

### 3.6. Conclusiones del tercer capítulo

Como hemos visto en la historia de la concepción de carreteras en Perú, estas han sido constantemente concebidas como instrumentos de desarrollo o expansión de territorios para el Estado. Esta propuesta no es exclusiva del país, sino que sigue una lógica de necesidad social presente en todo el mundo que busca comunicar o conectar lugares distantes y a las personas que se encuentran en estos. No obstante, a partir de las carreteras analizadas, se advierte una preferencia en conectar más a lugares que a personas, con el fin de aprovechar el territorio al que se podía llegar y los recursos que se podían hallar. Este intento por conectar lugares y lo que se encuentre en estos ha sido históricamente influido por dos corrientes externas como la política internacional de gobierno establecida por EE. UU., empresas inglesas y estadounidenses extractoras de materias primas, y a inicios de este siglo agresivamente por el Gobierno brasileño para tener un papel protagónico en la región sudamericana. Ambos factores se identifican en la historia de las construcciones de las principales carreteras peruanas. De la genética rutera del país, se puede realizar una lectura de cómo los actores sociales —como los Gobiernos y la ciudadanía— se representan socialmente a sí mismos.

En este breve recorrido histórico de la genética vial de Perú, hemos explicado cómo el Qhapaq Ñan puede ser considerado como una especie de vía madre sudamericana, la cual permitió a los incas expandirse territorialmente, conquistar otras culturas, y generar una infraestructura vial organizada con diferentes soportes que la hacían viable para ser usada y mantenida como un eje cohesionador del proyecto Estado nación incaico. Esta vía madre, a su vez, facilitó la conquista de los españoles del territorio sudamericano; y, a partir de ese tiempo, con la suma de factores políticos, étnicos, sociales y religiosos, la conformación de una identidad mestiza que caracteriza actualmente a la región.

Las RS de la población peruana que estuvieron presentes en los Gobiernos de turno que proponían alcanzar el desarrollo del país han sido jerarquizantes respecto a esta. Esto se observa, por ejemplo, en la mano de obra usada para la construcción de la carretera Central. Así, mediante la Ley de Conscripción Vial, se explotó al campesinado, sobre todo a los indígenas de la sierra. El proyecto vial no era una iniciativa propuesta por los indígenas, sino que respondía a un proyecto nacional que buscaba el transporte de recursos naturales de la sierra central a través de estas vías para su exportación. En el caso de la carretera Panamericana, que une el norte y el sur por la costa, siendo la vía que concentra el

mayor poder económico del país, a su vez, cuenta con mejor infraestructura en comparación con los otros dos ejes viales existentes. Esto brinda una señal de ese factor jerarquizante que prima en Perú, donde se concibe e inicia el poder en Lima y, por ende, en la costa. En el caso de la carretera Marginal de la Selva, se propició una administración de conquista de territorios por jerarquías territoriales explícitamente declaradas, en la cual se concebía el proyecto y su administración en la costa. De igual manera, se proponía a la gente de la sierra como conquistadores y, según los imaginarios de la época, el territorio vacío a ser conquistado era la selva.

Otro punto clave en la concepción de las carreteras más importantes de Perú es que ha habido una influencia exterior por parte de dos países, EE. UU. y Brasil. Ambas influencias se han expuesto en los objetivos macro que tenían los Gobiernos peruanos al concebir la construcción de las infraestructuras viales. Una característica que primó era la de una supuesta integración americana, sudamericana o nacional. Sin embargo, una vez construidas las carreteras propuestas, no se cumplía a cabalidad tal principio. Por su parte, lo que sí han logrado es cambiar drásticamente la gramática social del país por donde han sido construidas, tal como se puede observar en la carretera Panamericana. Esta, a partir de su construcción, generó un éxodo masivo de la sierra a la costa, sobre todo a Lima. Así, propició que actualmente la costa sea la región natural con mayor población de Perú y poder social.

Los proyectos viales en Perú han logrado que se integren a la retórica nacional nuevas voces, provenientes de la ciudadanía que está en contra de las concepciones centralistas del poder estatal. Estas, con el objetivo de generar desarrollo económico para el país, exponen a la población y sus territorios a situaciones de crisis como la contaminación de La Oroya en la carretera Central o la muerte de indígenas *matsés* en la ciudad de Loreto con la carretera Marginal de la Selva. Estas nuevas voces se expresan en una retórica ciudadana que da cuenta de RS diferentes que tiene el Estado y su deber con la misma ciudadanía. Así, existe una lucha retórica entre las posiciones locales que reivindican a las grandes minorías y las posiciones nacionales que buscan imponer un proyecto nacional. Esta situación favorece colocar las diferentes problemáticas y posiciones existentes en la agenda pública y, con ello, una democratización en las decisiones gubernamentales.