

“crónica metafórica”. El presente histórico es usado para involucrar al lector en la narración de mi investigación de campo; los demás tiempos del presente y el pasado corresponden a momentos de reflexión que fueron claves en su momento, y me ayudaron a centrarme en los temas que la propia investigación de campo me exigía.

4.4. Segunda parte: las posiciones de la ciudadanía

Mi primera estadia de investigación se caracterizó por viajar muchas veces por tramos cortos a lo largo de toda la CIS en su parte peruana, partiendo desde Ilo —el puerto sur de Perú— hasta la frontera de Perú con Brasil en Madre de Dios. Las primeras entrevistas, derivadas de conversaciones con los conductores y pasajeros del transporte, estuvieron particularmente marcadas por una defensa espontánea de la carretera, sobre todo, entre Ilo y Moquegua, y entre Puno y Madre de Dios.

Apolinario, de aproximadamente 40 años, es colectivoero desde hace diez años y, desde hace cuatro, cubre la ruta Ilo-Moquegua. Ilo es uno de los dos puertos que se concibió como clave en la construcción de la CIS. El colectivo es una combi —como la llaman en Perú—, que es un minibús para 12 pasajeros, pero al que subí había sido acondicionado para 18. Es junio y en la costa peruana es invierno, por eso está nublado y se siente la humedad de la brisa marina. He esperado cerca de media hora para que se llene la combi e iniciamos el viaje a las 3 de la tarde. El recorrido dura poco más de una hora y media. Según el MTC, el transporte público de pasajeros en carretera tiene permitido un máximo de 90 km/h, aunque durante muchos tramos hemos superado ampliamente ese límite. Me he sentado adelante y, durante cerca de una hora, entre otras cosas, Apolinario —quien vive en Moquegua— me ha contado la relación que tiene la carretera para él y su familia, así como lo que ha traído consigo su habilitación.

Uy, acá rayamos, ‘ta que acá vamos y venimos todos los días. Yo cuando era *chibolo* [niño o más joven de lo actual] había pocos carros pa’ ir a Moquegua, ahora hay como *cancha* [bastantes]. Ahora dicen que va a venir más gente de Brasil, los estamos esperando aún, pero desde que han asfaltado algunas partes ya hay más carreras [viajes]. A veces me toman carrera grupos grandes de turistas de otros lados, creo que son gringos [personas con rasgos anglosajones] y también chinos [personas con rasgos asiáticos]. [...] Ilo y

Moquegua, como dicen, ya se globalizó y ahora hay para todos, es más fácil. Mi hijo del medio ya me ha dicho que apenas sea mayor de edad se va a ir en uno de esos barcos a estudiar a otro lado. Yo ya le he dicho ya que se dedique a estudiar y yo lo apoyo pa' que se vaya. Pa' eso uno trabaja.

Apolinario, durante la conversación, usó figurativamente el verbo “rayar” en repetidas ocasiones. El verbo figurado se emplea en ámbitos comerciales para dar a entender que se realiza algo muchas veces y que tiene un efecto positivo en el ámbito económico. Esa carga positiva que le adjudica Apolinario la relaciona con la bonanza económica que ha traído consigo el mejoramiento, el asfaltado y la conexión de tramos de la CIS. El flujo alto de pasajeros ocasionó, además, que él cambie de oficio: “Yo era albañil y trabajaba con mi tío. Ahora, ambos nos dedicamos de lleno al transporte”. Hay un efecto directo en las actividades económicas de la población que vive a lo largo o alrededor de la Interoceánica. El cambio de oficio indica que la actividad de albañilería, que es uno de los trabajos más extendidos en el sector obrero de Perú, no es tan rentable como ser transportista en esta carretera: “Varios *patas* [en Perú, amigos o conocidos] míos se han metido de colectiveros”. Apolinario prosigue: “En mayo unos *patas* se han comprado una combi y la están trabajando, y uno de ellos también *chambeaba* [en Perú, trabajar] conmigo en construcción”.

Como relata Apolinario, su hijo, al haberlo acompañado en sus recorridos y observar algunos grupos de turistas en los colectivos, tiene el objetivo de viajar a otros lados del mundo. No sabe adónde, pero piensa que ahora es más fácil de lo que pensaba. Las distancias para él no son tan grandes. Apolinario, por su parte, piensa que su hijo vaya al extranjero es una buena oportunidad de superación. La noción de globalización es usada como un destino, con la cual se pueden lograr más cosas. Además, hay una carga de sentido de facilidad que se relaciona con el concepto de “globalización” al asumir que, como efecto de la habilitación de la carretera, Ilo se ha “globalizado”. Esa globalización de Ilo es beneficiosa, a su vez, para todos, en referencia también a Moquegua, y a las ciudades o pueblos aledaños.

He llegado a Moquegua alrededor de las cinco de la tarde y hay sol, pero no hace calor; el clima es agradable, propio de un valle en el medio del desierto. En este tramo, la mayor cantidad de pasajeros está conformado por trabajadores de las diferentes empresas portuarias y mineras y comerciantes que viven en Moquegua e Ilo. He observado a muchas personas jóvenes que viajan solas y, preguntando a algunas en los paraderos en Ilo y Moquegua, me respondieron

que trabajaban en el puerto, por eso diariamente hacen ese recorrido, así como trabajadores de mineras que viven en Ilo.

Mi siguiente tramo correspondía a Moquegua-Arequipa. Tomé otra combi de un terminal improvisado en una cochera de autos. El camino entre estas dos ciudades no conforma la red de la Interoceánica, aunque al estar en buenas condiciones es considerado como una ruta complementaria. Mi interés era seguir por el siguiente tramo interoceánico entre Arequipa y Puno. El viaje duró aproximadamente seis horas, una hora y media más de lo normal debido a un desvío que hizo el chofer. El motivo fue porque en un punto del camino había una popular “batida”. Es lo primero que pude escuchar cuando el conductor se comunicaba con otro colega que le iba informando sobre esto. La *batida* —como se dice coloquialmente— es un control policial de tránsito y, como la unidad en la que viajaba no tenía autorización para hacer transporte público, huyó por una trocha, convirtiendo a los pasajeros en partícipes del hecho sin ser consultados. Esta anécdota la refractaré con otra en la temática de transporte incluida más adelante, en el apartado de Olga Cutipa.

En los terminales improvisados de Moquegua y Arequipa, hay una mayor afluencia de comerciantes con productos de primera necesidad, tubérculos y granos. Estos los transportan en sacos de plástico en los techos de los autos. La tercera parte de mi viaje iniciaba en Arequipa con destino a Puno, la ciudad más altiplánica de Perú. En este camino de poco más de cinco horas, conocí a doña Micaela. Ella es ama de casa y comerciante de 60 años, quien se dirige frecuentemente por esta ruta; en su casa de Puno, posee una tienda de abarrotes. Tiene ocho hijos, y todos viven entre Arequipa y Puno.

Antes era difícil viajar, ahora con la pista nueva ya es más fácil. [...] Yo voy casi todos los meses a Arequipa, allá vive mi hija menor. [...] ella trabaja en una agencia de viajes y le va bien, hay bastantes turistas que quieren conocer Puno y vienen por la pista. Mañana viene ella también trayendo [a] unos gringos me ha dicho. Ella habla inglés y va el próximo año al extranjero y de ahí se va a llevar a su otra hermana dice. [...] Sí, claro, esta pista está buena, es mejor que antes y ya mi hija se va a ir.

Doña Micaela vincula el beneficio de la carretera al viaje al “extranjero” de su hija. Se establece, de esta manera, una relación de la carretera con la posibilidad de ir al “extranjero”. La palabra “extranjero” es usada popularmente en Perú para referirse a países que no son cercanos como Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Argentina, Uruguay o Paraguay, o los países de la región, y se usa, sobre todo, para referirse a países de otros continentes.

Nuestra carretera. ¿Hacia dónde “nos” lleva?

Don Gregorio vive en Puno y la menor de sus hijas, quien es ingeniera, reside en Puerto Maldonado. Hoy es cumpleaños de su nieto y se encontrarán en Mazuco para luego ir juntos a Puerto Maldonado. Ahí se quedarán una semana y, después, retornarán por la misma vía a Puno. Él fue agricultor hasta los 28 años, quiso quedarse en Puno, pero debido al terrorismo de los inicios de los años ochenta se mudó a Lima. “Lima lo era todo”, como dice don Gregorio. “En ese tiempo era más fácil ir a Lima que ir a Challhuamayo” (un distrito de Puno).

La pista nos conecta con todo el mundo, antes estábamos aislados hasta del mismo Perú. [...] Ahora podemos ir en un barco desde Brasil al otro lado. Imagínese que ahora siempre podemos ir y venir. Antes, nada, joven, no podíamos ir ni a la esquina. [...] Ahora, ya estamos globalizados, ya nos conocen en otros lados, y nosotros también podemos conocer a otros.

Don Gregorio apela a una idea de globalización como un ideal alcanzado y que esto permite que su región sea conocida. El sentido de pertenencia a un colectivo con el uso de la primera persona en plural, “nos conecta”, “podemos”, “podíamos”, “estamos”, “nos conocen”, “nosotros”, supone el reconocimiento de éxito de este mismo.

Hemos iniciado el viaje a las cinco de la mañana y han transcurrido cerca de tres horas desde que estamos conversando en la parte delantera del colectivo, un auto modelo Station Wagon. Somos en total seis personas, tres adelante y tres atrás; yo voy adelante, sentado hacia la ventana. La posición es estratégica. Mi objetivo es conversar con el chofer de un colectivo, ya que trabajan directamente en la Interoceánica, y con un pasajero. Al estar sentado en la ventana, puedo conversar con el conductor, don Valentino, e incito al diálogo al pasajero del medio, don Gregorio.

Todo está listo para que nos tomen en cuenta. La pista nos abre las puertas al mundo. Podemos ir de un lado a otro sin problemas. Tomar una combi o uno de estos colectivos y listo pa'l [sic] otro lado. Yo, amigo, he caminado toda mi vida por estos cerros. Nada veías, solo vizcachas y los animalitos, cerros y cerros. Aquisito vivía una tía mía, ella siempre decía que más allá de los cerros había más cerros y tal vez también gente.

Durante el viaje ambos me contaron que, en los años del terrorismo, quisieron irse al “extranjero”, pero todo era más lejos y caro. En cambio, ahora es mejor porque hay “negocio” para todos y sería “más fácil irse”, aunque eso “lo dejan

para los jóvenes". La relación de salir del país es un ideal promovido por la noción de globalización que ambos tienen.

La globalización es representada ideológicamente como un destino a alcanzar. La carretera ha impulsado a que se piense que el porvenir está fuera de lo local y, por el contrario, este se encuentra en cualquier otro lugar que no es definido. Al respecto, Fuentes hace un llamado a los Gobiernos para reparar fisuras internas locales antes de abrirse a lo que, en su momento, era la receta del éxito y prosperidad de los países en vías de desarrollo (Bermúdez, 1997).

Doña Micaela, don Gregorio, don Valentino y Apolinario tienen como noción de la globalización a un fin que se ha logrado gracias a la habilitación de la carretera. A pesar de que la sienten como un bien propio de sus colectividades, la observan como una especie de catapulta que servirá para encontrar un futuro mejor a los integrantes de su familia.

Las representaciones del concepto de globalización son interpretadas por los pobladores como una ideología del bienestar, pero este es mejor sin que ellos lo conozcan, fuera del país. La noción de globalización es repetida y usada convenientemente por ellos para justificar la búsqueda de un futuro mejor; la objetivación y el anclaje de la RS de desarrollo.

Con la caída del muro de Berlín, el proyecto liberal se erigió como opción hegemónica. La globalización es un proyecto ideológico-material de Occidente que buscó implantarse en el mundo como una solución a problemas económicos. Uno de sus requisitos para lograrla era acortar distancias, lo cual se conseguía con la interconexión de países mediante vías de comunicación o tecnología. El ideario pretendía una homogenización y ofrecía una igualdad de bienestar entre los países que la tomaban como política de desarrollo. Los hijos de mis interlocutores anteriormente mencionados coinciden en que, a pesar de pertenecer a las colectividades que han mejorado sus vidas con la carretera, esta no les brinda el bienestar a futuro. El Estado, en su política de construcción de una de sus llamadas megaobras, con el fin de alcanzar el beneficio macroeconómico no había producido el principio generador de bienestar local, que no es solo un bien material. Como argumenta Trinca (2017):

Tener claro que la inversión en educación debe ser el arma esencial para superar la pobreza material, ofreciendo de esta manera, igualdad de oportunidades y, finalmente, promover y crear programas sociales que realmente garanticen eficientes servicios de salud y seguridad social para todos (p. 7).