

4.5. Las voces del desarrollo y la apropiación del espacio

El Estado había producido y reproducido consecutivamente un discurso en el que el desarrollo económico era el derrotero que seguir, y la CIS, el camino para llegar a este. Sin metáforas, imaginarios ni simbolismos, con estadística y datos duros, sin escapatoria. El desarrollo, de esta manera, se configuraba como una imposición a la ciudadanía en la que se encontraría el bienestar colectivo. Así lo dejaba en constancia y subrayaba el máximo representante del Estado, Alan García, en la inauguración de un tramo de la carretera:

Esta es la vía más importante y portentosa del país, y será un instrumento para su desarrollo porque permitirá el crecimiento anual del Producto Bruto Interno (PBI) en un punto porcentual [...] Si estamos alegres de que el Perú crece 8.5 %, que es el país que más crece en el mundo, si hubiéramos tenido esta carretera antes, hubiéramos podido crecer un punto más: 9.5 [...] [Es la carretera] más importante que tiene Perú porque es un instrumento para el desarrollo (*La República* y *Efe*, 2010, párr. 3, 5 y 7).

Era junio y hacía mucho frío. Para un costeño como yo, caminar en las frías calles de Puno es siempre un reto. Había llegado a media tarde al terminal desde Arequipa y tenía que apurar el paso, ya que había pactado, desde Suiza, una reunión con una profesora de la Universidad Nacional del Altiplano (UNAP). Mis contactos me habían contado que era una defensora de la construcción de la CIS, de ahí mi interés por conversar con ella.

Caminando, recordaba esa sutil y gran diferencia que existe entre los mismos peruanos, y que normalmente no la notamos hasta que viajamos a una ciudad diferente de donde crecimos. Había transcurrido la mayor parte de mi vida en Tacna, aunque debido a una alta tasa de migración altoandina me interrelacioné con puneños. Cuando era niño, recuerdo borrosamente haber asistido a un mitin del entonces presidente, por primera vez, Alan García Pérez en la avenida San Martín de Tacna. En este anunciaba que creaba la Zona Franca y, con ello, el impuesto cero a productos importados. Esta medida conllevó tres grandes efectos en el segundo quinquenio de los ochenta a esta pequeña ciudad: la quiebra total y rápida de las industrias locales, el comienzo de la migración puneña a Tacna, atraídos por el comercio, y el comienzo del crecimiento veloz poblacional. La ciudad pasó de 95 444 habitantes en 1983 a, según el último censo oficial, 346 000 (INEI, 2000/2016). A esa edad, y a lo largo de mi adolescencia e inicios de mi adultez, fui testigo de las repercusiones en una ciudad que traían consigo las decisiones políticas ancladas en el discurso del bienestar

a través del desarrollo económico. La Tacna construida o urbana de ese tiempo la pude caminar de extremo a extremo en cuestión de una hora. Hoy en día se necesitan cinco horas mínimamente.

La forma de hablar es muy diferente entre una persona propia de Puno y alguien netamente costeño. La lógica comunicativa es distinta, existen códigos y tonos de voz que son vitales conocerlos si el objetivo es dejarse entender, y entenderse entre unos y otros. Esto último depende también del estrato social o educativo al que se pertenezca tanto para un interlocutor de la costa como para, en este caso, uno de Puno. Esta básica y endeble observación no es exclusiva, sino que es una característica estandarizada al interior de las ciudades y a lo largo de cada región del país, así como en América Latina. En el análisis de la comunicación no verbal, el componente cultural es un principio al que no se debe renunciar para encontrar no solo las diferencias entre los interlocutores, sino como elemento clave para una estrategia investigativa en la que se buscan puntos en común entre estos, y así una posibilidad comunicativa. Estos pensamientos y reflexiones me venían a la mente mientras caminaba; ya que, a pesar de haber trabajado en proyectos en la sierra central y tener experiencia “cortando hielo” para entablar contacto, me había resultado difícil charlar minutos antes con dos comerciantes que estaban en el terminal. Lo pensaba porque estaba en trabajo de campo y surgían las dudas sobre cómo abordar a mis colaboradores de conocimiento, especialmente con los que quería conversar espontáneamente; puesto que cumplirían un rol sustantivo en mi estrategia investigativa.

4.5.1. La profesora Sonia Molina y la representación del desarrollo

Llegué a la casa de mi contacto y charlamos durante casi tres horas. Mis reflexiones previas sobre los estratos educativos y sociales se confirmaron al conocerla. Con una mirada complaciente, pero a la vez observadora, empezó a formularme preguntas sobre quién era y el motivo de mi interés en investigar ese tema. Estas interrogantes ayudaron a sostener una conversación larga, genuina e informativa. Antes de proseguir, cabe preguntarse ¿quién era esta persona? y ¿qué representa para la historia de la CIS?

Sonia Molina —como lo comenté anteriormente— era una arquitecta, profesora universitaria y una de las representantes como presidenta de la Sociedad Civil por la Construcción de la Carretera Interoceánica (Socit). Antes de viajar a Perú y enterarme de que existía una organización dedicada específicamente a este fin, me llamó la atención y no podía negarme a mí mismo que al inicio

sentí desconfianza sobre esta, en el sentido de que ponía en duda el interés genuino de esta organización. Este manto de desconfianza inicial fue muy positivo, pues me ayudó a ser crítico y provocador con las preguntas que planteé en esa primera entrevista y en las siguientes. Las personas que trabajan de forma institucionalizada o pertenecen a un organismo normalmente tienen un discurso organizado, y es difícil extraer de ellas información fuera de este.

Ella, con una seriedad desde la lógica de la formalidad, me dijo que era importante que alguien haga algo por Puno en paralelo a las autoridades políticas. “Si nosotros como gente que vivimos en una tierra productiva no hacemos nada por que salgan frutos, no va a venir el vecino a labrarla por nosotros”. “Y, ¿es necesario para tener esos frutos construir una carretera?”, le pregunté. Ella me respondió: “Sí, porque hay suficiente para comer, almacenarlos y venderlos a otros que no tienen esos frutos [...] y, si los vendemos, después podemos tener más o mejores frutos para nosotros mismos y también para otros”. La metáfora usada por la profesora escenificaba el interés y las esperanzas que se depositaban en la carretera. Esta es representada como un objeto para alcanzar un desarrollo económico de Puno.

Al día siguiente, en su oficina de la universidad, me mostró un archivo hemerográfico de publicaciones que había recolectado y organizado con respecto a la CIS. Como profesora universitaria, había conversado con muchos de sus alumnos, quienes guardaban la esperanza de que la carretera ampliara sus posibilidades de trabajo como arquitectos.

La transoceánica es un deber ser de las autoridades centrales para que una ciudad con enorme potencial pueda desarrollarse como debe ser [...] y eso será beneficioso para las nuevas generaciones. Ellos son los que importan ahora [...] también [ellos] pueden y quieren contribuir con este presente.

La carretera era un tema de defensa para Sonia Molina. Lo que llama la atención es que es una defensa organizada, y que la abanderada era una persona que no tenía motivaciones de emprender un negocio o emprendimiento comercial. La principal razón era, según ella, lograr que “Puno salga del estancamiento y que logre por sí solo lo que el Estado se ha empeñado en frenar continuamente”, refiriéndose a las políticas de Gobierno que no facilitan —por medio de leyes y acciones concretas— que la ciudad aproveche sus recursos para exportarlos. Desde un inicio, enfatizó en la importancia que representa para Puno la CIS:

Nosotros hemos luchado durante años para conseguir que se construya la carretera Transoceánica, que es como la llamamos acá en Puno, con ese nom-

bre nació el proyecto [...]. El objetivo principal de la carretera era generar un desarrollo sostenido de la región en la que toda la población salga beneficiada. Puno ha querido antes que todos tener una ruta que conecte, primero, a todo Puno y, segundo, que se convierta en un corredor económico.

La profesora Molina establece, de este modo, la posición local de Puno con respecto a la CIS. No era la única. Puno fue la ciudad que más luchó por una vía que conecte la ciudad con una que llegue al Atlántico; aunque los planes eran, en realidad, tener la oportunidad de introducirse y participar en los mercados de Brasil. Como indicaba la presidenta de Socit, Puno ya había realizado un plan estratégico y un estudio de factibilidad en la década de los ochenta. La iniciativa, sin embargo, fue postergada por los Gobiernos de turno.

A lo largo de la conversación, cuando la profesora se expresaba de la CIS, presentaba un escenario de futuro que se desprendía al hablarme en condicional, como si la carretera fuese un proyecto, a pesar de que en 2014 ya estaba construida “oficialmente” el tramo de Puno a Brasil. Por ello, retomamos una de las preguntas iniciales que me formuló y que transmitía una afirmación escondida sutilmente con sarcasmo. “En Suiza, no tendrán estos problemas, seguro, ¿no?”. Luego, me relató, a manera de queja, los nuevos planes que había dejado el último Gobierno de turno para la CIS.

Es una incoherencia total, y aquí se ve que ellos [el Gobierno] nunca pensaron realmente en un desarrollo para Puno. Solo construyeron [la carretera] y, a la par, buscaban cómo destruir todo con otro proyecto tirado de los cabellos. Pero, para ese tema, es mejor que converses con las personas de San Gabán.

4.5.2. Doña Olga Cutipa. Retóricas y luchas locales

Eliana Hualpa, colaboradora de Servicios Educativos Rurales (SER), organización que trabajaba en alianza con diferentes entidades que apoyaban la CIS, me recomendó, al igual que la profesora Molina, conversar con una dirigente de un comité que trabajó con los comités de ronderos en el distrito puneño de San Gabán. Estos habían cumplido un papel decisivo en la defensa de la carretera.

En los años ochenta, Perú vivió una de sus décadas más difíciles, originada en el primer Gobierno de Alan García (1985–1990), el cual dejó al país envuelto en una de sus peores crisis económicas y con una hiperinflación que llegó al 2775 % (Banco Central de la Reserva del Perú [BCRP], 1989). Esto, entre otras consecuencias, fomentó el descontento popular y el fortalecimiento

del terrorismo que había aparecido a finales del Gobierno de Belaúnde Terry (1980–1985). El terrorismo se asentó y operó, sobre todo, en la sierra central y sureña. Una de las estrategias del Gobierno de Alberto Fujimori (1990–2000), en su lucha antiterrorista, fue crear comités de autodefensa en las comunidades campesinas de la serranía y de la selva, donde las fuerzas policiales y militares eran escasas. A estos comités se les conoce como rondas campesinas y, a sus integrantes, como ronderos. Este tipo de organizaciones civiles recibió una buena aceptación por la población y era considerado como una policía alternativa en los pequeños poblados y anexos de ciudades grandes, además de haber sido dotado de armamento de mediana escala —como escopetas— para su autodefensa. Los ronderos peruanos son conocidos y reconocidos como una pieza muy importante en la estrategia antiterrorista en la década de los noventa, cuando es derrotado gran parte del esquema del terrorismo con la captura de su principal cabecilla y fundador del Partido Comunista del Perú – Sendero Luminoso (PCP-SL), Abimael Guzmán, en 1992. Después de la desaparición de sus huestes en la serranía peruana, los ronderos siguen teniendo una posición de resguardo de los poblados en los que se encuentran. Actualmente, su posición es muchas veces gravitante en situaciones de conflictos sociales de diferente índole. Así, los ronderos son actualmente los portadores organizados de las voces de los pueblos de la serranía y selva peruana. Olga Cutipa es una dirigente comunal del Comité de Defensa de Inambari – San Gabán, quien me narrará una de las partes más contradictorias de la historia de la CIS y, con ello, fijará una posición de la ciudadanía con respecto a esta.

Para llegar a San Gabán —que es un distrito en la ceja de selva puneña—, tuve que desplazarme por la recién construida carretera que corresponde al tramo 4 IIRSA Sur, Azángaro-Inambari, aunque aún con algunas partes inhabilitadas en su totalidad. El viaje lo realicé en un bus que salía en la noche desde Juliaca para llegar a primera hora al distrito. Este tramo pasa por el segundo punto más alto de la vía, el abra Oquepuño, a 4875 m s. n. m. Durante diferentes trechos, todavía se podían distinguir las obras. El camino es el más sinuoso de la CIS porque se atraviesan, de un lado a otro, los Andes.

La llanta en la carretera

A media madrugada, el bus se detuvo en una de las tantas curvas. Preguntamos qué sucedía y el chofer respondió que había un desperfecto con el neumático. Este detalle que podría pasar inadvertido o ser solo anecdótico, sin embargo, deriva en una situación compleja del sistema de transporte peruano y su relación con la CIS. Para ilustrar esta reflexión, traigo a colación mi experiencia

en el tramo de Moquegua a Arequipa, en el cual las unidades móviles brindan servicio de transporte público sin autorización y lo solucionan huyendo de los controles policiales, incluso con los pasajeros a bordo. En este caso, en la ruta Juliaca – San Gabán, el chofer y su ayudante intentaron en vano arreglar el desperfecto, pues no contaban con ningún equipo o implementos de repuesto para hacerlo. La única alternativa que quedaba a medio camino era esperar que venga otro bus, que, al igual que el primero, no disponía de un equipo de reparación. El problema fue solucionado de una manera muy provisoria, la cual incluyó amarrar una parte del neumático con alambres y solo así pudimos continuar. El resto del viaje fui despierto en silencio. No era el único.

Las curvas cerradas en pendiente en las que el bus debe ir muy despacio e invadir el carril contrario, o en algunos tramos esperar que dos buses en sentido contrario pasen primero para que los buses del otro sentido lo hagan después, me hacen pensar en la posibilidad de que esta carretera sea la que el Estado había planeado para alcanzar un desarrollo económico a través del transporte de mercancías. ¿Será posible? En Arequipa, conversé al respecto con Juan Gonzáles, trabajador de una empresa de logística (Sea Land Log de Perú). Como especialista técnico en el tema, su posición fue crítica en relación con la misma infraestructura y sus probabilidades de lograr un desarrollo económico si de esto depende usar la CIS como una banda transportadora de mercancías:

Toledo lo sabía perfectamente, por eso hizo la jugada con lo del SNIP [exoneró al proyecto de construcción de la carretera del SNIP]. [...] ¡Imposible! Ellos [el Gobierno de Toledo] sabían que [la Interoceánica] no iba a pasar la evaluación técnica, que eso también es un tema aparte, pero lo peor era el rendimiento. Ese es el principal problema.

Como lo hemos visto en la primera parte de este capítulo, el Gobierno de Alejandro Toledo, mediante el Decreto Supremo 022–2005-EF, exceptuó a la CIS de toda evaluación del SNIP. La exoneró, de esta manera, de la evaluación al pre-proyecto de construcción, en la cual se podía determinar si estaría bien construida, y si los precios de construcción correspondían a la propuesta económica de la constructora ganadora de la licitación y, estableciendo una analogía pertinente al tema que nos convoca en este estudio, al rendimiento. Es decir, saber si como infraestructura cumpliría lo que los discursos proponían desde el Estado, afirmando que la carretera sería un instrumento para alcanzar el desarrollo económico; ya que irían y vendrían los camiones con *container*, los cuales llenarían barcos en el Atlántico y el Pacífico para que se trasladen a otros mercados

del mundo. A esto en los proyectos técnicos se le denomina costo-beneficio y era uno de los puntos cruciales que evaluaba el SNIP.

Gonzáles dibujó dos mapas mediante los cuales me explicó—desde su mirada como experto en logística—lo incoherente de la CIS con relación a pensar que sería una catapulta para impulsar un desarrollo económico:

[...] O sea, después de cruzar toda esa ruta lentísima [en la parte peruana] para los brasileños, dura para el normal rendimiento de los camiones de carga, no te olvides que tienen que pasar por hasta más de 4000 000 m, y tienen que bajar o subir con toneladas de peso. Pobres direccionales, pobres frenos. Imagínate qué les pasa a tus rodillas si bajas escaleras con el doble o el triple de tu peso en la espalda. Y esto significa que es un costo adicional para el mantenimiento de los camiones. Bueno, de Santos [puerto de Brasil] a la frontera con Perú, son 4000 km y el flete [costo de transporte] cuesta 2000 dólares; y, del mismo punto a Matarani [puerto de Perú], hay 1400 km y el flete cuesta 4500 dólares. Y así, al final de cuentas, el costo del transporte es mucho más caro que en Brasil. [...] Salen 2 barcos al mes de Matarani a Shanghái [puerto de China] y, de Santos a Shanghái, 15 barcos por semana.

A la ilustración de la problemática de transporte de la CIS, Gonzáles le sumó “la informalidad del transporte público de pasajeros”. Indicó que no es una autopista con carriles exclusivos para transporte pesado, sino que es compartido para todo tipo. Eso ralentiza el viaje, puesto que “ellos [el transporte público de pasajeros] se rigen todavía por la ley de la selva”.

Era martes a primera hora y el bus no pudo llegar a San Gabán; nos dejó aproximadamente a 2 km. Felizmente, estaba con una pequeña mochila a la espalda. Ese alivio no lo podían sentir los otros pasajeros, ya que el bus tenía la maletera y el techo lleno de costales con productos de diferente tipo. Son los pasajeros del sistema de la CIS. Al empezar a caminar, dejé atrás una revuelta en la que más de uno quería golpear al chofer y a su ayudante.

Llegué muy temprano a casa de doña Olga Cutipa. Desde el comienzo, lo primero que reconozco es su facilidad para expresarse y elaborar ideas, generando diferentes ejemplos respecto a un mismo tema. Es una lideresa. “Usted es famosa, señor”, le dije para romper el hielo, a lo que respondió con una sonrisa a modo de aceptación del cumplido. “Es lo que se tenía que hacer por nuestra tierra”, me contestó. La primera parte de la entrevista giró en torno a la defensa que ella encabezó y lo que considera “una burla del Estado”.

En 2010, Alan García, quien fue reconocido como el presidente que más tramos inauguró de la CIS, firmó un acuerdo energético con su homólogo Lu-

la da Silva, quien contemplaba la construcción de hidroeléctricas para que los excedentes de energía sean vendidos a Brasil. La idea que la profesora Molina consideraba “tirada de los cabellos” y que fue icónica en la historia defensiva de la CIS gracias a uno de los liderazgos más importantes es una de las hidroeléctricas que ya estaba velozmente proyectada en construirse en este acuerdo: la hidroeléctrica de Inambari. Al construirse, como se observa en la figura 16, esta ocasionaría, entre otros impactos medioambientales, 4000 personas desplazadas, 37 800 hectáreas de bosques inundados y —lo más contradictorio con relación a los discursos estatales— se inundarían 98 km de la recién construida CIS. Había transcurrido más de 20 años desde el primer pedido de construcción de esta infraestructura al Estado por parte de Puno.

[...] Así les hemos botado a los ingenieros de acá. Fuera de acá les hemos dicho. A chicotazos les hemos amenazado, diciendo que, si regresan, eso les vamos a dar. De aquí todo el pueblo ha estado enojado. Eso querían hacer. No les hemos dejado [...] Tanto hemos luchado por tener esta carretera.

Doña Olga narra que la constructora brasileña Empresa de Generación Eléctrica Amazonas Sur (Egasur) —seleccionada en el Gobierno de Alan García para la construcción de la hidroeléctrica y, luego, en el Gobierno de Ollanta Humala— no realizó las consultas ciudadanas de ley, las cuales correspondían a un proyecto de tal envergadura e impacto socioambiental.

Muchas veces el Gobierno cuando quiere algo de nosotros nos dice las cosas cuando ya se han firmado contratos y organizan las famosas mesas de diálogo con la comunidad solo para cumplir el protocolo; y, luego, decir que ellos sí han hecho todo a ley y que nosotros somos los que no queremos. A ver, qué pasa si nosotros les vendemos algo de Lima y, luego, los sentamos para decirles que ya hemos firmado y ellos solo tienen que aceptar.

La empresa había intentado llevar a cabo la construcción de la hidroeléctrica de Inambari sin seguir el protocolo de cumplimiento obligatorio, exigencia del Minem, que es el estudio de impacto ambiental (EIA), el cual incluye el procedimiento de participación ciudadana. Uno de los principales problemas de la gestión pública de los Gobiernos en las licitaciones de proyectos en el sector primario, energético o infraestructura fue secundarizar y subestimar la relevancia de las mesas de consulta previa y diálogo, así como dejar que las empresas dominen la negociación entre estas y las poblaciones (Affentranger, 2005). Esto actualmente ha cambiado, aunque sigue teniendo carencias y fallos en su sistema a largo plazo. Uno de los principales problemas es el cambio de los es-

pecialistas negociadores en las mesas de diálogo con cada cambio de gobierno o gestión ministerial. En un país en el que sus riquezas están bajo tierra, es decir, bajo comunidades, la relevancia del factor comunicacional es una falencia deontológica de la gestión pública y privada. Los 198 conflictos sociales, 147 activos y 51 latentes, según el reporte 201 de la Defensoría del Pueblo, lo evidencian (Defensoría del Pueblo, 2020). De estos conflictos, el 59.1 % es competencia del Gobierno central, 129 de carácter medioambiental, como la construcción de la hidroeléctrica de Inambari en la CIS.

En este contexto, la defensa de la CIS por la dirigente literalmente era a muerte. “¿Me quiere decir que usted hubiese muerto defendiendo la carretera?”, le repregunté ante una respuesta anterior. “No solo yo, varios de nosotros lo hubiesen hecho”, me respondió. “Acá estaba en juego lo que le vamos a dejar a nuestros hijos, hemos luchado durante años por esta carretera”. “¿Y qué es esta carretera para usted?”, le pregunté. “¿Qué es? Es desarrollo, sin esta carretera no podríamos llevar nuestros productos a vender a otros lados, es ir a sitios que antes no podíamos y que no existían para nosotros”, me contesta. “¿No será, a su vez, la construcción de la hidroeléctrica el principal problema para la imposibilidad de cultivar sembríos de coca?”, le consulto. “No, la hoja de coca está controlada para su venta formal”, dice.

La defensa de la carretera es una lucha discursiva local de defensa del espacio vial contra el Estado, en el cual se representa socialmente como un espacio propio. Existe una RS de pertenencia y apropiación de la CIS entre los actores sociales como doña Olga. No es la única, pero fue la lideresa más icónica, tal vez por su condición de mujer e indígena bajo la mirada de los *otros* costeños. No, ella no deja que mi sobreinterpretación me desborde. “Es porque se tenía que hablar fuerte y se habló fuerte. Solo cuando hay otra fuerza del pueblo que se opone a ellos [al Gobierno central] nos hacen caso a los del interior. Esto era una lucha por nuestro territorio y el medioambiente peruano contra los brasileños”.

El proyecto de la hidroeléctrica de Inambari estaba planeado en el acuerdo firmado por Alan García y Lula da Silva. Este, en su extenso título, configura una estrategia discursiva que minimizaba la presencia de Brasil y, con ello, el objetivo final o principal del mismo: “Acuerdo entre el gobierno de la República del Perú y el gobierno de la República Federativa del Brasil para el suministro de electricidad al Perú y exportación de excedentes al Brasil” (Minem, 2010). “¿Excedentes?” es lo que se preguntaba la profesora Sonia Molina en Puno mientras afirmaba: “Es al revés, Brasil nos iba a dejar a nosotros solo los excedentes, y a

eso hay que sumarle el enorme impacto negativo de los pasivos que el país, la economía, las comunidades autóctonas y la naturaleza tenían que asumir”.

El mencionado acuerdo del 16 junio de 2010, que implicaba la inundación de 98 km de la CIS, se firmó cuando el mismo presidente peruano se apresuraba a inaugurar en Cusco y Madre de Dios tramos y puentes, sin terminar de estar contruidos, de la misma vía.

El mensaje que enviaba este tipo de discursos y actos estatales a la ciudadanía no era bien recibido, sobre todo, por esa contradicción que reclaman la dirigente y la profesora puneñas. Es importante anotar que los considerandos, tal como lo hemos visto en los proyectos de ley de los congresistas en la primera parte de este capítulo, son las razones esenciales; es decir, los razonamientos jurídico, social y de derechos, en los cuales se justifican una ley o una sentencia. En ese sentido, el último considerando del acuerdo energético peruano-brasileño sustentaba lo siguiente:

La importancia del desarrollo sostenible y la voluntad en avanzar en una integración energética que genere los mayores beneficios para ambos países, en particular para sus comunidades locales, conservando el medio ambiente y manejando eficientemente sus recursos hídricos.

Doña Olga Cutipa y la profesora Sonia Molina encarnan la defensa de la CIS, seguramente sin saberlo. En función de esa forma en que habían representado socialmente la CIS, hacían eco de este último considerando. La dirigente de San Gabán tiene un discurso que parte de la subsistencia de comunidades locales y la relación que estableció era tautológica: la construcción de la hidroeléctrica significa que no habrá ni carretera ni poblado, así que tendremos que vivir en otro lugar y empezar de nuevo. Ante ello, su estrategia discursiva de defensa contenía aspectos de subsistencia individual y colectiva vinculados al medioambiente y al desarrollo; este último alcanzado autónomamente sin ayuda del Estado. La profesora presenta un discurso que parte del desarrollo, en el mismo sentido del Estado, aunque asociado a una posición de generación de una autonomía que desean conseguir los puneños, de manera que logren descentralizarse del poder que ejerce Lima sobre la economía de la ciudad. Para ello, la CIS es representada socialmente como un instrumento que los lleve a los mercados brasileños; y, de este modo, exista una sinergia económica entre Estados como Acre y Rondonia, y la región puneña.

La posición puneña se opone a la del Estado a pesar de que ambas buscan la construcción de la CIS y usan los topos del desarrollo como defensa de la construcción de la carretera. Se genera una imposición, entonces, a través de

la narrativa existente en situaciones de crisis que se usa desde ciertos grupos políticos en los que se pretende propiciar una RS negativa de las comunidades andinas o selváticas. Esta narrativa representa a estas comunidades como actores sociales que están en contra del bien nacional común o el desarrollo. Cabe preguntarse si ambas posiciones han dialogado sobre la concepción de desarrollo y sus alcances.

Figura 16: Hidroeléctrica vs. carretera³

Hidroeléctricas en Puno

Agua, población y energía

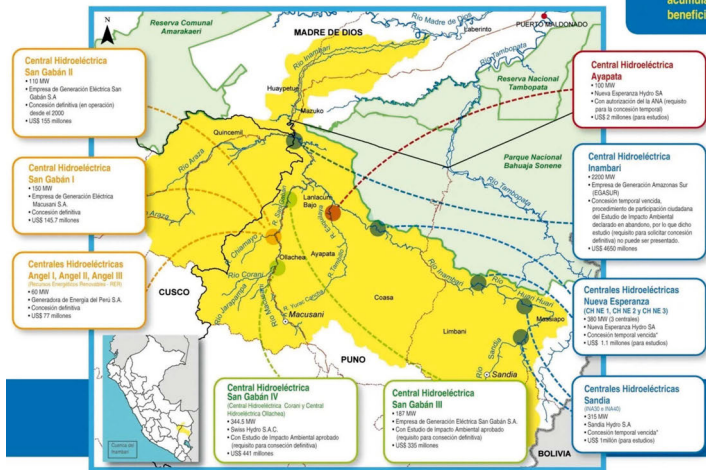
14 hidroeléctricas

5 con concesión definitiva
2 con Estudio de Impacto Ambiental aprobado
6 con concesión temporal vencida
1 con autorización de estudios por parte de la
Autoridad Nacional del Agua



El agua es una importante fuente de energía, sin embargo también es una importante fuente de vida. Es así, que su aprovechamiento para energía debe realizarse de manera planificada, incluyendo estándares ambientales y sociales que eviten y mitiguen los impactos que pudieran originar su aprovechamiento, en especial si se pretende desarrollar 14 hidroeléctricas en la cuenca del río Inambari.

Es necesaria una **evaluación integral** por cuenca, más allá de los estudios ambientales de cada proyecto, que considere las **necesidades reales de la población, los impactos acumulativos, los costos ambientales y sociales y los beneficios para el país.**



Principales Impactos de la Central Hidroeléctrica Inambari

4 mil personas a ser desplazadas por el embalse y la construcción.

37,800 ha de bosques, tierras agrícolas y centros poblados serían inundados.

42,100 ha de bosque se perderían por la inundación.

98 km de la carretera Interoceánica estarían inundados por el embalse.

US\$ 409 millones costaría reconstruir la interoceánica y la línea de transmisión a San Gabán.



No se cuenta con información sobre si presentaron al MNER su estudio de factibilidad o su EIA. La ubicación de las centrales hidroeléctricas es referencial debido a que muchos proyectos aun están en estudio. Información actualizada a febrero 2013.
Para mayor información puede escribir a: amazonahidroelectricas@gmail.com

Para mayor información puede escribir a: amazoniaehidroelectricas@gmail.com

- 3 En la infografía, se indican los proyectos de construcción de hidroeléctricas que comprendían el acuerdo energético entre Perú y Brasil. En el recuadro de la parte inferior derecha, se observan los principales impactos socioambientales que supondría la construcción de la hidroeléctrica de Inambari, entre estos, la inundación de 98 km de la CTS. Tomado de “Hidroeléctricas en Puno. Agua, población y energía”, por el Colectivo Amazonía e Hidroeléctricas, 2013.

Este enfrentamiento discursivo entre la capital y la provincia y defensa de la CIS se observa desde la misma génesis legislativa. Así, esto se evidenciaba en las propuestas de ley para otorgarle la priorización de construcción a la carretera como en la de la congresista por Puno, Rosa Yanarico, quien, en el quinto motivo de su proyecto de ley, subtítulo “La Transoceánica por Puno y la Hoya del Titicaca”, defendía la localidad y zona de influencia por donde debía pasar la vía:

Finalmente es necesario que la integridad de[l] Corredor Económico y por ende el eje vial, se encuentren ubicados en la Cuenca del Lago Titicaca, lo que se emparenta el Proyecto Especial Carretera Transoceánica (PECT) con el proyecto Especial Lago Titicaca (PELT) y hace del área de influencia directa, las provincias de Puno, San Román, Lampa (Calapuja), Azángaro y Carabaya y de manera indirecta todas las demás provincias del departamento de Puno (3793, 2002).

4.6. Euforias y disforias

A lo largo de las diversas conversaciones que sostuve en mis viajes por la CIS, he percibido que existen discursos de la ciudadanía que se trasladan en dos tiempos distintos: el pasado y el presente. Los marcadores de tiempo usados recurrentemente (“antes” y “ahora”) establecen esa diferencia de lo que era una ciudad sin carretera y lo que es con la CIS. La relación se puede justificar aparentemente en la comparación fáctica de la existencia o no de un objeto físico, pero no es así. La comparación está comprendida por una serie de relaciones simbólicas que se encuentra en la elaboración de las RS de la ciudadanía. El presente abordado por mis entrevistados está cargado de una noción de desarrollo que proyectan eufóricamente como una necesidad que se debate para ellos entre alcanzarlo o no. Este discurso de diferentes actores sociales que hayan, según ellos, logrado o no ese desarrollo económico es propio de un discurso de la utopía en su presente. El pasado es metaforizado como un tiempo enemigo, en el cual el aislamiento territorial es el hecho primario de la realidad que materializa el simbolismo de lo no deseado en el presente. No obstante, este se entrelaza con un *deber ser* de un futuro que no ha sido elaborado necesariamente de forma endógena, sino impuesto primariamente por el discurso estatal. La ciudadanía lo ha recibido, aunque lo ha reelaborado según sus intereses y necesidades.