

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 protocolariamente 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 ideal 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.

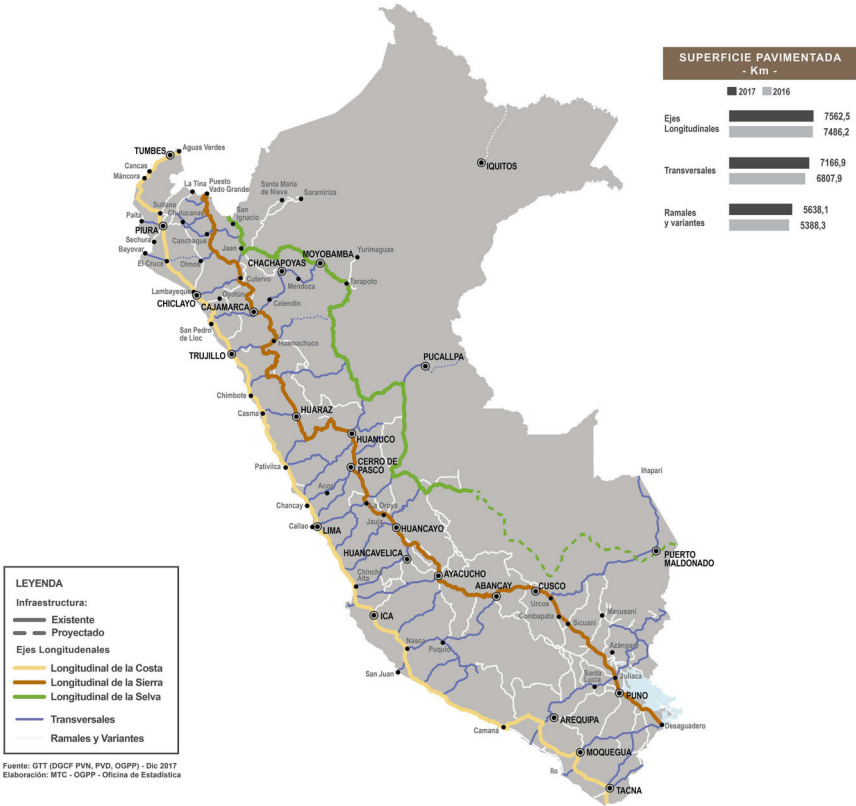
La primera vez que se tematizó formalmente la construcción de una vía que conecte los países de las tres américas fue cuarenta años después, en la V Conferencia Internacional Americana, en Santiago de Chile, en 1923, en la cual no estaba presente Perú. El país aún se estaba recuperando y recomponiendo 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 periodo 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