

## 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 visados sanitarios en el tiempo de la COVID-19, los procesos de migración masiva 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.