

CAPÍTULO I: Contextualizando la carretera Interoceánica Sur (CIS)

1.1. Introducción

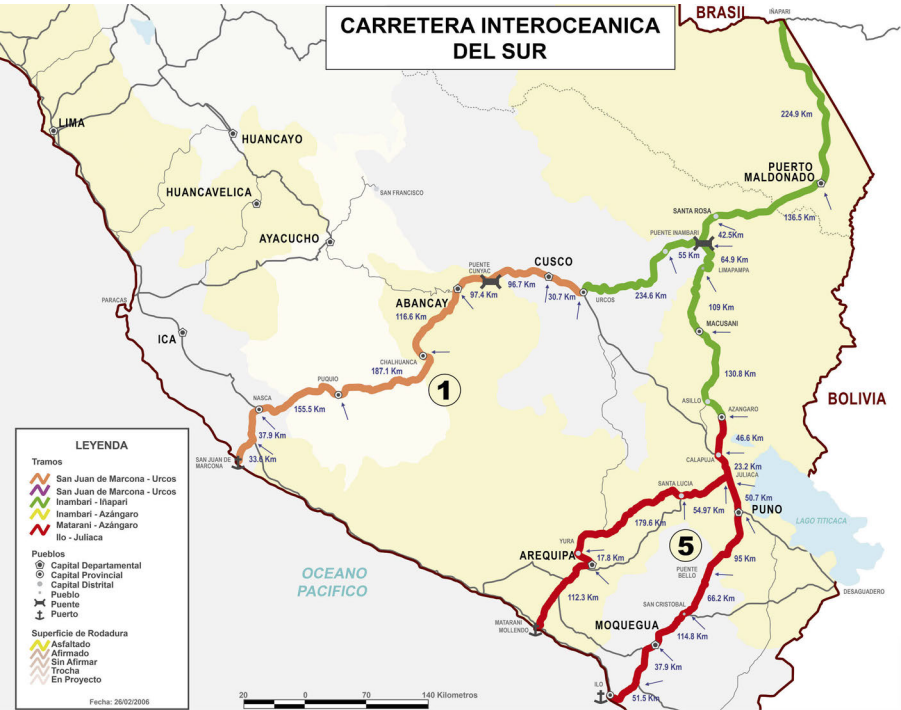
La CIS es una de las últimas vías terrestres importantes construidas en Perú. Las principales vías peruanas, por su impacto, alcance geográfico, extensión kilométrica y flujo de pasajeros y mercancías, son las carreteras Panamericana Central y Marginal de la Selva. La carretera Interoceánica, sin embargo, es la promesa no cumplida de propulsar un flujo alto de pasajeros y mercancías entre Perú y Brasil. Fue concebida para conectar a Perú con el mar Atlántico y, de esta manera, tener una nueva y más corta salida a los mercados de Europa, así como al lado atlántico de Estados Unidos (EE. UU.). Por otro lado, serviría para conectar Brasil con el océano Pacífico y, así, tener una corta salida a los mercados del continente asiático. Las ciudades peruanas de Puno y Cusco fueron las que durante varios decenios habían reclamado al Estado la construcción de una vía terrestre que se convierta en un corredor económico que conecte su región con la zona del Acre de Brasil. Otra razón era la imposibilidad de contar con una vía terrestre asfaltada que los conecte con Madre de Dios, históricamente considerada una zona de interés comercial local entre estas tres ciudades.

Los presidentes Lula da Silva (Brasil) y Alejandro Toledo (Perú) son reconocidos como los que iniciaron formalmente la construcción de la carretera Interoceánica en Perú, oficialmente denominada carretera Interoceánica Sur (CIS). La vía estaría comprendida en un plan de integración a través de la construcción e implementación de infraestructura denominado Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Esta iniciativa se planteó en el marco de una reunión de doce países de Sudamérica en 2000: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela. Posteriormente, se institucionalizaría como Unasur. Actualmente, la organización está menguada por la renuncia de la ma-

yoría de los países miembros, y compuesta aún por Bolivia, Guyana, Surinam, Uruguay y Venezuela.

En 2006, se empezó oficialmente la construcción de la vía, la cual terminó costando más del doble del precio propuesto inicialmente. La Contraloría General de la República del Perú, en 2017, emitió un informe en el que daba cuenta de que la IIRSA Sur —como también se le llamaba a la CIS— pasó de 1161 millones de dólares en su presupuesto inicial a 4143.1 millones, significando un aumento aproximado del 257 % (*Gestión*, 2017).

Figura 1: CIS (tramos 1 y 5)¹



1 Tramo 1: puerto de San Juan de Marcona (Ica) – Urcos (Cusco). Tramo 5: puerto de Matarani (Arequipa) – Juliaca – Azángaro (tramo 1). Puerto de Ilo – Juliaca – Azángaro (tramo 2). Tomado de “Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil: Iñapari” por Portal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) de Perú, s. f.

Figura 2: Carretera Interoceánica, tramos 2, 3 y 4²



- 2 Tramo 2: Urcos (Cusco) – Puente Inambari (Madre de Dios). Tramo 3: puente Inambari – Iñapari (ciudad fronteriza con Brasil). Tramo 4: Azángaro (Puno) – Puente Inambari. Los tramos 2, 3 y 4 (colores rosa, verde y amarillo, respectivamente) no estaban construidas. Geográficamente, se ubican en la parte más sinuosa y complicada para construir en su momento. Esto porque en el caso de los tramos 4 y 2 habría que hacerlo en la parte de la cordillera de los Andes. Por ejemplo, en el tramo 4 se pasa por el punto más alto de la CIS, el abra Oquepuño, que se eleva a los 4873 m s. n. m. En el tramo 2, donde se ubica el valle de Ocongate, en Cusco, en el cual se encuentra el segundo punto más alto a 4753 m s. n. m. En este tramo también, entre Cusco y Madre de Dios, se ubica Quincemil, el pueblo amazónico que recibe la mayor cantidad de lluvias de todo Perú, aproximadamente 250 días al año (IIRSA, 2016). Respecto al tramo 5, en la selva amazónica, se introduce y surca a lo largo de una reserva natural la zona de amortiguamiento de Tambopata en Madre Dios. Tomado de “Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil: Iñapari”, por Portal del MTC de Perú, s. f.

La CIS, que es el nombre oficial en su parte peruana, comprende un total de 2600 km que conecta los puertos del sur de Perú: puerto de Juan de Marcona en Ica, puerto de Matarani en Arequipa y puerto de Ilo en Moquegua con Iñapari, la ciudad fronteriza de Perú en Madre de Dios. La ciudad de conexión es Assis, perteneciente al Estado brasileño de Acre.

Como se observa en las figuras 1 y 2, la CIS se divide en cinco tramos que fueron construidos parcialmente, ya que en algunos ya existían partes asfaltadas y habilitadas. Estos tramos se concesionaron para su construcción o mantenimiento a Odebrecht, empresa brasileña que formó un consorcio con las empresas peruanas Graña y Montero, JJ Camet e ICCGSA, así como el consorcio conformado por las empresas Andrade Gutierrez, Construcoes e Camargo Corrêa, y constructora Queiroz Galvão.

En estas figuras se identifican los tramos 1 y 5 (colores naranja y rojo, respectivamente), las dos partes occidentales que desembocan en el océano Pacífico. Estos ya estaban asfaltados cuando se iniciaron las obras de construcción de toda la vía integral, que sería la CIS. Para estos dos tramos (tramo 1 de 763 km y tramo 5 de 752 km), se contempló refaccionarlos y concentrar parte del dinero en su mantenimiento.

En la figura 2, se muestran las partes orientales de la CIS que llegan a la frontera con Brasil.

El libro se estructura en cuatro capítulos y un apartado de conclusiones. En el primer capítulo, se plantean las interrogantes guías de la investigación, las cuales derivan en preguntas secundarias, así como los objetivos principales y específicos que se pretenden alcanzar. Se postulan, además, bases referenciales teóricas de consulta sobre RS, discurso y acción. Estas referencias se someten a un diálogo para exponer la postura epistemológica y teórica del proyecto investigativo.

En el segundo capítulo, que corresponde a la metodología, se exponen las características operativas de investigación. Se identifican y describen las opciones que se usaron en el diseño del andamiaje metodológico y las técnicas empleadas en el trabajo de campo, así como las guías que sirvieron para analizar e interpretar los datos que se iban obteniendo paralela y posteriormente al estudio de campo.

En este apartado, se describen las categorías y estructuras de análisis que sirvieron para el sistema interpretativo, el cual se sustentará en el capítulo 4. Se expone una lista y cómo emergieron en función de las técnicas de investigación.

En el tercer capítulo, se tiene como objetivo describir y ubicar en qué contexto social se desarrollaron las redes de transporte en Perú. Se identifican y describen las principales carreteras nacionales y su influencia social en el país. De esta forma, se genera un marco contextual de aproximación para el análisis final sobre la CIS.

El cuarto capítulo contiene la tesis del estudio. En este se procura seguir una ruta temática, donde se expone el análisis de las unidades de significado, y la interpretación del material de investigación de campo y laboratorio en su conjunto. También se describen los usos que le dan los actores sociales al espacio por donde surca la CIS. De igual manera, se propone, a nivel ensayístico en un plano histórico, una descripción contextual de la actualidad o de las nuevas dinámicas sociales de la vía.

Finalmente, se plantean las conclusiones. En este apartado, se precisarán las aproximaciones a las que se ha llegado desde la discusión teórica, pasando por la metodológica, así como los componentes relevantes de los resultados de la investigación en su forma interpretativa.

1.1.1. Relevancia de la investigación

Los procesos democráticos en América Latina han propiciado cambios en todos los campos de la sociedad, y exponencialmente en los ámbitos social, político, económico, ambiental y académico. En el caso de Perú, los esfuerzos de los diferentes Gobiernos tuvieron como uno de los puntos clave en su política de desarrollo económico impulsar la ejecución de obras de construcción de mega-infraestructuras. En las últimas décadas, el sistema de comunicación terrestre no fue ajeno a ello y se ejecutaron diversos proyectos. Entre ellos, el más grande fue la construcción de la CIS. El proyecto, a pesar de ser de gran magnitud y que se inscribía en el sistema de comunicación terrestre regional sudamericana, nunca dio paso ni importancia al escaso debate sobre su eficacia e impacto en Perú. Rescatar y dar voz a los diferentes actores involucrados para conocer lo que se piensa sobre la carretera, cómo se representa y qué uso se le da será importante, en tanto que estos saberes sirvan como experiencia, y así poder reconocer —por contraste o comparación— las RS presentes en los argumentos de los Gobiernos de turno cuando propongan ejecutar obras de gran envergadura. Asimismo, los resultados del estudio ilustrarán la escenificación de las nuevas lógicas sociales que se formaron en la constelación social a raíz de la construcción de una carretera en Perú.

Poner en el centro del debate a una megainfraestructura es imperante en este tiempo que la inestable y belicosa geopolítica mundial obliga a que los países se desarrollen de adentro hacia afuera, y no a la inversa. Perú y la región latinoamericana tienen como características en común serias deficiencias en su red vial interior, las cuales frecuentemente logran desconectar poblaciones no en el plano del territorio físico, sino como sociedades.

1.1.2. Propósito de la investigación

La presente investigación nace del interés en conocer los motivos y los intereses por parte de la población en tener una vía de comunicación terrestre entre Perú y Brasil para conectar el Pacífico con el Atlántico, así como los motivos e intereses del Estado. Entendiéndose así que el conocimiento de esta investigación es un producto social de un fenómeno social, y que este producto no está acabado, sino en ciernes (Müller, 2013).

Conocer estos motivos e intereses, que surgieron alrededor de un fenómeno social como la construcción de una carretera de alcance internacional, servirá también dentro de una perspectiva histórica para analizar la constelación social actual y los componentes que se han formado alrededor. En este sentido, cabe formularse las siguientes interrogantes: ¿por qué la construcción de una carretera es un fenómeno social? y ¿cuáles son las características que la marcan como fenómeno social? El concepto “fenómeno social” caracteriza el objeto de la sociología, cuyo significado no está bien definido. La identificación de fenómenos sociales se efectúa en diferentes niveles de abstracción. Por un lado, se manifiestan siempre en acciones concretamente definibles, y, por otro lado, se puede hablar sobre ellos de manera general y sin referirse a realizaciones específicas. Con ello, se están destacando los “aspectos supraindividuales” y “características de procesos intersubjetivos” (Balog, 2006, p. 22). Los rasgos de la individualidad de fenómenos sociales y los principios generales de su construcción no se contradicen; al contrario, dependen del interés de la perspectiva si se aborda un fenómeno social desde sus aspectos típicos y generales, o sus rasgos específicos y singulares. Si resulta difícil definir fenómenos sociales con conceptos generales, se pueden detallar sus características y reconstruir los rasgos generales de su estructura, analizando los contextos discursivos que existen sobre ellos. En esos discursos, se manifiesta el saber común sobre el fenómeno social tanto en su dimensión general como las condiciones que se deben cumplir para la identificación de fenómenos singulares (Balog, 2006).

El estudio busca aportar en el desarrollo de un paradigma epistemológico que acepta las nuevas formas de conocer fenómenos y hechos sociales. En este caso, el estudio cualitativo de un fenómeno social como la construcción de una carretera importante del sistema vial peruano.

El conocimiento acerca de un nuevo enfoque de lectura de la interrelación Estado nación y ciudadanía, a través del sistema vial y de un fenómeno social en curso, busca aportar en los debates sobre la sociedad peruana, en la etapa posbicentenario de la independencia de Perú.

1.1.3. Pertinencia de la investigación

Actualmente, el megaproyecto de la carretera Interoceánica está en el centro de la atención pública en Perú debido a un megaproceso internacional judicial y penal a la constructora Odebrecht. La empresa brasileña está acusada y confesa de haber pagado sobornos en diez países de América Latina, a presidentes, a altos y medianos funcionarios de la gestión pública, y a políticos, para asignarse la buena pro en diferentes proyectos de infraestructura. Esta situación desencadenó una revolución que ha suscitado un gran impacto en la forma de percibir el sistema político y empresarial peruano instalado desde hace décadas en el país. Asimismo, estas circunstancias han propiciado el inicio de un proceso de cambio social, en el cual la desconfianza se ha convertido simbólicamente en un elemento gravitante en la interacción del peruano promedio con sus autoridades, ya sean locales o nacionales. Esto da cabida a interrogantes como las planteadas en el estudio para conocer de qué forma se representa socialmente la carretera por los actores sociales involucrados.

1.2. Inquietudes iniciales

El objetivo principal de la investigación consiste en analizar las RS presentes en el discurso acerca de la carretera Interoceánica en su parte peruana. Se reconocen primariamente dos partes: por un lado, el discurso oficial del Estado peruano y, por el otro lado, el de los actores sociales representados por los líderes de opinión y población que viven alrededor de la vía terrestre. En ese sentido, se elaboraron preguntas principales y preguntas secundarias.

Las preguntas principales son las siguientes: