

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	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).
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 principalmente 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)	1. "Cuántas veces hemos escuchado 'desarrollo [...] desarrollo', pero ¿dónde está ese desarrollo?, la carretera ahí 'tá, y de desarrollo, nada. Todo sigue igualito'. 2. "Claro, ahora Madre de Dios es más moderna que antes por la carretera. La gente ya tiene su dinerito".	(1) RSC9/P-Entr.gr. (2) RSC/-MD-Entr-ng.	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).
Subcategoría. Distopía integración-abandono para lograr el desarrollo (D-INT)	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". 2. "Puno, Madre de Dios, en realidad todas las provincias son abandonadas y menospreciadas por el Estado".	RSC18/MD-Entr.ng. RSC2/P-Entr-gr.	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.
Subcategoría. Globalización como estado en el que se debe/puede desarrollarse (D-GLOB)	"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".	RSC14/P-Ent.gr.	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.
Subcategoría. El comercio como identificación del desarrollo (D-COM)	"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".	RSC7/MD-Entr.ng.	Actividad que es concebida como medio y fin favorecida por la presencia de la CIS. Esta actividad tiene valoraciones positivas y negativas.

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 Mazuco 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.