

2.6. Análisis

De los datos hemerográficos y del seguimiento de medios para analizar *el discurso (o posición) oficial del Estado* peruano, identifiqué los argumentos presentes para favorecer la construcción de la CIS o referirse a esta. Estos argumentos estaban contenidos en frases y extraje de algunas, sin conceder peso al análisis de corte lingüístico, palabras que por su ubicación generaban un sentido cargado de significado diferente o reforzador de la idea del párrafo.

En estos discursos, a través de la saturación de códigos, se originó una lista de categorías temporales. Como se observa en las tablas 6 y 7, se describen las categorías finales, y solo como ejemplo algunos de los contenidos de las respuestas de entrevistados y extracción de datos de textos que se interpretaron y dispusieron en el capítulo IV. Para mayor detalle, ver la sección de anexos.

Tabla 6: Eje temático: la carretera como objeto de desarrollo⁴

Categoría o eje temático. La carretera como objeto de desarrollo (campo de representación)	Retórica con sus códigos	Identificación de corpus	Descripción
Subcategoría. Infraestructura terrestre como objeto de desarrollo (D-INFRA)			
Subcategoría. Integración para lograr el desarrollo (D-INT)			
Subcategoría. Globalización como estado en el que se debe/puede desarrollarse (D-GLOB)			
Subcategoría. El comercio como identificación del desarrollo (D-COM)			

4 La lista y sistema de codificación de “Identificación de testimonio” se puede ver en la sección de anexos.

El trabajo de campo propició, en diálogo con los actores sociales que viven y usan la CIS, la emergencia de categorías de análisis que con el devenir de la investigación maduraron y se convirtieron en ejes temáticos. Una vez identificadas y descritas estas categorías negociadas con el sujeto entrevistado o el texto analizado, se revelaron como componentes relevantes del cuerpo de análisis e interpretación.

Las categorías se componen de subcategorías, y estas se dispusieron a través de estructuras que se entrecruzaban y relacionaban con los dos grandes ejes temáticos, los cuales se organizaron para empezar el informe interpretativo: la carretera como objeto de desarrollo y la carretera como espacio de apropiación.

Tabla 7: Eje temático: la carretera como espacio de apropiación⁵

Categoría o eje temático. La carretera Interoceánica como espacio (campo de representación)	Retórica con sus códigos	Identificación de corpus	Descripción
Subcategoría. Necesidad de construcción de la carretera (D-INFRA)			
Subcategoría. 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)			

Para identificar a las diferentes fuentes de datos del corpus, como se observa en la tabla 8, se creó y estableció un sistema de codificación para identificar las fuentes de donde se extraerían los datos.

5 La lista y sistema de codificación de “Identificación de testimonio” se puede ver en la sección de anexos.

6 El código de identificación se definía de la siguiente forma: representación social ciudadana (RSC); número de entrevista (8); ciudad, Juliaca-Puno (P); y tipo de contacto,

Tabla 8: Sistema de codificación del corpus⁶

Tipo de corpus y Abreviación	Número de infor-mación, entrevista o interacción	Ciudad o tramo	Tipo de recopilación de información	Respaldo de información
Discurso (o posición) oficial del Estado / OE.	1, 2, 3... (números cardinales)	Moq (Moquegua)	Entr.gb (entrevista grabada)	nc. (nota de campo)
Entrecuillados / Coll.		Ilo (Ilo)		
Proyecto de Ley / Proy.cong.		Aqp (Arequipa)	Entr.ng (entrevista no grabada)	
Debate del Congreso / Deb.cong.		P (Puno)	Hem. (hemerográfico)	
Representaciones sociales ciudadanas / RSC		MAD (Madre de Dios)	Audiovisual (Au.v.)	
Información de los medios de comunicación / Mc		Lim (Lima)		
Actores sociales interrelacionados con la carretera Interoceánica / Dom (nombre); Pres.R. (función)				

2.6.1. Descripción de la presentación del informe

El informe, en el cual se presenta la tesis del estudio, seguirá la lógica de la metáfora del cristal. Así, el texto tendrá una continuidad a través de cada título y subtítulo del capítulo IV. Utilicé como pivot una crónica, metafórica si cabe el término, que recoge mi experiencia de viaje por la CIS y de las estadias de mi investigación de campo. Esta se identifica por dos características que se entrecruzan entre sí: por un lado, reflexiones o anécdotas condicionadas o específicas que iré relacionando e intercalando; y, por otro lado, el trabajo de campo que realicé en las estadias de investigación. Esta crónica se asociará de acuerdo con cada tema, con los datos de la investigación hemerográfica sobre el discurso oficial, las respuestas de mis entrevistados, los datos de mi diario de notas y las observaciones que serán interpretadas para que se reflejen o refuten en conceptos elaborados por mí y/o por ya existentes en cada tema. Uno de los sentidos de esta propuesta es reforzar el paradigma interpretativo y emergente, en el cual los conceptos o teorías surgen a la luz de los resultados y no en sentido inverso. Cabe recordar que esta direccionalidad en los estudios cualitativos surge del fenómeno social y se dirige hacia afuera; es decir, tienen una lógica inductiva y no deductiva. Esta posición coincide con Vasilachis (2007) al afirmar que

[...] un error frecuente que he observado respecto del empleo de la teoría sociológica radica en procurar verificar esa teoría en el texto que se analiza, interpretando con ella sus términos —proceso deductivo—, en lugar de intentar determinar la teoría o el paradigma de los que surgen el o los modelos interpretativos subyacentes en dicho texto —proceso inductivo—. La determinación de esas teorías y/o paradigmas le permitirá al investigador no atribuir significado a las palabras empleadas en el texto sino hacer explícito el significado que el autor les ha dado (pp. 154–155).

Previamente, presentaré el capítulo III, que es la plataforma contextual que ayudará a entender la genética histórica de las principales vías de Perú y, por ende, también la de la CIS. Estas vías las he considerado importantes por sus concepciones reales y simbólicas que han tenido para el país. Concepciones reales en el sentido de que han sido destinadas para fines específicos y simbólicos, por los cuales se fundaron en las representaciones que tenía el Gobierno

entrevista grabada (Entr.gb) / no grabada (Entr.ng) (RSC8/P-Entr-ng). Así, una identificación de corpus se clasificó de la siguiente manera: RSC8/Jul-Pentr-ng.

central sobre la población y el territorio por el que las vías fueron construidas; además, por el significado social de estas para Perú. La redacción de este capítulo ha sido realizada en un estilo cronológico, marcando una diferencia con el capítulo IV, pero asimilándose en la interpretación de los discursos hallados en la revisión de fuentes de la época en la que se concibieron las carreteras seleccionadas.

La técnica de redacción y presentación del capítulo IV es un híbrido inspirado en cuatro propuestas, sin ningún orden ni ánimo de jerarquización. Primera, las CAP de Richardson y St. Pierre (2017), y Richardson y Lockridge (2004). Estos últimos escriben una crónica de la ruta Rusia, Irlanda, Beirut, Copenhague, Sedona y la playa de San Petersburgo, en la cual ambos refractan de forma diferente, e incluso opuesta, la misma experiencia. Esta crónica es clave para Richardson, quien es una de las autoras que propone la metáfora del cristal, sustento metodológico en el que se apoya mi estudio. Segunda, el informe etnográfico a nivel de metáforas sociales descriptivas de Adriana Razquín sobre el movimiento 15M (2017). En este, la autora narra detalladamente con una rigurosa base empírica los hechos alrededor e *in situ* de este icónico movimiento social español que procuraba la amplitud de la esfera democrática dominada por el binomio partidario PSOE-PP, y contrarrestar el rol de las corporaciones internacionales y el sistema bancario en las decisiones políticas del país y de la sociedad. Tercera, la narración en capas propuesta por Rambo Ronai (2019). Inscrita en la tradición autoetnográfica, la autora narra cronológicamente pasajes de su experiencia personal en un proceso de violencia intrafamiliar, dando pie a datos estadísticos, teorías, enfoques y opiniones que apoyen, refuercen o, dependiendo de la interpretación del lector, refuten las rutas interpretativas plasmadas en el texto. Finalmente, cuarta, estas propuestas coinciden con la forma y estilo que he usado en mi proyecto de maestría, un estudio etnográfico sobre subculturas urbanas que se apropiaron de una zona del centro histórico de Lima. Con ello, consolido formas de pesquisa y estilos que he procurado mantener a lo largo de mis intentos por conocer un aspecto de la realidad peruana en torno a las vías de comunicación terrestre y su relación con la sociedad.

El resultado final es un informe de tipo narrativo en el que expreso un diálogo desde mi posición como investigador en el trabajo de campo con los resultados, producto de la extracción de datos. El estilo propuesto en la segunda parte es experimental, y rescata así la posición del estudio que procura otorgar voz y protagonismo a las voces que tradicionalmente han sido olvidadas en los estudios de la carretera Interoceánica; sobre todo, por el Estado, en el proceso

de toma de decisiones de gran impacto social como la construcción de la CIS. La idea de esta propuesta es que el lector también disponga de un espacio posible de interpretación al encontrar los diálogos que, si bien es cierto que han sido interpretados, no dejan de ser fuentes de información que, por su explicitud, pueden ser pasibles de nuevas interpretaciones. El estilo en este contexto no fue tomado como una cuestión meramente formal; por el contrario, se convirtió en un aspecto de fondo. Al dar cabida en el texto al diálogo propio de la investigación, se comparten las dinámicas que se originan en el seno propio del fenómeno social. De este modo, se brinda la posibilidad de identificar en estas dinámicas las argumentaciones que tienen los diferentes actores sociales, y conocer de primera mano las RS que se encuentran en los discursos a favor y en contra de la carretera. Establecido esto, hilvano la interpretación de las categorías previamente “transformadas” y definidas en el estudio (Wolcott, 1994), la CIS como objeto de desarrollo y la CIS como espacio de apropiación a través de cuatro temáticas tácitas que se presentaron a lo largo de la investigación y que caracterizan la vía terrestre: la propuesta del Estado, la defensa de la CIS por parte de la ciudadanía, la apropiación del espacio y la CIS como espacio simbólico de corrupción.