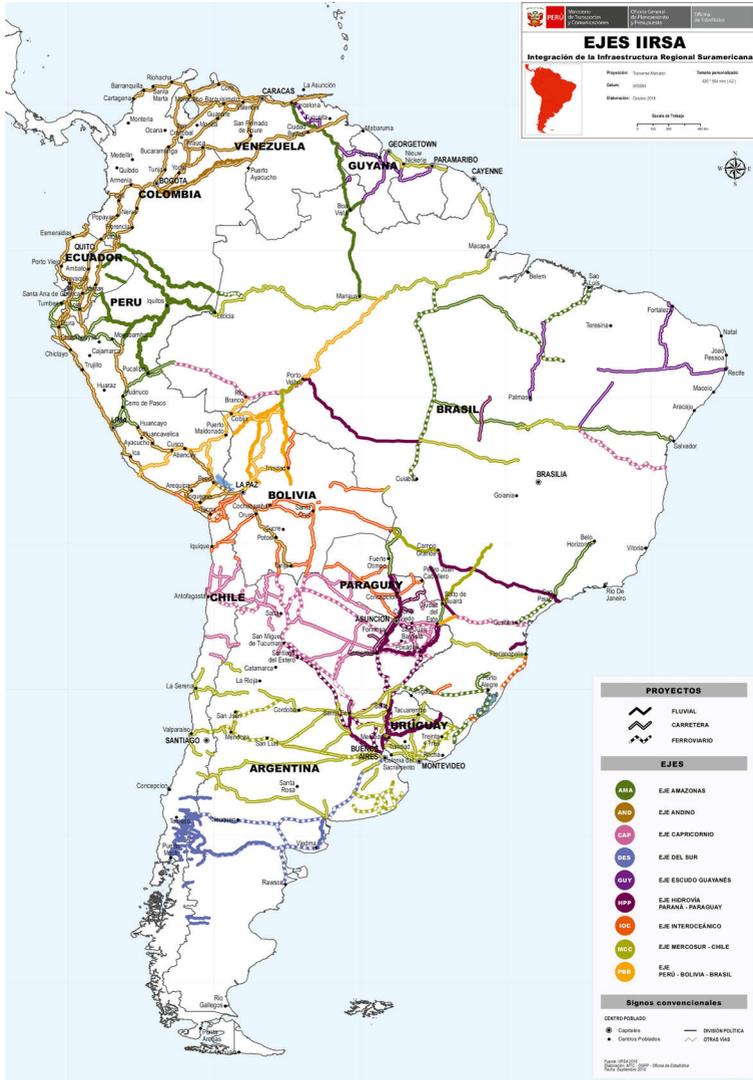
países sudamericanos. En la reunión, que era convocada en el marco de la III Cumbre Presidencial Sudamericana, se declaró la conformación de la Comunidad Sudamericana de Naciones (CSN). La cita, que tenía como motivo conmemorar las batallas libertarias de Junín y Ayacucho en Perú, se inicia recordando a los gestores sudamericanos de la independencia de la Corona española: Simón Bolívar, José de Sucre y San Martín. En la declaratoria, se destacó la existencia de una “identidad sudamericana compartida”, así como la importancia de lograr el desarrollo de cada país de la región sudamericana para que este ayude al progreso del bloque comunitario.

Este desarrollo debe ir en armonía con la “preservación del medio ambiente y la promoción del desarrollo sostenible”.

Para alcanzar los objetivos del bloque, se propusieron seis procesos necesarios, entre los que se destacan dos: “La integración física, energética y de comunicaciones”, que implica una innovación de los sistemas financieros de cada país para que favorezcan la inversión en infraestructura física de la región; y que se fomente la interacción entre las empresas y la población “en la dinámica de integración” de la región. Ambos procesos son los que más se materializaron en la práctica de integración sudamericana, la construcción de infraestructura física; en el caso de Perú, la construcción de carreteras, de las cuales la más importante es la CIS o IIRSA Sur.

La IIRSA se convierte en un nuevo intento integracionista que se vuelve realidad en tanto forma una red totalizadora que no deja ningún país de los doce sudamericanos fuera de esta. La declaración de Ayacucho y las siguientes establecen que la deseada integración sudamericana se cumplirá solo si facilita la interconexión a través de la construcción, e implementación de infraestructura y modernización de las ya existentes. La palabra *IIRSA* se incorpora a los discursos como una institución y se empieza a hablar de esta como una abstracción de las infraestructuras viales, ya sean terrestres o fluviales, que se construían en el proyecto de integración, como se muestra en la figura 14. Esto se debe a que las empresas constructoras, en su mayoría brasileñas, usan la abstracción en plural, ya que definen carreteras diferenciadas en su denominación por la ubicación en la que eran construidas, y ese sistema de denominación es replicado en los medios de comunicación. Las *IIRSA* presentes en cada país de Sudamérica tenían lógicas diferentes, puesto que eran abstraídas otra vez por un nuevo término con relación al proyecto más representativo, en el caso de Perú fue la CIS.

Figura 14: Los ejes de la IIRSA¹¹



11 Los ejes son las denominaciones que se usaron y estas corresponden a lo que en los discursos mediáticos se llaman las IIRSA. En el caso de Perú, existen tres: norte, centro y sur. Estos tres ramales están comprendidos en el occidente, por el eje Perú-Brasil-Bolivia y el eje andino; y, en el oriente, por el eje interoceánico central y el eje del Amazonas. Tomado de MTC-OGPP-Oficina de Estadística (2018).

Figura 15: Las IIRSA Norte, Centro y Sur en Perú¹²



En el caso de Perú, se denominan las IIRSA Norte, Centro y Sur, como se muestra en la figura 15. Este uso cobra relevancia en el sentido de que es una estrategia discursiva en relación con el proyecto integrador propuesto en el bloque sudamericano. La palabra *IIRSA*, en la década de 2000, era sinónimo de integración y modernidad, y generaba prestigio en los actores políticos de Perú que la usaban a favor. Muchas de estas obras contaban con el respaldo popular, y de un gran sector de la prensa nacional o medios de señal abierta. En esa década, y a inicios de la siguiente, el argumento discursivo usado por diferentes actores políticos, sobre todo de representación nacional, era que el desarrollo

12 En los rectángulos marcados con puntos verdes, se identifican las tres IIRSA de Perú. Adaptado de Los proyectos de la API (anexo 2, p. 3), por el Comité de Coordinación Técnica (CCT) de IIRSA, 2011.

nacional tenía una nueva oportunidad y una ruta definida al insertarse en esta red de integración. Así, el proyecto de Estado nación peruano basa su desarrollo nuevamente en priorizar la construcción de carreteras.

3.5.1. El rol de Brasil en la integración sudamericana

Para entender el porqué de la construcción de la CIS en Perú, habría que identificar cuáles fueron los hechos que la hicieron posible. Uno de ellos, de factor externo, es la relación con el rol de Brasil en la esfera sudamericana. El comportamiento de este país en la región se caracteriza por cuatro aspectos que generaron impacto en la dinámica de integración: la reunión en Brasilia, la coincidencia ideológico-político de la época, el No al ALCA y sus efectos inmediatos.

La reunión en Brasilia, en 2000, fue un hecho altamente simbólico, ya que Brasil conmemoraba medio siglo de la colonización portuguesa. La reunión de presidentes y tal acontecimiento histórico no fueron solo una coincidencia si sumamos que fue el punto de quiebre de una etapa en la que Brasil se empieza a comportar como una potencia en la región. Las relaciones internacionales brasileñas con sus países vecinos nunca habían sido llevadas a un plano multilateral. Los diversos acuerdos a los que había llegado con países de la región habían dado sus mejores frutos con el acuerdo del Mercosur, pacto de mercados en común entre el país amazónico, Argentina, Paraguay y Uruguay. Sin embargo, estos acuerdos tenían un componente bilateral o multilateral a pequeña escala, en la cual la presencia de Brasil en los mercados internos no era una característica en los demás países del Mercosur.

La reunión de Brasilia fue un momento clave en esta nueva etapa para Brasil, pero el suceso cumbre que desencadenó un rápido ascenso en ese rol se presentó tres años después con la asunción al mando del sindicalista metalúrgico Luiz Inácio Lula da Silva (2003–2010), miembro fundador del Partido de los Trabajadores (PT). Lula da Silva realizó una campaña de integración regional sudamericana con un factor importante a su favor, el cual consistía en compartir similares posturas ideológicas y políticas con los presidentes de los países que por coincidencia gobernaban en ese tiempo: el excomandante militar Hugo Chávez en Venezuela (1999–2013), el peronista Néstor Kirchner del partido Frente para la Victoria (FPV) (2003–2007) y posteriormente su esposa Cristina Fernández de Kirchner (2007–2015) en Argentina, el exsindicalista cocalero Evo Morales del Movimiento al Socialismo (MAS) (2006–2019), el economista Rafael Correa del Movimiento País (PAÍS) (2006–2007) en Ecuador, y Óscar Nicanor Duarte Frutos del Partido Colorado (ANR-PC) en Para-

guay (2003–2008). Todos pertenecían a partidos y movimientos de tendencia izquierdista, a excepción del partido paraguayo. En este grupo de países, se encontraban las economías más fuertes del primer quinquenio de la década encabezadas por Brasil, y seguidos de Argentina y Venezuela (Cepal, 2011; Centro Estratégico Latinoamericano de Geopolítica [Celag], 2019).

El rol de Brasil como potencia en la región se consolidó en la muestra de poder más relevante de Lula da Silva y sus aliados políticos cuando en 2005 frustraron las intenciones de EE. UU. y los países latinoamericanos a favor de ratificar la firma del ALCA. En la cumbre realizada en Argentina se enfrentaron dos facciones: la que lideraba EE. UU., promotor de la propuesta, y sus países aliados, entre los cuales se encontraban México, Canadá, Chile, Colombia y Perú; y, por el otro lado, la que lideraba Brasil y sus países aliados, Venezuela, Argentina, Bolivia y Paraguay. En la IV Cumbre de las Américas en Mar del Plata, primera ocasión en la que George Bush se sentó a conversar para negociar un acuerdo con los demás presidentes de América, fue un pódium en la que revivieron los discursos latinoamericanistas, panamericanistas y bolivarianos; pero, sobre todo, se sobrepusieron en la negociación discursos anticapitalistas. Hugo Chávez fue uno de los principales oradores, quien apoyó la estrategia anti-ALCA de Lula da Silva (Barcelona, 2005). Paralelamente, en la calle se celebraba una cumbre alternativa organizada por el movimiento multisectorial civil conocido como No al ALCA (Demirdjian, 2007). En este participaron Hugo Chávez, Evo Morales como dirigente cocalero, dirigentes cubanos y Diego Maradona, quien generó un efecto aglutinante de personas, ya que la manifestación se realizaba en Mar del Plata. Finalmente, el fracaso del ALCA resultó de la negativa de los países del Mercosur: Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay, y el apoyo de Venezuela al resto de los países de Norteamérica: EE. UU., México y Canadá; los países de Centroamérica y el Caribe; y otros países de Sudamérica. Los efectos inmediatos favorables para la consolidación de Brasil como potencia fueron que, con esta negativa al tratado, sacaron de la esfera de injerencia en la región a México, su contrapeso latinoamericano, y que se le reconocía su primer gran éxito como líder en la región con capacidad de medir fuerzas con EE. UU.

3.5.2. Los discursos integracionistas y la carretera Interoceánica

La fuerza negociadora que se mostró en Mar del Plata afianzó la confianza en Brasil por parte de los demás países sudamericanos. Esta situación impulsó a las IIRSA y motivó su adopción conjunta por parte de los países miembros.

Con la elección como presidente de Ecuador de Rafael Correa en 2006, se fortalece considerablemente el grupo de Gobiernos de izquierda y los discursos integracionistas se concretan al inaugurarse en 2008 el edificio de Unasur, en el norte de Quito. El organismo fue la institución política que expresó la intención de mayor alcance que hubo en la región para generar un bloque sudamericano. A través de Unasur, se facilitó la consolidación de Brasil como líder regional y se reforzó aún más la importancia que se le brindaba a las negociaciones Gobierno a Gobierno entre los demás países. Sin embargo, en la fortaleza que desplegaron sus líderes representados por los presidentes de izquierda, Unasur tenía su debilidad. Los discursos que normalmente provenían de la sede no solo eran de carácter integracionista, sino también de oposición al sistema capitalista, sobre todo expuestos por Hugo Chávez y posteriormente por Nicolás Maduro, abiertamente en contra de EE. UU. El rápido ascenso de poder e injerencia de Unasur fue cayendo rápidamente con la muerte de Hugo Chávez, el personaje más polémico, así como más carismático y mejor orador que su predecesor; el encarcelamiento de Lula da Silva; el *impeachment* a Dilma Rouseff; la asunción de Jair Bolsonaro a la presidencia de Brasil; el cambio en el poder político de los partidos de izquierda a derecha; y la influencia de EE. UU., dejando a la organización de doce países miembros a solo cinco; y, finalmente, con el presidente ecuatoriano Lenin Moreno, quien desafilió a su país, y exigió el desalojo del aparato burocrático de la sede y su devolución.

El proceso de decaimiento de Unasur era, sin embargo, independiente del proceso de construcción que se había iniciado en el marco de las IIRSA en diferentes países desde 2005. En este proceso, se declararon más de 500 proyectos de construcción en toda Sudamérica. Actualmente, existen 581 proyectos en construcción por un monto total de 191.420 millones de dólares (Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento [Cosiplan], 2017). Un hecho peculiar que remarcar en este proceso de implementación infraestructural es que, al empezar las construcciones en los diferentes puntos donde se habían planificado, como se muestra en la figura 15, notoriamente se observó la rapidez y eficiencia de las empresas constructoras brasileñas para cerrar contratos, tomando el control casi monopolístico en muchas obras de construcción. En el caso de Perú, la empresa Odebrecht fue la que ejerció ese control en la construcción de la CIS.

3.6. Conclusiones del tercer capítulo

Como hemos visto en la historia de la concepción de carreteras en Perú, estas han sido constantemente concebidas como instrumentos de desarrollo o expansión de territorios para el Estado. Esta propuesta no es exclusiva del país, sino que sigue una lógica de necesidad social presente en todo el mundo que busca comunicar o conectar lugares distantes y a las personas que se encuentren en estos. No obstante, a partir de las carreteras analizadas, se advierte una preferencia en conectar más a lugares que a personas, con el fin de aprovechar el territorio al que se podía llegar y los recursos que se podían hallar. Este intento por conectar lugares y lo que se encuentre en estos ha sido históricamente influido por dos corrientes externas como la política internacional de gobierno establecida por EE. UU., empresas inglesas y estadounidenses extractoras de materias primas, y a inicios de este siglo agresivamente por el Gobierno brasileño para tener un papel protagónico en la región sudamericana. Ambos factores se identifican en la historia de las construcciones de las principales carreteras peruanas. De la genética rutera del país, se puede realizar una lectura de cómo los actores sociales —como los Gobiernos y la ciudadanía— se representan socialmente a sí mismos.

En este breve recorrido histórico de la genética vial de Perú, hemos explicado cómo el Qhapaq Ñan puede ser considerado como una especie de vía madre sudamericana, la cual permitió a los incas expandirse territorialmente, conquistar otras culturas, y generar una infraestructura vial organizada con diferentes soportes que la hacían viable para ser usada y mantenida como un eje cohesionador del proyecto Estado nación incaico. Esta vía madre, a su vez, facilitó la conquista de los españoles del territorio sudamericano; y, a partir de ese tiempo, con la suma de factores políticos, étnicos, sociales y religiosos, la conformación de una identidad mestiza que caracteriza actualmente a la región.

Las RS de la población peruana que estuvieron presentes en los Gobiernos de turno que proponían alcanzar el desarrollo del país han sido jerarquizantes respecto a esta. Esto se observa, por ejemplo, en la mano de obra usada para la construcción de la carretera Central. Así, mediante la Ley de Conscripción Vial, se explotó al campesinado, sobre todo a los indígenas de la sierra. El proyecto vial no era una iniciativa propuesta por los indígenas, sino que respondía a un proyecto nacional que buscaba el transporte de recursos naturales de la sierra central a través de estas vías para su exportación. En el caso de la carretera Panamericana, que une el norte y el sur por la costa, siendo la vía que concentra el

mayor poder económico del país, a su vez, cuenta con mejor infraestructura en comparación con los otros dos ejes viales existentes. Esto brinda una señal de ese factor jerarquizante que prima en Perú, donde se concibe e inicia el poder en Lima y, por ende, en la costa. En el caso de la carretera Marginal de la Selva, se propició una administración de conquista de territorios por jerarquías territoriales explícitamente declaradas, en la cual se concebía el proyecto y su administración en la costa. De igual manera, se proponía a la gente de la sierra como conquistadores y, según los imaginarios de la época, el territorio vacío a ser conquistado era la selva.

Otro punto clave en la concepción de las carreteras más importantes de Perú es que ha habido una influencia exterior por parte de dos países, EE. UU. y Brasil. Ambas influencias se han expuesto en los objetivos macro que tenían los Gobiernos peruanos al concebir la construcción de las infraestructuras viales. Una característica que primó era la de una supuesta integración americana, sudamericana o nacional. Sin embargo, una vez construidas las carreteras propuestas, no se cumplía a cabalidad tal principio. Por su parte, lo que sí han logrado es cambiar drásticamente la gramática social del país por donde han sido construidas, tal como se puede observar en la carretera Panamericana. Esta, a partir de su construcción, generó un éxodo masivo de la sierra a la costa, sobre todo a Lima. Así, propició que actualmente la costa sea la región natural con mayor población de Perú y poder social.

Los proyectos viales en Perú han logrado que se integren a la retórica nacional nuevas voces, provenientes de la ciudadanía que está en contra de las concepciones centralistas del poder estatal. Estas, con el objetivo de generar desarrollo económico para el país, exponen a la población y sus territorios a situaciones de crisis como la contaminación de La Oroya en la carretera Central o la muerte de indígenas *matsés* en la ciudad de Loreto con la carretera Marginal de la Selva. Estas nuevas voces se expresan en una retórica ciudadana que da cuenta de RS diferentes que tiene el Estado y su deber con la misma ciudadanía. Así, existe una lucha retórica entre las posiciones locales que reivindican a las grandes minorías y las posiciones nacionales que buscan imponer un proyecto nacional. Esta situación favorece colocar las diferentes problemáticas y posiciones existentes en la agenda pública y, con ello, una democratización en las decisiones gubernamentales.

CAPÍTULO IV: Posiciones e imposiciones del Estado y la ciudadanía sobre la CIS

No existen hechos,
solo interpretaciones.
Friedrich Nietzsche

4.1. Primera parte: la posición del Estado

En agosto de 2011, llegué a Suiza desde Perú. En mi primera caminata en solitario por Winterthur, desde el puente de Lindstrasse, me di cuenta de los innumerables rieles de la estación de tren de la ciudad. Me detuve cerca de una hora, aprovechando el tibio sol de la resaca de ese verano. Pude ver el recorrido de muchos trenes que iban y venían en diferentes direcciones. Una de las primeras impresiones que tuve fue reconocer una envidia sana que me asaltó por completo al realizar comparaciones, entre estas, algunas injustas: Suiza tiene a los Alpes, como Perú, a los Andes. Suiza es un país tan pequeño como una de las ciudades medianas de Perú. Winterthur, seguramente, tiene el tamaño de un distrito pequeño de alguna ciudad de Perú. Solo Lima tiene más población que Suiza. Winterthur, como ya había averiguado antes de ir, es una de las ciudades mejor conectadas de Suiza. Diferentes Gobiernos peruanos después de más de 20 años pudieron construir, no sin antes estar envueltos en innumerables casos de corrupción, una sección de una vía no integrada del primer metro en la capital, Lima.

Al seguir con mi observación, noté que no solo pasaban trenes de pasajeros, sino también de carga; en poco tiempo, pude ver el transporte de minerales, piedras, maquinaria pesada y materiales de diferentes tipos, además de trenes con vagones cerrados. Otra vez, mis recuerdos me transportaron nostálgicamente al tren de mi pequeña ciudad en Perú, Tacna, que la conecta, a través de 64 km, con Arica, la ciudad norteña de Chile. El tren —que en realidad es un monovagón para 48 personas y cuyo boleto se debe comprar un día antes— se

utiliza más para dar un paseo que como un medio de transporte eficiente capaz de conectar dos países. La relación que establecí fue ociosa y básica. Esta fue pensar en la importancia de las vías de comunicación para un país altamente industrializado y que mayores beneficios obtiene de la globalización como Suiza (Bertelsmann, 2018).

Este ejercicio observacional y su posterior comentario pasaban desapercibidos cuando los trataba con los suizos. La expresión del rostro de uno de mis primeros interlocutores manifestaba abiertamente lo nada novedoso y estéril que significaba conversar sobre algo que había visto toda su vida. A mis 34 años a cuestas, parecía que estaba hablando de los trenes suizos y su posibilidad de conexión como alguien que acababa de asistir a la primera proyección de los hermanos Lumière en 1895. Tiempo más tarde, me di cuenta de que no traté el tema con un suizo que no estaba interesado en aquello, sino que era una persona que piensa que lo normal es que las ciudades de un país estén interconectadas por medio de trenes o vías de comunicación terrestre. Europa representa el modelo de conectividad aérea, marítima y terrestre actual aplicado a todos los continentes. La pequeña ciudad de Winterthur es uno de los mejores ejemplos de este sistema.

La conectividad en Europa tiene históricamente diferentes efectos e implicancias en la sociedad actual, desde sociales hasta económicos, pasando por ideológicos, políticos, educativos, religiosos, culturales, nacionalistas, entre otros. Los romanos construyeron una red de carreteras cuyo fin era la conquista a través de la milicia. Luego de este proceso largo y constante, las redes de comunicación sirvieron para generar un intercambio comercial y fueron de uso civil. La calzada romana se expandió por diferentes puntos geográficos pensada en función del medio de transporte que transitaría como los *raeda* y *carpentum*, carretas de cuatro ruedas para transporte ligero, o los *clabula* y *plaustro*, para carga más pesada (Moreno, 2006). Una de las carreteras más antiguas del mundo es la vía Apía, que conectaba la capital romana con Brindisi, el punto marítimo más importante del imperio por el que podían acceder a Grecia y Oriente. La función de esta vía —como otras de la época— era, entre otros fines, conectarse con las provincias conquistadas o propiciar nuevas conquistas. Las carreteras fueron como sistema el prototipo de herramienta básica que servía para transmitir y retransmitir características culturales del imperio romano. Este consolidaba la expansión de su territorio con la replicación de su sistema ideológico en los territorios conquistados. Como dice Moreno (2006), es difícil entender la historia de la civilización y de la economía actual de Occidente sin reconocer la importancia de las carreteras

romanas. Este es el prototipo de lo que hoy se conoce como conectividad y globalización; en el caso de los romanos, la romanización y la conectividad facilitadas en su momento por un sistema de comunicación terrestre.

La relación carreteras-globalización o globalización-carreteras es indudable, y escasamente tiene una resistencia sólida. El binomio supera el orden en la que esta se formule, aunque en las últimas décadas la globalización se instaló como una ideología de los países desarrollados capitalistas y fomentó la construcción de carreteras en todo el mundo (Laurance, 2010), en todos los lugares donde las mercancías producían beneficios para sus empresas privadas.

La construcción de nuevas carreteras guarda como precepto la condición de generar integración. Este concepto posee una alta carga ideológica en el poder de persuasión de la fuente o persona que lo emita. La integración es un concepto blando que es posible usar de distintas formas, en diversos contextos y hacia diferentes direcciones. La palabra *integración*, no importa el adjetivo que la suceda, normalmente es aceptada de forma positiva por los receptores y, más aún, reproducida como una verdad unívoca. A lo largo de la historia de la humanidad, la integración ha sido usada como un ideal que conlleva la igualdad o reciprocidad. Esta es adjudicada como una ventaja de la globalización, sin que en la práctica realmente lo sea. La economía encuentra por primera vez en su historia ya no una consecución de intentos de globalizar y de integración económica, que se intercalan entre sí temporalmente, sino que en las últimas décadas la globalización y la integración son indivisibles (De la Rosa, 2005).

El concepto de integración también fue uno de los fundamentos macros que se sustentaron para la construcción de la CIS en Perú. La vía se convirtió, a fines del primer quinquenio del siglo XXI, repentinamente en un proyecto de primera prioridad para el país sin haber figurado en el Plan Intermodal de Transportes (PIT) 2006–2023, elaborado en el Gobierno de Alejandro Toledo, según el exviceministro de Transportes y Comunicaciones de ese entonces (*La República*, 2015). Al tratarse de una vía de comunicación terrestre que uniría a Perú y Brasil, uno de los principales argumentos que se usaron en los discursos políticos a favor era la integración entre ambos países e, incluso, sudamericana. El nacimiento formal y específico de la CIS se dio con la firma en Cusco, cuando los presidentes de Perú, Alejandro Toledo, y Brasil, Lula da Silva, firmaron un acuerdo para construirla en el acto corolarario de la III Cumbre de Presidentes de América del Sur en 2004. En paralelo, Perú firmó la solicitud de apoyo del financiamiento de la obra con la Corporación Andina de Fomento (CAF). La documentación tenía una dimensión técnica al referirse a aspectos de nivel económico y, a su vez, una dimensión simbólica, ya que presentaba co-

mo elemento de valor que lo que se solicitaba se destinaría a una carretera de “alta prioridad para [la] integración sudamericana” (CAN, 2004).

A continuación, revisaremos cómo se articuló progresivamente la puesta en marcha del proyecto de construcción de la carretera Interoceánica en Perú. Para ello, se identificarán cuáles fueron los argumentos en el discurso oficial por parte del Estado para fomentar su construcción, así como se analizará el discurso del Poder Ejecutivo y los momentos simbólicos de la CIS cuando los discursos presidenciales construyen un imaginario sobre esta.

4.1.1. La priorización del Estado

A través de cinco Gobiernos de diferentes presidentes y pertenecientes a diversas posiciones ideológicas del espectro político —Alberto Fujimori de derecha, Alejandro Toledo de propuesta liberal, Alan García de centro derecha, Ollanta Humala de izquierda y Pedro Pablo Kuczynski también de política liberal—, durante más de 20 años, el Estado peruano usó el concepto de integración, promoviendo la construcción de la carretera Interoceánica. En diferentes discursos y soportes institucionales o propagandísticos, retransmitían la importancia de la construcción de esta vía para lograr la integración o unión de los pueblos. Es interesante notar que el término *integración* es, entonces, usado desde diferentes tribunas, y voces autorizadas y con autoridad del Estado peruano.

Uno de los intereses centrales del estudio es conocer cuáles son los argumentos que el Estado peruano, representado por el sector político como voz oficial, usó para promover y avalar la construcción de la CIS. Para ello, se deben identificar exactamente quiénes fueron los promotores directos; en ese sentido, la construcción de una infraestructura vial de jerarquía nacional como esta (MTC, 2017) no pasaba por la decisión de municipios o Gobiernos regionales, sino por la de las dos máximas representaciones políticas del país: el Poder Ejecutivo, liderado por el presidente constitucional, y el Poder Legislativo, por el Congreso de la República. Habiendo reconocido a ambos poderes, a continuación, se mostrarán los argumentos que se dispusieron mediante tres proyectos de ley presentados por congresistas que estaban a favor de la vía. Seguidamente, se presentará un extracto relevante del debate congresal, en el cual se decidió aprobar la Ley 28214, “Ley que declara de necesidad pública y preferente interés nacional la ejecución del proyecto corredor Interoceánico Perú-Brasil-IIRSA Sur”. Con este hecho se otorga la prioridad de la CIS ante otros proyectos nacionales y se protege legalmente su construcción. Finalmente, se evidencia-

rá cómo el discurso presidencial sobre la CIS, como representante del Poder Ejecutivo, la representa socialmente como un instrumento de desarrollo.

El argumento de la necesidad pública

El análisis de la argumentación por parte del Estado muestra que, a partir de la base del argumento macro de la integración en un contexto de globalización, enfatizó en la necesidad de disponer de una carretera para superar los problemas más graves como la pobreza y que, por ello, se debía construir. De esta manera, se instrumentaliza la CIS para alcanzar un desarrollo económico. La promoción y defensa de la construcción no solo era discursiva, sino también se materializaba en hechos fácticos. Así, en el Gobierno de Toledo en 2004, se decretó por ley por primera vez el carácter de necesidad pública y preferente interés nacional de la construcción de la CIS. Dicha medida está sustentada en diez proyectos de ley del Congreso de la República, formulados por diferentes congresistas entre 2001 y 2003.

Para tener una perspectiva que ilustre los puntos de iniciación de esta medida y acercarse a un panorama más completo de su génesis, se analizarán e interpretarán las propuestas de ley presentadas por congresistas, quienes pertenecían a las ciudades por donde se construiría o conectaría una parte ya asfaltada con las nuevas partes construidas: Puno, Madre de Dios y Arequipa. Estas ciudades conforman lo que en Perú se denomina la macrorregión sur, además de Tacna, Moquegua, Cusco y Apurímac.

El *primer proyecto de ley* analizado corresponde al 3793, denominado “Ley que declara de necesidad pública y de preferente interés nacional la ejecución del proyecto especial carretera Transoceánica”, que fue presentado en setiembre de 2002 por Rosa Graciela Yanarico Huanca, congresista representante de la ciudad de Puno y miembro de la bancada parlamentaria del partido del Gobierno, Perú Posible. El proyecto, además, obtuvo catorce adherencias de congresistas.

El documento se divide en cinco partes, que corresponden al subnivel de estructura narrativa del primer nivel del relato de un texto político (Mendizábal, 1999): “Considerandos” (justificación), “Denominación” (título de la ley propuesta), “Sección de artículos” (aspectos técnicos legales), “Motivos” (planteamiento y objetivo del problema), y “Efectos legislativos y análisis costo-beneficio”. De estas partes, analizaré las cuatro primeras, ya que en estas se disponen sus argumentos discursivos y estrategias de persuasión.

Los considerandos del proyecto proponen tres aspectos diferentes para justificarlo. En el primer considerando, imprimía el aspecto de conexión terrestre;

y, en el segundo, por un lado, el de integración y, por el otro lado, el de lucha contra la pobreza: “Que, Madre de Dios, Puno y Moquegua son los únicos departamentos que no pueden comunicarse directamente entre sí por tierra” (3793, 2002).

La afirmación proyecta un escenario de desconexión terrestre entre las ciudades mencionadas. No obstante, se refiere que no existía una vía asfaltada ininterrumpida entre estas, aunque sí una trocha afirmada sin asfaltar. Asimismo, en este considerando, se identifica que en el nivel del contexto se proyecta una imagen de aislamiento. Entonces, el aislamiento es el primer tema usado en la estrategia persuasiva del texto.

En el segundo y el tercer considerando, se plantea una ecuación de integración-pobreza o, desdoblando la idea, integración – lucha contra la pobreza:

Que, la vía Iñapari-Puno-Ilo, cumple una misión integracionista, además de promover el desarrollo agropecuario y constituir el nuevo eje de desarrollo geopolítico, estimando una población beneficiada del área de influencia mayor al millón de personas.

Que [en] el marco de la estrategia focalizada de lucha contra la pobreza extrema se señala como prioridad impulsar el desarrollo de ciudades intermedias dentro de una articulación vial longitudinal conocida como corredor económico, por ellos [sic] las características espaciales de integración, jerarquía urbana, relaciones sociales y especialización en ciertas actividades, ameritan la construcción de la carretera interoceánica (3793, 2002).

Dicha ecuación de integración y lucha contra la pobreza implica un nivel ideológico en el sentido de que se apoya la posibilidad de integración, en la medida en que se logre un desarrollo económico, en este caso gracias a la actividad comercial agropecuaria. Estos tres aspectos, conexión terrestre, integración y lucha contra la pobreza, que se plantean en los considerandos establecen la dirección ideológica de la propuesta.

Luego, se propone el título del proyecto legislativo, que corresponde a la denominación “Ley que declara de necesidad pública y preferente interés nacional la ejecución del proyecto especial Carretera Transoceánica”, para después proseguir con la exposición de motivos, que son un total de siete. A continuación, destacará cuatro motivos para fines comprensivos, ya que en ellos se identifican los argumentos discursivos y las RS que se tenía del desarrollo.

El primer motivo se circunscribe en el marco legal bilateral entre Perú y Brasil. Inicia con una invocación al artículo 44 del Título II de la Constitución Política del Perú (1993), referente a la política fronteriza y de integración:

Es deber del Estado establecer y ejecutar la política de fronteras y promover la integración, particularmente la latinoamericana, así como el desarrollo y la cohesión de las zonas fronterizas, y que su plasmación beneficie a un importante millón trescientos mil peruanos.

Esta sustentación se basa en un artículo de la carta magna del país, el cual conlleva una mala lectura debido a un error u omisión por un mal uso de las comillas. El referido artículo constitucional termina en la oración “[...] la cohesión de las zonas fronterizas” (Constitución Política del Perú, 1993, art. 44). Sin embargo, en el sustento presentado por la congresista, deja abierta la presunción de que el artículo alude directamente al beneficio que podría alcanzar un sector de la población; ya que este prosigue con “[...] y que su plasmación beneficie a un importante millón trescientos mil peruanos” (Constitución Política del Perú, 1993, art. 44). De esta forma, a la construcción de la CIS se le adjudica convenientemente un sentido figurado de similitud y pertinencia con el artículo de la Constitución. Esta es nuevamente una estrategia de persuasión que corresponde al subnivel de estructura del discurso.

A continuación, se citan 24 diferentes tipos de firmas entre ambos países a través de convenios, tratados, acuerdos, pactos y cooperaciones en áreas de energía atómica, tecnología, transporte fluvial y terrestre, ciencia, medioambiente, etcétera. De esta manera, se instala la idea de trabajo comunitario entre los dos países, y se crea la idea de viabilidad legal para la aprobación de la ley propuesta y su ejecución material.

El segundo motivo denominado “Desarrollo Acre – Madre de Dios – Puno” relaciona desarrollo económico con poblamiento de ciudades:

La propuesta de un programa de desarrollo regional integral del Acre y Madre de Dios donde incluyen a Puno (PD/AC-MC) constituye la(s) más reciente y completa tentativa para lograr la expansión económica y el bienestar social equilibrados de esas regiones, promoviendo su ocupación poblacional ordenada y racial, con la expansión de las producciones agrícolas y agroindustriales, sin alterar el medio ambiente y sin afectar a las comunidades indígenas. Procura ese programa también la integración económica más estrecha y permanente de ambos países, por medio de la construcción de la carretera transcontinental, con terminales portuarios dotados de almacenes y distritos industriales en zonas francas, que permitan al Brasil y al Perú mejores condiciones para el acceso de sus productos a los Océanos Pacífico y Atlántico (3793, 2002).

Este motivo reproduce el discurso que el Gobierno tomó de los reclamos que la población puneña había hecho por generaciones: la posibilidad de generar un corredor terrestre y un anillo regional económico de esa zona del sur de Perú. El proyecto retoma este fundamento y lo usa como argumento para generar la necesidad de construir no una carretera interdepartamental nacional, sino internacional. Propone, además, la expansión territorial y su ocupación. Este planteamiento posiciona nuevamente el proyecto de conquista de tierras, instrumentalizándose una carretera para este fin.

“El contexto actual” es como se denomina el tercer motivo, en cuyo sustento se observa la importancia de la noción de globalización y su relevancia para la construcción de la vía.

Es por ello importante ubicar nuestro contexto geográfico dentro del subcontinente sudamericano y del globalizado mundo en el que nos desenvolvemos, criterio del que ciertamente no se hablaba cuando el 5 de abril de 1989, se promulgó la ley N° 25023, que crea el Proyecto Especial de Integración Interregional Carretera Iñapari – Puerto Maldonado, San Gabán, Puno, Moquegua, Ilo, Tarma – Collpa. Hoy en día es ineludible situar el proyecto en este marco y por ello la necesidad de efectuar un re-enfoque que nos permita no solamente declarar que en adelante hablaremos de un “corredor de desarrollo económico”, sino lo que es más importante, ponerlo en marcha [...] (3793, 2002).

En este motivo se plantea una diferencia entre lo micro y lo macro, entre lo interregional y lo internacional, entre el cambio de mirada que debe asumir el país sobre el desarrollo económico “actual” en referencia a ese tiempo y la sola conexión terrestre entre departamentos. Se origina un nivel jerárquico en el cual la conexión terrestre interdepartamental no es suficiente o válida para la exigencia de los nuevos tiempos. En este motivo, del subnivel de la estructura conceptual del discurso, se desprenden las representaciones que se tenía del desarrollo del país y su inserción en una economía más grande, la globalizada. La orientación que tiene el argumento se enmarca en el nivel ideológico del relato.

Finalmente, en el cuarto motivo, que consta de cinco apartados, se detallan las posibilidades de desarrollo en las que se sustenta la iniciativa, citando la materialización de estas, siempre y cuando se construya la CIS: primero, la integración de la macrorregión sur de Perú; segundo, la integración de Perú y Brasil, la cual impulsaría el desarrollo económico no solo de ambos países, sino del continente; tercero, la creación de nuevos mercados de consumo y centros

de producción fronteriza; cuarto, desaislamiento y desmarginalización social y económica de las ciudades de esa zona del sur del país; y quinto, comercialización y explotación racional de los recursos naturales de la zona.

En este último motivo, la noción de desarrollo se relaciona con la de integración, reforzando la función dicotómica positiva de estas. La estructura conceptual que se formula está condicionada por un hecho fáctico único, constituyéndose en una estrategia de persuasión por condicionamiento de un efecto, según el texto, positivo para la región sur del país.

El *segundo proyecto de ley* analizado es el 07620, denominado “Ley que declara de necesidad pública y de preferente interés nacional la ejecución del proyecto corredor vial interoceánico Perú – Brasil – IIRSA sur”, presentado en julio de 2003 por el congresista Eduardo Salhuana Cavides, miembro de la bancada parlamentaria de Perú Posible, el partido del Gobierno y representante de Madre de Dios. Esta ciudad, con la construcción de la CIS, lograría conectarse por el este con Perú y por el oriente con Brasil.

El referido proyecto de ley se divide en tres partes: “Denominación y sumilla”, “Análisis costo-beneficio” y los “Considerandos”, en los cuales se sustenta la iniciativa.

La denominación se sustenta de la siguiente manera: “Declara de interés nacional la construcción de la Carretera Interoceánica, para aperturar el libre mercado en diversos países, conforme a nuestra economía de libre mercado y la Constitución” (07620, 2003).

El fin principal que se plantea en el enunciado, al otorgarle el carácter de interés nacional, está directamente relacionado con una política económica de libre mercado, y también con una posición ideológica neoliberal asumida y reproducida por el Gobierno de turno. La sumilla, además, vincula directamente la posición política económica del Gobierno toledista “conforme a nuestra economía de libre mercado” a la “Constitución”, sin especificar el artículo referido a este tema. Así, crea una relación no comprobable directamente y, por lo tanto, genera un silogismo como declaración categórica.

La parte de costo-beneficio inicia con una falacia de correlación y causalidad:

No genera costo alguno, al contrario, declara de interés nacional la construcción de la carretera interoceánica que integra las potencialidades y ventajas comparativas por su posición geopolítica y de desarrollo socioeconómico de los países del Continente Americano, Asiático y Europeo (07620, 2003).

El eje narrativo identificado en el argumento no declara el porqué del costo cero e instala una idea de causa-efecto con el uso del conector de exclusión “al contrario” (por el contrario), que no es resuelta al analizar los dos eventos: costo cero referido a un hecho material tangible y la construcción de la carretera con la posibilidad de desarrollo socioeconómico referido a un hecho inmaterial en el entendido de una posibilidad a futuro. El enunciado, entonces, se divide en dos eventos: el costo cero y la posibilidad de desarrollo socioeconómico. Entre ambos no se identifican claramente vínculos de causalidad; y, en consecuencia, queda vacío el espacio de fundamentación de la relación causa-efecto y, en este caso, la relación costo-beneficio.

El proyecto de ley se organiza explicando diecisiete “considerandos” que lo fundamentan. Para fines comprensivos, extraje diez debido a que en estos se pueden reconocer tres aspectos, en tanto que se configuran como estrategias discursivas: el primero proyecta tres áreas de influencia derivadas de la carretera (macrorregional, nacional y local); el segundo, el contexto negativo en el que se encuentra la zona de influencia de la futura carretera, en este contexto escenificado usado como una estrategia discursiva de persuasión, se compara al *contexto catástrofe* planteado por Soler (2011); y el tercero, la influencia de Brasil en la construcción de la CIS.

En el área macrorregional (sudamericano), inicia con un fundamento de orden descriptivo, como la extensión en kilómetros que tendría la carretera entre el Pacífico y el Atlántico; y, luego, incluye, entre otros, los siguientes:

Que, el referido proyecto vial constituye la carretera de integración más importante de Latinoamérica, por su significación geopolítica y de desarrollo socioeconómico para los diferentes países del Continente Americano, Asiático y Europeo (07620, 2003).

En esta afirmación, se ignora la importancia que tiene la primera carretera con fines de integración americana: la Panamericana. En Perú, esta es la carretera de mayor infraestructura y flujo de transporte; en su recorrido, al menos en la región latinoamericana, integra los siguientes países: Chile, Perú, Argentina, Ecuador, Colombia, Panamá, Costa Rica, Honduras, El Salvador, Guatemala y México.

Que, la ejecución de este trascendental proyecto constituye un desafío y reto de gran significación histórica continental, demostrando la factibilidad y viabilidad de perfilar el desarrollo integral Nacional que unen y suman vo-

luntades y esfuerzos, aprovechando sus potencialidades y ventajas comparativas que el manejo sostenible de sus recursos les brinda (07620, 2003).

Este considerando, que describiría la influencia en el área nacional, carece de particularidades o especificidades que ilustren cómo se demostrarían “la factibilidad y viabilidad”, que presupondría la ejecución del proyecto de construcción. Además, nuevamente se adjudican hechos inmateriales como las “voluntades y esfuerzos” a hechos medibles como las “ventajas comparativas”, dejando como resultado una correlación inconclusa.

A continuación, se expone la influencia en el área local o en el macrorregional sureño (nacional):

Que, la ejecución de esta importante obra beneficiará transacciones comerciales e intercambios que consolidarán la base económica de la macro región [sic] sur, afirmando la identidad cultural de nuestros países (07620, 2003).

Este considerando relaciona el logro de metas económicas con la identidad cultural de los países, sin referirse exactamente a cuáles. El uso del pronombre personal en primera persona plural “nuestros países” no clarifica si se refiere a los comprendidos en el considerando 2, bajo el entendido de “Latinoamérica”, o a los países por los que atravesaría la CIS. Según este fundamento, la afirmación de “la identidad cultural” de los países se afirmará debido directamente a la consolidación de “la base económica de la macro región [sic] sur”. De esta manera, condiciona la afirmación de un valor inmaterial cultural de dos países o toda América Latina a un hecho fáctico como una carretera.

Otro considerando que extraje plantea tres elementos, entendiéndose estos como razones de orden económico y de facilidad de interconexión terrestre entre la zona oriental de Perú y el resto del país, que exigen la necesidad del proyecto de construcción. Con esta forma de argumentar consecutivamente, se va consolidando la justificación para declarar a la CIS como la única solución a la problemática local del olvido por generaciones a esa zona del país por parte del Estado. El siguiente considerando plantea

que, es conveniente priorizar la ejecución de esta vital obra intercontinental, que se convertirá en la vía de integración de los pueblos, que por su alta rentabilidad económica y de recuperación inmediata de la inversión, es necesario declarar su construcción de interés nacional, para que en el corto plazo pueda ejecutarse (07620, 2003).

El uso del adjetivo “intercontinental”, que en su definición básica se refiere al poder llegar de un continente a otro, rebasa la definición exacta de lo que sería la CIS; ya que contiene en su nombre el adjetivo “interoceánica” que la identifica: una carretera que conectaría el océano Pacífico con el océano Atlántico. El uso del adjetivo “intercontinental”, entonces, es aprovechado para generar esa sobredimensionalidad positiva de lo que representaría realmente la obra a ejecutarse.

Después de descripciones técnicas de las zonas que comprendería la construcción, se prosigue así:

Que, la extrema pobreza de los departamentos colindantes a Madre de Dios los obliga a ejercer a través de la agricultura migratoria, una fuerte presión sobre las áreas disponibles, acelerando la deforestación y depredación de los recursos naturales, con consecuencias irreversibles (07620, 2003).

El contexto que se intenta representar es un Estado en el que la “extrema pobreza” es la fuente que genera problemas de diversa índole, con altos costos sociales, económicos y medioambientales para el país. El resultado es un endoso de una problemática social no resuelta por el mismo Estado, además de una población que pertenece al estrato menos favorecido económicamente como si esta condición de pobreza fuese el inicio y la causa de esos problemas que se citan. En ese sentido, la única solución que se induce del decimotercer considerando es la construcción de la CIS.

Prosigue de la siguiente manera:

Que, en la macro región [sic] sur, los departamentos de Madre de Dios y Puno no están dotados de las condiciones necesarias para lograr su desarrollo. La escasa inversión del Estado en obras de infraestructura y servicios no permite el desarrollo de los ciudadanos y empresas que con esfuerzo tratan de progresar en difíciles condiciones. El aprovechamiento del potencial de los recursos que tienen sólo es posible mediante grandes esfuerzos e inversiones, que aún no se ha dado por no existir las condiciones mínimas para su realización, como es la existencia de infraestructura vial que posibilite la comunicación rápida, y abarate prioritariamente los costos de transporte, para atraer a la inversión privada (07620, 2003).

En los dos últimos considerandos, se puede identificar la estrategia discursiva que escenifica un *contexto catástrofe*, en la que, por un lado, la “agricultura migratoria” obliga a deforestar y depredar recursos naturales, generando un daño irreversible; y, por otro lado, el olvido y abandono de Madre de Dios y Puno por

parte del Estado que, a pesar de tener las posibilidades de desarrollarse económicamente, no lo pueden hacer. Así, se siguen reforzando los espacios para sustentar que la CIS es la solución total a las dificultades de desarrollo (entendiéndose como desarrollo económico) de las ciudades de Madre de Dios y Puno. En este sentido, el texto indica

que, los departamentos de Madre de Dios, Cusco, Apurímac, Puno, Arequipa, Moquegua y Tacna; constituyen economías y mercado complementarios; que vía la integración Macro-Regional [*sic*], pueden constituir a partir del eje carretero interoceánico, un cinturón de desarrollo; capaz de ofertar a la República del Brasil, diversos productos agrícolas, mineros y de servicios turísticos; con lo que se produciría significativo intercambio comercial, que propiciará la dinamización de la recesada economía nacional (07620, 2003).

Con este planteamiento, se devela uno de los intereses que han tenido ciudades del sur del país. Así, diferentes sectores reclaman el olvido por parte del Estado peruano y buscan la integración de su economía en sistemas fuera del poder de influencia de Lima.

En el siguiente considerando, se identifica de dónde proviene la promoción para crear redes de comunicación terrestre en la región sudamericana. Brasil ingresa, de esta manera, a jugar un papel importante en la toma de decisiones de construcción de infraestructura vial peruana:

Que, existe interés de la República del Brasil, por coadyuvar al financiamiento de la optimización de la carretera desde Ñañari – Madre de Dios a los Puertos del Océano Pacífico; por constituir un inmejorable corredor de sus exportaciones a los mercados asiáticos.

Que, desde luego del Pacto Amazónico, hasta el Acta de Brasilia, suscrita por los Presidentes de Iberoamérica, con motivo de la Cumbre Presidencial del año 2000; existe el marco jurídico que sustenta el compromiso de integrar físicamente a los países del área, constituyendo un proyecto prioritario la interconexión vial entre el Perú y Brasil (07620, 2003).

Así, Brasil se representa social y formalmente por primera vez en los discursos políticos como un país capaz de comportarse como una potencia regional (Lechini y Giaccaglia, 2010), el cual podría ser parte de la solución de los problemas económicos de una zona de Perú.

Finalmente, el proyecto de ley firmado el 18 de julio de 2003 es elevado para su debate posterior en el Pleno del Congreso, en la Segunda Legislatura Ordinaria de 2003.

El tercer proyecto de ley analizado es el 9659, “Proyecto de ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la ejecución del proyecto especial carretera Interoceánica”, presentado en febrero de 2004 por el congresista representante de la ciudad de Arequipa, Rafael Valencia-Dongo Cárdenas, miembro de la coalición electoral Unidad Nacional, unión de partidos de derecha que se mantuvo entre 2001 y 2008. El mencionado proyecto de ley fue elaborado en 2003; por ello, consigna en su codificación como Proyecto de Ley 9659/2003-CR.

Este documento, mucho más breve que las otras dos iniciativas, se sustenta en los apartados “Sustentación de motivos” y “Análisis costo-beneficio”. De los siete motivos que se plantean en este proyecto, destaco los siguientes:

La Carretera Interoceánica permitirá mediante una función integradora y estructurante, una articulación orgánica para alcanzar el mercado del Centro Brasileño y a través de éste, el del MERCOSUR, propiciando así el desarrollo autosostenido de la Macro Región [sic] Sur y cortando su dependencia del mercado limeño. Además, para estos países constituirá una vía corta hacia el Océano Pacífico a través de sus puertos (9569, 2004).

En este motivo, en un contexto económico, se identifica claramente el objetivo final que se pretende alcanzar con la construcción de la CIS, el Mercosur. Al buscar insertarse en el sistema de negociación del mencionado pacto con los productos locales de Arequipa, Cusco, Puno y Madre de Dios, se plantea también la intención de descentralización e independencia de estas regiones del poder de influencia de Lima y de la economía de mercados dominada por la capital. El mismo motivo contiene una segunda parte:

En tal sentido, se revitalizarán organismos tendientes a la integración como el ALCA (Acuerdo de Libre Comercio de América) que engloba a toda América Latina, el MERCOSUR (Mercado Común del Sur) formado por Argentina, Brasil, Brasil, Paraguay y Uruguay y sus socios Bolivia y Chile y la CAN (Comunidad Andina de Naciones) cuyos miembros son Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela permitiendo así implementar los instrumentos adecuados para cumplir su ineludible función integracionista (07620, 2003).

En la primera década de 2000, la búsqueda de integrarse como país en uno de los numerosos pactos económicos y políticos de países sudamericanos era notoria en el Gobierno toledista; esto debido a la política económica de libre mercado que impulsaba. Este motivo, entonces, congeniaba con la posición del Estado.

El Perú viene sufriendo un centralismo económico y político, que ha frenado el desarrollo regional, generando distorsiones de todo orden y movimientos migratorios hacia la costa, zona de mayor desarrollo relativo, con el consiguiente desdoblamiento de importantes áreas y sobrepoblando áreas cuyos servicios están al borde del colapso (07620, 2003).

El motivo describía críticamente compartiendo la misma RS expuesta en las anteriores iniciativas legislativas sobre la condición de aislamiento que se le adjudicaba a las ciudades. Esta estrategia, que se enmarca en un *contexto catástrofe* como discurso con ejes narrativos de persuasión, es una constante en el discurso político, en tanto que ilustra un escenario negativo, de crisis, caos, y en el que el futuro es lo contrario, lo positivo, lo estable, el orden. De esta manera, se configura poco a poco la promesa utópica de modernidad y desarrollo como estrategia comunicativa.

Luego, se invoca nuevamente al artículo 44 de la Constitución como en el proyecto de ley presentado por la congresista de Puno:

La concepción de la Macro Región [sic] Sur, siguiendo la política de fronteras que establece la Constitución Política del Perú en su artículo 44°, promoviendo la integración así como el desarrollo y la cohesión de las zonas fronterizas, plantea revertir esta situación orientándose hacia la búsqueda de otros mercados que le permitan romper en forma definitiva el círculo centralista antes que éste termine por desarticular totalmente la estructura productiva y poblacional del país, representando un mercado de más de 30 millones de consumidores con un nivel de consumo per cápita superior a los 5500 dólares, persiguiendo así el ansiado desarrollo y efectiva descentralización (07620, 2003).

Este artículo de la Constitución es empleado convenientemente como base para argumentar correspondencia entre su espíritu, y la necesidad de terminar de conectar terrestremente Arequipa con las ciudades cercanas como Puno, Cusco y Madre de Dios.

Para sustentar la necesidad urgente de la construcción de la CIS, se genera una situación dicotómica: mientras que la construcción generará el desarrollo económico de la región sur peruana, su no construcción planteada como “una única y gran oportunidad” conllevaría la relegación y estancamiento:

El Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur observa como puertos importantes los del Sur Peruano, para los ejes: Perú – Brasil y Brasil – Bolivia – Perú – Chile; y de no plasmarse su con-

clusión, Brasil podría optar por otra ruta alternativa, perdiendo toda la región una única y gran oportunidad, que permitirá a la Macro Región [sic] Sur convertirse en un importante operador logístico y proveedor de bienes producidos en la Región o importados desde los mercados conformantes de la Cuenca – Asia Pacífico (07620, 2003).

Así, este motivo genera un enroque de dos alternativas que configuran un eje argumentativo de presión al Estado peruano. Cabe considerar que el desarrollo histórico del trazado vial del país, desde los inicios de la Revolución Industrial, estuvo determinado por la relación mina-puerto. Es decir, en Perú, el desarrollo vial estuvo determinado a partir de la generación de una conexión entre la mina y el puerto del Callao. Además, curiosamente, los arduos trabajos de ingeniería efectuados para la realización de estos tramos de ruta ferroviaria fueron utilizados para el diseño de los tramos viales para los autos. Por esta razón, muchos de los trazados viales hacia la región central del país discurren paralelos a los de las rutas ferroviarias. En este sentido, los proyectos viales de interconexión entre Perú y Brasil eran presentados como una forma de conectividad nunca explorada en el país. Entonces, el argumento de diseño de los trazados viales no era la matriz mina-puerto, sino que en un contexto de economía global el país era presentado internacionalmente como un territorio que estaba preparado para la creación de los proyectos, los cuales permitirían el impulso de la economía global en la región. El último motivo cita las ventajas que traería para esta región sureña:

Por ello, la decisión de emprender a la brevedad la ejecución de los tramos pendientes, constituye una cuestión crucial para el desarrollo regional autosostenido, al potenciar el uso de sus recursos naturales y culturales y la utilización de capacidades que concentran los sectores productivos: minero, turístico y agroindustrial, posibilitando la ocupación de miles de ciudadanos (07620, 2003).

La oportunidad laboral como estrategia de convencimiento se inscribe en el subnivel de estructura del discurso. Al plantear que “miles de ciudadanos” encontrarían una fuente de generación de recursos económicos, satura positivamente el argumento de este motivo y ubicado en la organización del discurso se dispone esta ventaja como una de las más positivas y realistas al concretarse la construcción de la CIS.

Finalmente, en el último ítem del proyecto de ley “Análisis costo-beneficio”, el congresista sustenta como único punto que no significaría costo alguno a las

arcas del Estado, en sintonía con las propuestas de ley anteriores. Por el contrario, argumenta que la construcción de la CI generaría “un desarrollo autosostenible explotando las inmensas potencialidades de los 7 departamentos que conforman la Macro Región [sic] Sur” (07620, 2003) y “se fortalecerá la articulación de espacios productivos y mercados” (07620, 2003). Estos argumentos son destinados a convencer con las posibilidades que se obtendrían a través de un desarrollo netamente económico. El concepto de desarrollo y autosostenibilidad, ampliamente discutido en 1987 con el informe Brundtland, daba cuenta de la necesidad de integrar la problemática del medioambiente y el desarrollo económico.

Además, menciona como beneficio positivo la eliminación del “centralismo económico”. Esta justificación de la iniciativa legislativa se contradice en el sentido de que busca la autonomía de la región sur, la independencia de las decisiones centralistas peruanas respecto a su economía; pero, a su vez, plantea o abre el camino a una dependencia a los mercados sudoccidentales brasileños.

Los proyectos de ley revisten de relevancia, en tanto que son “modelos interpretativos de la realidad social” que se usan y se plantean, a través de discursos políticos, para cambiar algo de esa realidad (Vasilachis, 2007). En los proyectos legislativos, se identifican las RS que tienen los políticos sobre la realidad nacional, la ciudadanía que la habita y cómo la CIS es representada como objeto de desarrollo. La organización del texto político, como se aprecia en estos tres proyectos legislativos, se agrupa en niveles y sus componentes de eje discursivo, tal como se observa en la tabla 9.

Estos tres proyectos de ley y los otros siete se vertieron en el dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, cuyo contenido fue sustentado en la segunda legislatura ordinaria 2003–2004 y, luego, debatido por los representantes del Estado en la sesión de instalación en marzo de 2004 en el Congreso de la República. El debate es de suma relevancia, ya que es la última instancia formal y legislativa para blindar con un cuerpo legal la puesta en marcha del proyecto vial. En el debate, se identifican las estrategias discursivas y argumentativas que aplicaron los congresistas de ese Pleno como portavoces oficiales del Estado. Además, este proceso legislativo se desarrolló en un contexto histórico en el que se escenificaron los intereses locales y las disputas que estaban en juego alrededor de la CIS en ese momento. El debate sirvió, entonces, para ilustrar la realidad del momento y las RS que estaban presentes. Por ello, se tomará en cuenta un extracto de dicha sesión parlamentaria en la que se destaca la intervención de los congresistas por Cusco y Puno, puesto que estas dos ciudades fueron protagónicas en el inicio de la construcción de la CIS.

Tabla 9: Niveles del discurso del Estado

Niveles del discurso	Nivel del relato	Nivel del contexto	Nivel de ideología
<p>Proyectos de ley (PL)</p> <p>1. PL Yanarico, 2002. Ciudad de Puno</p>	<p>Se usan conceptos de desarrollo económico, integración y globalización como aspectos positivos. Asimismo, se plantean los dos primeros como objetivos por alcanzar. La integración económica con Brasil para eliminar la pobreza extrema y poblar espacios intermedios en el recorrido de la CIS.</p>	<p>Pone énfasis en la situación de pobreza y marginalización de Puno.</p>	<p>Se inscribe en el capitalismo, específicamente en la corriente neoliberal.</p>
<p>2. PL Salhuana, 2003. Ciudad de Madre de Dios</p>	<p>Se usan conceptos de desarrollo económico y libre mercado como apuestas para el beneficio de la zona de influencia de la CIS. Costo cero de la construcción de la vía. Apela a la integración latinoamericana y la afirmación de la identidad cultural. Se devalúa el interés en aprovechar el mercado interno brasileño.</p>	<p>Describe el aislamiento terrestre de Madre de Dios. La problemática de deforestación y depredación de recursos naturales. Apunta al abandono de la ciudad por parte del Estado.</p>	<p>Se inscribe en el capitalismo, específicamente en la corriente neoliberal.</p>
<p>3. PL Valencia-Dongo, 2004. Ciudad de Arequipa.</p>	<p>Se usan conceptos de desarrollo económico y autosostenido. Se devalúa el interés en cortar la dependencia que tiene Arequipa con Lima, usando el concepto de descentralización. Se buscan la independencia económica de Lima y los beneficios de incorporarse a un mercado brasileño.</p>	<p>Describe el centralismo del país, y su influencia negativa en las posibilidades de desarrollo económico que tiene la ciudad y las otras ciudades que conforman la macrorregión sur peruana.</p>	<p>Se inscribe en el capitalismo, específicamente en la corriente neoliberal.</p>

Adaptado de *Análisis del discurso social y político*, pp. 128–150, por Rodrigo-Mendizábal, 1999, Abya-Yala.

El presidente del Congreso era Henry Pease García, quien dirigió la sesión. Para iniciar el Pleno, el relator del Congreso leyó el dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones que se debatirá. El congresista Ochoa Vargas, representante de la ciudad de Cusco, como presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, inició la sustentación argumentando la defensa del dictamen, entre otros, con los siguientes considerandos:

El dictamen de la Comisión, que propone declarar de necesidad pública y preferente interés nacional la ejecución del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Perú-Brasil, que forma parte de IIRSA [Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana], tiene en cuenta que los departamentos de Ica, Ayacucho, Apurímac, Madre de Dios, Cuzco, Puno, Arequipa, Moquegua y Tacna, que forman parte del “gran sur”, se encuentran histórica, económica y culturalmente entrelazados desde hace decenas de miles de años (Diario de los Debates, segunda legislatura ordinaria de 2003, 2004, p. 16).

Se apela en el discurso a la relación histórica de diversa índole entre las ciudades que conforman la macrorregión sur. El concepto de integración se propone como valor colectivo que se debe preservar y se convierte así en un bien inmaterial que será reforzado con la CIS.

Ochoa, posteriormente, aperturó el espacio en el que la futura ley se inscribe ideológicamente en el área económica:

El actual milenio se proyecta como un período en el que los países de la Cuenca del Pacífico se desarrollarán de acuerdo con las posibilidades de expandir sus mercados hacia capitales de inversión en el Atlántico; y una de las alternativas es a través de lo que la interoceánica busca unir, con un puente terrestre: los océanos Pacífico y Atlántico (Diario de los Debates, segunda legislatura ordinaria de 2003, 2004, p. 16).

El discurso plantea una referencia de un paradigma en el que el futuro se proyecta para Perú como un unívoco camino de expansión de capitales que se debe insertar en el flujo que existe en los mercados del Atlántico. El supuesto beneficio que traiga este camino a seguir implica que el país deba tener una opción terrestre que conecte ambos océanos. Ochoa prosigue con su alegato:

[...] históricamente la integración interoceánica, materia de las iniciativas mencionadas, evidencia que se trata de un megaproyecto que tiene impacto en la macroeconomía regional, por los siguientes aspectos: la dimensión

de inversión es del orden de 600 a 700 millones de dólares, en su versión más económica; y de mil a mil 200 millones de dólares, en la versión más completa, si se calcula el costo total del proyecto, tanto en su sección peruana como brasileña. Además, el proyecto tiene por objeto ensanchar el mercado interno binacional a lo largo de la frontera peruano-boliviana-brasileña, con enormes consecuencias económicas positivas y favorables para la Macrorregión Sur (Diario de los Debates, segunda legislatura ordinaria de 2003, 2004, p. 16).

Cusco es la ciudad con mayor flujo turístico de Perú, así como uno de los puntos de destino más altos de Sudamérica (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo [Mincetur], 2018). La búsqueda de insertarse en un corredor terrestre se concebía como una oportunidad para expandir su tasa de turismo en ese tiempo. La conexión con el turismo internacional era por vía aérea o terrestre, pero no tenía una conexión terrestre asfaltada con Madre de Dios, la ciudad selvática más cercana y poseedora de reservas naturales de gran interés turístico como el Manu. La oportunidad de contar con una nueva ruta para llegar a Cusco, desde el lado oriental, era un objetivo anhelado por la ciudad. Finalmente, concluye que

[...] este es un proyecto que va a consolidar la unidad de los pueblos del sur. Qué mejor homenaje a Daniel Estrada, que justamente hace un año, en este mes, dejara este recinto. Su pensamiento y la bandera de la descentralización que enarbolaba en su anhelo de crear la llamada Macrorregión Sur, se ve hoy potenciada y alimentada justamente por esta ponencia puesta a consideración del Pleno del Congreso, de la que invoco su aprobación (Diario de los Debates, segunda legislatura ordinaria de 2003, 2004, p. 17).

Nuevamente, se apela al concepto de integración, aunque también al de descentralización, el cual era concebido como un movimiento promovido por diferentes actores políticos no solo en el sur de Perú, sino en diferentes regiones. Daniel Estrada, fallecido un año antes, fue un congresista cusqueño conocido por ser un impulsor de la descentralización en el país. La ecuación paradigmática de integración-descentralización es una constante en los discursos en el interior del país. La necesidad de integración de ciudades que conforman una región determinada para generar un bloque capaz de obtener autonomía económica está en convergencia con la acción de descentralizar el poder y la hegemonía de Lima, y que les afecta como ciudad.

Luego, se le cedió el uso de la palabra al congresista Taco Llave, representante de la ciudad de Cusco y miembro del partido de Gobierno:

[...] felicito al presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones por la brillante iniciativa de poner en agenda esta ponencia, que impedirá que en los próximos días se produzca una avalancha de reclamos, de protestas en la Macrorregión Sur (Diario de los Debates, segunda legislatura ordinaria de 2003, 2004, p. 17).

La protesta social, los levantamientos civiles y los llamamientos a paros regionales eran frecuentes en ese tiempo desde inicios del Gobierno toledista. La CIS había provocado levantamientos en ciertos sectores de la población de ciudades como Puno, la cual reclamaba que el trazo de la CIS pase por su localidad. Hubo paros regionales como el de 48 horas los días 14 y 15 de agosto de 2001, en los cuales participaron autoridades políticas como congresistas representantes de Puno, el alcalde, entre otros colectivos sociales (*La República*, 2003); y, posteriormente, uno en setiembre, nuevamente de 48 horas, en el que la población participó masivamente, así como hechos vandálicos y la muerte de una persona (*La República*, 2003).

En la Macrorregión Sur no hay ningún ánimo de discrepar o de enfrentar a dos pueblos hermanos, como Puno y Cuzco. Si existe, en verdad, el compromiso del Presidente de la República de hacer realidad las vertientes que unirán el Pacífico con ese gran mercado que es Brasil, entonces todos los peruanos estamos obligados a contribuir a que este proyecto se haga realidad.

Quiero agradecer y felicitar a los hermanos de Puno, que han venido el día en que se aprobó este texto sustitutorio en la Comisión de Transportes y Comunicaciones a apoyar la iniciativa, y no a discutir y a pelear (Diario de los Debates, segunda legislatura ordinaria de 2003, 2004, pp. 17–18).

El discurso conciliador se debe a que, como lo reporta Llosa en su investigación de 2003, al congresista Taco, en un paro de la ciudad de Cusco en 2001, en el cual se exigía respetar que el trazo de la vía pase por la ciudad, se le había declarado traidor por los organizadores de la medida de protesta.

Luego, fue el turno del congresista Figueroa Quintana, representante de Cusco y miembro del partido Alianza Popular Revolucionaria Americana (APRA), quien destacó

[...] las diferentes iniciativas legislativas presentadas sobre este asunto, las que, estoy seguro, tienen el propósito de apoyar el desarrollo de la Macro-

región Sur del país, su integración con el resto del continente y, consecuentemente, su inserción en el comercio mundial. El proceso de descentralización del Estado constituye un compromiso político con el desarrollo integral y equitativo de todas las regiones [...] (Diario de los Debates, segunda legislatura ordinaria de 2003, 2004, p. 18).

Se establece una triada como modelo de aplicación carretera-integración-desarrollo, y esta triada como modelo dentro del concepto de descentralización. Este fue usado como un *deber ser* en las regiones, las cuales concentran un poder económico alto respecto a otras del país.

Figueroa prosiguió usando como estrategia de persuasión, en concordancia con los proyectos de ley, lo siguiente:

De hecho, cuando mejore la infraestructura vial que nos comunique con Brasil, mejorará el comercio local, regional, nacional y, principalmente, el comercio exterior, porque ese país tendrá interés de vender productos al Perú y al Asia a través del Pacífico. En correspondencia, nosotros podremos exportar nuestros productos saliendo por el Atlántico [...] en nombre de esos pueblos olvidados [...] pido a todos los parlamentarios que apoyemos [...] a hacer posible el desarrollo de las regiones del sur [...] (Diario de los Debates, segunda legislatura ordinaria de 2003, 2004, p. 18).

Otro representante de Puno, miembro del Partido Popular Cristiano (PPC), el congresista Yonhy Lescano Ancieta, quien también fue uno de los congresistas que presentó un proyecto para la priorización de la construcción de la vía, pronunció lo siguiente:

[...] La carretera interoceánica ha provocado también una serie de discrepancias entre nuestros pueblos. [...] ya que la ejecución del proyecto vial permitirá desarrollar la parte sur de nuestra patria [...]. En el caso del Corredor Vial Interoceánico, la principal ventaja será la de permitir al Perú comunicarse y hacer más fluida su actividad comercial y financiera con el Brasil, que tiene un gran mercado, para que éste [*sic*] a su vez puedan [*sic*] sacar sus productos hacia los puertos marítimos de Ilo, Matarani o Marcona (Diario de los Debates, segunda legislatura ordinaria de 2003, 2004, p. 19).

En la defensa se rescata la importancia que representaría para Perú estar conectado con Brasil. El fin que se plantea es netamente comercial, coincidiendo con las propuestas económicas dentro de la ideología neoliberal propuesta en los proyectos de ley antes analizados. Lescano Ancieta continúa:

[...] para terminar, quiero decir que el Corredor Vial Interoceánico va a permitir que haya un fluido intercambio comercial entre Brasil y Perú, no solamente para que salgan los productos brasileños hacia el Océano Pacífico, sino también para que haya una carga de retorno, es decir, para que los productos peruanos salgan por el Océano Atlántico. Esta carga de retorno es importantísima para que se pueda formar un corredor económico al lado de la carretera interoceánica. Nosotros tenemos minerales, cemento, pescado fresco, para exportarlos al mercado brasileño (Diario de los Debates, segunda legislatura ordinaria de 2003, 2004, p. 20).

Una de las ventajas comerciales que se le adjudicaba al proyecto de construcción de la carretera era que fomentaría exponencialmente el intercambio comercial entre Perú y Brasil. “Carga de retorno” se refiere a que los camiones con *container* transportarían carga de ida y vuelta para que se aproveche al máximo la capacidad de transporte de la vía. El objetivo, como se plantea, era lograr que Perú llegue a los mercados de Europa mediante una vía directa al Atlántico y Brasil; y, a los mercados del Asia, por una vía directa al Pacífico. Finalmente, concluyó lo siguiente:

El anhelo del pueblo de Puno, al que represento orgullosamente, y de otros pueblos hermanos del sur es que esta importantísima obra vial comience a construirse en los próximos meses. [...]. Más bien, sugiero al presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, a fin de evitar suspicacias y observaciones que influyan en el sentimiento y en la mente de nuestras poblaciones, que en el artículo 2° del texto sustitutorio se refieran a los ejes viales solamente por el nombre de los lugares que comprenden, sin asignarles una numeración. De esa manera, nuestros pueblos estarán tranquilos, al saber que los ejes serán construidos en forma igualitaria, sin ninguna prelación entre ellos, respetando los derechos y los reclamos legítimos de Puno y otras regiones, que son regiones pobres y necesitan ayuda (Diario de los Debates, segunda legislatura ordinaria de 2003, 2004, p. 20).

La urgencia con la que se pedía la construcción de la CIS radica en que Puno fue la ciudad pionera y promotora de un corredor económico que alcance los mercados sudoccidentales del Brasil. En el proceso de pedido, y en los primeros años de 2000, este llegó a su nivel máximo de crispación, por lo cual Puno y Cusco llevaron a cabo diversos paros locales y regionales. En el caso de Puno, diferentes organizaciones civiles y políticas organizaron una marcha desde la

ciudad altiplánica hacia Lima para conversar con el presidente Alejandro Toledo. La movilización se denominó la Marcha del Collasuyo.

Otro orador en esa sesión fue el otro representante de Puno, congresista de la agrupación política Frente Independiente Moralizador, que tenía una coalición con el partido de Gobierno, Gustavo Pacheco Villar. Este inició solicitando más tiempo para que principalmente los congresistas representantes de las ciudades afectadas directamente con la construcción de la CIS dispongan de más tiempo para hablar en el debate: “Señor Presidente, lo único que le ruego es que permita hablar a los representantes del sur un poquito más. Del minuto que usted me da, sólo me quedan 14 segundos, y no he dicho nada” (Diario de los Debates, segunda legislatura ordinaria de 2003, 2004, p. 21). Otra vez, se observa esa búsqueda de protagonismo en la aprobación de la ley por parte de los representantes del sur. Luego, indicó lo siguiente:

El señor Alejandro Toledo, cuando fue candidato, en mi pueblo, Puno, prometió la ejecución de la que los puneños llaman “carretera transoceánica”. Y con todas mis fuerzas he apoyado a este gobierno, entre otras cosas, por la promesa de realizar esta obra. Este gobierno tiene que cumplir su promesa con la Macrorregión Sur, tiene que cumplir con Puno; tiene que ejecutar esta carretera. Por eso, hoy es un día de felicidad, porque todos los grupos parlamentarias [sic] estamos en un mismo camino. Vamos a construir juntos esa carretera (Diario de los Debates, segunda legislatura ordinaria de 2003, 2004, p. 21).

Con esta participación, se consolidó el bloque de congresistas puneños de diversas bancadas parlamentarias y, por lo tanto, de diferentes ideologías que coincidieron a favor de la CIS. Pacheco agregó lo siguiente:

Le pido al presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones incluir en el texto sustitutorio como tercer eje vial, para no olvidarnos, la ruta Puno-Tacna-Arica. Ya están considerados San Juan de Marcona, Matarani, Ilo, pero no Arica, puerto al que debe incluirse en la ponencia, para que pueda desembocar allí la carretera transoceánica. Porque el Perú no renuncia al puerto Arica, al que estamos unidos. ¡Viva, Puno! ¡Viva el Perú! (Diario de los Debates, segunda legislatura ordinaria de 2003, 2004, p. 21).

En el sur de Perú, se mantiene aún un sentimiento de no aceptación por la pérdida de territorios, las ciudades de Tacna y Tarapacá, en la guerra con Chile. La alusión que se realiza tiene un alto contenido simbólico que denota rebeldía ante un hecho aceptado por el Estado peruano y el tema es usado recurrente-

mente en discursos políticos para empoderar pedidos que se estén haciendo al Gobierno central. En este caso, se propone incluir en el eje de influencia de la CIS a Tacna, ciudad fronteriza con Chile, donde está el puerto de Arica. Sin embargo, la ruta Puno-Tacna-Arica sí existía en ese momento y era muy usada, la cual comprendía la carretera Puno-Tacna para luego tomar la carretera Panamericana hasta Arica. Esta ruta se empleaba para la importación de mercancías debido a los precios más económicos en la década de los ochenta en Arica y, después, con la asignación de Tacna como zona liberada de impuestos a los productos de importación desde 1989. La ruta de las tres ciudades fue muy conocida entre los ochenta y noventa por el contrabando de productos, primero, de Arica hacia Perú y luego, cuando Tacna se convierte en zona franca, el contrabando cambia de dirección de Tacna hacia Puno y Bolivia.

Finalmente, se votó el dictamen y fue aprobado con 73 votos a favor, ninguno en contra y dos abstenciones. Así, se decidió aprobar la Ley 28214, “Ley que declara de necesidad pública, interés nacional y ejecución preferente la construcción y asfaltado del Proyecto Corredor Vial Interoceánica Perú-Brasil – IIRSA Sur”. Las posiciones de los congresistas no difirieron de la estrategia discursiva usada en los proyectos de ley; por el contrario, se consolidaron. Asimismo, en tanto que estos argumentos han sido organizados y defendidos por diferentes actores políticos de diversas bancadas y posturas ideológicas, se puede inferir que la voz oficial del Estado tiene una RS sobre la carretera como un objeto de desarrollo. En las siguientes tablas, se identifican los patrones que se han repetido en el discurso oficial del Estado peruano con respecto a la CIS.

A continuación, revisaremos esquemáticamente cómo se formaron los niveles del relato del Poder Legislativo y cuáles fueron sus estrategias discursivas. En cuanto a los niveles del relato, podemos identificar, a través de los proyectos de ley de los congresistas de Puno, Madre de Dios y Arequipa, cómo organizaron sus propuestas con el fin de que sea reconocible la CIS en una política de desarrollo económico. En cuanto a las estrategias discursivas, se observa una exposición de un presente negativo, que está mal, en crisis y que debe ser solucionado. En este sentido, se pone en escena una retórica utópica que se plantea como estrategia de persuasión y legitimación ante la ciudadanía. Si el presente está mal, entonces, se propone una solución para que ese futuro sea mejor. La CIS es esa solución y la validan legalmente. El discurso político plantea, de es-

1 Nota. Adaptado de Análisis del discurso social y político (pp. 128–150), por Rodrigo-Mendizábal, 1999, Abya-Yala.

Tabla 10: Discurso del Poder Legislativo¹

Niveles del discurso	Nivel del relato	Nivel del contexto	Nivel de ideología
<p>Estado peruano</p> <p>Discurso oficial del Estado peruano representado por el Poder Legislativo</p>	<p>La integración económica con Brasil para potenciar el comercio y aprovechar la grandeza de su mercado sudoccidental. Se usan conceptos de desarrollo económico, integración y globalización como aspectos positivos. La centralización en Lima es un problema en el desarrollo de los pueblos del sur y acabar con esta depende de esta propuesta de desarrollo a través de la CIS. Así, se instrumentaliza la carretera como objeto de desarrollo.</p>	<p>Describe el aislamiento terrestre y social de las ciudades que estarían en el eje de influencia de la CIS.</p> <p>Describe la pobreza y remarca las oportunidades económicas que se podrían encontrar fuera de Perú.</p>	<p>Se concibe en una ideología de orden económica.</p> <p>Se inscribe en el capitalismo, específicamente en la corriente neoliberal.</p> <p>Se presenta a la carretera como un bien común para todos.</p>

ta manera, dos escenarios en los cuales la ciudadanía deberá decidir o, en este caso, aceptar.

En la tabla 10, se advierten los niveles del relato del discurso del Poder Legislativo. Se identifican cuáles fueron los principales argumentos que se usaron para propiciar la construcción de la CIS y qué prometían, qué contexto se describía como escenario de la realidad a cambiar, y en qué corriente ideológica se inscribían estos discursos.

Las estrategias discursivas son también dispuestas como estrategias de persuasión. Estas han sido identificadas, como se observa en la tabla 11.

Tabla 11: Estrategias discursivas del Estado²

Estrategias discursivas	Contexto catástrofe	Saturación positiva del concepto
Estado peruano	<p>Se presentan a las ciudades como zonas aisladas y de difícil acceso.</p> <p>El centralismo de la capital genera un rezago en la economía de las ciudades en la zona de influencia.</p>	<p>Por medio de relaciones directas, las cuales derivan del transporte que se daría con la construcción de la CIS, se puede alcanzar un desarrollo económico.</p> <p>Se plantea a los mercados de Brasil como meta a llegar y esto solo se logrará en la medida en que se construya la CIS.</p>

Desarrollo, regalías (políticas) y derechos de autor

La historia legal de la construcción de la vía no fue plana; por el contrario, se dibujó una trama en la cual muchos de sus aspectos quedaron fuera de la agenda pública o con una casi desapercibida exposición que lo convirtiera en un tema de interés nacional hasta muchos años después, en 2017, cuando se destapó el

2 Nota. Adaptado de Análisis crítico del discurso de documentos de política pública en educación (pp. 80–91), por Soler, 2011, y de Condiciones de trabajo y representaciones sociales. El discurso político, el discurso judicial y la prensa escrita a la luz del análisis sociológico-lingüístico del discurso (pp. 160–162), por Vasilachis, 2007.

escándalo de corrupción internacional denominado en Brasil como el caso Lavajato. Uno de estos aspectos fue que el Gobierno de Toledo, un año después de la promulgación de la Ley 28214, mediante el Decreto Supremo 022-2005-EF, y a través de su ministro de economía Pedro Pablo Kuczynski, exceptuó el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP). Mediante una ley, el Poder Ejecutivo del Estado imponía la obligación de exceptuar a la CIS del cumplimiento de la fase de preinversión. Esta medida fue significativa y crucial, ya que eximía de toda evaluación que debería presentar toda obra pública en ese tiempo.

Este hecho, asimismo, mostraba señales explícitas de una búsqueda para ejecutar el proyecto sin importar a qué costo reforzaba la sospecha de no contar con respaldo técnico y estar sobredimensionado, tal como lo reclamaban las voces opositoras a la carretera. Sin embargo, aprovechando la inexistencia de una fuerza opositora relevante, o el casi nulo debate público sobre la construcción y su verdadero impacto en el país, los diferentes Gobiernos peruanos, de diferentes banderas ideológicas, apostaron por convertir a la CIS en la panacea del desarrollo del país. Cada uno de los presidentes, desde que inició la construcción de la carretera, no escatimó esfuerzos por adjudicarse parte de la autoría de esta y convertirla en un símbolo de buena imagen en sus mandatos.

En 2005, Alejandro Toledo, presidente de Perú; Lula Ignacio da Silva, presidente de Brasil; y Eduardo Rodríguez, presidente de Bolivia, inauguraron los inicios de la construcción de lo que sería una red interconectada que uniría los tres países. En el discurso de Toledo, modificando el estribillo representativo de la obra de Miguel de Cervantes Saavedra, parafrasea lo siguiente:

[...] y a ti amigo presidente Lula, por experiencia propia te digo, coraje, no le tengas miedo a las piedras en el camino porque ladran, Sancho, carreteras estamos haciendo (Tiwy, 2005, párr. 5).

La alusión que esboza Toledo era en defensa contra las posiciones disidentes que había sobre la construcción de la carretera, o, en todo caso, de los sobredimensionados efectos que se le atribuían y el sobrecosto que significaba para el erario nacional. La metáfora de las piedras es, entonces, usada con la función de desmerecer la crítica de técnicos y especialistas que se habían pronunciado en contra de la puesta en marcha de la construcción. La dicotomía y la relación de Don Quijote y Sancho colocaba a ambos presidentes como los buenos y aguerridos; y a las voces críticas, como los perros y, en consecuencia, como los malos de la historia a quienes no se les debe dar importancia. El Gobierno de Toledo impone la postura oficial del Estado del no diálogo y la subestimación de la oposición.

En 2006, Toledo inauguró el puente binacional entre Perú y Brasil. El río Acre era una división natural entre los dos países y el puente fue construido en su totalidad con presupuesto brasileño. En el discurso de la ciudad de Assis, el presidente peruano exaltaba:

Por primera vez, permitirá al Perú tomar contacto con Brasil a través de un puente [...] En ese puente están el alma y el corazón de nuestra vehemencia por la integración latinoamericana. Dejaremos de ser presidentes, pero nuestra vocación de integración no terminará ni siquiera con nuestras propias vidas (Andina, 2006, párrs. 4–5).

El presidente de la República, como máximo representante de la voz oficial del Estado, invocó a la integración latinoamericana como un valor abstracto y la integración física como un aspecto material. Ambos conceptos son usados indistintamente en diferentes soportes de difusión de la obra por parte del Gobierno toledista.

Incluso, años más adelante, cuando ya había acabado su mandato, Alejandro Toledo declaraba en una entrevista al diario estadounidense *San Francisco Chronicle*: “Para hacer una omelet usted tiene que romper algunos huevos” (Connectas, 2011, párr. 13). En esta entrevista, el expresidente defendía la construcción de la CIS ante la denuncia de ambientalistas, quienes argumentaban los daños al ecosistema amazónico que estaba originando la carretera. Con este tipo de respuestas, el expresidente sentaba la posición del Estado para defender la construcción de la CIS y relativizar los daños colaterales que ocasionaba. El discurso de defensa no había cambiado hasta esos años; la priorización de un desarrollo económico era la que prevalecía, ante todo. Este discurso ya se había institucionalizado en los otros Gobiernos que le precedieron.

Cabe anotar que, en los años noventa, Alberto Fujimori aperturó el modelo de libre mercado orientado por el consenso de Washington (Williamson, 2004). Sin embargo, es Alejandro Toledo quien aplicó mayoritariamente su fórmula económica para el país bajo estos lineamientos. Esto era predecible, ya que, como ministro de Economía, tuvo a uno de los que trabajó con el mismo autor del mencionado consenso, Pedro Pablo Kuczynski. Y es que fue en el Gobierno toledista donde el concepto de crecimiento económico del país adoptó el discurso del Consenso de Washington en su metáfora de “teoría del derrame” o “teoría del chorreo”. Mediante este argumento, el Gobierno peruano apostó por la lógica político-económica de que la libertad de mercado atraería inversión y riqueza, a tal grado que alcanzaría a “derramar” o “chorrear” a los más pobres. La CIS se convertía para este Gobierno en una especie de palanca propulsora

para el desarrollo económico macro del país y, por ende, las poblaciones locales podrían aprovechar de lo que “chorreara” de esta.

En julio de 2006, hubo cambio presidencial en Perú y asumió esta inversión, por segunda vez, Alan García Pérez. La CIS se convirtió en una de las obras emblemáticas del Gobierno. Esto se demostró cuando en 2008 el Congreso peruano, que representa al Poder Legislativo impulsado por propuesta del Poder Ejecutivo, promulgó la ley que declaró proyecto de necesidad pública y preferente interés nacional la continuación de las obras de construcción de la CIS. En ese periodo, el presidente de Perú era Alan García, y el presidente del Congreso, Javier Velásquez Quesquén, ambos del APRA. El presidente aprista fue quien más tramos de la CIS inauguró. En estas inauguraciones condensaba las representaciones que se tenía sobre la carretera. A continuación, presentaré extractos de los discursos expresados en estos eventos.

A fines de 2010, en la inauguración de un tramo concluido en la localidad de Marcapata en Cusco, afirmaba lo siguiente:

Esta es la vía más importante y portentosa del país, y será un instrumento para su desarrollo porque permitirá el crecimiento anual del Producto Bruto Interno (PBI) en un punto porcentual [...]. Si estamos alegres de que el Perú crece 8.5 %, que es el país que más crece en el mundo, si hubiéramos tenido esta carretera antes, hubiéramos podido crecer un punto más: 9.5, porque pudieron llegar los fertilizantes desde Bayóvar hacia el altiplano y al Brasil (*La República*, 2010, párrs. 3 y 5).

Hasta hoy la carretera más importante era la Panamericana, pero hecha en varios gobiernos sobre superficie plana, costera. Por eso, esta obra es portentosa, colosal [...]. Es la carretera más difícil, pero al mismo tiempo, la más valiosa, la más importante que tiene Perú porque es un instrumento para el desarrollo (RPP, 2010, párr. 7).

En estos discursos, se identifican los conceptos de desarrollo como una constante relacionada con la integración, ya sea simbólica o fáctica a través de la vía terrestre.

En julio de 2011, García inauguró el puente Continental sobre el río Madre de Dios. Este puente era la parte faltante para que la CIS sea finalmente ininterrumpida; ya que el trazo implicaba unir las orillas del río con un puente de 723 m de longitud, considerado el más largo de Perú. En esta inauguración, Alan García fue criticado por el presidente regional de Madre de Dios, Luis Aguirre

Pastor, pues el puente no había sido terminado y aún faltaba más de seis meses para ello (Inforegion.pe, 2011).

En la ceremonia, Alan García se pronunció de la siguiente manera: “Sé que esta es una de las más grandes obras que mi gobierno podía hacer por el pueblo del Perú y por su futuro. Tal vez es la más trascendental y la más importante” (*La República*, 2012, párr. 9). Con esta afirmación antes de que acabara su mandato y repitiendo, como en el discurso de inauguración del tramo en Marcapata, la importancia y trascendencia de la obra en su gestión, buscaba generar réditos políticos con la adjudicación de haber terminado por completo la construcción de la CIS. No obstante, en la práctica no fue así, ya que aún faltaban otros tramos por concluir en Puno. Era tan fuerte la lucha por atribuirse la paternidad de la CIS, por parte de los máximos representantes del Estado, que se llevó al plano del ataque y de la explicitud cuando el expresidente, Alejandro Toledo, le espetó vía Twitter a su sucesor, Alan García, lo que consideraba que no era cierto. De esta manera, Toledo quiso dejar en claro que fue él quien inició la construcción de la obra: “Memorex urgente: el presidente (Alan) García cree que la Interoceánica empezó y terminó con él. García se atribuye la paternidad de la Interoceánica. Su ego colosal le impide reconocer que hay obras trascendentes a los gobiernos”, escribió el líder de Perú Posible en Twitter (RPP, 2010, párrs. 2 y 5).

En 2011, el excomandante del ejército Ollanta Humala Tasso asumió la presidencia de Perú. Fundador de su propio partido político con el cual llegó al Gobierno, Partido Nacionalista Peruano. Humala, como candidato, había generado anticuerpos de la clase política de derecha y del sector empresarial. Se proclamaba como un candidato de izquierda, y una de las principales características que le atribuían sus adversarios competidores y parte de la prensa peruana era que tenía influencia de Hugo Chávez, así como que cambiaría el sistema económico del país al socialismo. Para lograrlo, en el eventual caso de que ganase, se creía que estatizaría sectores económicos estratégicos y que, por ende, ahuyentaría las inversiones de capitales extranjeros.

Humala, sin embargo, no cambió el sistema económico y estableció buenas relaciones con el sector privado, especialmente con la empresa Odebrecht, encargada de construir la vía. En setiembre de 2014, inauguró el túnel de So-costaca en Puno, correspondiente al tramo 4 de la CIS. En el acto inaugural, remarcaba que el túnel permitiría “integrar los puertos de Marcona, Ilo, Matarani con la zona de Río Branco” (Los Andes, 2014, párr. 5), refiriéndose a la mayor oportunidad económica debido a la mejor transitabilidad que ofrecería la habilitación del túnel.

De este modo, se advierte cómo los Gobiernos de tres presidentes —Toledo, García y Humala, representados por el Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo— proponen a la CIS como un instrumento de desarrollo gracias al intercambio comercial con el Brasil, dentro de un discurso de integración regional. Igualmente, se identifica como estrategia la *saturación positiva del concepto*, cuyo fin consiste en legitimar el discurso. Para ello, se utilizan datos estadísticos que favorecen la imagen del objeto de representación (CIS) y el impacto positivo que este traería. Los datos, no obstante, no son comprobables; ya que el discurso no se somete a debate público, generando una verdad de la realidad entre los receptores del mensaje. Asimismo, este mensaje tiene mayor influencia, en la medida en que no es filtrado por los medios de comunicación. Se difunde a través de noticias como notas de prensa, en las cuales el titular está entrecortado para reproducir fielmente el sentido positivo propuesto por el discurso estatal o, en este caso, producido en un evento específico como la inauguración de un tramo o la reunión protocolar entre dos presidentes.

4.2. La carretera Interoceánica Sur (CIS) como objeto de desarrollo para el Estado

El Estado peruano, representado por el Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo, a través de los diferentes discursos, ha coincidido en las RS que se le adjudicaron a la CIS. En la tabla 12, se presenta una síntesis de la posición oficial estatal y cómo fue reproducida en diferentes discursos que avalaron la construcción de la vía.

Como observamos, la CIS fue fundamentalmente representada como un objeto capaz de impulsar un desarrollo económico no solo en las ciudades por las que pasaría, sino también en todo el país. Así, la construcción se promovió por el Estado como una necesidad prioritaria y de interés nacional; es decir, la mayor prioridad antes que otros proyectos o necesidades que hayan podido existir al menos durante dos Gobiernos, el de Toledo y el de García. En los discursos, se planteaba este desarrollo en un marco de integración. Sin embargo, según lo revisado, no se aprecia una claridad en esta noción, se convierte en un símbolo propio o relacionado con la carretera; pero es confundido como la capacidad terrestre de comunicar un lugar con otro, o es planteado como el indicador de desarrollo económico. La globalización también es una noción que transita en los discursos y se afirma que el país debe insertarse en este sistema; pues, de no hacerlo, se desaprovecharían sus bondades. La carretera, de

Tabla 12: RS del Estado peruano sobre la CIS

Categoría o eje temático. La carretera como objeto de desarrollo (campo de representación)	Retórica con sus códigos	Identificación del testimonio	Descripción
Subcategoría. Infraestructura terrestre como objeto de desarrollo (D-INFRA)	Emprender a la brevedad la ejecución de los tramos pendientes. Constituye una cuestión crucial para el desarrollo regional autosostenido.	OF-Deb-congr/Hem	Adjudicación de valor a la construcción de infraestructura; en este caso, una carretera para generar un cambio en el nivel de desarrollo que tiene un lugar en especial (pueblo, ciudad, región, país).
Subcategoría. Integración para lograr el desarrollo (D-INT)	Tiene el propósito de apoyar el desarrollo de la macrorregión sur del país, su integración con el resto del continente y, consecuentemente, su inserción en el comercio mundial.	OF-Deb-congr/Hem	Relación establecida entre la noción de integración; en este caso, a través de la carretera para desarrollar un lugar. El evento integración es una imagen abstracta que, a su vez, se relaciona con la conectividad terrestre.
Subcategoría. Globalización como estado en el que se debe desarrollar (D-GLOB)	Plantea revertir esta situación, orientándose hacia la búsqueda de otros mercados que le permitan romper en forma definitiva el círculo centralista antes de que este termine por desarticular totalmente la estructura productiva y poblacional del país.	OF-Prop-congr/Hem	Noción ideológica que se le adjudica como un aspecto positivo que deriva en el desarrollo o lo impulsa desde las diferentes nociones de desarrollo que tienen los actores sociales.
Subcategoría. El comercio como identificación del desarrollo (D-COM)	Sí, estamos alegres de que Perú crezca el 8.5 %, que es el país que más crece en el mundo. Si hubiéramos tenido esta carretera antes, hubiéramos podido crecer un punto más: 9.5 % porque pudieron llegar los fertilizantes desde Bayóvar hacia el altiplano y al Brasil.	OF-Dis-Pres/Hem	Bien material que es concebido como medio y fin favorecido por la presencia de la CIS. Este bien tiene valoraciones positivas y negativas.

este modo, será el instrumento que ayudará —de una forma fáctica o imaginaria— a pertenecer a ese sistema global a través de los mercados. El comercio, entonces, se convierte en el fin pragmático de la CIS, solo con este se podrá alcanzar un desarrollo. En toda esta representación que realiza el Estado de la CIS, se configura la idea de panacea de esta a través de un discurso utópico de bienestar.

4.3. Hipótesis sobre las representaciones sociales (RS) del Estado

En este apartado y conociendo que se aprobaron dos leyes por amplia mayoría, y casi unánimemente en concordancia con el Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo, se entiende que el Estado estableció su posición respecto a la CIS y la impuso a la ciudadanía. Entonces, ¿cuál fue esa posición del Estado? y ¿qué es lo que le propuso al país? A continuación, responderé a estas dos interrogantes.

El Estado peruano, a través de sus discursos legales y protocolares, ha comunicado la forma en la que comprende al país para fomentar la construcción de una vía terrestre internacional. La interpretación implicó definir dos aspectos con los que pueda ejercer y aplicar las decisiones que se materializarían posteriormente en el país. Luego, se definirán estos dos aspectos que caracterizan la propuesta del Estado ante la ciudadanía: primero, la instalación del concepto de desarrollo como argumento y, segundo, las características del desarrollo.

Instalación del concepto de desarrollo como argumento

Es el argumento que define el proyecto Estado nación que se propone a sí mismo el Gobierno peruano. En este proyecto, el concepto de territorialidad se basa en una concepción de fronteras abiertas, inspirado en un valor que persigue una integración sudamericana; pero, sobre todo, con la capacidad de abrir nuevos mercados y el tránsito de capitales privados. Alcanzar la integración necesita un proceso largo cuyo principal instrumento comprende la construcción de una vía de comunicación terrestre. La integración sudamericana concebida en este proyecto, no obstante, no es una concepción que nace en el seno propio, sino a partir de una propuesta externa, específicamente de Brasil. Asumirla como núcleo central del proyecto cohesionador Estado nación para aplicarlo en el territorio implicaba dotarla de características que la hagan comprensibles para hablar de estas y defenderlas ante la ciudadanía.

Según las RS que se han podido identificar sobre esta noción de integración sudamericana en los discursos del Estado, no estaba expuesta como fin supremo. Esta motivación de generar una identidad sudamericana como valor, entonces, no fue prioritaria y, ante ello, el Estado le adjudicó otra característica sensible y en concordancia con el sistema ideológico que disponía. La característica debía ir en sintonía con los intereses más sensibles de la ciudadanía, por lo que el valor axiológico de la integración sudamericana es secundarizado para abrir paso como opción única e indispensable al concepto de desarrollo.

Características del desarrollo

El desarrollo que proponía el Estado era de orden económico. La CIS se convierte en una promesa de desarrollo en un proyecto de modernidad. Esta implicaba dotar de una infraestructura vial que conectaría ciudades del sur del país, ya que por estas pasaría la carretera que lograría el objetivo planteado. Al imponer esta posición como alternativa unívoca, introduce al país en una consolidación de la corriente neoliberal de libre mercado en el sistema ideológico del capitalismo. Esta posición no era nueva, era más bien una perpetuación de un modelo adoptado por diferentes Gobiernos, en el cual toda nueva iniciativa en el país era adecuada a este.

Los discursos del bienestar

Definidos estos dos aspectos de la propuesta del Estado ante la ciudadanía, el primero procura generar discursos que fomenten la construcción de la CIS. El objetivo de estos consiste en legitimar ante la ciudadanía la posición estatal, la cual impulsa un sentido de bienestar que es deseable y no se encuentra en las mismas ciudades, creando una representación de insuficiencia local. De esta forma, los discursos estatales escenifican un contexto donde no se describe el bienestar local presente ni propone cómo fortalecer este débil logro a favor de la población. Por el contrario, se establece una ruta hacia el bienestar que está fuera de las ciudades, aunque tampoco se encontrará en el país, sino fuera de este. Ese lugar externo no es un país —a pesar de que se hacía implícito y muchas veces explícito—, sino que el bienestar radicaría en instalarse en una cadena productiva de orden global. En este sentido, los lugares o los territorios pierden su individualidad y peculiaridad para ser homogeneizados en esa estructura, donde solo las ciudades productivas y competitivas podrán alcanzar un desarrollo. Esto último, sin embargo, no se expresaba de manera explícita ni implícita en los discursos.

Los discursos de bienestar no eran nuevos en Perú, como afirma López Sorria (2002), datan de mediados del siglo XIX con la llegada del pensamiento ingenieril que procura optimizar el espacio geográfico para que sea explotable con fines económicos. Este discurso se caracteriza por “la incorporación del territorio como variable fundamental de la vida humana”, donde “las vías de comunicación” son instrumentalizadas para “conectar al Perú con el circuito internacional de capitales, bienes, ideas, imágenes, etc.” (p. 4). Diferentes gobiernos del Estado peruano reprodujeron el discurso del bienestar para insertar al país, gracias a la CIS, a un sistema donde la globalización era el espacio en el que se debía mover la ciudadanía.

Lo que se ha visto hasta este momento es un acercamiento comprensivo a las RS que se desprenden de los discursos oficiales del Estado peruano representados por el Poder Legislativo. En el análisis de los tres proyectos de ley de los congresistas Yanarico, de la ciudad de Puno; Salhuana, de Madre de Dios; y Valencia-Dongo, de Arequipa, se identificaron los ejes conceptuales, a través de topos, en los cuales se basaron para formular una propuesta de desarrollo para el país, así como la estrategia discursiva empleada para avalar y fomentar la necesidad y priorización de construcción de la CIS.

A continuación, realizaré un recorrido, mediante una crónica metafórica y asincrónica, en la CIS, en la que me acercaré a conocer las RS sobre el desarrollo y el espacio que cuatro actores sociales protagónicos generaron sobre la vía. Sonia Molina, Olga Cutipa, Edwin Ruiz y un buscador de oro. Alrededor de sus narraciones, se fusionarán testimonios de otros actores sociales que reforzarán las ideas desprendidas de las primeras. Además, en el viaje realizaré dos tipos de paradas. Las primeras son largas, en las cuales se imbricarán aspectos que representan a la CIS: el rol de la prensa, ya que es una de las fuentes de información y transformación de información para producir las RS de la ciudadanía, y su capacidad de propiciar un espacio simbólico de corrupción en la CIS; la posibilidad de producir caminos alternativos al desarrollo propuesto por el Estado; y la apropiación del espacio que provoca cambios en la gramática social de la zona de influencia de la carretera. Las segundas son breves paradas anecdóticas que me sirvieron para refractar, por un lado, el marco contextual primario e ideológico en el cual los actores sociales concibieron la RS de desarrollo, es decir, la noción de globalización; y, por otro lado, una constatación tautológica sobre el transporte que conllevó conocer la crítica especializada de la CIS como infraestructura vial.

Debo anotar en esta parte que la redacción del siguiente apartado es de corte experimental. Los tiempos que uso se deben a las características de dicha

“crónica metafórica”. El presente histórico es usado para involucrar al lector en la narración de mi investigación de campo; los demás tiempos del presente y el pasado corresponden a momentos de reflexión que fueron claves en su momento, y me ayudaron a centrarme en los temas que la propia investigación de campo me exigía.

4.4. Segunda parte: las posiciones de la ciudadanía

Mi primera estadía de investigación se caracterizó por viajar muchas veces por tramos cortos a lo largo de toda la CIS en su parte peruana, partiendo desde Ilo —el puerto sur de Perú— hasta la frontera de Perú con Brasil en Madre de Dios. Las primeras entrevistas, derivadas de conversaciones con los conductores y pasajeros del transporte, estuvieron particularmente marcadas por una defensa espontánea de la carretera, sobre todo, entre Ilo y Moquegua, y entre Puno y Madre de Dios.

Apolinario, de aproximadamente 40 años, es colectivero desde hace diez años y, desde hace cuatro, cubre la ruta Ilo-Moquegua. Ilo es uno de los dos puertos que se concibió como clave en la construcción de la CIS. El colectivo es una combi —como la llaman en Perú—, que es un minibús para 12 pasajeros, pero al que subí había sido acondicionado para 18. Es junio y en la costa peruana es invierno, por eso está nublado y se siente la humedad de la brisa marina. He esperado cerca de media hora para que se llene la combi e iniciamos el viaje a las 3 de la tarde. El recorrido dura poco más de una hora y media. Según el MTC, el transporte público de pasajeros en carretera tiene permitido un máximo de 90 km/h, aunque durante muchos tramos hemos superado ampliamente ese límite. Me he sentado adelante y, durante cerca de una hora, entre otras cosas, Apolinario —quien vive en Moquegua— me ha contado la relación que tiene la carretera para él y su familia, así como lo que ha traído consigo su habilitación.

Uy, acá rayamos, 'ta que acá vamos y venimos todos los días. Yo cuando era *chibolo* [niño o más joven de lo actual] había pocos carros pa' ir a Moquegua, ahora hay como *cancha* [bastantes]. Ahora dicen que va a venir más gente de Brasil, los estamos esperando aún, pero desde que han asfaltado algunas partes ya hay más carreras [viajes]. A veces me toman carrera grupos grandes de turistas de otros lados, creo que son gringos [personas con rasgos anglosajones] y también chinos [personas con rasgos asiáticos]. [...] Ilo y

Moquegua, como dicen, ya se globalizó y ahora hay para todos, es más fácil. Mi hijo del medio ya me ha dicho que apenas sea mayor de edad se va a ir en uno de esos barcos a estudiar a otro lado. Yo ya le he dicho ya que se dedique a estudiar y yo lo apoyo pa' que se vaya. Pa' eso uno trabaja.

Apolinario, durante la conversación, usó figurativamente el verbo “rayar” en repetidas ocasiones. El verbo figurado se emplea en ámbitos comerciales para dar a entender que se realiza algo muchas veces y que tiene un efecto positivo en el ámbito económico. Esa carga positiva que le adjudica Apolinario la relaciona con la bonanza económica que ha traído consigo el mejoramiento, el asfaltado y la conexión de tramos de la CIS. El flujo alto de pasajeros ocasionó, además, que él cambie de oficio: “Yo era albañil y trabajaba con mi tío. Ahora, ambos nos dedicamos de lleno al transporte”. Hay un efecto directo en las actividades económicas de la población que vive a lo largo o alrededor de la Interoceánica. El cambio de oficio indica que la actividad de albañilería, que es uno de los trabajos más extendidos en el sector obrero de Perú, no es tan rentable como ser transportista en esta carretera: “Varios *patas* [en Perú, amigos o conocidos] míos se han metido de colectiveros”. Apolinario prosigue: “En mayo unos *patas* se han comprado una combi y la están trabajando, y uno de ellos también *chambeaba* [en Perú, trabajar] conmigo en construcción”.

Como relata Apolinario, su hijo, al haberlo acompañado en sus recorridos y observar algunos grupos de turistas en los colectivos, tiene el objetivo de viajar a otros lados del mundo. No sabe adónde, pero piensa que ahora es más fácil de lo que pensaba. Las distancias para él no son tan grandes. Apolinario, por su parte, piensa que su hijo vaya al extranjero es una buena oportunidad de superación. La noción de globalización es usada como un destino, con la cual se pueden lograr más cosas. Además, hay una carga de sentido de facilidad que se relaciona con el concepto de “globalización” al asumir que, como efecto de la habilitación de la carretera, Ilo se ha “globalizado”. Esa globalización de Ilo es beneficiosa, a su vez, para todos, en referencia también a Moquegua, y a las ciudades o pueblos aledaños.

He llegado a Moquegua alrededor de las cinco de la tarde y hay sol, pero no hace calor; el clima es agradable, propio de un valle en el medio del desierto. En este tramo, la mayor cantidad de pasajeros está conformado por trabajadores de las diferentes empresas portuarias y mineras y comerciantes que viven en Moquegua e Ilo. He observado a muchas personas jóvenes que viajan solas y, preguntando a algunas en los paraderos en Ilo y Moquegua, me respondieron

que trabajaban en el puerto, por eso diariamente hacen ese recorrido, así como trabajadores de mineras que viven en Ilo.

Mi siguiente tramo correspondía a Moquegua-Arequipa. Tomé otra combi de un terminal improvisado en una cochera de autos. El camino entre estas dos ciudades no conforma la red de la Interoceánica, aunque al estar en buenas condiciones es considerado como una ruta complementaria. Mi interés era seguir por el siguiente tramo interoceánico entre Arequipa y Puno. El viaje duró aproximadamente seis horas, una hora y media más de lo normal debido a un desvío que hizo el chofer. El motivo fue porque en un punto del camino había una popular “batida”. Es lo primero que pude escuchar cuando el conductor se comunicaba con otro colega que le iba informando sobre esto. La *batida* —como se dice coloquialmente— es un control policial de tránsito y, como la unidad en la que viajaba no tenía autorización para hacer transporte público, huyó por una trocha, convirtiendo a los pasajeros en partícipes del hecho sin ser consultados. Esta anécdota la refractaré con otra en la temática de transporte incluida más adelante, en el apartado de Olga Cutipa.

En los terminales improvisados de Moquegua y Arequipa, hay una mayor afluencia de comerciantes con productos de primera necesidad, tubérculos y granos. Estos los transportan en sacos de plástico en los techos de los autos. La tercera parte de mi viaje iniciaba en Arequipa con destino a Puno, la ciudad más altiplánica de Perú. En este camino de poco más de cinco horas, conocí a doña Micaela. Ella es ama de casa y comerciante de 60 años, quien se dirige frecuentemente por esta ruta; en su casa de Puno, posee una tienda de abarrotes. Tiene ocho hijos, y todos viven entre Arequipa y Puno.

Antes era difícil viajar, ahora con la pista nueva ya es más fácil. [...] Yo voy casi todos los meses a Arequipa, allá vive mi hija menor. [...] ella trabaja en una agencia de viajes y le va bien, hay bastantes turistas que quieren conocer Puno y vienen por la pista. Mañana viene ella también trayendo [a] unos gringos me ha dicho. Ella habla inglés y va el próximo año al extranjero y de ahí se va a llevar a su otra hermana dice. [...] Sí, claro, esta pista está buena, es mejor que antes y ya mi hija se va a ir.

Doña Micaela vincula el beneficio de la carretera al viaje al “extranjero” de su hija. Se establece, de esta manera, una relación de la carretera con la posibilidad de ir al “extranjero”. La palabra “extranjero” es usada popularmente en Perú para referirse a países que no son cercanos como Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Argentina, Uruguay o Paraguay, o los países de la región, y se usa, sobre todo, para referirse a países de otros continentes.

Nuestra carretera. ¿Hacia dónde “nos” lleva?

Don Gregorio vive en Puno y la menor de sus hijas, quien es ingeniera, reside en Puerto Maldonado. Hoy es cumpleaños de su nieto y se encontrarán en Mazuco para luego ir juntos a Puerto Maldonado. Ahí se quedarán una semana y, después, retornarán por la misma vía a Puno. Él fue agricultor hasta los 28 años, quiso quedarse en Puno, pero debido al terrorismo de los inicios de los años ochenta se mudó a Lima. “Lima lo era todo”, como dice don Gregorio. “En ese tiempo era más fácil ir a Lima que ir a Challhuamayo” (un distrito de Puno).

La pista nos conecta con todo el mundo, antes estábamos aislados hasta del mismo Perú. [...] Ahora podemos ir en un barco desde Brasil al otro lado. Imagínese que ahora siempre podemos ir y venir. Antes, nada, joven, no podíamos ir ni a la esquina. [...] Ahora, ya estamos globalizados, ya nos conocen en otros lados, y nosotros también podemos conocer a otros.

Don Gregorio apela a una idea de globalización como un ideal alcanzado y que esto permite que su región sea conocida. El sentido de pertenencia a un colectivo con el uso de la primera persona en plural, “nos conecta”, “podemos”, “podíamos”, “estamos”, “nos conocen”, “nosotros”, supone el reconocimiento de éxito de este mismo.

Hemos iniciado el viaje a las cinco de la mañana y han transcurrido cerca de tres horas desde que estamos conversando en la parte delantera del colectivo, un auto modelo Station Wagon. Somos en total seis personas, tres adelante y tres atrás; yo voy adelante, sentado hacia la ventana. La posición es estratégica. Mi objetivo es conversar con el chofer de un colectivo, ya que trabajan directamente en la Interoceánica, y con un pasajero. Al estar sentado en la ventana, puedo conversar con el conductor, don Valentino, e incito al diálogo al pasajero del medio, don Gregorio.

Todo está listo para que nos tomen en cuenta. La pista nos abre las puertas al mundo. Podemos ir de un lado a otro sin problemas. Tomar una combi o uno de estos colectivos y listo pa'l [sic] otro lado. Yo, amigo, he caminado toda mi vida por estos cerros. Nada veías, solo vizcachas y los animalitos, cerros y cerros. Aquisito vivía una tía mía, ella siempre decía que más allá de los cerros había más cerros y tal vez también gente.

Durante el viaje ambos me contaron que, en los años del terrorismo, quisieron irse al “extranjero”, pero todo era más lejos y caro. En cambio, ahora es mejor porque hay “negocio” para todos y sería “más fácil irse”, aunque eso “lo dejan

para los jóvenes". La relación de salir del país es un ideal promovido por la noción de globalización que ambos tienen.

La globalización es representada ideológicamente como un destino a alcanzar. La carretera ha impulsado a que se piense que el porvenir está fuera de lo local y, por el contrario, este se encuentra en cualquier otro lugar que no es definido. Al respecto, Fuentes hace un llamado a los Gobiernos para reparar fisuras internas locales antes de abrirse a lo que, en su momento, era la receta del éxito y prosperidad de los países en vías de desarrollo (Bermúdez, 1997).

Doña Micaela, don Gregorio, don Valentino y Apolinario tienen como noción de la globalización a un fin que se ha logrado gracias a la habilitación de la carretera. A pesar de que la sienten como un bien propio de sus colectividades, la observan como una especie de catapulta que servirá para encontrar un futuro mejor a los integrantes de su familia.

Las representaciones del concepto de globalización son interpretadas por los pobladores como una ideología del bienestar, pero este es mejor sin que ellos lo conozcan, fuera del país. La noción de globalización es repetida y usada convenientemente por ellos para justificar la búsqueda de un futuro mejor; la objetivación y el anclaje de la RS de desarrollo.

Con la caída del muro de Berlín, el proyecto liberal se erigió como opción hegemónica. La globalización es un proyecto ideológico-material de Occidente que buscó implantarse en el mundo como una solución a problemas económicos. Uno de sus requisitos para lograrla era acortar distancias, lo cual se conseguía con la interconexión de países mediante vías de comunicación o tecnología. El ideario pretendía una homogenización y ofrecía una igualdad de bienestar entre los países que la tomaban como política de desarrollo. Los hijos de mis interlocutores anteriormente mencionados coinciden en que, a pesar de pertenecer a las colectividades que han mejorado sus vidas con la carretera, esta no les brinda el bienestar a futuro. El Estado, en su política de construcción de una de sus llamadas megaobras, con el fin de alcanzar el beneficio macroeconómico no había producido el principio generador de bienestar local, que no es solo un bien material. Como argumenta Trinca (2017):

Tener claro que la inversión en educación debe ser el arma esencial para superar la pobreza material, ofreciendo de esta manera, igualdad de oportunidades y, finalmente, promover y crear programas sociales que realmente garanticen eficientes servicios de salud y seguridad social para todos (p. 7).

4.5. Las voces del desarrollo y la apropiación del espacio

El Estado había producido y reproducido consecutivamente un discurso en el que el desarrollo económico era el derrotero que seguir, y la CIS, el camino para llegar a este. Sin metáforas, imaginarios ni simbolismos, con estadística y datos duros, sin escapatoria. El desarrollo, de esta manera, se configuraba como una imposición a la ciudadanía en la que se encontraría el bienestar colectivo. Así lo dejaba en constancia y subrayaba el máximo representante del Estado, Alan García, en la inauguración de un tramo de la carretera:

Esta es la vía más importante y portentosa del país, y será un instrumento para su desarrollo porque permitirá el crecimiento anual del Producto Bruto Interno (PBI) en un punto porcentual [...] Si estamos alegres de que el Perú crece 8.5 %, que es el país que más crece en el mundo, si hubiéramos tenido esta carretera antes, hubiéramos podido crecer un punto más: 9.5 [...] [Es la carretera] más importante que tiene Perú porque es un instrumento para el desarrollo (*La República* y *Efe*, 2010, párr. 3, 5 y 7).

Era junio y hacía mucho frío. Para un costeño como yo, caminar en las frías calles de Puno es siempre un reto. Había llegado a media tarde al terminal desde Arequipa y tenía que apurar el paso, ya que había pactado, desde Suiza, una reunión con una profesora de la Universidad Nacional del Altiplano (UNAP). Mis contactos me habían contado que era una defensora de la construcción de la CIS, de ahí mi interés por conversar con ella.

Caminando, recordaba esa sutil y gran diferencia que existe entre los mismos peruanos, y que normalmente no la notamos hasta que viajamos a una ciudad diferente de donde crecimos. Había transcurrido la mayor parte de mi vida en Tacna, aunque debido a una alta tasa de migración altoandina me interrelacioné con puneños. Cuando era niño, recuerdo borrosamente haber asistido a un mitin del entonces presidente, por primera vez, Alan García Pérez en la avenida San Martín de Tacna. En este anunciaba que creaba la Zona Franca y, con ello, el impuesto cero a productos importados. Esta medida conllevó tres grandes efectos en el segundo quinquenio de los ochenta a esta pequeña ciudad: la quiebra total y rápida de las industrias locales, el comienzo de la migración puneña a Tacna, atraídos por el comercio, y el comienzo del crecimiento veloz poblacional. La ciudad pasó de 95 444 habitantes en 1983 a, según el último censo oficial, 346 000 (INEI, 2000/2016). A esa edad, y a lo largo de mi adolescencia e inicios de mi adultez, fui testigo de las repercusiones en una ciudad que traían consigo las decisiones políticas ancladas en el discurso del bienestar

a través del desarrollo económico. La Tacna construida o urbana de ese tiempo la pude caminar de extremo a extremo en cuestión de una hora. Hoy en día se necesitan cinco horas mínimamente.

La forma de hablar es muy diferente entre una persona propia de Puno y alguien netamente costeño. La lógica comunicativa es distinta, existen códigos y tonos de voz que son vitales conocerlos si el objetivo es dejarse entender, y entenderse entre unos y otros. Esto último depende también del estrato social o educativo al que se pertenezca tanto para un interlocutor de la costa como para, en este caso, uno de Puno. Esta básica y endeble observación no es exclusiva, sino que es una característica estandarizada al interior de las ciudades y a lo largo de cada región del país, así como en América Latina. En el análisis de la comunicación no verbal, el componente cultural es un principio al que no se debe renunciar para encontrar no solo las diferencias entre los interlocutores, sino como elemento clave para una estrategia investigativa en la que se buscan puntos en común entre estos, y así una posibilidad comunicativa. Estos pensamientos y reflexiones me venían a la mente mientras caminaba; ya que, a pesar de haber trabajado en proyectos en la sierra central y tener experiencia “cortando hielo” para entablar contacto, me había resultado difícil charlar minutos antes con dos comerciantes que estaban en el terminal. Lo pensaba porque estaba en trabajo de campo y surgían las dudas sobre cómo abordar a mis colaboradores de conocimiento, especialmente con los que quería conversar espontáneamente; puesto que cumplirían un rol sustantivo en mi estrategia investigativa.

4.5.1. La profesora Sonia Molina y la representación del desarrollo

Llegué a la casa de mi contacto y charlamos durante casi tres horas. Mis reflexiones previas sobre los estratos educativos y sociales se confirmaron al conocerla. Con una mirada complaciente, pero a la vez observadora, empezó a formularme preguntas sobre quién era y el motivo de mi interés en investigar ese tema. Estas interrogantes ayudaron a sostener una conversación larga, genuina e informativa. Antes de proseguir, cabe preguntarse ¿quién era esta persona? y ¿qué representa para la historia de la CIS?

Sonia Molina —como lo comenté anteriormente— era una arquitecta, profesora universitaria y una de las representantes como presidenta de la Sociedad Civil por la Construcción de la Carretera Interoceánica (Socit). Antes de viajar a Perú y enterarme de que existía una organización dedicada específicamente a este fin, me llamó la atención y no podía negarme a mí mismo que al inicio

sentí desconfianza sobre esta, en el sentido de que ponía en duda el interés genuino de esta organización. Este manto de desconfianza inicial fue muy positivo, pues me ayudó a ser crítico y provocador con las preguntas que planteé en esa primera entrevista y en las siguientes. Las personas que trabajan de forma institucionalizada o pertenecen a un organismo normalmente tienen un discurso organizado, y es difícil extraer de ellas información fuera de este.

Ella, con una seriedad desde la lógica de la formalidad, me dijo que era importante que alguien haga algo por Puno en paralelo a las autoridades políticas. “Si nosotros como gente que vivimos en una tierra productiva no hacemos nada por que salgan frutos, no va a venir el vecino a labrarla por nosotros”. “Y, ¿es necesario para tener esos frutos construir una carretera?” le pregunté. Ella me respondió: “Sí, porque hay suficiente para comer, almacenarlos y venderlos a otros que no tienen esos frutos [...] y, si los vendemos, después podemos tener más o mejores frutos para nosotros mismos y también para otros”. La metáfora usada por la profesora escenificaba el interés y las esperanzas que se depositaban en la carretera. Esta es representada como un objeto para alcanzar un desarrollo económico de Puno.

Al día siguiente, en su oficina de la universidad, me mostró un archivo hemerográfico de publicaciones que había recolectado y organizado con respecto a la CIS. Como profesora universitaria, había conversado con muchos de sus alumnos, quienes guardaban la esperanza de que la carretera ampliara sus posibilidades de trabajo como arquitectos.

La transoceánica es un deber ser de las autoridades centrales para que una ciudad con enorme potencial pueda desarrollarse como debe ser [...] y eso será beneficioso para las nuevas generaciones. Ellos son los que importan ahora [...] también [ellos] pueden y quieren contribuir con este presente.

La carretera era un tema de defensa para Sonia Molina. Lo que llama la atención es que es una defensa organizada, y que la abanderada era una persona que no tenía motivaciones de emprender un negocio o emprendimiento comercial. La principal razón era, según ella, lograr que “Puno salga del estancamiento y que logre por sí solo lo que el Estado se ha empeñado en frenar continuamente”, refiriéndose a las políticas de Gobierno que no facilitan —por medio de leyes y acciones concretas— que la ciudad aproveche sus recursos para exportarlos. Desde un inicio, enfatizó en la importancia que representa para Puno la CIS:

Nosotros hemos luchado durante años para conseguir que se construya la carretera Transoceánica, que es como la llamamos acá en Puno, con ese nom-

bre nació el proyecto [...]. El objetivo principal de la carretera era generar un desarrollo sostenido de la región en la que toda la población salga beneficiada. Puno ha querido antes que todos tener una ruta que conecte, primero, a todo Puno y, segundo, que se convierta en un corredor económico.

La profesora Molina establece, de este modo, la posición local de Puno con respecto a la CIS. No era la única. Puno fue la ciudad que más luchó por una vía que conecte la ciudad con una que llegue al Atlántico; aunque los planes eran, en realidad, tener la oportunidad de introducirse y participar en los mercados de Brasil. Como indicaba la presidenta de Socit, Puno ya había realizado un plan estratégico y un estudio de factibilidad en la década de los ochenta. La iniciativa, sin embargo, fue postergada por los Gobiernos de turno.

A lo largo de la conversación, cuando la profesora se expresaba de la CIS, presentaba un escenario de futuro que se desprendía al hablarme en condicional, como si la carretera fuese un proyecto, a pesar de que en 2014 ya estaba construida “oficialmente” el tramo de Puno a Brasil. Por ello, retomamos una de las preguntas iniciales que me formuló y que transmitía una afirmación escondida sutilmente con sarcasmo. “En Suiza, no tendrán estos problemas, seguro, ¿no?”. Luego, me relató, a manera de queja, los nuevos planes que había dejado el último Gobierno de turno para la CIS.

Es una incoherencia total, y aquí se ve que ellos [el Gobierno] nunca pensaron realmente en un desarrollo para Puno. Solo construyeron [la carretera] y, a la par, buscaban cómo destruir todo con otro proyecto tirado de los cabellos. Pero, para ese tema, es mejor que converses con las personas de San Gabán.

4.5.2. Doña Olga Cutipa. Retóricas y luchas locales

Eliana Hualpa, colaboradora de Servicios Educativos Rurales (SER), organización que trabajaba en alianza con diferentes entidades que apoyaban la CIS, me recomendó, al igual que la profesora Molina, conversar con una dirigente de un comité que trabajó con los comités de ronderos en el distrito puneño de San Gabán. Estos habían cumplido un papel decisivo en la defensa de la carretera.

En los años ochenta, Perú vivió una de sus décadas más difíciles, originada en el primer Gobierno de Alan García (1985–1990), el cual dejó al país envuelto en una de sus peores crisis económicas y con una hiperinflación que llegó al 2775 % (Banco Central de la Reserva del Perú [BCRP], 1989). Esto, entre otras consecuencias, fomentó el descontento popular y el fortalecimiento

del terrorismo que había aparecido a finales del Gobierno de Belaúnde Terry (1980–1985). El terrorismo se asentó y operó, sobre todo, en la sierra central y sureña. Una de las estrategias del Gobierno de Alberto Fujimori (1990–2000), en su lucha antiterrorista, fue crear comités de autodefensa en las comunidades campesinas de la serranía y de la selva, donde las fuerzas policiales y militares eran escasas. A estos comités se les conoce como rondas campesinas y, a sus integrantes, como ronderos. Este tipo de organizaciones civiles recibió una buena aceptación por la población y era considerado como una policía alterna en los pequeños poblados y anexos de ciudades grandes, además de haber sido dotado de armamento de mediana escala —como escopetas— para su autodefensa. Los ronderos peruanos son conocidos y reconocidos como una pieza muy importante en la estrategia antiterrorista en la década de los noventa, cuando es derrotado gran parte del esquema del terrorismo con la captura de su principal cabecilla y fundador del Partido Comunista del Perú – Sendero Luminoso (PCP-SL), Abimael Guzmán, en 1992. Después de la desaparición de sus huestes en la serranía peruana, los ronderos siguen teniendo una posición de resguardo de los poblados en los que se encuentran. Actualmente, su posición es muchas veces gravitante en situaciones de conflictos sociales de diferente índole. Así, los ronderos son actualmente los portadores organizados de las voces de los pueblos de la serranía y selva peruana. Olga Cutipa es una dirigente comunal del Comité de Defensa de Inambari – San Gabán, quien me narrará una de las partes más contradictorias de la historia de la CIS y, con ello, fijará una posición de la ciudadanía con respecto a esta.

Para llegar a San Gabán —que es un distrito en la ceja de selva puneña—, tuve que desplazarme por la recién construida carretera que corresponde al tramo 4 IIRSA Sur, Azángaro-Inambari, aunque aún con algunas partes inhabilitadas en su totalidad. El viaje lo realicé en un bus que salía en la noche desde Juliaca para llegar a primera hora al distrito. Este tramo pasa por el segundo punto más alto de la vía, el abra Oquepuño, a 4875 m s. n. m. Durante diferentes trechos, todavía se podían distinguir las obras. El camino es el más sinuoso de la CIS porque se atraviesan, de un lado a otro, los Andes.

La llanta en la carretera

A media madrugada, el bus se detuvo en una de las tantas curvas. Preguntamos qué sucedía y el chofer respondió que había un desperfecto con el neumático. Este detalle que podría pasar inadvertido o ser solo anecdótico, sin embargo, deriva en una situación compleja del sistema de transporte peruano y su relación con la CIS. Para ilustrar esta reflexión, traigo a colación mi experiencia

en el tramo de Moquegua a Arequipa, en el cual las unidades móviles brindan servicio de transporte público sin autorización y lo solucionan huyendo de los controles policiales, incluso con los pasajeros a bordo. En este caso, en la ruta Juliaca – San Gabán, el chofer y su ayudante intentaron en vano arreglar el desperfecto, pues no contaban con ningún equipo o implementos de repuesto para hacerlo. La única alternativa que quedaba a medio camino era esperar que venga otro bus, que, al igual que el primero, no disponía de un equipo de reparación. El problema fue solucionado de una manera muy provisoria, la cual incluyó amarrar una parte del neumático con alambres y solo así pudimos continuar. El resto del viaje fui despierto en silencio. No era el único.

Las curvas cerradas en pendiente en las que el bus debe ir muy despacio e invadir el carril contrario, o en algunos tramos esperar que dos buses en sentido contrario pasen primero para que los buses del otro sentido lo hagan después, me hacen pensar en la posibilidad de que esta carretera sea la que el Estado había planeado para alcanzar un desarrollo económico a través del transporte de mercancías. ¿Será posible? En Arequipa, conversé al respecto con Juan Gonzáles, trabajador de una empresa de logística (Sea Land Log de Perú). Como especialista técnico en el tema, su posición fue crítica en relación con la misma infraestructura y sus probabilidades de lograr un desarrollo económico si de esto depende usar la CIS como una banda transportadora de mercancías:

Toledo lo sabía perfectamente, por eso hizo la jugada con lo del SNIP [exoneró al proyecto de construcción de la carretera del SNIP]. [...] ¡Imposible! Ellos [el Gobierno de Toledo] sabían que [la Interoceánica] no iba a pasar la evaluación técnica, que eso también es un tema aparte, pero lo peor era el rendimiento. Ese es el principal problema.

Como lo hemos visto en la primera parte de este capítulo, el Gobierno de Alejandro Toledo, mediante el Decreto Supremo 022–2005-EF, exceptuó a la CIS de toda evaluación del SNIP. La exoneró, de esta manera, de la evaluación al pre-proyecto de construcción, en la cual se podía determinar si estaría bien construida, y si los precios de construcción correspondían a la propuesta económica de la constructora ganadora de la licitación y, estableciendo una analogía pertinente al tema que nos convoca en este estudio, al rendimiento. Es decir, saber si como infraestructura cumpliría lo que los discursos proponían desde el Estado, afirmando que la carretera sería un instrumento para alcanzar el desarrollo económico; ya que irían y vendrían los camiones con *container*, los cuales llenarían barcos en el Atlántico y el Pacífico para que se trasladen a otros mercados

del mundo. A esto en los proyectos técnicos se le denomina costo-beneficio y era uno de los puntos cruciales que evaluaba el SNIP.

Gonzáles dibujó dos mapas mediante los cuales me explicó—desde su mirada como experto en logística—lo incoherente de la CIS con relación a pensar que sería una catapulta para impulsar un desarrollo económico:

[...] O sea, después de cruzar toda esa ruta lentísima [en la parte peruana] para los brasileños, dura para el normal rendimiento de los camiones de carga, no te olvides que tienen que pasar por hasta más de 4000 000 m, y tienen que bajar o subir con toneladas de peso. Pobres direccionales, pobres frenos. Imagínate qué les pasa a tus rodillas si bajas escaleras con el doble o el triple de tu peso en la espalda. Y esto significa que es un costo adicional para el mantenimiento de los camiones. Bueno, de Santos [puerto de Brasil] a la frontera con Perú, son 4000 km y el flete [costo de transporte] cuesta 2000 dólares; y, del mismo punto a Matarani [puerto de Perú], hay 1400 km y el flete cuesta 4500 dólares. Y así, al final de cuentas, el costo del transporte es mucho más caro que en Brasil. [...] Salen 2 barcos al mes de Matarani a Shanghái [puerto de China] y, de Santos a Shanghái, 15 barcos por semana.

A la ilustración de la problemática de transporte de la CIS, Gonzáles le sumó “la informalidad del transporte público de pasajeros”. Indicó que no es una autopista con carriles exclusivos para transporte pesado, sino que es compartido para todo tipo. Eso ralentiza el viaje, puesto que “ellos [el transporte público de pasajeros] se rigen todavía por la ley de la selva”.

Era martes a primera hora y el bus no pudo llegar a San Gabán; nos dejó aproximadamente a 2 km. Felizmente, estaba con una pequeña mochila a la espalda. Ese alivio no lo podían sentir los otros pasajeros, ya que el bus tenía la maletera y el techo lleno de costales con productos de diferente tipo. Son los pasajeros del sistema de la CIS. Al empezar a caminar, dejé atrás una revuelta en la que más de uno quería golpear al chofer y a su ayudante.

Llegué muy temprano a casa de doña Olga Cutipa. Desde el comienzo, lo primero que reconozco es su facilidad para expresarse y elaborar ideas, generando diferentes ejemplos respecto a un mismo tema. Es una lideresa. “Usted es famosa, señor”, le dije para romper el hielo, a lo que respondió con una sonrisa a modo de aceptación del cumplido. “Es lo que se tenía que hacer por nuestra tierra”, me contestó. La primera parte de la entrevista giró en torno a la defensa que ella encabezó y lo que considera “una burla del Estado”.

En 2010, Alan García, quien fue reconocido como el presidente que más tramos inauguró de la CIS, firmó un acuerdo energético con su homólogo Lu-

la da Silva, quien contemplaba la construcción de hidroeléctricas para que los excedentes de energía sean vendidos a Brasil. La idea que la profesora Molina consideraba “tirada de los cabellos” y que fue icónica en la historia defensiva de la CIS gracias a uno de los liderazgos más importantes es una de las hidroeléctricas que ya estaba velozmente proyectada en construirse en este acuerdo: la hidroeléctrica de Inambari. Al construirse, como se observa en la figura 16, esta ocasionaría, entre otros impactos medioambientales, 4000 personas desplazadas, 37 800 hectáreas de bosques inundados y—lo más contradictorio con relación a los discursos estatales—se inundarían 98 km de la recién construida CIS. Había transcurrido más de 20 años desde el primer pedido de construcción de esta infraestructura al Estado por parte de Puno.

[...] Así les hemos botado a los ingenieros de acá. Fuera de acá les hemos dicho. A chicotazos les hemos amenazado, diciendo que, si regresan, eso les vamos a dar. De aquí todo el pueblo ha estado enojado. Eso querían hacer. No les hemos dejado [...] Tanto hemos luchado por tener esta carretera.

Doña Olga narra que la constructora brasileña Empresa de Generación Eléctrica Amazonas Sur (Egasur) —seleccionada en el Gobierno de Alan García para la construcción de la hidroeléctrica y, luego, en el Gobierno de Ollanta Humala— no realizó las consultas ciudadanas de ley, las cuales correspondían a un proyecto de tal envergadura e impacto socioambiental.

Muchas veces el Gobierno cuando quiere algo de nosotros nos dice las cosas cuando ya se han firmado contratos y organizan las famosas mesas de diálogo con la comunidad solo para cumplir el protocolo; y, luego, decir que ellos sí han hecho todo a ley y que nosotros somos los que no queremos. A ver, qué pasa si nosotros les vendemos algo de Lima y, luego, los sentamos para decirles que ya hemos firmado y ellos solo tienen que aceptar.

La empresa había intentado llevar a cabo la construcción de la hidroeléctrica de Inambari sin seguir el protocolo de cumplimiento obligatorio, exigencia del Minem, que es el estudio de impacto ambiental (EIA), el cual incluye el procedimiento de participación ciudadana. Uno de los principales problemas de la gestión pública de los Gobiernos en las licitaciones de proyectos en el sector primario, energético o infraestructura fue secundarizar y subestimar la relevancia de las mesas de consulta previa y diálogo, así como dejar que las empresas dominen la negociación entre estas y las poblaciones (Affentranger, 2005). Esto actualmente ha cambiado, aunque sigue teniendo carencias y fallos en su sistema a largo plazo. Uno de los principales problemas es el cambio de los es-

pecialistas negociadores en las mesas de diálogo con cada cambio de gobierno o gestión ministerial. En un país en el que sus riquezas están bajo tierra, es decir, bajo comunidades, la relevancia del factor comunicacional es una falencia deontológica de la gestión pública y privada. Los 198 conflictos sociales, 147 activos y 51 latentes, según el reporte 201 de la Defensoría del Pueblo, lo evidencian (Defensoría del Pueblo, 2020). De estos conflictos, el 59.1 % es competencia del Gobierno central, 129 de carácter medioambiental, como la construcción de la hidroeléctrica de Inambari en la CIS.

En este contexto, la defensa de la CIS por la dirigente literalmente era a muerte. “¿Me quiere decir que usted hubiese muerto defendiendo la carretera?”, le repregunté ante una respuesta anterior. “No solo yo, varios de nosotros lo hubiesen hecho”, me respondió. “Acá estaba en juego lo que le vamos a dejar a nuestros hijos, hemos luchado durante años por esta carretera”. “¿Y qué es esta carretera para usted?”, le pregunté. “¿Qué es? Es desarrollo, sin esta carretera no podríamos llevar nuestros productos a vender a otros lados, es ir a sitios que antes no podíamos y que no existían para nosotros”, me contesta. “¿No será, a su vez, la construcción de la hidroeléctrica el principal problema para la imposibilidad de cultivar sembríos de coca?”, le consulto. “No, la hoja de coca está controlada para su venta formal”, dice.

La defensa de la carretera es una lucha discursiva local de defensa del espacio vial contra el Estado, en el cual se representa socialmente como un espacio propio. Existe una RS de pertenencia y apropiación de la CIS entre los actores sociales como doña Olga. No es la única, pero fue la lideresa más icónica, tal vez por su condición de mujer e indígena bajo la mirada de los *otros* costeños. No, ella no deja que mi sobreinterpretación me desborde. “Es porque se tenía que hablar fuerte y se habló fuerte. Solo cuando hay otra fuerza del pueblo que se opone a ellos [al Gobierno central] nos hacen caso a los del interior. Esto era una lucha por nuestro territorio y el medioambiente peruano contra los brasileños”.

El proyecto de la hidroeléctrica de Inambari estaba planeado en el acuerdo firmado por Alan García y Lula da Silva. Este, en su extenso título, configura una estrategia discursiva que minimizaba la presencia de Brasil y, con ello, el objetivo final o principal del mismo: “Acuerdo entre el gobierno de la República del Perú y el gobierno de la República Federativa del Brasil para el suministro de electricidad al Perú y exportación de excedentes al Brasil” (Minem, 2010). “¿Excedentes?” es lo que se preguntaba la profesora Sonia Molina en Puno mientras afirmaba: “Es al revés, Brasil nos iba a dejar a nosotros solo los excedentes, y a

eso hay que sumarle el enorme impacto negativo de los pasivos que el país, la economía, las comunidades autóctonas y la naturaleza tenían que asumir”.

El mencionado acuerdo del 16 junio de 2010, que implicaba la inundación de 98 km de la CIS, se firmó cuando el mismo presidente peruano se apresuraba a inaugurar en Cusco y Madre de Dios tramos y puentes, sin terminar de estar construidos, de la misma vía.

El mensaje que enviaba este tipo de discursos y actos estatales a la ciudadanía no era bien recibido, sobre todo, por esa contradicción que reclaman la dirigente y la profesora puneñas. Es importante anotar que los considerandos, tal como lo hemos visto en los proyectos de ley de los congresistas en la primera parte de este capítulo, son las razones esenciales; es decir, los razonamientos jurídico, social y de derechos, en los cuales se justifican una ley o una sentencia. En ese sentido, el último considerando del acuerdo energético peruano-brasileño sustentaba lo siguiente:

La importancia del desarrollo sostenible y la voluntad en avanzar en una integración energética que genere los mayores beneficios para ambos países, en particular para sus comunidades locales, conservando el medio ambiente y manejando eficientemente sus recursos hídricos.

Doña Olga Cutipa y la profesora Sonia Molina encarnan la defensa de la CIS, seguramente sin saberlo. En función de esa forma en que habían representado socialmente la CIS, hacían eco de este último considerando. La dirigente de San Gabán tiene un discurso que parte de la subsistencia de comunidades locales y la relación que estableció era tautológica: la construcción de la hidroeléctrica significa que no habrá ni carretera ni poblado, así que tendremos que vivir en otro lugar y empezar de nuevo. Ante ello, su estrategia discursiva de defensa contenía aspectos de subsistencia individual y colectiva vinculados al medioambiente y al desarrollo; este último alcanzado autónomamente sin ayuda del Estado. La profesora presenta un discurso que parte del desarrollo, en el mismo sentido del Estado, aunque asociado a una posición de generación de una autonomía que desean conseguir los puneños, de manera que logren descentralizarse del poder que ejerce Lima sobre la economía de la ciudad. Para ello, la CIS es representada socialmente como un instrumento que los lleve a los mercados brasileños; y, de este modo, exista una sinergia económica entre Estados como Acre y Rondonia, y la región puneña.

La posición puneña se opone a la del Estado a pesar de que ambas buscan la construcción de la CIS y usan los topos del desarrollo como defensa de la construcción de la carretera. Se genera una imposición, entonces, a través de

la narrativa existente en situaciones de crisis que se usa desde ciertos grupos políticos en los que se pretende propiciar una RS negativa de las comunidades andinas o selváticas. Esta narrativa representa a estas comunidades como actores sociales que están en contra del bien nacional común o el desarrollo. Cabe preguntarse si ambas posiciones han dialogado sobre la concepción de desarrollo y sus alcances.

Figura 16: Hidroeléctrica vs. carretera³

Hidroeléctricas en Puno

Agua, población y energía

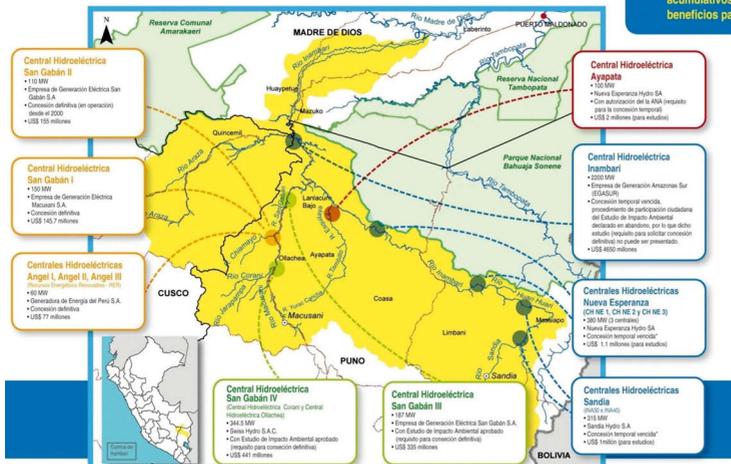
14 hidroeléctricas

- 3 con concesión definitiva
- 2 con Estudio de Impacto Ambiental aprobado
- 6 con concesión temporal vencida
- 1 con autorización de estudios por parte de la Autoridad Nacional del Agua



El agua es una importante fuente de energía, sin embargo también es una importante fuente de vida. Es así, que su aprovechamiento para energía debe realizarse de manera planificada, incluyendo estándares ambientales y sociales que eviten y mitiguen los impactos que pudieran originar su aprovechamiento, en especial si se pretende desarrollar 14 hidroeléctricas en la cuenca del río Inambari.

Es necesaria una evaluación integral por cuenca, más allá de los estudios ambientales de cada proyecto, que considere las necesidades reales de la población, los impactos acumulativos, los costos ambientales y sociales y los beneficios para el país.



Principales Impactos de la Central Hidroeléctrica Inambari

- 4 mil personas a ser desplazadas por el embalse y la construcción.
- 37,800 ha de bosques, tierras agrícolas y centros poblados serían inundados.
- 42,100 ha de bosque se perderían por la inundación.
- 98 km de la carretera Interoceánica estarían inundados por el embalse.
- US\$ 409 millones costaría reconstruir la interoceánica y la línea de transmisión a San Gabán.

- Central Hidroeléctrica San Gabán I**
 - 150 MW
 - Empresa de Generación Eléctrica San Gabán S.A.
 - Concesión definitiva (en operación) desde el 2000
 - US\$ 105 millones
- Central Hidroeléctrica San Gabán II**
 - 150 MW
 - Empresa de Generación Eléctrica Macuzani S.A.
 - Concesión definitiva
 - US\$ 145,7 millones
- Centrales Hidroeléctricas Angaj I, Angaj II, Angaj III**
 - 60 MW
 - Generadora de Energía del Perú S.A.
 - Concesión definitiva
 - US\$ 77 millones
- Central Hidroeléctrica San Gabán IV**
 - Central Hidroeléctrica Conay y Central Hidroeléctrica Otaclata
 - 344,2 MW
 - Sava Hydro S.A.C.
 - Con Estudio de Impacto Ambiental aprobado (impulso para concesión definitiva)
 - US\$ 441 millones
- Central Hidroeléctrica San Gabán III**
 - 187 MW
 - Empresa de Generación Eléctrica San Gabán S.A.
 - Con Estudio de Impacto Ambiental aprobado (impulso para concesión definitiva)
 - US\$ 335 millones
- Centrales Hidroeléctricas Sandía**
 - 200 MW (en estudio)
 - 115 MW
 - Sandía Hydro S.A.
 - Concesión temporal vencida*
 - US\$ 190 millones (para estudios)
- Central Hidroeléctrica Ayapata**
 - 235 MW
 - Nueva Esperanza Hydro S.A.
 - Con autorización de la ANA (impulso para la concesión temporal)
 - US\$ 2 millones (para estudios)
- Central Hidroeléctrica Inambari**
 - 220 MW
 - Empresa de Generación Amazonas Sur (ESASUR)
 - Concesión temporal vencida, procedimiento de participación ciudadana del Estudio de Impacto Ambiental dictado en diciembre, por lo que dicho estudio (impulso para solicitar concesión definitiva) no puede ser presentado.
 - US\$ 460 millones
- Centrales Hidroeléctricas Nueva Esperanza**
 - 200 MW (2 unidades)
 - 180 MW (3 unidades)
 - Nueva Esperanza Hydro S.A.
 - Concesión temporal vencida*
 - US\$ 1,1 millones (para estudios)



CONTRATOS CRITICAL ECOSYSTEM PROYECTO PUNO LA COOPERACIÓN BELGA AL DESARROLLO be

Mapa elaborado por el Colectivo Amazonia e Hidroeléctricas, 2013. Fuente: Autoridad Nacional del Agua, 2013. *Concesión temporal vencida.

No se cuenta con información sobre el presupuesto al MIMEM en estudio de factibilidad o en EIA. La ubicación de las centrales hidroeléctricas es referencial debido a que muchos proyectos aun están en estudio. Información actualizada a febrero 2013. Para mayor información puede escribir a: amazonia@hidroelectricas@gmail.com

3 En la infografía, se indican los proyectos de construcción de hidroeléctricas que comprendían el acuerdo energético entre Perú y Brasil. En el recuadro de la parte inferior derecha, se observan los principales impactos socioambientales que supondría la construcción de la hidroeléctrica de Inambari, entre estos, la inundación de 98 km de la CIS. Tomado de "Hidroeléctricas en Puno. Agua, población y energía", por el Colectivo Amazonia e Hidroeléctricas, 2013.

Este enfrentamiento discursivo entre la capital y la provincia y defensa de la CIS se observa desde la misma génesis legislativa. Así, esto se evidenciaba en las propuestas de ley para otorgarle la priorización de construcción a la carretera como en la de la congresista por Puno, Rosa Yanarico, quien, en el quinto motivo de su proyecto de ley, subtítulo “La Transoceánica por Puno y la Hoya del Titicaca”, defendía la localidad y zona de influencia por donde debía pasar la vía:

Finalmente es necesario que la integridad de[] Corredor Económico y por ende el eje vial, se encuentren ubicados en la Cuenca del Lago Titicaca, lo que se emparenta el Proyecto Especial Carretera Transoceánica (PECT) con el proyecto Especial Lago Titicaca (PELT) y hace del área de influencia directa, las provincias de Puno, San Román, Lampa (Calapuja), Azángaro y Carabaya y de manera indirecta todas las demás provincias del departamento de Puno (3793, 2002).

4.6. Euforias y disforias

A lo largo de las diversas conversaciones que sostuve en mis viajes por la CIS, he percibido que existen discursos de la ciudadanía que se trasladan en dos tiempos distintos: el pasado y el presente. Los marcadores de tiempo usados recurrentemente (“antes” y “ahora”) establecen esa diferencia de lo que era una ciudad sin carretera y lo que es con la CIS. La relación se puede justificar aparentemente en la comparación fáctica de la existencia o no de un objeto físico, pero no es así. La comparación está comprendida por una serie de relaciones simbólicas que se encuentra en la elaboración de las RS de la ciudadanía. El presente abordado por mis entrevistados está cargado de una noción de desarrollo que proyectan eufóricamente como una necesidad que se debate para ellos entre alcanzarlo o no. Este discurso de diferentes actores sociales que hayan, según ellos, logrado o no ese desarrollo económico es propio de un discurso de la utopía en su presente. El pasado es metafórico como un tiempo enemigo, en el cual el aislamiento territorial es el hecho primario de la realidad que materializa el simbolismo de lo no deseado en el presente. No obstante, este se entrelaza con un *deber ser* de un futuro que no ha sido elaborado necesariamente de forma endógena, sino impuesto primariamente por el discurso estatal. La ciudadanía lo ha recibido, aunque lo ha reelaborado según sus intereses y necesidades.

En esa propuesta por alcanzar el desarrollo, diferentes actores sociales producían y reproducían lo que el Gobierno central decía, así como usaban el mismo discurso eufórico del desarrollo para generar una posición antagónica al propio Estado. Por ejemplo, cuando el presidente García sostenía que, “además de nuestra producción agraria y nuestros quesos, podremos también comercializar nuestros fertilizantes hacia Brasil, que tanta falta le hacen para mejorar la productividad de sus tierras de Rondonia y El Acre” (*La República*, 2010), Olga Cutipa denunciaba que la comunidad de San Gabán había logrado un desarrollo económico por sí sola, sin la ayuda del Gobierno central:

Nosotros nos hemos capacitado por nuestra cuenta y ahora sabemos cultivar piña, cocona, rocoto; y eso lo sacamos por la carretera, eso lo hemos logrado solos, gente de afuera hemos traído pa' [sic] que nos capaciten, nada ha ayudado el Gobierno.

La propuesta de convertir a la CIS en un instrumento de desarrollo estaba alentada por una necesidad de capitalizar la función de la carretera, incluso cuando el discurso del mismo presidente aprista podía deslizarse un tono sarcástico: “Tenemos para vender todo lo que podamos producir, hasta piedras que tenemos en cantidades enormes para la actividad constructiva” (Andina, 2010). “Alan dijo una vez que hasta piedras podemos venderle al Brasil, hasta qué punto puede llegar la sinvergüencería, nosotros no le vendemos nada a ellos, si ni siquiera dejan pasar las frutas”, critica Oscar Mendoza, comerciante ambulante de helados. “Ellos como siempre se han burlado de Madre de Dios, nos vendieron el cuento del desarrollo pa' llenarse los bolsillos nomá, cuánta plata se han tirado ahí por las puras”. En 2014, el escándalo de corrupción por parte de Odebrecht y funcionarios del Estado peruano aún no había sido descubierto, pero la población que vivía a lo largo de la carretera ya había confrontado el discurso del desarrollo estatal con el objeto social y lo contradecía después de haber interactuado con este, del cual se apropió y dependiendo del actor social lo transformó. La euforia de un discurso en el que prevalecía el desarrollo económico decae y se busca la explicación de cuáles eran las razones por las que la CIS no era ese instrumento viabilizador para alcanzar el ansiado desarrollo. El discurso disfórico se instala y se difunde:

¿Desarrollo? La pregunta es ¿para quién? Acá viene gente de afuera, y no estoy hablando de los mineros, que eso es un tema aparte, hablo de empresas formales; pero de otros lados que vienen, se levantan todo en 10 años, máximo 12 y, luego, se van. ¿Y qué queda para Madre de Dios?

Es lo que me refiere Klaus Quicque, el joven presidente de la Federación Nativa de Madre de Dios y Afluentes (Fenamad), representante de una organización de gran impacto en la posición que la ciudad como colectivo puede asumir; por ejemplo, cuando hay algún tipo de reclamo ciudadano y se deciden adoptar medidas de lucha como paros locales o regionales. Además, el presidente nativo concluye que la carretera ha provocado otros problemas antes no vistos. “Ahora hay mucha delincuencia en Puerto Maldonado. Antes no era así. Cualquiera podía caminar tranquilo por cualquier lado y no te pasaba nada”.

Karina es una florista y ama de casa que vive en Puerto Maldonado. Sus padres y ella son de la ciudad, y se considera una mujer propia de Madre de Dios. Ella migró a Japón en 2003, antes que se empiece a construir la carretera, y regresó ocho años después. Recuerda, estando en Japón, la información —que recibía de los medios de comunicación a nivel nacional con presencia en internet— sobre el discurso que giraba alrededor del desarrollo cuando “Toledo [presidente de Perú] u otro político hablaba de la carretera”. Al regresar en 2011 a su natal Puerto Maldonado, lo que más le gustó fue encontrar “una linda carretera”, aunque con el tiempo pudo comprobar que el discurso del desarrollo fue “sobrevalorado”:

Sobre el supuesto incremento del comercio hacia Brasil, tal cual la idea que nos vendieron, a todas luces sobrevalorada, jamás ha habido tal incremento; es más, el comercio es incipiente hasta hoy y no creo que mejore, ya que las ciudades de ambas fronteras son económicamente pequeñas, sin gran poder adquisitivo.

4.6.1. La prensa en blanco y negro

Haciendo una lectura de los titulares de diferentes medios de comunicación, tras una búsqueda contemporánea de estos, se puede desprender la idea de que la prensa cumplió un rol mediador en las RS de la ciudadanía sobre la CIS. Esta función se puede dividir en dos fases: la prensa como propaganda de la RS de la CIS como objeto de desarrollo en su proceso de preproyecto y construcción, y la prensa como reproductora de la RS de la CIS como un espacio de corrupción cuando su construcción ya había sido terminada. Esta última fase se produce por la aparición de la información en la que se involucra a la empresa brasileña encargada de construir la carretera en el pago de sobornos a diferentes autoridades políticas y técnicas de distintos niveles, que incluía hasta a los presidentes constitucionales que promovieron la CIS.

A continuación, revisaremos a manera ilustrativa algunos de los titulares de los medios de mayor alcance a nivel nacional y pertenecientes a diferentes grupos económicos. En estos se advierte un consenso periodístico respecto a la RS sobre la carretera. A través de sus titulares, en momentos clave como firmas o inauguraciones de tramos, hacían eco de ese discurso del progreso y desarrollo de la CIS propuesto por el Estado:

Toledo y Lula anuncian acuerdo de integración estratégica: La alianza estratégica entre Perú y Brasil, promovida por los presidentes Alejandro Toledo Manrique y Luiz Ignacio Lula da Silva, se concretará en junio con la suscripción de un acuerdo bilateral que incluye inversiones, convenios comerciales, adopción de políticas y agendas comunes, y obras para la integración física de ambos países (*La República*, 2003).

Exportaciones de uva y espárrago subirían con Interoceánica en Ica (*La República*, 2005).

Presidentes Toledo y Lula da Silva inauguran Puente de Integración entre Perú y Brasil (Andina, 2006).

MTC: la integración física entre Perú y Brasil ya es una realidad (*Diario Gestión*, 2010).

Alan García: Interoceánica será un instrumento de desarrollo del Perú (RPP, 2010).

Interoceánica es punto clave del desarrollo (*Diario Correo*, 2010).

En estos titulares, la sólida y continua ausencia de crítica por parte de la prensa favorece a esa RS de la CIS como panacea. El discurso utópico se instala como opción unívoca y se prodiga. Elimina la posibilidad de otra lectura de la realidad, el proceso de generación de la RS adquiere forma con la sinergia del discurso del Estado y el discurso que aporta la prensa. El discurso de la utopía es el de bienestar que promueve el Estado; en cualquiera de los casos, es una opción de decisión como un *deber* para tomar una posición y defenderla. En el caso de la prensa, no es una alternativa por función obligatoria en una estructura social, sino una posición libre de acuerdo con los intereses que la asisten. Este derecho de la prensa, que lo ejerce libremente, consolida y madura el *statu*

quo del proyecto Estado nación de los Gobiernos peruanos que fomentaron la construcción de la CIS. Cabe anotar que la estrategia discursiva del Estado no se estrena en estos actos simbólicos de inauguración, sino que es una constante. Se creó un andamiaje discursivo en cadena y estructurado que tuvo como pieza fundamental previa el discurso de bienestar formulado por el Poder Legislativo.

El concepto de *convergencia discursiva*, acuñado por Vasilachis (2007), toma vigencia en esta función de repetición o traslación, que cumple la prensa, de un “modelo interpretativo” que tiene el Estado sobre un aspecto de la realidad del país y que la solución está en el desarrollo que generaría un objeto, la CIS. Como la autora argentina afirma:

El concepto de convergencia discursiva, creado, como el de representaciones sociales [...] alude a aquellos textos que construyen objetos, que proponen modelos de interpretación y de legitimación que poseen características similares, que pertenecen a la misma formación discursiva y que fueron producidos en el mismo período de tiempo (p. 162).

En ese sentido, los “textos” producidos son las RS que se desprenden de los titulares de los medios de comunicación nacionales, los cuales estuvieron en sintonía con las RS de la realidad peruana que tenía el Estado sobre la CIS, y de cómo debería usarse y con qué fines.

El periodista Edwin Ruiz, la prensa desagendada

En la prensa local, específicamente en Madre de Dios, también existieron voces contestatarias. Edwin Ruiz es un popular periodista local que reclama, al igual que otros colegas locales suyos, el abandono de Madre de Dios por parte del Estado. Al finalizar la primera entrevista que le hice, acorde a las entrañables lógicas de la espontaneidad del interior peruano, fui invitado a su programa televisivo para el mismo día y tematizamos sobre la CIS. En esta oportunidad, yo fui el entrevistado y la experiencia aportó sustantivamente a refractar, una vez más y desde otro ángulo, además de lo que podía ya saber de la carretera, mi condición de investigador. “¿Por qué desde Berna has regresado a tu país a investigar sobre la Interoceánica?”. Esta fue una pregunta que me hizo pensar muchas cosas, a la que respondí con la única seguridad del desconocimiento: “Lo sabré cuando termine mi trabajo, porque cada vez me doy cuenta de que el tema tiene una arista más, ya que a veces me desorienta y eso también me motiva”. Edwin Ruiz, sin embargo, tenía la seguridad de que la CIS era una infraestructura necesaria para el desarrollo de su ciudad, aunque había sido mal

concebida. Esto debido a que el Estado tiene siempre una mala lectura o sesgada y tradicional de la realidad del “interior profundo del Perú”. Al respecto, el periodista afirma lo siguiente:

Los diferentes Gobiernos centrales nos han olvidado desde siempre. Es una de las regiones más olvidadas. Muchas veces, demuestran que no conocen la realidad y, a veces, no tienen ni idea de Madre de Dios. Les falta sensibilidad con la población. Tú conoces seguro la expresión “Solo para la foto”. Eso han hecho todas las autoridades del Gobierno central. Siempre vienen por un par de horas a inaugurar a la fuerza cosas sin terminar y se van. Eso lo usan para decir en Lima que están haciendo cosas por el país.

Una mañana, mientras tomaba desayuno con el periodista, fue un momento propicio para conversar con otras personas. Su familia se dedica a la venta de comida y tiene un pequeño restaurante en su misma casa. Edwin Ruiz vive a escasos metros de la misma carretera y, como dice, “yo vivo en la misma Interoceánica”. Por ello, hablar sobre esta para él es “parte de su vida misma”. Él me cuenta que, desde que se planeaba la construcción de la CIS, investigó y se percató de que el proyecto estaba envuelto en irregularidades. A pesar de que muchas veces lo denunció, nunca estuvo en la agenda pública nacional. Esto se debe “al centralismo que existe” y no se refería al poder político, sino al “poder de los medios de comunicación de Lima”. La situación que narra el periodista es una tara de Perú. La agenda pública del país la establecen solo los medios de comunicación de Lima, los cuales tienen mayor sintonía a nivel nacional.

Esta situación es uno de los factores que influyen en fortalecer ese imaginario de la existencia de dos o tres Perú. La mirada mediática que se tiene del país nace y termina en Lima. El ángulo que hay en los medios de comunicación limeños de alcance nacional produce una exotización del interior de Perú; y, por ende, una lejanía social entre Lima y la costa como punto de partida, y las provincias, la sierra y la selva, como destinos desconocidos. Las informaciones de las otras ciudades serán noticias, en tanto que sean violentas, polémicas o anecdóticas. El análisis sobre una problemática provinciana es casi nulo. “Tiene que haber muertos para que allá nos miren”, afirma el periodista provinciano. “Ellos hablan de nosotros solo cuando hay algo polémico”. “Mira lo que te he preparado”, me dice mientras me enseña un fólder con trece editoriales y notas periodísticas escritas por él, entre 2005 y 2007, en el diario local *Jaque* de Puerto Maldonado, capital de Madre de Dios. En estos textos, Edwin Ruiz resaltaba la importancia de la CIS, pero también criticaba los “grandes impactos negativos” que conllevaría su construcción.

[Los problemas indirectos] son los que causan más impacto negativo y este impacto se lleva por encima los pocos positivos que hasta ahora ha logrado [la carretera], y esto se hubiese podido evitar y mejorar; pero ¿dónde estuvo el problema? En el centralismo de Lima. La prensa de allá hubiese hecho caso a la prensa local que ya iba denunciando lo que estaba pasando. Yo no he sido el único. Y eso que esto que te muestro también lo he denunciado en la televisión.

La información periodística local es excluida de la agenda pública nacional, las voces de la prensa local son eliminadas de esta agenda. En este sentido, el “impacto negativo”, ecológico y social que denuncia Edwin Ruiz no se atendió ni fue objeto de debate público. De esta forma, la ciudadanía, en un hecho trascendental, que se preveía tendría un alto impacto en la sociedad, es eximida de participar en su discusión. Sin caer en el determinismo y no afirmar la imposibilidad de luchas locales, como lo hemos visto en el caso de doña Olga Cutipa, lo que se puede afirmar desde este estudio es que sí hubo una desagendización mediática por parte de la prensa de cobertura nacional sobre los posibles efectos colaterales de la construcción de una megaobra vial. La ausencia de crítica a la CIS por parte de la prensa nacional, al momento de acompañar el pre-proyecto y su tiempo de construcción, reflejaba el desinterés por los lugares y la población que estaría a lo largo de la vía. Por el contrario, el discurso de la prensa se convirtió en una especie de agente de propaganda ideológica de los discursos de desarrollo que promovía el Estado.

Así como al periodista, antes había escuchado a otras personas que argumentaban esta idea de desconexión entre el Estado y una ciudad. No obstante, esto no quedaba en una crítica de un imaginario, sino que lo relacionaban con algo fáctico: la carretera se volvió símbolo de esta crítica. Oscar Mendoza vende helados de forma ambulatoria, se traslada en bicicleta desde la plaza de Puerto Maldonado hasta diferentes partes de la ciudad usando la CIS y piensa que desde “un primer momento se sabía que todo se decidía en Lima”. Por ello, “no iba a funcionar la carretera”:

Ese es el problema, todas las leyes, los planes, lo[s] hacen en Lima, y ellos no saben cómo vivimos acá y qué es lo que realmente necesitamos. No conocen la realidad de Madre de Dios. Y ahí vienen los problemas.

La segunda fase de la prensa peruana nacional, en la cual se declara generadora de una RS de la CIS como un espacio simbólico de corrupción, inicia en 2017. En este tiempo, la carretera ya había sido cuestionada por la misma ciudadanía.

¿Cuáles fueron esas representaciones de la prensa que generaron una corriente de opinión negativa con respecto a la CIS? A continuación, un recuento de este cuerpo discursivo:

Caso Interoceánica: Las cinco irregularidades que detectó la Contraloría. El órgano de control remitió los informes a la fiscalía que investiga las presuntas coimas que habrían pagado constructoras brasileñas a funcionarios de los gobiernos de Toledo y García (La mula.pe, 2015).

Cuotas y pagos millonarios de la interoceánica: Empresas favoritas del BNDES construyeron la obra en medio de sospechas de soborno y saltos presupuestales que involucran a dos gobiernos (Convoca.pe, 2015).

Toledo recibió soborno de al menos US\$ 3.9 millones de Camargo Correa, corroboró Fiscalía. El pago total por este caso sería de US\$ 6.3 millones para que la empresa fuera favorecida en el tramo IV de la Interoceánica (*Gestión*, 2017).

De presidente de la República a detenido por el caso Odebrecht: así fue la caída de PPK: El exmandatario cumple desde el miércoles una detención preliminar de 10 días por el presunto delito de lavado de activos en los casos de la Carretera Interoceánica Sur – Tramos 2 y 3 (RPP, 2019).

Alan García: Odebrecht habría pagado US\$ 24 millones en sobornos, según testigos protegidos [...] se pagaron aproximadamente US\$ 24 millones para que la constructora brasileña ganara la buena pro de la Línea 1 del Metro de Lima y la Interoceánica Sur (*Gestión*, 2019).

Jorge Barata afirma que Odebrecht pagó US\$31 millones en coimas a Toledo: Exdirectivo declaró que la constructora le dio un adelanto de US\$ 4 millones por la Interoceánica y posteriormente US\$ 27 millones través de Josef Maiman (*El Comercio*, 2019).

En este apartado, es importante tomar en cuenta que, desde la perspectiva de Hannerz y Gingrich en su libro *Small Countries Structures and Sensibilities* (2017), si bien los casos de corrupción de los proyectos impulsados por la empresa Odebrecht afectaron considerablemente el devenir político del Gobierno brasileño, su impacto en la economía de uno de los miembros más destacados de los BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica) no fue tan significativo. Sin

embargo, en países como Perú, cuyo tropo común es la pequeñez, además del impacto político de lo fallido de la CIS, hay que sumarle su impacto económico. Al no lograrse las metas económicas que justificaban la inversión nacional en estas concesiones viales, se provoca el crecimiento de la minería ilegal, la deforestación de la Amazonía nacional y los problemas de inseguridad ciudadana generados por el vacío de poder que el Estado deja al no poder ejercer el control sobre los territorios ahora conectados por las infraestructuras viales por donde supuestamente iba a transitar el desarrollo. Este impacto también es observable en las RS, específicamente de la población en la zona de influencia de la CIS, que asumen los pasivos sociales de una carretera que ha sido olvidada como un instrumento de desarrollo y es parte de lo que los especialistas llaman coloquialmente “elefante blanco”.

La información y contundencia sobre el alcance de los lazos de corrupción, que involucraban incluso a los presidentes del país, provocaron un manto de decepción generalizada. Mis entrevistados no daban crédito de cómo una empresa brasileña pudo tener tanta influencia en el país, y el control de las concesiones de construcción de las obras más caras e importantes que estaban vinculadas, de forma directa o indirecta, al aprovechamiento de recursos naturales. “Usaron el pretexto de integración para construir la carretera”, afirmaba Jorge Castillo, profesor de la Universidad Nacional de Madre de Dios (Unamad):

El pretexto de integración y desarrollo es un discurso correcto y necesario, aunque no solo eso se necesita. Si han cometido actos de corrupción [la empresa y el Estado], deben pagar, pero eso no quita que la Interoceánica era importante para sacar del aislamiento a Madre de Dios, y eso paga la carretera.

Esta mirada evidencia que, si bien se genera una relación de corrupción con la CIS, la primera función de conectar un punto con otro es la RS que se emplea para su defensa. El desaislamiento de Madre Dios como un factor positivo está por encima de los actos de corrupción que la identifican como algo negativo.

En la figura 17, podemos apreciar una infografía del sistema de corrupción que estableció la empresa Odebrecht, encargada de construir la CIS en Perú.

La empresa Odebrecht tenía un sistema estructurado, de tal manera que creó un área administrativa encargada específicamente de realizar un trabajo de inteligencia para saber dónde, cómo y a quiénes debía sensibilizar para ganar los concursos de licitación que había en los países para construir diferentes proyectos. Luego de empezar el proceso de construcción, solicitaba adendas a los contratos, generando sobrecostos. Con este *modus operandi* pudo

mantenerse en tres consecutivos Gobiernos peruanos, los de Alejandro Toledo (2001–2006), Alan García (2006–2011) y Ollanta Humala (2011–2016), teniendo la posibilidad de construir dieciocho obras (Convoca.pe, 2017). En la figura 18, observamos que Perú fue el más afectado por esta práctica corrupta, basándose en derechos legales que el mismo Estado le facultaba.

Figura 17: Alcance de corrupción de Odebrecht en América Latina (2001–2016)⁴



La CIS fue construida durante el tiempo de tres Gobiernos diferentes y estos representan el total del espectro político de Perú: la derecha, el centro y la izquierda. Esta lectura se reviste de importancia cuando los actores sociales de la ciudadanía representan socialmente a la CIS como un pretexto para que tanto los Gobiernos centrales de derecha como de izquierda lo hayan usado para intereses individuales y no colectivos. El discurso local ciudadano surge como defensa contra el discurso gubernamental central. La realidad se antepone a lo

4 Actualmente, en el proceso judicial a la empresa Odebrecht, el colaborador eficaz Jorge Barata, exdirector ejecutivo de la empresa en Perú, ha develado que los montos en la infografía son aún más altos. Tomado de "Esquema de corrupción de Odebrecht en América Latina", por el Departamento de Justicia de EE. UU., 2018, DW.

ideológico y el concepto de corrupción es empleado como una metáfora contradictoria, aun a favor de la CIS por parte de la ciudadanía que se encuentra a lo largo de la carretera entre Puno y Madre de Dios. Los discursos de desarrollo propuestos por el Estado, vertidos por Gobiernos peruanos de la derecha e izquierda, son desmentidos o atacados, representando a la CIS como objeto de corrupción del proyecto Estado nación. La credibilidad del Estado ha caído y entró en crisis estructural.

Figura 18: Sobrecostos de contratos con Odebrecht en Perú⁵



En mi segunda estadia de trabajo de campo en 2017, la información de los problemas de corrupción, y por ende la palabra *corrupción*, era una de las principales ideas que se asociaba a la CIS por parte de mis entrevistados. Esta situación generó una representación simbólica de la CIS como un espacio de cor-

5 Perú fue el país más afectado por el sistema de adendas a los contratos que solicitaba la empresa constructora Odebrecht al país. Tomado de “Los países del sobrecosto”, por Convoca.pe, 2017.

rupción. La sensación que se desprendía de mis entrevistados al referirse a este tema era de decepción y “vergüenza” propia, como lo expresó Sonia Molina: “Da vergüenza, y ahora todos piensan que nosotros somos los que hubiésemos hecho así esta carretera. Afuera [en el extranjero] todos piensan que los de Puno somos corruptos”.

Eduardo Salhuana, ya de excongresista, me atendió en su oficina en Puerto Maldonado. Como promotor de uno de los proyectos de ley a favor de la construcción de la vía terrestre, dice que “ellos [los pobladores de Madre de Dios] siempre estarán en contra de la corrupción alrededor de la carretera, pero que es una realidad y se ha creado esa mala imagen”. La CIS se ha configurado como un espacio simbólico en el que hablar sobre esta se relaciona automáticamente con corrupción. Esta situación ha causado que la carretera sea “subutilizada”, como afirma Salhuana. De ser representada socialmente como un objeto de desarrollo, la CIS se ha convertido en un espacio simbólico de corrupción:

La carretera no fue un proyecto antojadizo ni respondía a un interés del poder central. Fue una iniciativa de la misma población de Madre de Dios [...] no es culpa de la población y de Madre de Dios que la carretera se esté subutilizando. [...] si hay políticos involucrados en actos de corrupción, pues deberían pagar esos delitos, pero no por eso se debe abandonar la carretera. Su abandono conllevaría pérdidas aún más grandes y, sobre todo, el estancamiento de las posibilidades que tengan los poblados y zonas de influencia del corredor interoceánico. [...] corrupción, sí, hay serios indicios de eso, pero el abandono [de la carretera] tampoco es la solución.

4.6.2. La apropiación del espacio y su defensa retórica

La CIS es una verdadera serpiente que sube, baja, gira ondulatoriamente y se abre paso entre las tres regiones naturales del país: costa, sierra y selva. Es la carretera que tiene, en tan solo 1400 km, una variedad de climas y microclimas. De tal modo que, al emprender un solo viaje, el recorrido puede alcanzar temperaturas de 38 grados a menos cero en menos de 30 horas, y alturas de 15 a 4873 m s. n. m. A continuación, describiré la zona de influencia en la cual focalicé mi estudio para conocer cómo se ha usado y de qué manera se ha apropiado la ciudadanía de la CIS. Está conformada por los tramos 3 y 4, los cuales corresponden a las ciudades de Puno y Madre Dios. Asimismo, debido al viaje exploratorio que realicé, también describiré brevemente el tramo 5, ya que este corresponde a los puertos marítimos que serían los puntos clave de la CIS.

Cuando empecé mi viaje en el puerto de Ilo a lo largo del tramo 5, en la parte de Moquegua, observé un flujo alto de pasajeros que van entre Ilo y Moquegua, normalmente a través de pequeñas unidades móviles. En el trayecto, no se encuentran poblados y el desierto es el paisaje que impera. Esta parte del tramo ya había sido construida antes de que se inicie el proyecto IIRSA, pues ambas ciudades están unidas porque Ilo es el puerto natural de Moquegua. Además, debido a las actividades económicas propias de la zona, las mineras y las pesqueras, había personal que vivía en ambas ciudades. En el caso de la otra vertiente del tramo 5, también estaba construida y presentaba tradicionalmente un alto flujo tanto de personas como de mercancías. Matarani es el segundo puerto más importante del país después del puerto del Callao; y Arequipa, que es la ciudad a la que pertenece, tiene el segundo PBI más alto del país, luego de Lima, convirtiéndola en la segunda economía de Perú. Es decir, ambas partes del tramo 5 de la CIS ya estaban construidas, y el flujo —tanto comercial como de pasajeros— era frecuente y alto. El transporte de productos, sin embargo, es de tránsito interno peruano para su exportación mediante el puerto de Matarani, específicamente minerales para su exportación provenientes de Arequipa, además de Cusco y Apurímac (Municipalidad Provincial de Ilo [MPI], 2016). La CIS, en ese caso, no influyó en algún cambio significativo en su uso por parte de la ciudadanía.

En las nuevas partes construidas del tramo 5, en los casos de Arequipa a Puno y Moquegua a Puno, el tránsito es, sobre todo, de pasajeros en buses interprovinciales y unidades de transporte medianas. A causa del clima árido y frío, en la mayor parte de los tramos, no hay poblados y, por ende, tampoco un cambio en la geografía urbana de la zona.

La CIS, según la observación de campo que realicé, generó mayor impacto en la apropiación del espacio en el tramo 4, correspondiente al de Azángaro – puente de Inambari, específicamente hablando de su defensa, tal como en la zona de San Gabán por los planes de construcción de la hidroeléctrica de Inambari. Además, de acuerdo con lo que pude advertir, reforzado por fuente de primera mano (los choferes y pasajeros de las diferentes unidades móviles que tomé, 23 viajes en total), el uso de la carretera es mayoritariamente para transporte de pasajeros, por lo general, en unidades pequeñas y medianas. El mayor impacto de la CIS en la gramática social de la zona se ha desarrollado y es evidenciable en el tramo 3, correspondiente a Madre de Dios. Con respecto al tránsito, el mayor incremento —al igual que en los tramos anteriores— se debe principalmente a buses, unidades medianas, miniván o combis, y unidades pequeñas (autos usados como colectivos). En el caso de Cusco a Madre de Dios,

y viceversa, hay un mayor tránsito de buses; y, en el caso de Puno a Madre de Dios, en especial de unidades medianas y pequeñas. Esto último también tiene una lógica relacional con el efecto colateral más perjudicial, el cual no se mencionó en los discursos de modernidad que propagaba el Estado al promover la construcción de la CIS.

Islas migratorias

Para llegar a Madre de Dios, específicamente a su capital Puerto Maldonado, hay un distrito que tiene una relevancia crucial, ya que es la base terrestre de la migración interna de mayor impacto que ha vivido Madre de Dios. Se trata de Mazuco, el distrito más grande que se encuentra cuando se ingresa por el oeste, usando la CIS. Esta ciudad recibe a la mayor cantidad de pasajeros de esas unidades móviles medianas y pequeñas que se desplazan entre Puno y Cusco a Madre de Dios.

En uno de los autos colectivos que tomé de Azángaro, en Puno, a Mazuco, conversé con Marco y Héctor, dos hoteleros que trabajan en un hotel en Cusco. Ellos provienen de Mazuco y, durante las casi seis horas de viaje, me comentaron diferentes temas. De estos, según ellos, uno de los problemas fue provocado por el Estado y debe ser solucionado por este, aunque ya no es tan fácil de hacerlo. Se referían a los “efectos indirectos” que había generado la Interoceánica y que, por ello, “es mal vista” Madre de Dios: la minería ilegal.

Desde 2006, según los pobladores de Madre de Dios, llegaron poco a poco personas que buscaban oro en la selva, en la provincia de Tambopata, que a su vez es una reserva natural. La minería ilegal en la zona actualmente es una de las problemáticas de mayor impacto sociomedioambiental del país y que conllevó indirectamente la CIS. La carretera como espacio es un objeto de RS, y su uso en la lógica de interacción entre los actores sociales y esta responde a cómo ha sido interpretada. En ese sentido, cabe preguntarse ¿cuáles son las características de este proceso de apropiación de la CIS como espacio? A continuación, basándome en el diálogo entre la observación participante, y las entrevistas realizadas en los espacios usados por los buscadores de oro entre los kilómetros 98 y 115 de la carretera Interoceánica, intentaré acercarme a un conocimiento sobre la CIS como espacio de apropiación.

En La Pampa, alquilé una habitación en uno de los tantos hostales que existen. La pieza estaba separada de forma improvisada por plásticos y telas. Fui advertido en Puerto Maldonado de que no vaya solo o que no permanezca mucho tiempo. Me quedé dos noches y dos días. Mientras caminaba por los estrechos jirones, percibía las miradas de las personas que me hacían sentir como

forastero y que no era bien recibido. En un restaurante, la mesera —una señora de 40 años aproximadamente— me preguntó si buscaba a alguien, a lo que respondí rápidamente con un sonoro “no”.

La Pampa está situada entre Mazuco (a poco más de una hora) y Madre de Dios (a una hora y media aproximadamente). Es un caserío informal que se caracteriza por la precariedad de sus construcciones. Llama la atención la variedad de hostales y bares, uno al lado del otro, y la basura en ambos costados de la vía.

La minería ilegal, según el Centro de Innovación Científica Amazónica (Cincia), ha ocasionado la muerte de más de 100 000 hectáreas de bosques amazónicos y la contaminación de ríos por el uso indiscriminado de mercurio como elemento químico para la extracción del oro (Mongabay, 2018). El proceso artesanal contaminante se resume de esta forma:

El mercurio vaporizado se condensa y cae al suelo o al agua, y por reacción de bacterias de los lodos se transforma en metilmercurio, un compuesto muy tóxico. El metilmercurio es consumido por los organismos de la cadena trófica y se acumula en los peces, en especial en los carnívoros (doncella, zúngaro y otros). Finalmente llega a los humanos por el consumo de pescado. El pescado de río, a diferencia del de piscigranjas, que se expende en el mercado de Puerto Maldonado, tiene altos índices de mercurio. En el proceso de volatilización del mercurio, los vapores son aspirados por los mineros y también es causa de contaminación (Minam, 2011, p. 25).

Los buscadores de oro son varones jóvenes, entre 20 y 45 años, que provienen de diferentes ciudades como Puno, Cusco o Apurímac. José Luis Aguirre, ex-presidente regional de Madre de Dios, en una entrevista concedida al Instituto Peruano de Prensa y Sociedad (IPYS), afirmó que, en 2007, había alrededor de 90 mineros ilegales en la zona y, en 2011, 12 000. En realidad, no se puede saber la cantidad exacta debido a la forma en la que los buscadores de oro se instalan y se apropian del espacio. Héctor y Marco indican que la minería ilegal es lo “peor que ha traído la Interoceánica”. Asimismo, tienen una actitud positiva y negativa hacia lo que significa la CIS para ellos:

Nosotros [los propios de Mazuco] vemos a la carretera como buena y mala [...]. Yo, por ejemplo, pude estudiar en Cusco y ahora trabajo allá. Mi familia es de acá [Mazuco] y, si no hubiese habido la carretera, no hubiese estudiado. [La CIS] ayudó a que mi familia se supere [...], pero esto de la minería ha

hecho que Madre de Dios, en vez de desarrollarse, sea un foco de contaminación, de delincuencia, de prostitución, da pena, franco [de verdad].

Por su parte, Marco se queja diciendo que el Estado hizo, “como siempre, todo mal” al construir la carretera sin prever que debió ser una infraestructura que integre otros aspectos como el “buen uso”.

Cómo se les ocurre hacer solo una carretera inmensa sin pensar en otras cosas que puedan hacerla efectiva, ¿qué pensaron? [el Estado], ¿que era solo construir una pista y ya? Han debido pensar en que la gente, una vez que tiene algo, la quiere usar y, si no hay nada ordenado, lo usa como quieren.

Ellos se identifican a sí mismos como diferentes de los mineros ilegales, pues “no harían daño a la selva” como lo hacen “ellos”. Al llegar tantos mineros, invaden terrenos para construir viviendas precarias y habitarlas. Con el tiempo, el Estado no puede hacer mucho por desalojarlos y, finalmente, se apropian del lugar. Este fenómeno de invasión de terrenos no es algo particular de la zona, sino una práctica extendida en todo el país. Héctor y Marco, en el auto colectivo, afirman que estos vehículos trasladan a los mineros a Puno y Cusco, que es de donde proviene la mayoría, según ellos. “No vas a encontrar mineros de Madre de Dios; si es que hay, son pocos”. Ambos me sometieron a un experimento sociológico al decirme que era fácil identificar a los que no son de Mazuco o Madre de Dios. Así, es un aspecto más de diferenciación entre ellos y los migrantes:

Fíjate, no saludan, no hablan con otros, hablan entre ellos y con nadie más [...], salvo [que] seas mujer, ahí sí saludan, porque solo para eso vienen, oro y mujeres. No les importa el desarrollo de Madre de Dios [...]. Si tú les pides algo, no te ayudan, cuánta plata tienen, y nunca se interesan en colaborar siquiera cuando hay un problema. [...] viven años acá, pero no son de acá. Y los otros se paran moviendo de acuerdo al oro.

Este reconocimiento diferencial que realizan Marco y Héctor con los buscadores de oro que han formado diferentes caseríos a lo largo de la CIS describe las RS que tienen de los migrantes y sus formas de apropiación del espacio.

“Estos están acá porque hay plata, y bastante, los suizos les compran todito su oro”. refiere Héctor, aduciendo que existen acopiadoras de origen suizo que compran el oro a los mineros. “Antes podías ver por todo sitio letreros suizos que compraban oro”. Héctor se refería a que en la zona se podía encontrar pequeñas empresas locales que afirmaban trabajar con empresas suizas. A estos

compradores de oro, recurrían los mineros para vender el oro, ya sea de forma individual o a través de un intermediario.

¿Y los migrantes?, ¿cuáles son las RS que tienen del espacio que habitan? En La Pampa, conversé con uno de ellos. “Benigno” es de Azángaro y trabaja desde hace ocho años en la “minería informal”. Cuando terminó el colegio en Puno, le hablaron de lo mucho que se podía ganar “chupando tierra” en la selva. Así, llegó por primera vez a Mazuco con un amigo y empezaron a trabajar en una “chupadera”. Al inicio, cuenta él, había “poca gente” allá en 2008:

Éramos mi amigo y yo los más chibolos [jóvenes], y se trabajaba en un solo sitio, acá no había casi nada. Así que esto [La Pampa como poblado] está así por nosotros [los mineros]. [...] ¿Por qué dicen que no se puede trabajar acá, acaso no somos igual peruanos? Nos paran botando como perros, y no saben que acá hay muchas familias que viven de esto y ya tenemos asociación y todo.

“Benigno” reclama que el Gobierno los bota “como perros” al referirse a las intervenciones que el Gobierno central, con personal policial, efectúa en la zona. De este modo, desalojan a los mineros ilegales de las pozas de extracción que han realizado al interior de la selva y, finalmente, destruyen las maquinarias e instalaciones que posean en la zona. Es decir, el Gobierno destruye los pequeños caseríos que construyen para establecerse durante el tiempo que dure la extracción de oro en un punto específico. En ese sentido, el minero defiende el espacio del que se ha apropiado temporalmente para desarrollar su actividad económica. Apela a una identidad de peruano para que sea reivindicado su derecho a trabajar. Este discurso reivindicatorio se ha escuchado en los mineros de esta zona cuando son intervenidos en los operativos por el Gobierno.

“[...] Total, la plata la envían a donde vives, ellos compran casi todo, acá o luego a Bolivia y luego se va pa’llá”, afirma a manera de defensa anticipada al sentirse juzgado. Revelando que aún existen compradores intermediarios de oro que afirman enviar oro a países como Suiza.

“Benigno” es escueto con sus respuestas y, mientras estuve con él, no pude convencerlo de reunirnos nuevamente. Sin embargo, durante nuestra conversación, una de sus respuestas cambió al decirme que había venido con un amigo cuando, en realidad, había llegado a la zona con un tío. Esto generó desconfianza por mi parte en la entrevista. Charlamos cerca de una hora y, entre otras cosas, “Benigno” afirma que vive en La Pampa y se dirige casi todos los fines de mes a Azángaro, Puno, pues allá “tiene su familia”.

Acá no hay nada que hacer. Muchos se van a sus casas los fines de mes, otros se quedan, pero es porque ya tienen familia, pero igualito nomá' siguen trabajando. Yo estoy juntando pa' tener y luego ya vo'a dejar esta vaina [esto] [...] o tal vez construya mi casita también.

“Benigno” ilustra la forma en que se es migrante al ser buscador de oro, después de ocho años de trabajar en la zona, habla de su ciudad natal donde se encuentra su verdadera casa. Las familias que viven allí son también migrantes y los fines de semana también trabajan, aduciendo que “no hay nada que hacer”. Construir una casa en Azángaro o en La Pampa parece ser un objetivo, aunque lejano, a pesar de que al mes cada uno de ellos puede juntar cerca de 5000 a 6000 dólares al cambio de moneda; incluso, en algunos casos, llega hasta los 30 000 dólares, como afirma el minero. Una cantidad muy alta para el promedio de sueldos en Perú y es uno de los principales motivos por los que ha aumentado la población migrante de buscadores de oro alentados por la facilidad de transitar en la zona.

En el discurso del migrante minero, se identifica un desapego emocional o afectivo por el espacio en el que trabaja y en el que también vive. Él enfatiza que es un derecho como peruano poder laborar en el lugar que le ha facilitado la CIS como espacio de trabajo y hábitat. Esta situación coincide con la propuesta de Vidal y Pol sobre el modelo dual de la apropiación, que implica una apropiación del espacio a través de “dos vías”: la acción-transformación y la identificación simbólica. Los autores definen este modelo de la siguiente manera:

A través de la acción sobre el entorno, las personas, los grupos y las colectividades transforman el espacio, dejando en él su “huella”, es decir, señales y marcas cargadas simbólicamente. [...]. Mientras que, por medio de la identificación simbólica, la persona y el grupo se reconocen en el entorno, y [...] las personas y los grupos se autoatribuyen las cualidades del entorno como definitorias de su identidad (Vidal, 1997; Vidal y Pol, 1994, p. 285).

En este sentido, se pueden reconocer estas “dos vías” de apropiación de espacio en este tipo de asentamiento humano, a las que he denominado *islas migratorias*. *Islas* porque están autoaisladas de la interrelación social; no se reconoce ese apego emocional o identificación simbólica con el espacio, y tampoco en la interrelación entre los lugareños y los mineros. Sin embargo, hay una apropiación del espacio al habitarlo, usarlo y transformarlo drásticamente. Las dos formas de apropiación de un espacio, entonces, implican no solo un uso y hábitat,

sino una conexión emocional o identificación simbólica que provoquen que los migrantes se sientan como buscadores de oro propios del espacio.

Asimismo, estas *islas migratorias* se diferencian por su posibilidad de permanencia en el espacio y, por ello, se identifican dos tipos. Las primeras son núcleos grandes precarios de viviendas, como La Pampa, habitadas por familias y estos son ahora parte cuasiformal de la geografía urbana de Madre de Dios. Las segundas se forman al interior de la selva, lejos de la CIS. Estos pequeños caseríos, como se observa en la figura 19, están fabricados totalmente con madera y plástico, y se instalan en la misma zona donde se forma una poza de extracción de oro.

Figura 19: Isla migratoria del oro⁶



Una vez que ya no pueden extraer más o no encuentren más mineral, se trasladan a una nueva zona. El resultado es la deforestación y contaminación a largo plazo de los ríos, las tierras, las personas y los animales en miles de hectáreas del bosque amazónico. En ambas formas de asentamientos humanos se generan otros efectos como la trata de personas. Como dicen Héctor y Marco:

6 En la foto aérea, se puede observar una de estas islas migratorias que se instalan en una zona para extraer oro. Cuando esto ya no es posible, porque no encuentran más o son intervenidos por el Estado, se mueven a otra zona. Se entiende que toda la zona con pozas de agua y arena antes era selva amazónica con selva virgen. Tomado de "Infierno" por Andina, en Ojo Público, 2019.

“No hay chupadera [pozas de extracción aurífera] sin chongos [prostíbulos]” y ahí “tienen a varias chibolas [menores de edad] secuestradas”.

El Estado, por su parte, ha realizado diferentes operativos en los que ha desalojado a los mineros de las zonas al interior de la selva donde extraen el oro, destruyendo sus caseríos, sus instalaciones clandestinas, y rescatando a las mujeres que muchas veces denuncian estar esclavizadas o que se les ha sustraído sus documentos de identidad. En el último operativo, realizado en 2019 y denominado “Operación mercurio 2019”, se rescató a 120 mujeres mayores y menores de edad provenientes de Puno, Cusco y Huánuco (Ojo Público, 2019).

“A ellos [los mineros ilegales] no les puedes decir nada, se levantan y hacen huelga y te paran todo Madre de Dios”, afirma Oscar. A lo que se refiere el comerciante heladero es que, en diferentes oportunidades, los mineros ilegales han protestado en contra de diferentes Gobiernos para que los dejen trabajar. Por ello, han paralizado Madre de Dios con bloqueos de la misma carretera y ejercen violencia con actos vandálicos en los comercios de Puerto Maldonado si no acataban el paro de actividades.

Como lo afirmaron Marco, Héctor y “Benigno”, el comercio del oro ilegal no puede ser fructífero si no existen compradores de lo que se extrae. Uno de los destinos más conocidos es Suiza. Existen diferentes empresas acopiadoras que ofrecen precios competitivos a los mineros ilegales por el oro. Un informe del programa televisivo *Kassensturz*, de la cadena nacional suiza SRF, brindó detalles del ilegal comercio por parte de las (SRF, 2015).

Ronald era el joven encargado del Área Legal y Cobranzas de la Caja Municipal de Tacna con sede en Puerto Maldonado. Por su posición en la entidad bancaria, tiene contacto y se interrelaciona con diferentes comerciantes de Madre de Dios, entre ellos los que se dedican a trabajar directamente con los mineros ilegales. Él explica que, como su función implica conocer los créditos y préstamos de los clientes, ha esbozado un mapa mental en el que la CIS es la columna vertebral. Esta se puede dividir en dos grandes zonas y, a su vez, en dos realidades diferentes:

La primera se da desde Mazuco, que abarca Huepetuhe, La Pampa y Laberinto como puntos principales, hasta Puerto Maldonado, donde se ve el resultado del flagelo de la minería ilegal, donde surgen otros delitos como [la] trata de personas, [el] tráfico de migrantes, [la] prostitución [...] irónicamente, se vio favorecida tras la creación de esta carretera; en contraposición de la finalidad del Estado en generar impacto positivo sobre el nivel socioeconómico de la población ajena a esta actividad ilegal [...]. [Y la otra parte] en la

ruta hacia el exterior del país, es decir, entre Puerto Maldonado hasta Iñapari [frontera con Vila Asís – Acre – Brasil]. Si bien es cierto la minería ilegal es casi nula, la actividad comercial prevaeciente es la del transporte de madera, castaña y la ganadería.

Así como el comerciante heladero, el ejecutivo de banco tiene la representación del minero ilegal como el de un colectivo que ejerce poder social con violencia y que puede provocar otro efecto indirecto perjudicial para la economía de Madre de Dios. “Cuando ellos paran, obligan a todos a parar. Eso es perjudicial para la economía. Gran parte de mis clientes son informales y pueden pagar sus préstamos solo si trabajan día a día. Ha habido paros de mineros que han hecho generar morosidad en los pagos”. Oscar, por su parte, finaliza: “[...] Ellos tienen poder en Madre de Dios y cada vez más fuerte”.

De regreso en Puerto Maldonado, y con la información sobre la contaminación con mercurio de los ríos y peces de la zona, hablaba con Dianita, la hija de la cocinera de un restaurante callejero donde almorzaba casi a diario, sobre lo que había visto en La Pampa. Ella hizo un comentario que denotaba resignación sobre el tema: “Ay, esos mineros han hecho que todo sea más caro [...]. Ya poco se come pescado porque la gente dice que tiene mercurio, aunque igual nomá, cuando hacemos, la gente pide”. Entonces, le pregunté: “O sea, ¿el pescado que me comí la semana pasada tenía mercurio?”. Nos miramos y nos reímos juntos.

Otra forma de apropiación de la carretera es la que ha ocasionado la deforestación de bosques por tala ilegal. Mis entrevistados se refirieron a este tema, pero no era posible logísticamente observarlo desde mi posición. Por ello, no le dediqué mucho tiempo en mi trabajo de campo, aunque debido a ser una forma de uso de la carretera lo citaré brevemente, partiendo de mi experiencia cuando regresaba de una reunión en la frontera con Brasil. En la carretera, el colectivo tuvo que detenerse repentinamente y esquivar mototaxis, que son pequeñas unidades adaptadas para transportar pasajeros, ya que jalaban una carroza pequeña en la que cargaban troncos medianos de árboles. Pude contabilizar cerca de 25. Lo que llamaba la atención era que, a pesar de ser de noche, ninguna de estas unidades llevaba luces delanteras ni traseras. “Están sacando madera pa’ Bolivia”, me dijo el chofer del colectivo con total naturalidad. “También hay camioncitos, pero estos ya salen con su propina”. Propina es el pago ilegal que se efectuaba a los encargados de controlar el transporte en la carretera para que dejen pasar la madera, producto de tala ilegal. El conductor del colectivo aseguraba que ese transporte de madera es normal en las noches, en

la zona cercana a la frontera. “Ellos cruzan la carretera [Interoceánica] y, luego, se meten [entran] por trochas que hacen [ellos mismos] y llegan hasta Bolivia”.

Los bosques deforestados han sido impulsados en gran parte por la CIS. Al respecto, en una entrevista a José Luis Capella, director del Programa de Bosques y Servicios Ecosistémicos de la SPDA, mencionó lo siguiente: “Se alerta hace varios años que el incremento y mejoramiento de vías de comunicación secundarias a la carretera Interoceánica Sur es un factor para tomar en cuenta cuando hablamos del incremento de la deforestación en Madre de Dios” (Servindi, 2018).

Carlos es profesor de la Unamad y empresario turístico. Me transportó en su moto a un taller con sus alumnos de un curso de turismo en el interior de la selva. En el camino, me enseñaba algunos lugares en los que se apreciaba la deforestación realizada también por agricultores que, para extender sus cultivos, quemaban hectáreas de bosque. En relación con ello, el profesor comenta lo siguiente:

La Interoceánica es muy importante para el desarrollo de Madre de Dios. Nos ha sacado del aislamiento y trae inmensos beneficios de diverso tipo; por ejemplo, el turismo y, con un buen manejo, se pueden hacer cosas que beneficien aún más a la ciudad. Pero también abre las posibilidades de que haya otro tipo de problemas que ahora se ven más fuerte que sin la carretera. La deforestación está amenazando a muchas zonas vírgenes de la zona. Y eso es un problema, un gran problema que, si el Estado no le da solución, va a ser un desastre.

En este sentido, también hay voces del mismo Estado que como pobladores de Madre de Dios denuncian los problemas medioambientales que conllevó la CIS. El gerente de Infraestructura del Gobierno Regional de Madre de Dios (Goremad) critica no solo al Gobierno central, sino también al local. Romero afirma que “la problemática medioambiental que se ve en la deforestación producto de la tala o la minería ilegal nunca ha sido prioritaria tanto para los Gobiernos nacionales, como para los locales”. Como resultado se tienen estos problemas medioambientales en los que el Gobierno central no ofrece mecanismos para solucionarlos efectivamente, y el Gobierno local no le otorga una relevancia y no deriva los recursos suficientes en sus programas anuales para encargarse de una problemática de esa magnitud. Por su parte, el presidente de la Federación de Productores de Castaña de Madre de Dios revela que el Estado promueve la conservación de bosques; pero que, en la práctica, a organizacio-

nes como la suya que podrían ayudar a este fin “no se les provee de los recursos económicos”. Por lo tanto, no pueden ayudar eficazmente en la problemática.

El profesor Castillo también es investigador del Consorcio Madre de Dios. Este organismo, en cooperación con la Universidad de Florida, ha buscado contribuir en la recuperación del bosque amazónico degradado por la minería y la expansión de frontera agrícola. Señala que la CIS ha contribuido al desarrollo de Madre de Dios, pero que antes o durante su construcción:

El Estado debió plantear en su proyecto también aspectos básicos que aseguren un nivel de vida que permita a las personas no sentirse en la necesidad de desentenderse de su responsabilidad con el medioambiente y, por el contrario, ir en contra de este como lo hacen los mineros ilegales.

El congresista Eduardo Salhuana, representante de Madre de Dios, también advertía sobre esta situación de desconexión entre el Estado y su ciudad cuando defendía la construcción de la vía en uno de los motivos que sustentaba su proyecto de ley en el Congreso:

[...] los departamentos de Madre de Dios y Puno no están dotados de las condiciones necesarias para lograr su desarrollo. La escasa inversión del Estado en obras de infraestructura y servicios no permite el desarrollo de los ciudadanos y empresas que con esfuerzo tratan de progresar en difíciles condiciones. El aprovechamiento del potencial de los recursos que tienen sólo es posible mediante grandes esfuerzos e inversiones, que aún no se ha dado por no existir las condiciones mínimas para su realización, como es la existencia de infraestructura vial que posibilite la comunicación rápida, y abarate prioritariamente los costos de transporte, para atraer a la inversión privada.

Las islas migratorias y las élites marginales que la habitan, así como la deforestación, son formas de apropiación del espacio por parte de la ciudadanía como consecuencia de la manera en que se reinterpreto socialmente la CIS. Esta fue percibida como un proyecto inconcluso o desprovisto de otros nodos que la conviertan en la práctica en esa promesa estatal de modernidad y desarrollo económico. El Estado peruano, en su proceso de inserción del país en la agenda económica global, encontró en la construcción de la CIS, además de vincular su matriz comercial a Brasil, una oportunidad para anexas al sistema productivo nacional amplias franjas de territorio, que potencialmente producirían mayor valor económico al precio de la tierra. Sin embargo, las acciones del Gobierno para lograr ambos objetivos solo fueron retóricos, pues los cálculos de sostenibilidad del proyecto se elaboraron con el único objetivo de adjudicar su cons-

trucción. Esto ocurrió a tal punto que el nivel de intercambio comercial entre Brasil y Perú, una vez culminado el proyecto, no ha aumentado significativamente. Asimismo, la conectividad interna generada por el proyecto vial ha sido capitalizada por nuevas formas de apropiación de la carretera que se han convertido en una problemática local y nacional. Es interesante traer a colación lo que afirmaba Barthes (1993) sobre cómo se construye un imaginario simbólico o discursivo del espacio, así como quiénes son los que lo forman y transforman:

El hábitat humano [...] constituye un verdadero discurso, con sus simetrías, sus oposiciones de lugares, su sintaxis y sus paradigmas. [...] y este discurso es verdaderamente un lenguaje: la ciudad habla a sus habitantes, nosotros hablamos a nuestra ciudad, la ciudad en la que nos encontramos, solo con habitarla, recorrerla, mirarla. [...] Tenemos que ser muchos los que intentemos descifrar la ciudad en que nos encontremos, partiendo, si es necesario, de una relación personal. Dominando todas estas lecturas de diversas categorías de lectores (porque tenemos toda una gama de lectores, desde el sedentario hasta el forastero) se elaboraría así el lenguaje de la ciudad (pp. 258–266).

4.7. A modo de cierre

Como lo hemos visto en el apartado de las RS del Estado, las RS de la ciudadanía también vieron a la CIS como un objeto capaz de producir un desarrollo económico. Sin embargo, la ciudadanía cercana a la vía tuvo que reinterpretar este objeto social para obtener un desarrollo económico efectivo y que no quede solo en el discurso. La CIS se convirtió en una problemática que involucraba no solo al Estado, sino también a la ciudadanía. La carretera se construyó y conectó ciudades que anteriormente estaban aisladas; su función típica imaginada fue cumplida, pero también desbordada y esto conllevó su transformación. Esta fue realizada por nuevos actores sociales, quienes ahora pertenecen a esta nueva gramática social.

Loyola Escamillo de Pronaturaleza, una organización que ejecuta acciones para la preservación de áreas naturales protegidas y conservación de la biodiversidad de Perú, fue una de las primeras personas que me ayudó con mi investigación de campo. En su oficina, en Lima, me dio un panorama de la problemática anteriormente descrita y, desde su posición, la convergencia de muchos agentes involucrados alrededor de la CIS:

El Estado no está preparado para solucionar la problemática medioambiental que ocasionó la Interoceánica. Por ejemplo, uno de los problemas que imposibilita contrarrestar los delitos ambientales es la falta de digitalización de archivos. No hay sistema que organice esta información, el personal no se da abasto y por eso no se puede trabajar eficientemente. [...] son diferentes aristas en esta problemática que envuelve a todos, desde al Estado pasando por organizaciones civiles hasta a la misma población.

Esta situación descrita es como actualmente se está intentando resolver la problemática medioambiental, económica y social que ha conllevado la CIS, involucrando a diferentes actores, como la misma población. La intención estatal, aunque débil, es lograr que la carretera como infraestructura vial pueda “conectar” e “integrar” realmente a la ciudadanía. Ahora, la carretera Interoceánica ya no es un proyecto, es una realidad. Queda claro que las ciudades por donde pasa la perciben como un instrumento que las ayuda a mejorar su calidad de vida e instan a que no sea olvidada por quien promovió su construcción, el Estado.

Alrededor de esta infraestructura vial no solo hay planes económicos, también existen familias que vieron en la CIS una forma de salir del aislamiento y depositar sus esperanzas en una mejor calidad de vida, la cual fue prometida por el Estado y que hoy está amenazada por la desidia de este, como lo afirma el ambientalista Víctor Zambrano:

La carretera Interoceánica nos ha hecho ver a los peruanos a los pies y ver cuál es nuestra realidad. La corrupción es como un cáncer que está en todo el cuerpo. Lamentablemente se ha visto que, para construirla, han estado involucrados en actos de corrupción desde funcionarios de abajo hasta los mismos presidentes. Pero eso no somos nosotros. [...] No se olvide el Estado que lo primero que debe estar en su agenda es hacer valer los derechos de la ciudadanía. [...] esta carretera era esperada por toda la población y sigue siendo la esperanza para todos nosotros.

4.8. Posiciones de la ciudadanía respecto a la carretera Interoceánica Sur (CIS)

Los diferentes actores sociales que se encuentran en la zona de influencia de la carretera han visto cómo aspectos de su vida han sido modificados por esta. El cambio, sin embargo, se debió a la reinterpretación y transformación que

generaron sus RS sobre la vía. En la tabla 13, se presenta un esquema de los componentes de la RS de la ciudadanía en relación con la CIS.

Tabla 13: Componentes de las RS de la ciudadanía

Componentes de las RS	Actor social (ciudadanía)
Condiciones de producción	<ul style="list-style-type: none"> - Personas que vivieron siempre a lo largo del trazo de la carretera Interoceánica - Personas que migraron a la zona de influencia de la carretera - Personas que desarrollan una actividad económica o labor, o que tienen interés relacionado con la existencia de la carretera
Información	<p>Conocieron de la existencia de la carretera porque “siempre” se hablaba de esta y en diferentes fuentes. Muchos no precisan cuáles, pero anotan que es a través del <i>vox populi</i>, los medios de comunicación o los políticos (con frecuencia la mencionaban en sus discursos).</p>
Campo de representación o imagen	<ul style="list-style-type: none"> - El concepto de desarrollo se asocia a la carretera. - Este concepto no tiene una sola definición, pero se vincula (negociado y transformado) al desarrollo económico. Recurrentemente, el concepto de integración aparece como un sinónimo o complemento de desarrollo. - Asimismo, el concepto de integración es tomado como el de conexión terrestre. También gira superficialmente una noción de globalización. - Las tres ideas de los conceptos se entrecruzan (se negocian y transforman) y son usadas como aspectos que podrían ser uno solo, dependiendo de la posición en la cual se encuentre el actor social.
Actitud	<ul style="list-style-type: none"> - La carretera es aceptada primariamente de forma positiva por todos los actores sociales entrevistados, en tanto que es entendida como un espacio que se debe utilizar, siendo su principal uso trasladar de una ciudad a otra. - Después de la primera aceptación positiva de la carretera, existen críticas diversas que se enmarcan en cómo ha sido concebida y qué realiza el Estado para volverla eficiente o recuperar el potencial perdido, producto de la migración y la corrupción.

Tabla 14: La CIS como objeto de desarrollo para la ciudadanía

Categoría o eje temático. La carretera como objeto de desarrollo (campo de representación)	Retórica con sus códigos	Identificación del testimonio	Descripción
Subcategoría. Infraestructura terrestre como objeto de desarrollo (D-INFRA)	<p>1. "Cuántas veces hemos escuchado 'desarrollo [...] desarrollo', pero ¿dónde está ese desarrollo?, la carretera ahí 'tá, y de desarrollo, nada. Todo sigue igualito'".</p> <p>2. "Claro, ahora Madre de Dios es más moderna que antes por la carretera. La gente ya tiene su dinerito".</p>	<p>(1) RSC9/P-Entr-gr. (2) RSC-/MD-Entr-ng.</p>	<p>Adjudicación de valor que se le atribuye a la construcción de infraestructura; en este caso, una carretera para generar un cambio en el nivel de desarrollo que tiene un lugar en especial (pueblo, ciudad, región, país).</p>
Subcategoría. Distopía integración-abandono para lograr el desarrollo (D-INT)	<p>1. "Te pongo un ejemplo, la gobernadora de Assis dijo una vez en uno de sus discursos que nuestros pueblos, o sea los fronterizos de Brasil y Perú, ya estaban integrados hace tiempo, antes de la carretera".</p> <p>2. "Puno, Madre de Dios, en realidad todas las provincias son abandonadas y menospreciadas por el Estado".</p>	<p>RSC18/MD-Entr.ng. RSC2/P-Entr-gr.</p>	<p>Relación establecida entre la noción de integración o abandono por parte del Estado; en este caso, a través de la carretera para desarrollar un lugar. El evento de integración es una imagen abstracta, a su vez, relacionada con la conectividad terrestre.</p>
Subcategoría. Globalización como estado en el que se debe/puede desarrollarse (D-GLOB)	<p>"El futuro, eso es lo que nos falta pensar [...]. La gente es cortoplacista, piensa que todo debe estar ya. Van a ver, en el futuro, cómo toda esta zona será un eje internacional y que podrá estar de igual a igual con otros mercados del mundo".</p>	<p>RSC14/P-Ent-gr.</p>	<p>Noción ideológica que se le adjudica como un aspecto positivo que deriva en el desarrollo o impulsa el desarrollo desde las diferentes nociones de desarrollo que tienen los actores sociales.</p>
Subcategoría. El comercio como identificación del desarrollo (D-COM)	<p>"Definitivamente, si tú comparas los productos que hay ahora [...] es una gran diferencia a como era antes. Antes todo era artesanal, de mala calidad y mucho producto brasileño que traíamos, y lo teníamos que hacer durar para mucho tiempo".</p>	<p>RSC7/MD-Entr.ng.</p>	<p>Actividad que es concebida como medio y fin favorecida por la presencia de la CIS. Esta actividad tiene valoraciones positivas y negativas.</p>

Tabla 15: La CIS como espacio de apropiación para la ciudadanía

Categoría o eje temático. La carretera Interoceánica como espacio de apropiación (campo de representación)	Subcategoría. Necesidad de construcción de la carretera (D-INFRA)	Subcategoría. La carretera como espacio de disputa (D-INT)	Subcategoría. La CIS como espacio generador de espacios (D-GLOB)	Subcategoría. El espacio simbólico de la corrupción (D-COM)
Retórica con sus códigos	"No solo es pa'cer turismo o llevar mercancía. No hay que olvidarse que antes la gente se moría en sus casas porque no había especialistas [...]. Nadie quería venir, solo enfermeros había y uno que otro doctor".	"A chicotazos los hemos botado a los ingenieros y, luego, les hemos advertido que no vuelvan [...]. No queremos ninguna hidroeléctrica acá".	De aquí hacia Mazuzco es otra Madre de Dios. No solo La Pampa, también se están metiendo más adentro y ahí ya parece un desierto [...] da rabia. Y eso no se ve cuando pasas por la pista".	"Esto va a reventar pronto, acá ha corrido plata que da miedo. Allá en Lima no tienen ni idea, solo critican y critican, pero no dicen nada del dinero que se ha tirado la gente de la región (Gobierno regional), periodistas y seguro hasta los mismos congresistas [...]. Todos están metidos".
Identificación del testimonio	RSC15/MD-Entr-gr	RSC10/MD-Ent-gr	RSC17/MD-Ent-ng	RSC19/MD-Entr-gr
Descripción	Fundamento que avala o no la construcción de la CIS.	Argumento o práctica social que se materializa en los discursos, en la ejecución de hechos o en el uso de la CIS.	Descripción que se le hace a la CIS para expresarse o práctica social que se materializa al apropiarse físicamente de esta.	Valoración que se realiza de la CIS. Esta puede ser negativa o condescendiente.

Las *condiciones de producción* indican desde dónde representa el sujeto la CIS. Como hemos notado, son actores sociales que tienen una relación directa con la carretera, ya sea porque vivían en el trazo de la vía antes de su construcción, u otros que han migrado y ahora viven o desarrollan actividades económicas en la zona de influencia. Estas personas presentan diferentes influencias en la creación de sus RS, pero la característica común es que utilizan esta vía de forma rutinaria o frecuente.

La *información* indica cuáles fueron las fuentes de las que dispusieron para conocer la CIS. Este dato es disperso, ya que la mayoría de mis entrevistados indicaba que “siempre” había escuchado de la “carretera”, en el sentido de que la proyección de construir una vía que desaislara las ciudades era un anhelo generacional. Entonces, la CIS llenó este vacío como si fuese la misma “carretera” anhelada. Además, afirmaban que durante mucho tiempo los políticos locales incluían la idea de construir la CIS en sus discursos. Asimismo, se identifican dos etapas en la información propagada por la prensa: la primera, en la que se reconoce una *convergencia discursiva* con el discurso del Estado; y la segunda, en la cual se denuncian los hechos de corrupción de la constructora Odebrecht, generando un espacio simbólico de corrupción.

El *campo de representación* de la ciudadanía gira alrededor de ideas como desarrollo, integración, globalización y corrupción, esta última en una segunda etapa.

Finalmente, notamos que en la actitud hay diferencias de valorización positivas y negativas dependiendo no del actor social, sino del tema que se relacione con la CIS.

4.9. Hipótesis sobre las RS de la ciudadanía

Como hemos visto, por medio de las RS que están presentes en los discursos de la ciudadanía, se conoce que aprueban la construcción de la CIS. La ciudadanía recibió un producto social, la CIS, y la reinterpretó partiendo de la RS de desarrollo que el Estado había impuesto. Una vez que se sabe que el colectivo estaba a favor de la carretera, cabe preguntarse ¿cómo son las RS sobre el desarrollo de la ciudadanía respecto a la CIS? y ¿de qué forma se apropió la ciudadanía de la CIS? Para responder estas preguntas, a continuación, expondré las siguientes ideas.

4.9.1. Respeto al desarrollo

La construcción de la CIS no partió de un interés nato y auténtico del Estado peruano, sino que era más bien un pedido de parte de la ciudadanía que databa de años anteriores. Este pedido era compartido por las diferentes ciudades, aunque tenían intereses diversos en torno al objetivo que esta vía debía cumplir.

En el caso de Puno, tenía un proyecto de un corredor económico, por el cual pudiera trasladar sus productos a los mercados de Brasil. El objetivo económico no era el único, ya que estaba comprendido en una estrategia para contrarrestar el impacto negativo que se producía con la centralización del poder de Lima y sus consecuencias en la dependencia que esta ocasionaba a la ciudad. Si bien es cierto que el concepto de desarrollo que tenía el Estado coincidía con el de Puno, las dimensiones que el primero le otorgaba estaban enmarcadas en un sistema globalizador; mientras que la ciudad altiplánica contemplaba más fines de intercambio binacional, teniendo como meta solo el Brasil.

En ese contexto, la RS sobre el desarrollo, en el caso de los actores sociales puneños respecto a la CIS, se logrará en la medida en que la carretera permita acceder a los mercados brasileños.

Madre de Dios, por su parte, era una ciudad que no tenía el mismo potencial exportador de mercancías como Puno, y las RS de desarrollo que le adjudicaban a la carretera no eran definidas por el aspecto económico. Para esta ciudad, lo importante era poseer una vía terrestre que los comunicara con los otros pueblos que la conformaban y el resto del país, especialmente Cusco, ciudad con la que tenían mayor intercambio comercial a menor escala. Brasil no era percibido como una opción de desarrollo y, por lo tanto, la carretera como objeto de representación era tomada como una necesidad de conexión terrestre interna e interdepartamental para salir del aislamiento en el cual se encontraban. La integración física con el propio país era lo que más se asociaba con la carretera. Así, la posibilidad de llegar directamente y sin interrupciones de un lugar a otro era representada socialmente como un aspecto del desarrollo.

Las RS del desarrollo son promovidas no solo por el Estado, sino también en una primera etapa (hasta la culminación de su construcción) por los medios de comunicación nacionales. Esta *convergencia discursiva* de la prensa con el discurso estatal favoreció a que la ideología del Gobierno, respecto a la CIS, se avale y genere una corriente de opinión favorable. Asimismo, la *convergencia discursiva* favoreció a que no se produzca un debate público y a que las voces opositoras al Estado tuvieran una escasa exposición mediática. La carencia de crítica por

parte de la prensa, sobre un megaproyecto como lo fue en su momento la CIS, facilitó la aceptación por parte de la ciudadanía acerca de un objeto social que no se describió en su totalidad y que generaría cambios sustanciales —no solo positivos— en la gramática de la sociedad peruana.

4.9.2. Respecto al espacio

Al construirse la carretera, la principal y tradicional idea asociada a una vía de comunicación se volvió realidad. La conectividad entre las ciudades de Puno, Cusco y Madre de Dios fue posible y, con ello, su utilización. La forma de demostrar el salto positivo que se logró con la carretera, en relación con la diferencia entre el pasado y el presente, fue la medida del tiempo. Así, lo ilustra la frase de un poblador de Puerto Maldonado, quien con convicción afirma lo siguiente: “Antes, podía demorar hasta más de dos semanas en llegar a Cusco; ahora, demoro solo ocho horas”.

Apropiación de la carretera Interocéánica Sur (CIS) sin modificación del espacio

Pronto, el objetivo de comunicarse entre una ciudad y otra se agota, y no es llenado por la promesa de desarrollo del Estado. La población, a lo largo del trazo de la CIS, encuentra en esta un espacio que es posible usar de otras formas. Entonces, surgen iniciativas económicas en Madre de Dios, Cusco y Puno, sobre todo de carácter local, orientadas al turismo, a la crianza de animales y a las artesanías, impulsadas por el sector privado como la misma empresa constructora de la vía. El espacio de la carretera no se modifica con estas actividades, ya que no eran de gran escala y solo beneficiaban a unos pocos. La cadena de valor era reducida.

Apropiación de la CIS con modificación del espacio

Las islas migratorias

Los cambios drásticos en el espacio surgieron con el renacimiento del *boom* del oro en la selva amazónica, específicamente en la zona suroccidental de Madre de Dios, que corresponde al Manu y Tambopata, ambas reservas naturales. Este *boom* fue promovido por los altos precios en los mercados internacionales; por ejemplo, en 2011, la onza de oro llegó a costar el precio exorbitante de 1823 dólares (SPDA, 2015). Esto ocasionó el cambio más drástico en el espacio y la gramática social de la zona. La búsqueda informal y artesanal de este mine-

ral atrajo a grandes cantidades de buscadores, sobre todo provenientes de las ciudades cercanas a Madre de Dios, y con ello la conformación de nuevos asentamientos humanos a lo largo de la carretera. Estos cambiaron el paisaje de la zona; pero lo que generó más impacto fue que la migración minera adoptó una nueva forma de apropiación del espacio: las islas migratorias. Estas son permanentes como La Pampa, y también existen otras más pequeñas que son temporales, ya que se mueven de un lugar a otro, dependiendo del lugar donde se abra una nueva poza de excavación.

Los espacios vacíos de la madera

Otra forma de apropiación que no era nueva en la zona de Madre de Dios, sino que aumentó exponencialmente, fue la deforestación producto de la tala ilegal de árboles para su venta. La carretera posibilitó transportar más rápido y masivamente la madera, además de que el control es insuficiente y permite el transporte de los troncos en sistema de hormiga. A diferencia de las islas migratorias, producto de la minería, esta actividad no necesita la permanencia prolongada de hombres en una zona. Por lo tanto, la modificación del espacio no se propició por la presencia de personas en una zona, sino por el extenso vacío que dejaba la inexistencia de árboles en miles de hectáreas de la Amazonía que corresponden a la zona de influencia de la CIS.

Los espacios de la corrupción

Otra forma de apropiación del espacio fue una simbólica, la corrupción. La masiva información que trajo consigo el destape del caso Lavajato en Brasil, y que involucró a la constructora Odebrecht, no pasó desapercibida a las RS de los actores sociales de la zona. La corrupción fue entendida como algo negativo y no aceptado por estos, aunque también fue interpretada como un evento ajeno a ellos y a la carretera. El espacio que ocupa la corrupción en la carretera no es observable de forma endógena; no obstante, estaba presente como imagen asociativa a la carretera.

La prensa cumplió un rol significativo en producir este espacio simbólico de corrupción de la CIS. Las masivas informaciones sobre el sistema de corrupción en el que involucraba a la principal constructora de la CIS y a diferentes funcionarios del Estado, incluyendo a los presidentes constitucionales, generaron que la carretera sea secundarizada. Asimismo, solo usaron su nombre para dar cuenta o ejemplificar lo que significaron estas prácticas ilegales. La carretera, a pesar de la asociación negativa que se le adjudicó mediáticamente,

sigue siendo defendida por los actores sociales; pues el principio de conectar lugares o lograr desaislamiento no se había perdido, por lo cual se podía seguir argumentando su funcionalidad y defensa.

4.10. Hipótesis central del estudio

El fenómeno social de las RS sobre la CIS tiene como componentes de interrelación a dos actores sociales: el Estado y la ciudadanía.

El Estado, a través de su aparato legislativo y ejecutivo, creó un producto social, la CIS. A este producto, que estaba en su proyecto ideológico de Estado nación, lo dotó de una característica (RS) de desarrollo económico. De esta manera, se le otorgó un sitio de panacea como un proyecto utópico y de modernidad para solucionar problemas de pobreza y aislamiento que reclamaba la ciudadanía.

La CIS se fomentó discursivamente por el Estado como una promesa utópica y de modernidad. Promesa “utópica” porque, en el sentido de Ainsa (1997), la carretera en su naturaleza de proyecto proponía, en última instancia, un modelo de “sociedad alternativa” al aspirar a mejorar la calidad de vida de todos los que la usen. Según el autor, el pensamiento utópico se plasma en la ciudad ideal. A partir de la época de los griegos, argumenta que “todo proyecto de ciudad ideal tendría una significación ideológica”, en tanto que “se proyectan ciudades con diez mil habitantes, divididos con precisión entre artesanos, agricultores y guerreros”. La sociedad, en la que vive el hombre, se traduce en una “representación geométrica” en el espacio. Así, el “planteo ideal que contienen [las normas legales] se traduce en un paisaje y un orden predeterminado por el legislador” (Ainsa, 1997, p. 24). El Poder Legislativo peruano, sin embargo, planteó en sus leyes solo la primera parte de una promesa utópica y relegó la implementación social que deberían tener los nodos que comprenden una infraestructura vial. Entonces, el mismo proyecto que se proponía en el discurso de bienestar producido por el Estado es incompleto, desprovisto de un andamiaje ideológico y pragmático integral que lo haga posible y eficaz en la realidad.

Si revisamos la estrategia argumental que el Estado peruano utilizó para comunicar a la población las bondades económicas, políticas y culturales de los proyectos viales interestatales, podemos afirmar con Carlos Pereda que se apeló a un proceso sistemático de “argumentaciones violentas”. Estas son entendidas como “aquellas argumentaciones en las que, mediante la falsificación

de argumentos, se violentan, se producen de manera violenta, los convencimientos” (1994, p. 329). Es importante anotar que este proceso de argumentación violenta, una vez activado, se termina convirtiendo en la matriz comunicativa de la comunicación gubernamental no solo de un Gobierno específico, sino de los sucesivos Gobiernos. Esta vieja máxima se ha impuesto en Perú, en el sentido de que cuando llega un presidente al poder, sus primeras declaraciones convocan a “mirar hacia adelante”. Así, queda implícito que los procesos de corrupción del pasado quedarán inabordados y silenciados. Esta es una de las grandes tragedias políticas de países como Perú, pues la noción de bien común implícita desaparece. Además, el actuar corrupto de cada Gobierno convierte el bien común en botín político personal y, como lo demuestran las investigaciones del caso Odebrecht, también en botines económicos.

No contemplar esto llevó a que tanto el Poder Legislativo como el Poder Ejecutivo plantearan una estrategia de convencimiento en sus discursos oficiales, utilizando la “argumentación violenta” como estrategia de comunicación. En este sentido, Christian Fuchs sostiene que las ideologías instrumentalizan el lenguaje y los significados para justificar la explotación y dominación. La comunicación se convierte, de esta manera, en un instrumento de dominación. Por ejemplo, en los estudios de comunicación, un campo específico llamado “comunicación estratégica” se encarga de analizar cómo la comunicación se puede utilizar para influir y persuadir a audiencias específicas sobre propósitos particulares, especialmente en el denominado *marketing* político (2016). Desafortunadamente, en países como Perú, la comunicación política y gubernamental opera desde la estrategia de la “argumentación violenta”.

La ciudadanía, por otro lado, reinterpreta el concepto de desarrollo impuesto por el Estado y usa, de acuerdo con su entorno, el producto social, la CIS. Con ello, modifica el espacio, pues en la búsqueda de ese desarrollo prometido advierte que el producto social recibido está desprovisto de instrumentos o sistemas complementarios, los cuales vuelvan viables ese desarrollo imaginado e impuesto por el Estado. La carretera no reivindica la voz de los no escuchados en el preproyecto de la carretera; en realidad, no fueron oídos en ninguna de las fases de concepción y puesta en marcha. El Gobierno atendió la propuesta de Brasil e ignoró las voces propias del país, como las de Puno, quienes reclamaban que la vía se convierta en un corredor económico que alcance los mercados brasileños. No las escucharon, ya que no complementaron los aspectos legales para que las mercancías puedan ingresar libremente a ese país. A Madre de Dios, la carretera no la sacó del aislamiento social; se convirtió en una ciudad más del interior del país, pero con una carretera. Sin embargo, la promesa utó-

pica le brindaba a la ciudadanía armas para revertir esta situación o, en todo caso, adaptarla a sus nuevas necesidades. Esto se debe que, al ser la carretera un proyecto de la utopía, como afirma Ainsa (1997), propone dos grandes grupos de modelos: por un lado, las “utopías del orden”, que definen el “ser ideal del Estado”; y, por otro lado, las “utopías de la libertad”, que describen un “estado ideal del ser”. Las primeras serían las “utopías institucionales”, mientras que las últimas se inscriben en la tradición popular o revolucionaria. Entonces, la ciudadanía, representada por algunos grupos de actores sociales, reinterpreta la carretera como espacio y se apropia de ella. Se rebela ante el Estado y su promesa fracasada, reconfigurando la gramática social; puesto que nacen nuevas élites marginales como la de los mineros ilegales, y una nueva cadena de orden (y de caos) social que desafía constantemente el poder formal y legal del Estado.

En este complejo dinamismo del fenómeno social alrededor de la CIS, a pesar de que el resultado implicaría afirmar que es negativo, la misma promesa utópica de modernidad contiene un falso negativo. En este sentido, Domingues (2009) comprende “la modernidad como una civilización global heterogénea, que atrajo hacia sí, transformándolas, otras civilizaciones o elementos civilizacionales, gracias a su poder de atracción” (s. p.). Al igual que las utopías, la “modernidad” tiene rasgos de promesa y, como “fenómeno ineludiblemente global y multidimensional”, no está exenta de contradicciones. Para el autor, lo que se llama modernidad conlleva “promesas emancipadoras”, dado su “potencial de movilizar a los individuos y las colectividades para realizar los valores progresistas”; pero es, al mismo tiempo, “incapaz de cumplirlas plenamente” (Domingues, 2015, p. 103). Localizando el origen y el centro de la modernidad en Occidente, enfatiza en el hecho de que ciertos procesos emancipatorios nazcan “con frecuencia en la periferia” (Domingues, 2009, s. p.). De esta manera, se abre la oportunidad de alcanzar un nuevo desarrollo; pero ese objetivo está en el mismo proyecto y puede lograrse desde la zona por sus actores sociales, en ese caso, actores sociales de cambio.

Cabe reflexionar como final y, en el anterior sentido, que esta disforia discursiva sobre la CIS no deja de ser una vía a la utopía si analizamos la concepción de Blanco (1999). Según él, la utopía es un “radical antropológico” (Blanco, 1999, p. 48); dado que es el hombre “el único animal [capaz] de transgredir los tiempos, [...] de vivir el pasado y el futuro, de construir un aquí y proyectar un allí” (Blanco, 1999, p. 48). En ese mismo sentido, el utopismo es un “elemento dinamizador presente en la cultura occidental” (Blanco, 1999, p. 37). De acuerdo con el autor, en Europa, la utopía le abrió al hombre la oportunidad de reformar su entorno, contraponiendo un modelo alternativo a la ciudad “defectuoso-

sa” donde vivió. Entonces, cabría preguntarse ¿en qué medida esto se admite o es posible también en otros contextos (latinoamericanos), y si se puede representar socialmente la CIS como “modelo alternativo”?

CONCLUSIONES

Primera

El Estado peruano, al promover la construcción de la CIS, ha producido y reproducido un discurso en el que el concepto de desarrollo, como elemento primordial de desarrollo nacional, está inscrito en un sistema de capitales que prioriza ante todo el bienestar económico. De esta manera, el Estado empuja al país a insertarse en la dinámica de un mundo globalizado. En la retórica del proyecto Estado nación peruano, se pueden identificar que los diferentes Gobiernos, ya sean de izquierda o derecha, democráticos o autoritarios, han normalizado poner el territorio geográfico del país al servicio de los mercados internacionales, imponiéndose así una ideología de libre mercado. En este caso, la construcción de la carretera serviría para impulsar el desarrollo económico del país.

En los discursos sobre políticas de construcción de infraestructura vial, no se identifican propuestas acerca de su uso estructurado y eficiente para la población, al no anclar una infraestructura de servicios relacionados con la obra construida. Los procesos de modernización de los países en vías de desarrollo han sido impuestos como discursos y doctrinas por los países desarrollados. En el caso peruano, el concepto de desarrollo es el que define el proyecto Estado nación y que se propone en los diferentes gobiernos, en los cuales se identifica una influencia externa gravitante.

Esta doctrina es impuesta por países que han logrado hace varias décadas la articulación física y social a través de infraestructuras de comunicación terrestre, marítima y aérea. La región latinoamericana, y en este caso Perú, no ha logrado aún alcanzar ese tipo de integración. En su intento, solo adapta aspectos muy concretos y que responden a temporalidades muy breves. La brevedad del ciclo de vida de estos aspectos no democratiza el beneficio sostenible para las regiones y localidades que están alrededor, o a lo largo de las nuevas infraestructuras. Los demás países que lograron articularse internamente y con sus vecinos, como el caso de Europa, son mucho más veloces en el planeamiento y

en su actuar en una dinámica de globalización, y también en los primeros intentos aislacionistas o en contextos como los que se viven actualmente debido a la pandemia de la COVID-19 o de guerra.

La velocidad en la búsqueda de alcanzar la globalización por parte de Perú a través de las construcciones de megainfraestructuras no es suficiente, y puede frustrar todos los planes de integración y desarrollo siguiendo la lógica del libre mercado cuando países desarrollados decretan leyes o normas provisionales en las que se elevan los impuestos o se cierran fronteras.

Segunda

La iniciativa IIRSA se usó en términos positivos por parte del Estado peruano o políticos sin que la dimensión real detrás del término fuese expuesta y debatida en la agenda pública. De este modo, los actores sociales involucrados con la CIS solo relacionaban la palabra *IIRSA* con un nombre técnico que no representaba su base conceptual de integración sudamericana. Por lo tanto, la carretera se entiende como una vía más de Perú con conexión con Brasil. A partir de esta idea, se puede establecer una diferencia entre las RS que tiene la población sobre el objeto de representación y la carretera (con los beneficios o ventajas que se pueden obtener de esta).

En el caso de Puno —siempre y cuando se parta de la opinión de los actores sociales especialistas como los organizados en una institución promotora de una vía que los una con Brasil—, encontraron en la construcción de la CIS la materialización de su demanda social ante el Estado peruano, la cual estaba presente antes de que el Gobierno de Alejandro Toledo empiece con el proyecto vial. A pesar de que los intereses puneños apuntaban en dirección al proyecto IIRSA, el objetivo también era propulsar un corredor económico para que sus productos sean comercializados en los mercados brasileños, y así consolidar la autonomía económica de la macrorregión sur de Perú. La finalidad de consolidar un intercambio comercial con Brasil cortaría la dependencia absolutista del poder centralista que ejerce Lima. Este contexto es reproducido en los discursos de estos actores sociales en forma de crítica al Estado, dibujándose una lucha discursiva entre lo que es importante para el país y lo que es relevante para una ciudad. De esta manera, la descentralización se inserta como un elemento en la RS del colectivo puneño.

En el caso de Madre de Dios, hay un consenso en percibir a la CIS como un objeto de desarrollo que se establece como una comparación con los conceptos de integración, desaislamiento o conexión terrestre con el resto de Perú, especialmente con Cusco y Puno, que eran las ciudades con las que histórica-

mente tenía un intercambio comercial a menor escala. Las RS de los actores sociales de la ciudadanía sobre la CIS son condescendientes y favorables, en la medida en que le otorgan ese valor de conectividad descrito anteriormente. Sin embargo, también son críticos con respecto a los efectos negativos más observables y comprobables (la migración, la minería informal, la deforestación, la delincuencia y la prostitución), a diferencia de los efectos positivos, que son de orden inmaterial como la integración.

Tercera

La apropiación del espacio de la CIS en Perú ha conllevado una nueva distribución no solo geográfica de la población, sino la emergencia de nuevos grupos sociales que se han apoderado del espacio. Estos modifican el espacio e imponen nuevas formas de comportamiento e interacción, ya sea de orden ecosostenible con el espacio o de orden social con los demás pobladores de la zona. La zona por la que sigue el recorrido de la CIS ha sido modificada no por la consecuencia lógica que supone una infraestructura como esta, sino por los usos que le están dando los nuevos pobladores. Así, la gramática social ha cambiado debido a las nuevas élites alternativas y marginales que la conforman como los mineros informales o los taladores ilegales. Estas nuevas élites compuestas por los buscadores informales e ilegales de oro se sustentan básicamente en el uso secundario de la CIS. La carretera ha facilitado el ingreso e internamiento a zonas de bosque amazónico. Los mineros cuentan con un poder económico mayor al del común denominador del poblador de Madre de Dios. Esto ha traído como consecuencia la atracción de mercados formales e informales, legales e ilegales para satisfacer las necesidades de estas élites.

La minería informal, además de una actividad económica y social, es la configuración de una nueva forma de uso de la carretera, en la cual su exposición material se observa en los pueblos asentados a lo largo del trazo de la vía, específicamente en Madre de Dios, y que afecta directamente el ecosistema de reservas naturales nacionales como las de Tambopata y Bahuaja Sonene.

Debido al fenómeno de la migración masiva de los mineros ilegales y la conformación de estas nuevas élites sociales, han surgido autorrepresentaciones locales, en las cuales el autóctono de Madre de Dios se reconoce diferente. De este modo, se adjudica un valor positivo a esa diferencia, al marcar una distancia del migrante y reconocerse como una persona que no dañaría el medioambiente de la Amazonía. Es decir, la diferenciación identificativa adjudicada a las élites marginales, por parte de los que son propios de las zonas adyacentes a las minas ilegales o informales genera a su vez una autorrepresentación social

de pertenencia a Madre de Dios. Este mecanismo social de pertenencia es expuesto a través de discursos de respeto al medioambiente, crítica a los efectos secundarios de la migración masiva como la prostitución infantil o encarecimiento de la canasta básica familiar.

La CIS, sin embargo, no es representada como un factor influyente en esta problemática social por parte de los propios de la zona, ya que es más importante que la carretera los haya liberado del aislamiento vial, económico y político. La CIS, finalmente, cumple con su función básica rudimentaria de conectar una ciudad con otra.

Cuarta

Las RS que proyectó la prensa peruana se pueden diferenciar en dos etapas. En la primera, se reconoce una reproducción eufórica de las proyecciones positivas que los diferentes Gobiernos argumentaban sobre la CIS, imposibilitando el debate en la agenda pública. La falta de crítica por parte de la prensa a la construcción de una megainfraestructura en un país afecta indudablemente en forma negativa los intereses de este. La escasa discusión mediática, sobre todo en las etapas de preproyecto y proyecto de la CIS, generó que esta importante vía de comunicación terrestre no sea fiscalizada exhaustivamente en sus fases cruciales. Además, el potencial de una carretera de orden internacional, en el estricto sentido económico, ha sido desaprovechado. Si la CIS se inscribió en una dinámica propia del sistema de libre mercado, la prensa no sometió a debate público las leyes o reglamentaciones que deberían haber posibilitado que esta vía cumpliera la función facilitadora de intercambio comercial.

En la segunda etapa, se conocieron los hechos de corrupción, los cuales involucraban a la constructora brasileña Odebrecht y a diferentes funcionarios del Estado. Esta situación originó que la prensa peruana abordara las temáticas que giraron alrededor de este problema, y la carretera y sus efectos socioambientales pasaran a un plano secundario hasta ser invisibilizados. Como fuente de información y parte del proceso de generación de RS, esta segunda fase influyó decididamente en una desvalorización de la carretera, transcurriendo de un proyecto con contenido simbólico positivo a uno negativo.

Llamada y autollamada el cuarto poder de la sociedad, la prensa peruana desaprovechó un tiempo importante en la historia rutera del país para someter a debate la relevancia de una vía de comunicación terrestre vital no solo para el intercambio comercial y su desarrollo económico-social, sino gravitante en el esquema geopolítico de la región latinoamericana. La CIS forma parte de lo que comprendía un sistema de interconexión e integración que se había pla-

neado geoestratégicamente desde Brasil, las IIRSA, y poder liderar política y económicamente en Sudamérica. La prensa, así, no visualizó oportunamente esta estrategia brasileña, y no aperturó, amplió ni profundizó esta arista geopolítica que traía consigo la construcción de la CIS. Esto se debe también a que la lógica o formato de presentación de noticias de la prensa peruana se basa en la denuncia y en la crítica, mas no en el debate. El tratamiento de la agenda pública sobre la CIS sigue caracterizándose por presentar ribetes domésticos. Si bien es cierto que es importante identificar y encarcelar a los culpables de delitos, la prensa peruana no incluye en el debate la mirada de la posición geopolítica de Perú en la región.

Quinta

Desde su vida republicana, la historia de la carretera en Perú ha estado marcada por la presencia e influencia del sistema capitalista impuesto por el proyecto Estado nación de los Gobiernos de turno. Así, las principales carreteras del país, la Panamericana, la Central, la Marginal de la Selva y la Interoceánica, tuvieron como prioridad alcanzar un desarrollo económico. Además, se identifica que esta imposición por parte del Estado está comprendida dentro de una estructura más grande en la que EE. UU., imponiendo la ideología neoliberalista y la globalización en el caso de las tres primeras, ha jugado un rol protagónico. En el caso de la CIS, Brasil impuso el argumento discursivo de la integración sudamericana, pero con el objetivo intrínseco de homogenizar su posición respecto al libre mercado a expensas de la explotación de recursos naturales. De este modo, al igual que la primera potencia, la sexta economía mundial perpetúa la continuación de una economía de enclave para Perú.

Las grandes carreteras en Perú han generado la creación de poblaciones de manera informal, el planeamiento no prevé nodos que sean soportes sociales para una distribución democrática de servicios básicos de vivienda, educación y salud. Los nodos no se interconectan adecuadamente entre estos y generan diferencias negativas que no afectan solo a los nodos menos favorecidos, sino que también al país entero.

Se tiene una deuda social con las carreteras en Perú. No con el proyecto de desarrollo del Estado, sino con los pueblos originarios, las comunidades nativas y la población que habita en pueblos incomunicados terrestrenamente con el resto del país. Esta deuda tiene un doble aspecto. Por un lado, la imposición histórica desde el Estado para construir alguna carretera con la promesa de desarrollo, sin que esta se cumpla. Por otro lado, la construcción de una carretera en suelos amazónicos sin un tratamiento intercultural, cuyo conflicto no

se puede resolver con la unilateralidad lógica del occidente peruano. La problemática de la propiedad del suelo hasta ahora no ha sido resuelta en Perú.

En la actualidad, las Fuerzas Armadas del Perú cuentan en sus filas con profesionales altamente capacitados en planeamiento estratégico e ingeniería. Es la institución estatal con mayor presencia en el país, la que más se ha acercado a la población, así como la de mejor reputación y confianza a nivel nacional. Su aproximación no solo es territorial, sino que también ha logrado conocer y reconocer la vasta variedad cultural en las diferentes regiones del país. El potencial valioso de esta institución se debería usar a través de mecanismos de consulta por los Gobiernos de turno en los planeamientos de construcción de obras de gran envergadura, sobre todo, cuando su trazo implica el recorrido por zonas con población de diferentes características culturales.

Sexta

La presencia de la empresa Odebrecht en la construcción de grandes infraestructuras públicas en los países de la región, de no ser por las prácticas de corrupción que rodearon estas negociaciones, hubiese sido un capítulo interesante en el desarrollo económico de América Latina; pues era la primera vez que la región diseñaba una estrategia de desarrollo endógeno, es decir, una cartera de proyectos que, en principio, traería beneficios para los habitantes de todos los países. Sin embargo, los ciclos de la corrupción demostraron con creces la falacia del postulado del Consenso de Washington con respecto a que la libertad económica conduciría a la libertad política.

La CIS destejó una trama de corrupción que debilitó la oportunidad de crear un bloque sudamericano que hoy, en tiempos altamente inestables a nivel mundial, vemos que es un camino para ejercer una posición geopolítica, y activar mecanismos de defensa en temas de economía, salud pública, jurisdicción e interculturalidad. El presente bélico, económico y en tiempos de pandemia nos muestra que la globalización sirve solo para países o bloques poderosos. En ese caso, las megainfraestructuras que buscan el desarrollo impuesto desde afuera quedan inservibles y se convierten en espacios físicos que generan el efecto contrario a lo prometido, cuando esas fuerzas externas y más veloces, según sus propios intereses, cambian las reglas del juego unilateralmente. La volatilidad de ese contexto es doblemente riesgoso y perjudicial para países en vías de desarrollo, como Perú, que no han podido desarrollar un eficiente y veloz sistema anticorrupción en sus procesos de licitación pública.

El esquema de corrupción descubierto iniciado con el caso de Lavajato en Brasil, y que condujo a conocer el sistema de pagos ilícitos alrededor de la CIS

en Perú, mostró la mirada obtusa de la clase política peruana para comprender la relevancia y el potencial geopolítico que tenía la construcción de una vía terrestre como esta. Que los políticos peruanos se hayan concentrado en recibir una coima lleva a Perú a seguir perpetuándolo en su tropo de pequeñez y descoloca al país de cumplir un rol importante en la región. El sistema planeado de corrupción dirigido por una sola empresa aprovechó eficiente y fácilmente la debilidad del sistema político de un país. El capítulo de la CIS en Perú no solo develó la precariedad del sistema vial terrestre, sino también la del andamiaje político peruano.

Limitaciones y recomendaciones

El trabajo de campo realizado en diferentes puntos geográficos a lo largo de la CIS se focalizó en las ciudades de Madre de Dios y Puno, y, a manera exploratoria, en las ciudades de Moquegua, Arequipa y Cusco. Como resultado, entre Madre de Dios y Puno, se advirtieron diferencias sustanciales en las RS de los diferentes actores respecto a la CIS, así como en la interacción con esta. En ese sentido, cabe recomendar la importancia que revestiría abordar las demás ciudades ubicadas en los otros tramos que conforman el corredor de la CIS para conocer las RS de otros actores y los usos que le dan a la vía.

El presente estudio propone una metodología de investigación en la que se pueden identificar las RS presentes en los discursos del Estado y en los diferentes actores sociales involucrados con la CIS. En esa misma dirección, cabe señalar que en Perú existen aún dos IIRSA más que están en proceso de construcción y que se ha abierto nuevamente la posibilidad de construir una hidroeléctrica en Inambari. Conocer las RS y observar el impacto que genera o provocaría en la gramática social por donde los dos primeros proyectos se están ejecutando y el tercero se planea colocaría en la agenda pública —gracias al debate de especialistas— las implicancias que están trayendo y traerían para el país.

La experiencia artesanal y tradicional que se tuvo en el proceso de sistematización de la información recolectada, así como en la saturación de temas para lograr las categorías de análisis e interpretación, fueron claves para propiciar un diálogo reflexivo con los datos. Esto debido al proceso de escritura como parte del método científico-metodológico, correspondiendo a la propuesta de usar la metáfora del cristal como camino para obtener un conocimiento nuevo. Sin embargo, en la actualidad, existen programas informáticos para procesamiento de datos cualitativos como el NVivo, *software* que continuamente se re-

nueva y mejora en cada nueva versión, el cual ayudaría a perfeccionar el trabajo de proceso y análisis de datos.

Este tipo de estudio es propicio para fomentar una cultura de integración de la voz de los ciudadanos en las políticas de construcción de infraestructura en el país, ya que son quienes se ven directamente afectados con la materialización de estas obras de gran envergadura. Diseñar un plan de decisión ciudadana en los temas de alto impacto social, económico, ambiental y de derechos ciudadanos que incluya un trabajo de corte etnográfico-cualitativo, en combinación con data generalizable, tendría una posibilidad de uso por parte de organismos estatales peruanos, como la Defensoría del Pueblo, que son entes intervinientes en la resolución de conflictos sociales. Asimismo, tomar en cuenta las individualidades de los sujetos dentro de los colectivos es importante para conocer las diferentes direcciones argumentativas, las cuales pueden existir en los datos estadísticos que usan los Gobiernos para desarrollar sus políticas públicas.

Este estudio ha abordado marginalmente las conexiones entre una historiografía nacional y una historia global o regional sudamericana. Con el devenir de los tiempos, en la actualidad, las decisiones de los Estados sudamericanos ya no dependen de sus propias voluntades e involucran a la ciudadanía pasivamente a sistemas internacionales o externos sin consultárselo, produciendo frecuentemente nuevos desafíos para los cuales los países no están preparados. Por ello, se requiere seguir fomentando los incipientes intentos de centros de investigación sudamericana y de estudios globales integrados en universidades de la región con el presupuesto suficiente para formar más investigadores y analistas, cuyos resultados sean tomados en cuenta por los Gobiernos. De esta manera, se generará una sinergia utilitaria y pragmática con el trabajo científico social.

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, J. (1954). *Historia natural y moral de las Indias*. Biblioteca de Españoles (Tomo 73). Atlas.
- Affentranger, A. (2005). *Lokales Drama Auf Internationaler Bühne*. IKO.
- Agar, M. (1992). Hacia un lenguaje etnográfico. En C. Geertz y J. Clifford (Coord.), *El surgimiento de la antropología posmoderna* (pp. 19–92). Gedisa.
- Ainsa, F. (1997). *La reconstrucción de la utopía*. Unesco.
- Álvarez-Gayou, J. (2005). *Cómo hacer investigación cualitativa. Fundamentos y metodología*. Paidós.
- Araya, S. (2002). Las representaciones sociales: ejes teóricos para su discusión. *Cuadernos de Ciencias Sociales*, 127. Flacso.
- Ballesteros, G. (1963). *Descubrimiento y conquista del Perú*. Salvat.
- Balog, A. (2006). *Soziale Phänomene. Identität, Aufbau und Erklärung*. Springer.
- Balvín, D. y Patrón, P. (2008). *Carretera Interoceánica Sur: consideraciones para su aprovechamiento sostenible*. Asociación Civil Labor.
- Banchs, M. (1986). Concepto de representaciones sociales: análisis comparativo. *Revista Costarricense de Psicología*, 8/9, 27–40.
- Barrientos, P. (2012). Efecto de la carretera Interoceánica en el comercio internacional de Perú y Brasil. *Revista Finanzas y Política Económica*, 4(2), 25–50.
- Barthes, R. (1993). Semiología y urbanismo. En R. Barthes, *La aventura semiológica* (pp. 257–266). Paidós.
- Basadre, J. (1924). La conscripción vial. *Revista Novecientos*, 1(3), 21–26.
- Basadre, J. (1983). *Historia de la República del Perú 1822–1933* (Vol. 10). Editorial Universitaria.
- Basadre, J. (2005). Historia de la República del Perú. 7.º periodo: El oncenio (1919–1930) (9.ª ed.). *El Comercio*.
- Basadre, J. y López, H. (2005). Historia de la República del Perú (1822–1933) (9.ª ed.). *El Comercio*.

- Bateman, A. (1961). La carretera Panamericana en Colombia. *Artículo del Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*, 69-70(19), 1-38.
- Becker, H., Geer, B., Hughes, E. y Strauss, A. (1961). *Boys in White: Student Culture in Medical School*. Universidad de Chicago.
- Belaúnde, F. (1959). *La conquista del Perú por los peruanos*. Ediciones Tawantinsuyu.
- Berger, P. y Luckmann, T. (1986). *La construcción social de la realidad*. Amorrortu.
- Bermúdez, M. (1997). Entrevista realizada al escritor mexicano Carlos Fuentes. *Semanario Universidad*, 12.
- Bernard, H. y Ryan, G. (2010). *Analysing Qualitative Data: Systematic Approaches*. SAGE.
- Bertelsmann, S. (2018). *Globalization Report 2018: Who Benefits Most from Globalization? Future Social Market Economy*. https://www.bertelsmann-stiftung.de/en/publications/publication/did/policy-brief-201802-globalization-report-2018-who-benefits-most-from-globalization?tx_rsmbstpublications_pi2%5Bpage%5D=5&cHash=2c6d92b792e3c4a6585ee080f08a913e
- Bitterli, U. (1999). *Die Entdeckung Amerikas: von Kolumbus bis Alexander von Humboldt*. C. H. Beck.
- Blanco, R. (1999). *La ciudad ausente: utopía y utopismo en el pensamiento occidental*. Akal.
- Bloch, E. (2007). *El principio esperanza*. Trotta.
- Blumer, H. (1969). Sociological Implications of the Work of G. H. Mead. *American Journal of Sociology*, 78, 535-544.
- Blumer, H. (1982). *El interaccionismo simbólico. Perspectiva y método*. Hora.
- Blumer, H. (1982). *Interaccionismo simbólico*. Hora.
- Bochner, A. (2000). Criteria Against Ourselves. *Qualitative Inquiry*. *QUAL INQ*, 6, 266-272. <https://doi.org/10.1177%2F107780040000600209>
- Bolívar, S. (1947). *Contestación de un americano meridional a un caballero de esta isla en Bolívar, Simón*. Obras completas (Tomo I). LEX.
- Buendía, A. (2017). *Narrar y habitar la ciudad. Jóvenes, comunicación y educación en las narrativas urbanas*. Universidad del Cauca.
- Brinkmann, S. (2015). Interviewing and the Production of the Conversational Self. En N. Denzin y M. Giardina (Eds.), *Qualitative inquiry and global crisis* (pp. 223-241). Left Coast Press.
- Buford, J. (1960). *Field Work: An Introduction of Social Sciences*. Universidad de Chicago.
- Büsches, C. (2011). Estado, ciudadanía y nación. Repúblicas liberales y comunidades indígenas en los Andes sudamericanos. En C. Büsches, O. Kalt-

- meier y S. Thies (Eds.), *Culturas políticas en la región andina* (pp. 199–221). Iberoamericana Vervuert.
- Byrne, J. (1976). *Orígenes del panamericanismo*. Gobierno de Venezuela.
- Chacaltana-Cortez, S. (2015). Los tambos incas: el caso de Camata Tambo, Valle Alto de Moquegua. *Novum Otium*, 1(1), 51–54.
- Chávez, G. (2019). Factores que limitan el uso de la carretera Interoceánica Sur en el intercambio comercial entre la región sur del Perú con Brasil y Bolivia [Tesis de licenciatura, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas]. https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/625689/chavez_hg.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Cieza, P. (1995). *Crónica del Perú. Primera parte*. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú y Academia Nacional de la Historia.
- Clémence, A. (2001). Social Positioning and Social Representations. En K. Deaux y G. Philogène (Eds.), *Representations of the Social. Bridging Theoretical Traditions* (pp. 83–95). Blackwell Publishers.
- Comas, J. (1953). *Bibliografía selectiva de las culturas indígenas de América*. Fondo de Cultura Económica.
- Cotler, J. (2005). *Clases, Estado y nación en el Perú*. Instituto de Estudios Peruanos.
- D'Altroy, T. (2018). El régimen fiscal inca. *Economía*, 41(81), 125–164.
- Damasceno, L. (2018). *Ciganidade e educação escolar: saber tradicional e conflito étnico*. Tagore Editora.
- De la Rosa, J. (2005). La integración económica y la convergencia. *Revista Análisis Económico*, 43, 179–194.
- Del Busto, J. (2006). *Historia cronológica del Perú*. Petroperú.
- Della Porta, D. y Keating, M. (2013). *Enfoque y metodologías en las ciencias sociales: una perspectiva pluralista*. Akal.
- Demirdjian, S. (2007). ALCA, resistencias y alternativas de integración regional. Un estudio de caso: la alianza social continental. Clacso.
- Denzin, N. (1970). *Sociological Methods. A Sourcebook*. Aldine Publishing Company.
- Denzin, N. y Lincoln, Y. (2005). *The Sage Handbook of Qualitative Research*. Sage.
- Di Giacomo, J. (1991). Teoría y métodos de análisis de las representaciones sociales. En S. Aystaran (Comp.), *Ideología y representación social de la enfermedad mental* (pp. 397–492). Bilbao.
- Díaz de Rada, A. (2011). *El taller del etnógrafo. Materiales y herramientas de investigación en etnografía*. UNED.
- Doise, W. (1985). Les représentations sociales: définition d'un concept. Social Representations: Definition of the Concept. *Connexions*, 45, 243–253.

- Domingues, J. (2003). *Ocidente à modernidade. Intelectuais e mudança social*. Civilização Brasileira.
- Domingues, J. (2009). *La modernidad contemporánea en América Latina*. Siglo XXI Editores.
- Dourejanni, M. (2006). *Estudio de caso sobre la carretera Interoceánica en la Amazonía sur del Perú*. BIC.
- Durkheim, E. (1898). Representations individuelles et représentations collectives. *Revue de Méthaphysique et Morale*, 6, 273–302.
- Ellis, C. y Bochner, A. (2006). Analyzing Analytic Autoethnography: An Autopsy. *Journal of Contemporary Ethnography*, 35(4), 429–449.
- Encina, J., Ezeiza, A. y Delgado de Frutos, N. (2020). Historias orales como herramienta para la convivencialidad. Estudios de la paz y el conflicto. *Revista Latinoamericana*, 1(2), 13-38. <https://doi.org/10.5377/rlpc.vi12.9828>
- Espinosa, R. (2002). *La gran ruta inca, el Capaq Ñan*. Petroperú.
- Espinoza, W. (1969). El memorial de Charcas: crónica inédita de 1582. *Revista Cantuta*, 4, 117-152.
- Flick, U. (2015). *El diseño de investigación cualitativa*. Morata.
- Flick, U. (1998). *An Introduction to Qualitative Research*. Sage Publications.
- Fontana, A. y Frey, J. (2005). The Interview from Neutral Stance to Political Involvement. En N. Denzin y S. Lincoln (Comps.), *The Sage Handbook of Qualitative Research* (pp. 695–727). Sage.
- Foucault, M. (1973). *El orden del discurso*. Tusquets.
- Fuchs, C. (2016). *Critical Theory of Communication: New Readings of Lukács, Adorno, Marcuse, Honneth and Habermas in the Age of the Internet*. University of Westminster Press.
- Fuentes-Navarro, R. (2001). Exploraciones teórico-metodológicas para la investigación sociocultural de los usos de la internet. En R. Fuentes y M. Vassallo de Lopes (Comps.), *Comunicación: campo y objeto de estudio. Perspectivas reflexivas latinoamericanas* (pp. 295–315), Universidad de Guadalajara.
- Gadamer, H. (2015). *El giro hermenéutico*. Cátedra.
- Giraldo, M. (2009). El interaccionismo simbólico, un enfoque metodológico para la investigación de las TIC en Educación. *Monográfico. Maestría en Educación*, 1, 108–112.
- Gólcher, E. (1996). La Segunda Guerra Mundial: participación costarricense en la organización panamericana (1936–1944). *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 22(2), 91–104.
- Gondard, P. (2004). Vías de comunicación en los países andinos. Del Cápac Ñan a los corredores bioceánicos, cambios en los ejes de integración. En J. Deler

- y E. Mesclier (Eds.), *Los Andes y el reto del espacio mundo* (pp. 295–323). Institut Français d'Études Andines, Instituto de Estudios Peruanos y Embajada de Francia en el Perú.
- Greimas, A. y Courtés, J. (1982). *Semiótica. Diccionario razonado de la teoría del lenguaje*. Gredos.
- Gruel, V. (2017). La inauguración de la carretera Panamericana. Turismo y estereotipos entre México y Estados Unidos. *Estudios Fronterizos*, 18(36), 126–150. <https://doi.org/10.21670/ref.2017.36.a06>
- Guber, R. (2004). *El salvaje metropolitano. Reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo*. Paidós.
- Gujer-Bertschinger, S. (2021). *Philipp von Huttens Tod in der Neuen Welt. Ein Kriminalfall, der das koloniale Schreiben in Gang setze*. Transcript.
- Hall, S. (1993). Culture, Community, Nation. *Cultural Studies*, 7(3), 349–363.
- Hammersley, M. y Atkinson, P. (1995). *Ethnography: Principles in Practice*. Routledge.
- Hannerz, U. y Gingrich, A. (2017). *Small Countries: Structures and Sensibilities*. University of Pennsylvania Press.
- Hemming, J. (1983). *The Conquest of the Incas*. Penguin Random House.
- Herzlich, C. (1975). La representación social. En C. Moscovici (Ed.), *Introducción a la psicología social* (pp. 170–195). Planeta.
- Holstein, J. y Gubrium, J. (2000). *The Self We Live by: Narrative in a Postmodern World*. Oxford University Press.
- Hooper, R. (1964). *Leguía. Ensayo biográfico*. Ediciones Peruanas.
- Humalda, N. (2015). *What trade-offs? Discourses on balancing conservation and development along the Interoceanic Highway in Madre de Dios, Peru* [Tesis de maestría no publicada, Universidad de Ámsterdam].
- Hyslop, J., Guerrero, B. y Lumbreras, L. (1992). El camino inka entre el río Yanahuanca (Chaupi Waranga) y la ciudad inka de Huánuco Pampa, departamentos de Pasco y Huánuco, Perú. *Gaceta Arqueológica Andina*, 4(1), 55–79.
- Ibáñez, T. (1988). *Ideologías de la vida cotidiana. Psicología de las representaciones sociales*. Sendai.
- Ibáñez, T. (1994). Representaciones sociales. Teoría y método. En T. Ibáñez, *Psicología social construcciónista* (pp. 153–216). Universidad de Guadalajara.
- Jäger, S. (2003). Discurso y conocimiento: aspectos teóricos y metodológicos de la crítica del discurso y del análisis de dispositivos. En R. Wodak y M. Meyer (Eds.), *Métodos de análisis crítico de discurso* (pp. 61–100). Gedisa Editorial.
- Joas, H. (2001). Interaccionismo simbólico. En A. Giddens, J. Turner y otros, *La teoría social hoy* (pp. 112–154). Alianza Universidad.

- Jodelet, D. (1984). Représentation sociale: phénomènes, concept et théorie. En S. Moscovici (Ed.), *Psychologie sociale* (pp. 357–378). Presses Universitaires de France.
- Jodelet, D. (1986). La representación social: fenómenos, concepto y teoría. En S. Moscovici (Ed.), *Psicología social II* (pp. 469–494). Paidós.
- Jodelet, D. (1989). Représentations sociales: un domaine en expansion. En D. Jodelet (Coord.), *Les représentations sociales* (pp. 47–78). Universitaires de France.
- King, G., Keohaner, R. y Verba, S. (2000). *El diseño de la investigación social: la inferencia científica en los estudios cualitativos*. Alianza.
- Kvale, S. (2011). *Las entrevistas en investigación cualitativa*. Ediciones Morata.
- Laurance, F. (2010). Carretera a la ruina: la expansión de las redes de transporte pone en peligro la biodiversidad global. *BBVA Open Mind*. <https://www.bbvaopenmind.com/articulos/carretera-a-la-ruina-la-expansion-de-las-redes-de-transporte-pone-en-peligro-la-biodiversidad-global/>
- Lázaro, L. (1989). El papel de las infraestructuras en el desarrollo regional. En Ministerio de Economía y Hacienda, *Política regional en la Europa de los años 90* (pp. 459–486). Ministerio de Economía y Hacienda, Secretaría de Estado de Hacienda.
- Lechini, G. y Giaccaglia, C. (2010). El ascenso de Brasil en tiempos de Lula. ¿Líder regional o jugador global? *Revista Problemas de Desarrollo*, 163(41), 53–73.
- Lienhard, M. (2003). *La voz y su huella*. Ediciones Juan Pablo.
- Lienhard, M. (2003). *Titu Kusi Yupanki: Herrscher und Chronist. Der Kampf gegen die Spanier. Ein Inka-König berichtet*. Patmos.
- Llosa, E. (2003). *La batalla por la Interoceánica en el sur peruano: ¿localismo o des-centralismo?* Instituto de Estudios Peruanos.
- Loret, C. (1978). *La página once*. Libre Editores.
- Lumbreras, L. (2004). *Presentación Proyecto Qhapaq Ñan. Informe de campaña 2002–2003*. Instituto Nacional de Cultura.
- Manga, A. (1994). *Pacha: un concepto andino de espacio y tiempo*. *Revista Española de Antropología Americana*, 24, 155–189.
- Manrique, N. (1995). *Historia de la República*. Cofide.
- Markova, I. (2000). Amedée or How to Get Rid of it: Social Representations from a Dialogical Perspective. *Culture and Psychology*, 6(4), 419–460.
- Martín García, A. (1995). Fundamentación teórica y uso de las historias y relatos de vida como técnicas de investigación en pedagogía social. *Aula*, 7, 41–60.
- Martín-Barbero, J. (2001). *Al sur de la modernidad. Comunicación, globalización y multiculturalidad*. Nuevo Siglo.

- Martínez, G. (2009). Qhapaq Ñan: el camino inca y las transformaciones territoriales en los Andes peruanos. *Ería*, 78–79, 21–38.
- Martínez, M. (1997). *El paradigma emergente: hacia una nueva teoría de la racionalidad científica* (2.ª ed.). Trillas.
- Martín-Serrano, M. (2004). *La producción social de comunicación*. Alianza.
- Matos, R. (2017). El gran camino inca: construyendo un imperio. Una exhibición sobre el Qhapaq Ñan en el Museo Nacional del Indígena Americano. *Boletín del Museo Chileno de Arte Precolombino*, 22(2), 9–29. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-68942017000200009>
- Mendizábal, N. (2006). Los componentes del diseño flexible en la investigación cualitativa. En I. Vasilachis (Coord.), *Estrategias de investigación cualitativa* (pp. 65–105). Gedisa.
- Michieli, C. (1994). El sistema urbano de los incas. *Revista Ansilta*, 5, 28–30.
- Montoya, R., Burgos, H. y Paredes, M. (2001). En la selva sí hay estrellas. Una entrevista con el doctor Stéfano Varese. *Quehacer*, 128, 98. <https://www.desco.org.pe/el-peru-domesticado>
- Moreno, I. (2006). *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*. Menterreina.
- Moreno, S. (2006). Antropología abierta, antropología ambigua. Tendencias actuales de la antropología ecuatoriana. En A. Barabas (Coord.), *Multiculturalismo e interculturalidad en América Latina* (pp. 89–103). Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Moscovici, S. (1979). *El psicoanálisis, su imagen y su público*. Anesa-Huemul.
- Müller, M. (2013). *Migration und Religion. Junge hinduistische und muslimische Männer in der Schweiz*. Springer VS.
- Murra, J. (1972). El “control vertical” de un máximo de pisos ecológicos en la economía de las sociedades andinas. En J. Murra (Ed.), *Visita de la Provincia de León de Huánuco en 1562, Iñigo Ortiz de Zúñiga, visitador. Tomo II. Visita de los “yacha” y “mitmaquna” cuzqueños encomendados en Juan Sánchez Falcón* (pp. 427–476). Documentos para la Historia y Etnología de Huánuco y la Selva Central. Universidad Nacional Hermilio Valdizán, Huánuco.
- Murra, J. (1975). *Formaciones económicas y políticas del mundo andino*. Instituto de Estudios Peruanos.
- Noreña, A., Alcaraz-Moreno, N., Rojas, J. y Robolledo-Malpica, D. (2012). Aplicabilidad de los criterios de rigor y éticos en la investigación cualitativa. *Aquichan*, 12, 263–274. <http://www.cielo.org.co/pdf/aqui/v12n3a06>
- Orrego, J. (2000). *La república oligárquica (1850–1950)*. En T. Hampe Martínez, *Historia del Perú* (pp. 831–970). Lexus.

- Paredes, J. (2018). La Brea y Pariñas, una antigua y espinosa controversia en la historia peruana. *Runa Yachachiy*, 1–55. <http://www.alberdi.de/Brea-Parinas-Paredes.pdf>
- Patton, M. (2015). *Qualitative Research & Evaluation Methods: Integrating Theory and Practice* (4.ª ed.). Sage.
- Peña, A. (5 de junio de 2019). El Baguazo en sus 10 años: el Perú sin integración. *PuntoEdu*. <https://puntoedu.pucp.edu.pe/opinion/el-baguazo-en-sus-10-anos-el-peru-sin-integracion/>
- Pereda, C. (1994). *Vértigos argumentales. Una ética de la disputa*. Anthropos y UAM-Iztapalapa.
- Pereda, C. (1998). Argumentación y violencia. En A. Sánchez Vásquez (Ed.), *El mundo de la violencia* (pp. 327–339). Fondo de Cultura Económica.
- Perelló, S. (2009). *Metodología de la investigación social*. Dykinson.
- Perera, M. (2003). A propósito de las representaciones sociales: apuntes teóricos, trayectoria y actualidad. Red de Bibliotecas Virtuales de Clacso, 1–35. http://biblioteca.clacso.edu.ar/Cuba/cips/20130628110808/Perera_perez_repr_sociales.pdf
- Pérez, L. (2015). Siguiendo la ruta de los discursos. *Revista Ibidem*, 40, 5–8. https://www.rose.uzh.ch/doktorat/romanistik/ibidem/wp-content/uploads/sites/4/2015/04/ibid_2015_04.pdf
- Piña, J. (2004). La teoría de las representaciones sociales. Nociones y linderos. En J. Piña (Coord.), *La subjetividad de los actores de la educación* (pp. 15–54). CESU-UNAM.
- Pol, E. (1996). La apropiación del espacio. En L. Íñiguez y E. Pol (Eds.), *Cognición, representación y apropiación del espacio* (Vol. 9) (pp. 45–62). Publicacions de la Universitat de Barcelona.
- Pol, E. (2002). El modelo dual de la apropiación del espacio. En R. García, J. Sabucedo y J. Romay (Eds.), *Psicología y medioambiente. Aspectos psicosociales, educativos y metodológicos* (pp. 123–132). Asociación Galega de Estudios e Investigación Psicosocial.
- Potter, J. (1998). *La representación de la realidad. Discurso, retórica y construcción social*. Paidós Ibérica.
- Quiroz, A. (2014). *Historia de la corrupción en el Perú*. Instituto de Estudios Peruanos.
- Rambo, C. (2019). Múltiples reflexiones sobre el abuso sexual infantil: un argumento para una narración en capas. En S. Bernard (Coord.), *Autoetnografía. Una metodología cualitativa* (pp. 123–152). Universidad Autónoma de Aguas Calientes y El Colegio de San Luis.

- Ramírez, M. (2020). *Paisajes sonoros del retorno. Palma de aceite, despojo y culturas de paz en el posconflicto colombiano*. Iberoamericana-Vervuert.
- Rapley, T. (2014). *Los análisis de la conversación, del discurso y las ciencias sociales*. Ediciones Morata.
- Razquín, A. (2017). *Didáctica ciudadana: la vida política en las plazas. Etnografía del Movimiento 15M*. Universidad de Granada.
- Renique, J. (1986). La burguesía peruana y la penetración imperialista, 1919–1930. *Revista Socialismo y Participación*, 33, 47–64.
- Richardson, L. y Lockridge, E. (2004). *Travels with Ernest. Crossing the Literary/Sociological Divide*. AltaMira.
- Richardson, L. y Pierre, E. (2017). La escritura. Un método de investigación. En N. Denzin y E. Lincoln (Coords.), *El arte y la práctica de la interpretación, la evaluación y la presentación* (pp. 128–163). Gedisa.
- Rodrigo-Mendizábal, R. (1999). Del análisis de contenido al análisis del discurso: aspectos metodológicos en relación a la etnometodología. En T. Van Dijk y R. Rodrigo-Mendizábal (Eds.), *Análisis del discurso social y político* (pp. 103–168). Abya-Yala.
- Rodríguez, A. (2018). Conciencia colectiva: del estructuralismo marxista al bio-pragmatismo. *Cuadernos de Filosofía Latinoamericana*, 39(119), 153–173. <http://www.doi.org/10.15332/25005375.5055>
- Rodríguez, G., Gil, J. y García, E. (1996). *Metodología de la investigación cualitativa*. Aljibe.
- Rodríguez, T. y García, M. (2007). *Representaciones sociales. Teoría e investigación*. CUCSH-Universidad de Guadalajara.
- Ruiz, J. (2012). *Metodología de la investigación cualitativa*. Universidad de Deusto.
- Ryan, G. y Bernard, H. (2003). Data Management and Analysis Methods. En N. Denzin y E. Lincoln (Eds.), *Collecting and interpreting qualitative materials* (pp. 259–309). Sage.
- Samamé, M. (1979). La minería en la década del 20. *Revista de la Universidad Católica*, 5, 63–81.
- Sanhueza, C. (2005). Espacio y tiempo en los límites del mundo. Los incas en el despoblado de Atacama. *Boletín del Museo Chileno de Arte Precolombino*, 10(2), 51–77.
- Santos, B. de S. (2009). *Una epistemología del sur. La reinención del conocimiento y la emancipación social*. Siglo XXI y Clacso.
- Santos, B. de S. (2010). *Descolonizar el saber, reinventar el poder*. Trilce.

- Santos, B. de S. (2019). *Aprendizajes globales. Descolonizar, desmercantilizar y des-patriarcalizar desde las epistemologías del sur*. Icaria.
- Soler, S. (2011). Análisis crítico del discurso de documentos de política pública en educación. *Forma y Función*, 24(1), 75–105. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/formayfuncion/article/view/29254/36089>
- Solórzano, O. (2022). Comunicación personal.
- Taylor, S. y Bogdan, R. (1987). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados*. Paidós Ibérica.
- Taylor, S. y Bogdan, R. (2002). La entrevista en profundidad. En S. Taylor, J. Steven y R. Bogdan (Eds.), *Introducción a los métodos cualitativos de investigación* (pp. 100–132). Paidós.
- Tójar, J. (2006). *Investigación cualitativa. Comprender y actuar*. La Muralla.
- Valles, M. (2003). *Técnicas cualitativas de investigación social: reflexiones metodológicas y práctica profesional*. Síntesis.
- Van Manen, M. (2003). *Investigación educativa y experiencia vivida. Ciencia humana para una pedagogía de la acción y la sensibilidad*. Idea Books.
- Varese, S. (1974). La conquista continua. En *Las minorías étnicas y la comunidad nacional*. Centro de Estudios de Participación Popular.
- Vasilachis de Gialdino, I. (1992). *Métodos cualitativos. Los problemas teórico-epistemológicos*. Centro Editor de América Latina.
- Vasilachis de Gialdino, I. (2006). *Estrategias de investigación cualitativa*. Gedisa.
- Vasilachis de Gialdino, I. (2007). Condiciones de trabajo y representaciones sociales. El discurso político, el discurso judicial y la prensa escrita a la luz del análisis sociológico-lingüístico del discurso. *Discurso & Sociedad*, 1(1), 148–187.
- Vasilachis de Gialdino, I. (2017). Introducción al volumen V. En N. Denzin e Y. Lincoln (Coords.), *El arte y la práctica de la interpretación, la evaluación y la presentación* (pp. 37–45). Gedisa.
- Velasco, H., García, J. y Díaz de Rada, A. (1993). *Lecturas de antropología para educadores. El ámbito de la antropología de la educación y de la etnografía escolar*. Trotta.
- Vidal, T. y Pol, E. (2005). La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. *Anuario de Psicología*, 36(3), 281–297. Facultat de Psicologia. Universitat de Barcelona.
- Wachtel, N. (1971). *Las visiones de los vencidos*. Gallimard.
- Williamson, J. (2004). *The Washington Consensus as Policy Prescription for Development. A Lecture in the Series Practitioners of Development Delivered at the World Bank*. Institute for International Economics.

- Wolcott, H. (1994). *Transforming Qualitative Data: Description, Analysis and Interpretation*. Sage.
- Zapata, R. y Sánchez, E. (2011). *Manual de investigación cualitativa en la ciencia política*. Tecnos.

Referencias de organismos e instituciones

- Asociación Interétnica de Desarrollo de la Selva Peruana. (2019). *Agenda política*. <http://www.aidesep.org.pe/que-queremos-interno>
- Banco Central de Reserva del Perú. (2013). *Encuentro económico. Informe económico y social. Región Junín*. Banco Central de Reserva del Perú.
- Banco Central de Reserva del Perú. (1989). *Memoria 1989*. Banco Central de Reserva del Perú.
- Base de Datos de Pueblos Indígenas u Originarios. (2018). *Pueblo Matsés. Otras denominaciones: mayorunas*. https://bdpi.cultura.gob.pe/sites/default/files/archivos/pueblos_indigenas/Ficha%20Mats%C3%A9s.pdf
- Bundesanwaltschaft. (2019). *Erste Anklageerhebung im Verfahrenskomplex Petrobras – Odebrecht*. <https://www.bundesanwaltschaft.ch/mpc/de/home/medien/archiv-medienmitteilungen/news-seite.msg-id-76765.html>
- Centro Estratégico Latinoamericano de Geopolítica. (2019). *Latinoamérica: dos décadas de crecimiento sostenido*. <https://www.celag.org/latinoamerica-dos-decadas-de-crecimiento-economico/>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2011). *Balance preliminar de las economías de América Latina y el Caribe*. Naciones Unidas.
- Comisión Nacional de los Derechos Humanos. (2009). CIDH admite denuncia contra Estado peruano por violaciones a los derechos humanos de pobladores de La Oroya. <http://derechoshumanos.pe/2009/08/cidh-admite-denuncia-contra-estado-peruano-por-violaciones-a-los-derechos-humanos-de-pobladores-de-la-oroya/>
- Comunidad Andina. (2004). *Toledo y Lula sellaron primer acuerdo de integración sudamericana*.
- Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento. (2017). *Cartera de proyectos*. www.iirsa.org
- Defensoría del Pueblo. (2009). *Informe de Adjuntía 006-2009-DP/ADHPD. Actuaciones humanitarias realizadas por la Defensoría del Pueblo con ocasión de los hechos ocurridos el 5 de junio del 2009, en las provincias de Utcubamba y Bagua, región Amazonas, en el contexto del Paro Amazónico*. <http://www.defensoria.gob.pe/modules/Downloads/informes/varios/2009/informeadjuntia-006-2009-DP-DHPD.pdf>

- Defensoría del Pueblo. (2020). *Reporte de conflictos sociales 201*.
- Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. (2016). *Historias de Quincemil*. <https://www.iirsasur.com.pe/historias-de-quincemil/>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2010). *Conociendo Tacna*. Ot-deti.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2012). *Perfil de la pobreza 2012*, Perú. INEI.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2016). Departamento de Tacna cuenta con una población de 346 000 habitantes. Departamento de Tacna cuenta con una población de 346 mil habitantes - Gobierno del Perú (<https://www.gob.pe>).
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2018). Perú: crecimiento y distribución de la población, 2017. INEI
- Ministerio de Educación y Ciencias. (2019). *14 de abril, Día de las Américas*. <https://www.mec.edu.py/index.php/es/orientaciones-para-postulacion-a-cargo-docente/inclusiva/76-historia-de-vida-de-isaias>
- Ministerio del Ambiente. (2011). *Minería aurífera en Madre de Dios y contaminación con mercurio, una bomba de tiempo*. Súper Gráfica.
- Minsur. (2011). *Memoria anual 1999–2011*.
- Municipalidad Provincial de Ilo. (2016). *Plan vial provincial participativo de la provincia de Islay. Región Arequipa 2016–2026*.
- Organización de Estados Americanos. (2019). *Carretera Interamericana*. https://www.wdl.org/es/item/11310/#subject_date_end_year__lte=1931&subject_date_start_year__gte=1931
- Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. (2014). *Khapaq Ñan. Sistema vial andino*. <https://whc.unesco.org/es/list/1459#>
- Povos Indígenas no Brasil. (2016). *Matsés*. <https://pib.socioambiental.org/es/Povo:Mats%C3%A9s>
- Sociedad Peruana de Derecho Ambiental. (2016). *La Oroya – Testimonios de afectados por contaminación*. <https://www.actualidadambiental.pe/category/videos/>
- Unión de Naciones Suramericanas. (2011). *Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Americanas*. www.unasur.org

Referencias de artículos o videos periodísticos

- Barcelona, E. (5 de noviembre de 2015). Los presidentes entierran el ALCA. *Página 12*. <https://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-285456-2015-11-05.html>
- Conectas.org. (2011). El largo recorrido de la Interoceánica Suramericana. *Conectas.org*.
- El Comercio. (29 de agosto de 2013). La Oroya es la quinta ciudad más contaminada del planeta. *El Comercio*. <https://archivo.elcomercio.pe/sociedad/lima/oroya-quinta-ciudad-mas-contaminada-planeta-noticia-1624283>
- Espinosa, P. (2016). Cuba es expulsada de la OEA por parte de Estados Unidos. *Revista de Relaciones Internacionales*. <https://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2017/02/efemerides-espinosa-enero2017.pdf>
- García, S. (1 de febrero de 2018). Cuba cumple 56 años por fuera de la OEA. *AA*. <https://www.aa.com.tr/es/mundo/>
- Gastelumendi, R. (17 de setiembre de 2020). La masacre de los mayorunas durante el primer Gobierno de Belaúnde. *La República*. <https://larepublica.pe/opinion/2020/09/17/la-masacre-de-los-mayoruna-durante-el-primer-gobierno-de-Belaúnde-por-rene-gastelumendi/>
- Los Andes. (2014). Presidente Humala destaca potencial de Puno para desarrollar la macrorregión sur. <https://losandes.com.pe/oweb/Nacional/2014/1012/83309.html>
- Mongabay. (2018). Perú: tres historias sobre los devastadores efectos de la minería ilegal en Madre de Dios. *Mongabay*. <https://es.mongabay.com/2018/09/peru-mineria-ilegal-madre-de-dios/>
- Raymundo, J. (15 de julio de 2011). Alan García inaugura Puente Continental en Puerto Maldonado. *Inforegión*. <http://www.inforegion.pe/108856/alan-garcia-inaugura-puente-continental-en-puerto-maldonado/>
- Redacción Gestión. (21 de febrero de 2017). Todos fueron advertidos sobre sobrevaloración de Interoceánica Sur. *Gestión*. <https://gestion.pe/peru/politica/contraloria-advertidos-sobrevaloracion-interoceanica-sur-129155-noticia/>
- Redacción La República. (15 de agosto de 2015). Gustavo Guerra García: “Toledo priorizó la Interoceánica porque tenía aprobación bajísima”. *La República*. <https://larepublica.pe/politica/577461-gustavo-guerra-garcia-toledo-priorizo-la-interoceanica-porque-tenia-aprobacion-bajisima/>
- Redacción La República. (12 de setiembre de 2012). La carretera Interoceánica: un repaso de su histórica construcción. *La República*.

- Redacción la República. (26 de febrero de 2012). El 90 % de La Oroya sufre de altos niveles de plomo en la sangre. *La República*. <https://larepublica.pe/economia/613419-el-90-de-la-oroya-sufre-de-altos-niveles-de-plomo-en-la-sangre/>
- Redacción La República. (5 de agosto de 2005). Exportaciones de uva y espárragos subirían con Interoceánica en Ica. *La República*. <https://larepublica.pe/economia/295929-exportaciones-de-uva-y-esparrago-subirian-con-interoceanica-en-ica/>
- Redacción RPP. (22 de setiembre de 2016). ¿Qué fue el Baguazo? Causas y consecuencias de una matanza. *RPP*. <https://rpp.pe/peru/actualidad/que-fue-el-baguazo-causas-y-consecuencias-de-una-matanza-noticia-996965>
- Redacción RPP. (2010). Alan García: Interoceánica será un instrumento de desarrollo del Perú. *RPP*.
- Salazar, H. (7 de abril de 2009). La carretera Panamericana: ¿una quimera? *BBC Mundo*. https://www.bbc.com/mundo/america_latina/2009/04/090407_1644_panamericana_quimera_ln
- SRF. (6 de octubre de 2015). Die dreckige Geschichte hinter dem glänzenden Gold. (12:03-25:58). <https://www.srf.ch/sendungen/kassensturz-espresso/die-dreckige-geschichte-hinter-dem-glaenzenden-gold>
- Tiwy.com. (10 de setiembre de 2006). Bolivia, Perú y Brasil inauguran carretera Interoceánica. *Tiwy.com*. <https://www.tiwy.com/read.phtml?id=450>
- Velarde, C. (21 de enero de 2006). Presidentes Toledo y Lula da Silva inauguran puente de integración entre Perú y Brasil. *Andina*. <http://portal.andina.com.pe/EDPEspeciales/especiales/2006/enero/viajepresidencial/21ene003.html>
- 24Horas. (6 de julio de 2016). PPK pide a trabajadores de Doe Run “hacer una marcha al Congreso” [Archivo de video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=e1EivThGeOY>

ANEXOS

Lista de colaboradores

<i>Ilo-Moquegua</i>
<ul style="list-style-type: none">- Apolinario- Wilber- Rosario- Doña Encarnación
<i>Arequipa</i>
<ul style="list-style-type: none">- Doña Micaela- Juan Cuillén, presidente regional de Arequipa- Juan Gonzáles, empresa de logística (Sea Land Log. de Perú)
<i>Puno</i>
<ul style="list-style-type: none">- Sonia Molina, presidenta de la Socit y profesora de la UNAP- Eliana Hualpa, colaboradora de SER- Zenón Choquehuanca, coordinador regional de SER- Don Gregorio- Doña María, comerciante de comida- Mauricio Rodríguez, presidente regional de Puno- Alberto Quintanilla, presidente de la Socit- Olga Cutipa, dirigente comunal de San Gabán- Oscar- Don Rómulo
<i>Lima</i>
<ul style="list-style-type: none">- Rony Loor, director de Inversiones IIRSA- Loyola Escamilo, coordinadora de proyectos, ONG Pronaturaleza- Óscar Solórzano, Instituto de Gobernanza de Basilea

Madre de Dios

- Karina de la Peña, florista
- Klaus Quicque, presidente de la Federación Nativa del Río Madre de Dios y Afluentes (Fenamad)
- Karolina Cardozo, Asociación para la Investigación y el Desarrollo Integral (Aider)
- Edwin Ruiz, periodista local
- Benigno (nombre para preservar el anonimato)
- Marco Gonzales
- Héctor
- Alicia Bravo, comerciante de postres
- Jean Paul Hemmerling, ingeniero de Odebrecht
- Jannet Benavides
- Daniel Villavicencio, jefe zonal, ONG Pronaturaleza
- Carlos Peña, profesor de la Unamad y empresario de turismo
- Oscar Mendoza, vendedor ambulante
- Marco Torres, gerente de infraestructura de Goremad
- Ronald Saldarriaga, jefe de área de cobranza de entidad bancaria
- Oscar Ríos, gerente de agencia, BCP
- Jorge Castillo, profesor de la Unamad
- Víctor Zambrano, presidente del Comité de Gestión de la Reserva de Tambopata y empresario de turismo
- Eduardo Salhuana, excongresista (propulsor de la Ley 28214)
- Padre Javier Arvex, Asociación para la Protección del Niño y el Adolescente (Apronia)

Matriz de entrevista informal

Destinada a personas entrevistadas espontáneamente a lo largo de la carretera y a personas en las ciudades. Las preguntas variaron según la persona que entrevistaba.

También cambió el orden de las preguntas, dependiendo si las entrevistas habían sido pactadas o no, o si estas eran grabadas o no.

<i>Objeto de representación</i>
1) ¿Cómo es la carretera? 2) ¿Usa la carretera? 3) ¿Usa frecuentemente la carretera? (relacionada también con el contexto de representación) 4) ¿Cuándo la construyeron? 5) ¿Quién la construyó? 6) ¿Cuánto tiempo demoraron? 7) ¿Fue cara construirla? 8) ¿Cómo era antes? 9) ¿Sirve la carretera? 10) ¿Cómo se enteró de la construcción de la carretera?
<i>Sujeto de representación</i>
1) ¿Cómo se llama? 2) ¿Cuántos años tiene (aprox.)? 3) ¿A qué se dedica?
<i>Contexto de representación</i>
1) ¿Dónde vive? 2) ¿Por qué está ahora en la carretera? 3) ¿Por qué usa la carretera? (relacionada también con el objeto de representación) 4) ¿Qué transporte usa? 5) ¿Hacia dónde va y para qué? 6) ¿Qué relación tiene con la carretera?

Guía base de entrevistas a profundidad por categoría

Destinadas a empresario de turismo, a florista, a periodista local (Puerto Maldonado, Madre de Dios), a presidenta de asociación procarretera y a dirigente comunal (Puno, San Gabán-Puno).

Ambas conversaciones tuvieron la misma base, pero hubo algunos cambios de dirección en algunas preguntas y repreguntas que eran específicas de acuerdo con la respuesta anterior.

Categoría: la CIS como objeto de desarrollo

<i>Pregunta base</i>	<i>Preguntas de profundidad</i>
– ¿Por qué considera que la carretera trae desarrollo?	– ¿Eso es desarrollo para usted? – ¿Usted se beneficia con ese desarrollo?
– ¿Cómo era antes de la carretera Interoceánica, no había eso que usted considera desarrollo?	– ¿Cómo es ahora? – ¿Cómo se imagina que será en el futuro? – ¿Era lo que se esperaba cuando construyeron la carretera?
– Entonces, ¿ese desarrollo es igual para todo su entorno cercano?	– ¿Y quién no se beneficia de ese desarrollo? – ¿Por qué sí/no beneficia a todos?
– ¿Puede afirmar que la carretera sí/no ha desarrollado San Gabán?	– ¿Y por qué muchos opinan lo contrario? – ¿Y cómo se puede comprobar eso?
– ¿No sería mejor todo esto que llama desarrollo o tal vez sería igual sin la carretera?	– ¿Tal vez, se tendría lo mismo sin la carretera? – Y usted, ¿se imagina (x lugar) sin carretera? – Y usted mismo, ¿se imagina sin carretera?

Categoría: la CIS como espacio de apropiación

<i>Pregunta base</i>	<i>Preguntas de profundidad</i>
<ul style="list-style-type: none"> - ¿Era necesario construir la carretera? 	<ul style="list-style-type: none"> - ¿Está bien que la carretera haya sido construida por esta zona? - Si no se hubiese construido por acá, ¿entonces dónde? - ¿No sería mejor esta ciudad sin carretera? - ¿Está bien construida la carretera?
<ul style="list-style-type: none"> - Dicen que la carretera ha vuelto fea la zona porque ahora hay más suciedad. ¿Le parece correcta esa afirmación? 	<ul style="list-style-type: none"> - ¿Le gustan los pueblos que están alrededor de la carretera? - Pero la carretera ha traído también pueblos como La Pampa. ¿Qué piensa al respecto? - ¿Y si pasara la carretera por fuera de la ciudad como una circunvalación?
<ul style="list-style-type: none"> - Si tuviésemos que imaginarnos otra cosa que no sea la carretera, ¿qué sería lo principal para Puerto Maldonado/Puno? 	<ul style="list-style-type: none"> - ¿Y por qué no se ha hecho eso antes de construir la carretera? - ¿Usted haría eso?
<ul style="list-style-type: none"> - Aparte del desarrollo que ha traído la carretera a su ciudad, ¿qué más ha traído? (la respuesta corrupción fue unánime, y daño al medioambiente debido a tres factores: minería ilegal, deforestación e inmigración). 	<ul style="list-style-type: none"> - ¿Y por qué nadie dice nada sobre eso? - ¿Cómo se siente estar a favor de una carretera que simboliza eso en el país?
<ul style="list-style-type: none"> - ¿Por qué está vacía la carretera? 	<ul style="list-style-type: none"> - No veo los camiones que iban a llevar productos de todos lados a Brasil, ¿dónde están? - Tampoco veo a los turistas brasileños, ¿dónde están? - ¿Cómo se usa, entonces, la carretera?

Ficha de nota de campo para entrevistas

Categoría: subcategoría integración (D-Int)					
Entrevistado: Sra. María					
Código: representación social ciudadana (RSC). Número de entrevista: 8. Ciudad: Juliaca-Puno (P). Tipo de contacto: (Entr.) no grabada (ng) (RSCs/P-Entr-ng)					
Fecha: 24.8.17					
Lugar:					
Contexto físico de la conversación/entrevista	Frases relevantes	Metáforas usadas	Memorias (anotaciones interpretativas propias, comentarios y observaciones)	Interpretaciones de los entrevistados	Actos realizados por el actor social
<p>En un puesto de comida, en una calle cerca de un paradero de buses que transita por la carretera Interoceánica. Es una carpa donde se vende caldo de gallina. Abre en las noches a partir de las 7 p. m. y se quedan toda la madrugada hasta que se les acabe las 200 raciones. Suele estar llena de comensales, los cuales son (al parecer) personas que salen del trabajo o los pasajeros de los buses.</p>	<p>Acá no ha cambiado nada, nosotros siempre hemos tenido gente. A veces viene más gente, pero igualito es.</p>	<p>No sirve para nada. Se gastan plata por las puras. Mejor hubiesen hecho agua, luz. Como siempre ladrones noma' [sic], quieren plata.</p>	<p>No tiene empatía hacia la carretera; para ella, no es algo importante. Prefiere que hubiese habido obras en la red de agua, pues a veces no hay agua. Además, en algunas zonas, las casas no tienen servicio de luz o agua. Me contaron, luego, otras personas que tampoco hay alcantarillado en algunas zonas. Al parecer, ella piensa que la carretera no ha mejorado nada porque siempre ha tenido la misma cantidad de clientes antes de la construcción de la carretera. Fomentó la conversación con un cliente, logrando que el otro cliente también esté de acuerdo con su postura en oposición a la carretera.</p>	<p>Eso, pues, joven. Mejor sería el tren. Preferible mejorar el tren a construir algo que no sirve.</p>	<p>Vendedora del puesto de comida. Trabaja en esto desde hace años (no especificó cuántos).</p>

Lista de acrónimos

Aider:	Asociación para la Investigación y el Desarrollo Integral
Aidesepe:	Asociación Interétnica de Desarrollo de la Selva
Aladi:	Asociación Latinoamericana de Integración
ALCA:	Área de Libre Comercio de las Américas
AP:	Alianza del Pacífico
APRA:	Alianza Popular Revolucionaria Americana
Apronia:	Asociación para la Protección del Niño y el Adolescente
BCRP:	Banco Central de Reserva del Perú
BDPI:	Base de Datos de Pueblos Indígenas u Originarios (Perú)
CAN:	Comunidad Andina
CAF:	Corporación Andina de Fomento
Celac:	Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños
Celag:	Centro Estratégico Latinoamericano de Geopolítica
Cepal:	Comisión Económica para América Latina
CIS:	carretera Interoceánica Sur
CIDH:	Comisión Interamericana de Derechos Humanos
Cincia:	Centro de Innovación Científica Amazónica
CNDDHH:	Coordinadora Nacional de Derechos Humanos (Perú)
Cosiplan:	Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento
CSN:	Comunidad Sudamericana de Naciones
Egasur:	Empresa de Generación Eléctrica Amazonas Sur
EIA:	estudio de impacto ambiental
FAP:	Fuerza Aérea Peruana
Fenamad:	Federación Nativa del Río Madre de Dios y Afluentes
Goremad:	Gobierno Regional de Madre de Dios
IIRSA:	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
IGB:	Instituto de Gobernanza de Basel
INEI:	Instituto Nacional de Estadística e Informática (Perú)
IPYS:	Instituto Peruano de Prensa y Sociedad
IS:	interaccionismo simbólico
IPC:	Compañía Internacional de Petróleo
MEC:	Ministerio de Educación y Ciencias (Paraguay)
Mercosur:	Mercado Común del Sur
Mincul:	Ministerio de Cultura (Perú)
Minam:	Ministerio del Ambiente (Perú)
Mincetur:	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Perú)

Minem:	Ministerio de Energía y Minas (Perú)
Minsa:	Ministerio de Salud (Perú)
MPI	: Municipalidad Provincial de Ilo
MTC:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Perú)
OEA:	Organización de los Estados Americanos
OMS:	Organización Mundial de la Salud
PAMA:	Programa de Adecuación y Manejo Ambiental
PCM:	Presidencia del Consejo de Ministros (Perú)
PCP-SL:	Partido Comunista del Perú – Sendero Luminoso
PIT:	Plan Intermodal de Transportes
PIB:	Povos Indígenas no Brasil
PPC:	Partido Popular Cristiano
RPP:	Radio Programas del Perú
RS:	representaciones sociales
RSC:	representaciones sociales ciudadanas
SER:	Servicios Educativos Rurales
SNIP:	Sistema Nacional de Inversión Pública
Socit:	Sociedad Civil por la Carretera Transoceánica
SPDA:	Sociedad Peruana de Derecho Ambiental
TLC:	Tratado de Libre Comercio
UE:	Unión Europea
Unamad:	Universidad Nacional de Madre de Dios
UNAP:	Universidad Nacional del Altiplano
Unasur:	Unión de Naciones Suramericanas
Unesco:	Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura
UNMSM:	Universidad Nacional Mayor de San Marcos
URSS:	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas

Ley Interoceánica

PODER LEGISLATIVO

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

LEY Nº 28214

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA:

Ha dado la Ley siguiente:

**LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD
PÚBLICA Y DE PREFERENTE INTERÉS
NACIONAL LA EJECUCIÓN DEL
PROYECTO CORREDOR INTEROCEÁNICO
PERÚ - BRASIL - IIRSA SUR**

Artículo 1°.- Objeto de la Ley

Declárase de necesidad pública, interés nacional y ejecución preferente la construcción y asfaltado del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Perú-Brasil, el mismo que se constituye como medio de transporte multimodal.

Artículo 2°.- Ámbito del Proyecto

El Proyecto a que se refiere el artículo precedente es el medio de transporte para la integración y desarrollo de las áreas y poblaciones en el ámbito de influencia que comprende los departamentos de: Ica, Arequipa, Ayacucho, Apurímac, Cusco, Madre de Dios, Puno, Moquegua y Tacna.

Su ruta comprende los siguientes ejes viales:

- **Eje 1: Ruta 26.-** Iñapari - Puente Inambari - Urcos - Cusco - Abancay - Nasca - San Juan.
- **Eje 2.-** Iñapari - Puente Inambari - Puente Otorongo - Azángaro - Juliaca. Variante 1: Arequipa - Matarani. Variante 2: Puno - Humajalco - Ilo.

POR TANTO:

Habiendo sido reconsiderada la Ley por el Congreso de la República, insistiendo en el texto aprobado en sesión del Pleno realizada el día cuatro de marzo de dos mil cuatro, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 108° de la Constitución Política del Estado, ordeno que se publique y cumpla.

En Lima, a los veintinueve días del mes de abril de dos mil cuatro.

HENRY PEASE GARCÍA
Presidente del Congreso de la República

MARCIANO RENGIFO RUIZ
Primer Vicepresidente del Congreso
de la República

08299

PODER EJECUTIVO

PCM

**Autorizan viaje del Ministro de
Agricultura a Chile y encargan su Des-
pacho al Ministro de Vivienda, Con-
strucción y Saneamiento**

RESOLUCIÓN SUPREMA
N° 153-2004-PCM

Lima, 29 de abril de 2004

CONSIDERANDO:

Que, la Embajada de Perú en Santiago de Chile, Chile, se encuentra organizando una visita institucional em-

Representaciones de la población indígena en la prensa peruana (década de los sesenta)

UN VALIENTE PIONERO



REPORTAJE: CESAR LEVANO

Para el primer día de la expedición de la zona de la selva, el grupo de pioneros se encuentra en un campamento improvisado en un espacio vacío. Los hombres, algunos con uniformes militares, están rodeados de sus pertenencias y herramientas. El ambiente es de expectativa y actividad. En el fondo, se ven las estructuras sencillas de un asentamiento en desarrollo.

Unos minutos después, el grupo se dirige hacia el interior de la selva. Los hombres marchan con firmeza, algunos portando mochilas y otros herramientas. El terreno es irregular y cubierto de vegetación. La columna avanza lentamente, dejando tras de sí un rastro de actividad humana.

MANDAROS EN LA NOCHE

Algunos de los hombres se detienen para descansar o atender a sus animales. Otros continúan avanzando. La luz del día comienza a disminuir, y el ambiente se vuelve más silencioso. Los hombres se agrupan en pequeños círculos, algunos hablando en voz baja, otros simplemente observando el entorno.




PÁGINA 4 LA PAZ 38

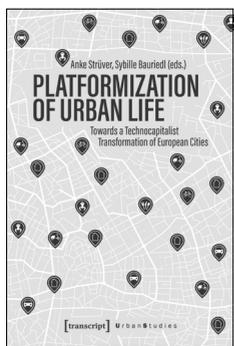
En el artículo, se describe el operativo cívico militar de conquista de la selva. Lo importante en referencia al tema de conquista del Perú por los peruanos (en un espacio vacío) se contradice en el párrafo en el que el periodista describe lo que encuentran los conquistadores: “[...] que de pronto, entre la fronda descubren una trocha. Increíble. ‘Debe de conducir a la guarnición de Lontananza’. Piensan. Se equivocan. El sendero los lleva directamente a una maloca, casa de selvícolas. No es para describir la emoción del descubrimiento. A ella viene a

sumarse una nueva sorpresa, en torno de la choza abundan los cultivos. La caña de azúcar, el algodón, las hermosas papayas, la yuca el camote. Un paraíso tan bien cultivado. ¿Quiénes pueden ser los dueños de este islote de agricultura civilizada en el océano forestal?”. Tomado de “Un valiente pionero”, por *Caretas*, 1964, Gran Combo Club.



En el artículo, se muestra una foto de un aviso escrito por los colonos. La reproducción de esta foto da a conocer, a su vez, la representación que tenían los colonos del proceso de colonización propulsado por el Gobierno. El cartel dice a la letra: “Aviso: Se pone en conocimiento de los habitantes de esta zona que si en caso de seguir cometiendo crímenes y robos en lugares como Bagaza, Requena, Tapiche, Río Blanco, etc. serán exterminados por bombas y gases asfixiantes que serán lanzados por la aviación y las fuerzas terrestres que harán lo propio. Si cambian de actitud serán recibidos con los brazos abiertos en el seno de la civilización, así lo ha dicho el presidente de la República Fernando Belaúnde Terry”. Tomado de *Caretas*, 1964, Gran Combo Club (izq.) y surhoy.org (der.).

Social Sciences



Anke Strüver, Sybille Bauriedl (eds.)

Platformization of Urban Life

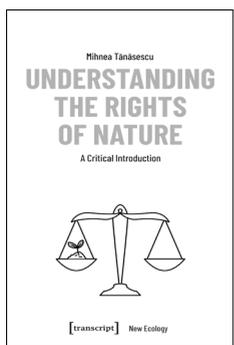
Towards a Technocapitalist Transformation of European Cities

September 2022, 304 p., pb.

29,50 € (DE), 978-3-8376-5964-1

E-Book: available as free open access publication

PDF: ISBN 978-3-8394-5964-5



Mihnea Tanasescu

Understanding the Rights of Nature

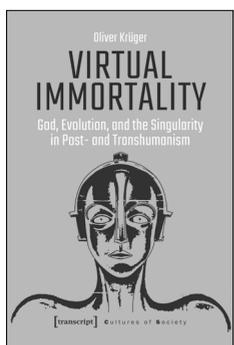
A Critical Introduction

February 2022, 168 p., pb.

40,00 € (DE), 978-3-8376-5431-8

E-Book: available as free open access publication

PDF: ISBN 978-3-8394-5431-2



Oliver Krüger

Virtual Immortality –

**God, Evolution, and the Singularity
in Post- and Transhumanism**

2021, 356 p., pb., ill.

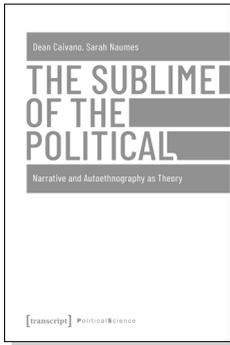
35,00 € (DE), 978-3-8376-5059-4

E-Book:

PDF: 34,99 € (DE), ISBN 978-3-8394-5059-8

**All print, e-book and open access versions of the titles in our list
are available in our online shop www.transcript-publishing.com**

Social Sciences

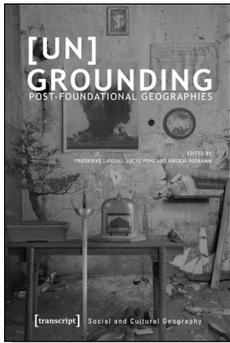


Dean Caivano, Sarah Naumes

The Sublime of the Political
Narrative and Autoethnography as Theory

2021, 162 p., hardcover
100,00 € (DE), 978-3-8376-4772-3

E-Book:
PDF: 99,99 € (DE), ISBN 978-3-8394-4772-7

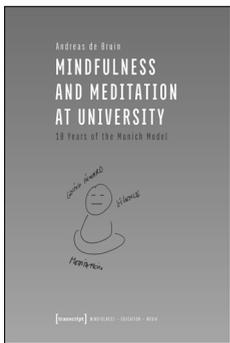


Friederike Landau, Lucas Pohl, Nikolai Roskamm (eds.)

[Un]Grounding
Post-Foundational Geographies

2021, 348 p., pb., col. ill.
50,00 € (DE), 978-3-8376-5073-0

E-Book:
PDF: 49,99 € (DE), ISBN 978-3-8394-5073-4



Andreas de Bruin

Mindfulness and Meditation at University
10 Years of the Munich Model

2021, 216 p., pb.
25,00 € (DE), 978-3-8376-5696-1

E-Book: available as free open access publication
PDF: ISBN 978-3-8394-5696-5

**All print, e-book and open access versions of the titles in our list
are available in our online shop www.transcript-publishing.com**