

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”?