

este modo, será el instrumento que ayudará —de una forma fáctica o imaginaria— a pertenecer a ese sistema global a través de los mercados. El comercio, entonces, se convierte en el fin pragmático de la CIS, solo con este se podrá alcanzar un desarrollo. En toda esta representación que realiza el Estado de la CIS, se configura la idea de panacea de esta a través de un discurso utópico de bienestar.

4.3. Hipótesis sobre las representaciones sociales (RS) del Estado

En este apartado y conociendo que se aprobaron dos leyes por amplia mayoría, y casi unánimemente en concordancia con el Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo, se entiende que el Estado estableció su posición respecto a la CIS y la impuso a la ciudadanía. Entonces, ¿cuál fue esa posición del Estado? y ¿qué es lo que le propuso al país? A continuación, responderé a estas dos interrogantes.

El Estado peruano, a través de sus discursos legales y protocolares, ha comunicado la forma en la que comprende al país para fomentar la construcción de una vía terrestre internacional. La interpretación implicó definir dos aspectos con los que pueda ejercer y aplicar las decisiones que se materializarían posteriormente en el país. Luego, se definirán estos dos aspectos que caracterizan la propuesta del Estado ante la ciudadanía: primero, la instalación del concepto de desarrollo como argumento y, segundo, las características del desarrollo.

Instalación del concepto de desarrollo como argumento

Es el argumento que define el proyecto Estado nación que se propone a sí mismo el Gobierno peruano. En este proyecto, el concepto de territorialidad se basa en una concepción de fronteras abiertas, inspirado en un valor que persigue una integración sudamericana; pero, sobre todo, con la capacidad de abrir nuevos mercados y el tránsito de capitales privados. Alcanzar la integración necesita un proceso largo cuyo principal instrumento comprende la construcción de una vía de comunicación terrestre. La integración sudamericana concebida en este proyecto, no obstante, no es una concepción que nace en el seno propio, sino a partir de una propuesta externa, específicamente de Brasil. Asumirla como núcleo central del proyecto cohesionador Estado nación para aplicarlo en el territorio implicaba dotarla de características que la hagan comprensibles para hablar de estas y defenderlas ante la ciudadanía.

Según las RS que se han podido identificar sobre esta noción de integración sudamericana en los discursos del Estado, no estaba expuesta como fin supremo. Esta motivación de generar una identidad sudamericana como valor, entonces, no fue prioritaria y, ante ello, el Estado le adjudicó otra característica sensible y en concordancia con el sistema ideológico que disponía. La característica debía ir en sintonía con los intereses más sensibles de la ciudadanía, por lo que el valor axiológico de la integración sudamericana es secundarizado para abrir paso como opción única e indispensable al concepto de desarrollo.

Características del desarrollo

El desarrollo que proponía el Estado era de orden económico. La CIS se convierte en una promesa de desarrollo en un proyecto de modernidad. Esta implicaba dotar de una infraestructura vial que conectaría ciudades del sur del país, ya que por estas pasaría la carretera que lograría el objetivo planteado. Al imponer esta posición como alternativa unívoca, introduce al país en una consolidación de la corriente neoliberal de libre mercado en el sistema ideológico del capitalismo. Esta posición no era nueva, era más bien una perpetuación de un modelo adoptado por diferentes Gobiernos, en el cual toda nueva iniciativa en el país era adecuada a este.

Los discursos del bienestar

Definidos estos dos aspectos de la propuesta del Estado ante la ciudadanía, el primero procura generar discursos que fomenten la construcción de la CIS. El objetivo de estos consiste en legitimar ante la ciudadanía la posición estatal, la cual impulsa un sentido de bienestar que es deseable y no se encuentra en las mismas ciudades, creando una representación de insuficiencia local. De esta forma, los discursos estatales escenifican un contexto donde no se describe el bienestar local presente ni propone cómo fortalecer este débil logro a favor de la población. Por el contrario, se establece una ruta hacia el bienestar que está fuera de las ciudades, aunque tampoco se encontrará en el país, sino fuera de este. Ese lugar externo no es un país —a pesar de que se hacía implícito y muchas veces explícito—, sino que el bienestar radicaría en instalarse en una cadena productiva de orden global. En este sentido, los lugares o los territorios pierden su individualidad y peculiaridad para ser homogeneizados en esa estructura, donde solo las ciudades productivas y competitivas podrán alcanzar un desarrollo. Esto último, sin embargo, no se expresaba de manera explícita ni implícita en los discursos.

Los discursos de bienestar no eran nuevos en Perú, como afirma López Soria (2002), datan de mediados del siglo XIX con la llegada del pensamiento ingenieril que procura optimizar el espacio geográfico para que sea explotable con fines económicos. Este discurso se caracteriza por “la incorporación del territorio como variable fundamental de la vida humana”, donde “las vías de comunicación” son instrumentalizadas para “conectar al Perú con el circuito internacional de capitales, bienes, ideas, imágenes, etc.” (p. 4). Diferentes gobiernos del Estado peruano reprodujeron el discurso del bienestar para insertar al país, gracias a la CIS, a un sistema donde la globalización era el espacio en el que se debía mover la ciudadanía.

Lo que se ha visto hasta este momento es un acercamiento comprensivo a las RS que se desprenden de los discursos oficiales del Estado peruano representados por el Poder Legislativo. En el análisis de los tres proyectos de ley de los congresistas Yanarico, de la ciudad de Puno; Salhuana, de Madre de Dios; y Valencia-Dongo, de Arequipa, se identificaron los ejes conceptuales, a través de topos, en los cuales se basaron para formular una propuesta de desarrollo para el país, así como la estrategia discursiva empleada para avalar y fomentar la necesidad y priorización de construcción de la CIS.

A continuación, realizaré un recorrido, mediante una crónica metafórica y asincrónica, en la CIS, en la que me acercaré a conocer las RS sobre el desarrollo y el espacio que cuatro actores sociales protagónicos generaron sobre la vía. Sonia Molina, Olga Cutipa, Edwin Ruiz y un buscador de oro. Alrededor de sus narraciones, se fusionarán testimonios de otros actores sociales que reforzarán las ideas desprendidas de las primeras. Además, en el viaje realizaré dos tipos de paradas. Las primeras son largas, en las cuales se imbricarán aspectos que representan a la CIS: el rol de la prensa, ya que es una de las fuentes de información y transformación de información para producir las RS de la ciudadanía, y su capacidad de propiciar un espacio simbólico de corrupción en la CIS; la posibilidad de producir caminos alternativos al desarrollo propuesto por el Estado; y la apropiación del espacio que provoca cambios en la gramática social de la zona de influencia de la carretera. Las segundas son breves paradas anecdóticas que me sirvieron para refractar, por un lado, el marco contextual primario e ideológico en el cual los actores sociales concibieron la RS de desarrollo, es decir, la noción de globalización; y, por otro lado, una constatación tautológica sobre el transporte que conllevó conocer la crítica especializada de la CIS como infraestructura vial.

Debo anotar en esta parte que la redacción del siguiente apartado es de corte experimental. Los tiempos que uso se deben a las características de dicha

“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