

## Presentación

---

En agosto de 2000, en Brasilia, se llevó a cabo una reunión con doce presidentes de países sudamericanos, entre ellos los de Perú y Brasil. Este evento suscitó que años después se creara la Unión de Naciones Suramericanas (Unasur). En esta reunión, se pactó lo que sería la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), cuyo principio básico consistió en “diseñar una visión más integral de la infraestructura, que abarque todos sus componentes y sinergias” (Unasur, 2011). Dicha “visión” —desarrollada en su Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur. Una Propuesta— incluyó la fomentación de una “infraestructura social” que se esperaba crear a través de la infraestructura establecida por vías de transporte o instalaciones. En el punto 7 del plan, se formula el objetivo de mejorar “la calidad de vida y las oportunidades de las poblaciones locales”. Asimismo, se afirma que se debe evitar que la nueva infraestructura sea “sólo corredores entre los mercados principales”. En el artículo 3 del tratado constitutivo de Unasur, se retoma como uno de sus objetivos específicos “el desarrollo de una infraestructura para la interconexión de la región y entre [sus miembros] de acuerdo, a criterios de desarrollo social y económico sustentables”. Es decir, se plantea construir una red de transporte y comunicación entre los países sudamericanos que sea capaz de cohesionar la región para lograr una mejor calidad de vida de la población sudamericana en su conjunto, considerando que el fin principal es alcanzar un desarrollo de corte social y no solo económico. Uno de los proyectos de comunicación terrestre enmarcado en esta iniciativa es la carretera Interoceánica Sur (CIS). Esta vía comunica el mar Atlántico con el Pacífico, entre Brasil y Perú, conectando el Puerto de Santos en São Paulo con los puertos de Ilo y Matarani, respectivamente. En la parte peruana, se refaccionaron y habilitaron antiguas carreteras locales e interprovinciales ya existentes, y se unieron a nuevos tramos construidos para generar una sola vía continua

entre los puertos del sur del país hacia las ciudades fronterizas de Madre de Dios, en Perú, y Acre, en Brasil.

El presente estudio se centra en la parte peruana, cuyo nombre oficial es carretera Interoceánica Sur (CIS) o IIRSA Sur, específicamente en los departamentos de Madre de Dios y Puno. La carretera Interoceánica en toda su extensión (entre Perú y Brasil) se convertiría en la primera vía asfaltada de Sudamérica que une el Atlántico y el Pacífico, así como en la primera en cruzar la cordillera andina y la selva amazónica.

Los intereses principales iniciales del estudio son dos. En primer lugar, se busca conocer las representaciones sociales (RS) (Moscovici, 1979; Jodelet, 1986) presentes en la historia discursiva por parte del Estado en diferentes Gobiernos y la ciudadanía con respecto a la puesta en marcha de un megaproyecto de construcción de infraestructura vial. Para ello, se ha analizado el preproyecto de la carretera que recae en la parte estatal, representada por sus poderes Ejecutivo y Legislativo, así como el rol de la prensa nacional y local, y, finalmente, las posiciones de la ciudadanía. Con esta triada, se cierra el círculo, en el que se pudo identificar cómo se elaboraron discursos y qué RS transitaban en estos. En segundo lugar, se pretende conocer, analizar e interpretar la forma de apropiación de la CIS por parte de los actores sociales que la transitan o se encuentran en su zona de influencia. Por ello, se enfatiza en el acercamiento dialógico e interaccional con el actor social, el cual ha sido invisibilizado en los análisis e interpretaciones que existen hasta el momento, en relación con la mencionada vía terrestre. Estos son los actores sociales que viven a lo largo y cerca de la carretera, y de los nuevos asentamientos humanos surgidos a partir de la promesa “utópica” (Ainsa, 1997; Blanco, 1999) de progreso y “modernidad” (Domingues, 2009) impulsada por el proyecto vial.

Es importante difundir cómo se ha configurado la gramática social sobre la historia de la carretera de Perú. Para ello, se emprendió un recorrido en la genética vial peruana y se identificaron las carreteras de mayor influencia en el país: el Qhapaq Ñan en la época prehispánica del continente americano, en la que se observa la influencia que tuvo una infraestructura vial como proyecto conquistador y cohesionador de la cultura inca, y, posteriormente, a manera hipotética, como la vía que posibilitó la conquista española; la carretera Panamericana como eje vial principal del país, dotado de una carga simbólica y en la práctica real del poder centralizado en la costa; la carretera Central, por ser una de las carreteras que, en el afán de construirla, generó la última ley considerada esclavista en Perú; y la carretera Marginal de la Selva, por ser la vía que logró la apropiación de territorios de la Amazonía a favor del proyecto nacional.

Observar en un plano histórico la concepción de las principales vías terrestres que han causado un impacto en la sociedad peruana conlleva dos dimensiones propias e intrínsecas de la presente investigación. La primera consiste en profundizar en la genética vial del país para acercarse a la lógica de las RS que han estado presentes en los diferentes Gobiernos peruanos en torno a la toma de decisiones sobre la construcción de carreteras, así como las representaciones que el Estado ha tenido sobre la idea de desarrollo que se debe imponer en el país. Este conocimiento sirve de contexto sensibilizador para la segunda dimensión, la cual tiene como fin abrir el debate sobre la infraestructura vial de América Latina como fenómeno social que produce un impacto en la ciudadanía y en los fines cohesionadores que existen en unos sectores de la región.

En el estudio, gracias al análisis historiográfico, comunicacional y etnográfico, se identificaron ciertas características que invitaban a la búsqueda de nuevas denominaciones a los fenómenos sociales que se iban develando. La dinámica peculiar entre los Gobiernos y las élites sociopolíticas de turno en la historia republicana, influidas preponderantemente por dos corrientes fuertes del continente americano (la estadounidense y la brasileña), y la ciudadanía forman, a su vez, singularidades propias no solo en Perú, sino también en Sudamérica.

Los movimientos migratorios internos hacia Madre de Dios, empujados por la búsqueda de oro y sus efectos directos en el espacio geográfico, son identificables y diferenciables en su composición. Por ello, la necesidad de hablar de islas migratorias deriva proposicionalmente en el establecimiento de una base para identificarlas y, cuando sea necesario, encausar un mejor abordaje, ya sea científico u operacional. La denominación *islas migratorias* en un contexto de intervención de espacio se convierte en una categoría de análisis.

