

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, subtulado “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 han, según ellos, logrado o no ese desarrollo económico es propio de un discurso de la utopía en su presente. El pasado es metaforizado 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 del 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 decayó 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 subirán 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 *status*

*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 entrañas 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 folder 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 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 ganará 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)<sup>4</sup>



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

<sup>4</sup> 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 Perú<sup>5</sup>*



En mi segunda estadía 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-

<sup>5</sup> 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 apropián 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 apropián 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 reivindicadorio 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 oro<sup>6</sup>*



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 Huepetuhé, La Pampa y Labyrinth 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 prevaleciente 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 almorcaba 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 nomás, 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 lógicamente 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 [entrar] 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. Romeo 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 reinterpretó 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 anexar 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 encontramos, 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 llevó 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: