

CONCLUSIONES

Primera

El Estado peruano, al promover la construcción de la CIS, ha producido y reproducido un discurso en el que el concepto de desarrollo, como elemento primordial de desarrollo nacional, está inscrito en un sistema de capitales que prioriza ante todo el bienestar económico. De esta manera, el Estado empuja al país a insertarse en la dinámica de un mundo globalizado. En la retórica del proyecto Estado nación peruano, se pueden identificar que los diferentes Gobiernos, ya sean de izquierda o derecha, democráticos o autoritarios, han normalizado poner el territorio geográfico del país al servicio de los mercados internacionales, imponiéndose así una ideología de libre mercado. En este caso, la construcción de la carretera serviría para impulsar el desarrollo económico del país.

En los discursos sobre políticas de construcción de infraestructura vial, no se identifican propuestas acerca de su uso estructurado y eficiente para la población, al no anclar una infraestructura de servicios relacionados con la obra construida. Los procesos de modernización de los países en vías de desarrollo han sido impuestos como discursos y doctrinas por los países desarrollados. En el caso peruano, el concepto de desarrollo es el que define el proyecto Estado nación y que se propone en los diferentes gobiernos, en los cuales se identifica una influencia externa gravitante.

Esta doctrina es impuesta por países que han logrado hace varias décadas la articulación física y social a través de infraestructuras de comunicación terrestre, marítima y aérea. La región latinoamericana, y en este caso Perú, no ha logrado aún alcanzar ese tipo de integración. En su intento, solo adapta aspectos muy concretos y que responden a temporalidades muy breves. La brevedad del ciclo de vida de estos aspectos no democratiza el beneficio sostenible para las regiones y localidades que están alrededor, o a lo largo de las nuevas infraestructuras. Los demás países que lograron articularse internamente y con sus vecinos, como el caso de Europa, son mucho más veloces en el planeamiento y

en su actuar en una dinámica de globalización, y también en los primeros intentos aislacionistas o en contextos como los que se viven actualmente debido a la pandemia de la COVID-19 o de guerra.

La velocidad en la búsqueda de alcanzar la globalización por parte de Perú a través de las construcciones de megainfraestructuras no es suficiente, y puede frustrar todos los planes de integración y desarrollo siguiendo la lógica del libre mercado cuando países desarrollados decretan leyes o normas provisionales en las que se elevan los impuestos o se cierran fronteras.

Segunda

La iniciativa IIRSA se usó en términos positivos por parte del Estado peruano o políticos sin que la dimensión real detrás del término fuese expuesta y debatida en la agenda pública. De este modo, los actores sociales involucrados con la CIS solo relacionaban la palabra *IIRSA* con un nombre técnico que no representaba su base conceptual de integración sudamericana. Por lo tanto, la carretera se entiende como una vía más de Perú con conexión con Brasil. A partir de esta idea, se puede establecer una diferencia entre las RS que tiene la población sobre el objeto de representación y la carretera (con los beneficios o ventajas que se pueden obtener de esta).

En el caso de Puno —siempre y cuando se parta de la opinión de los actores sociales especialistas como los organizados en una institución promotora de una vía que los una con Brasil—, encontraron en la construcción de la CIS la materialización de su demanda social ante el Estado peruano, la cual estaba presente antes de que el Gobierno de Alejandro Toledo empiece con el proyecto vial. A pesar de que los intereses puneños apuntaban en dirección al proyecto IIRSA, el objetivo también era propulsar un corredor económico para que sus productos sean comercializados en los mercados brasileños, y así consolidar la autonomía económica de la macrorregión sur de Perú. La finalidad de consolidar un intercambio comercial con Brasil cortaría la dependencia absolutista del poder centralista que ejerce Lima. Este contexto es reproducido en los discursos de estos actores sociales en forma de crítica al Estado, dibujándose una lucha discursiva entre lo que es importante para el país y lo que es relevante para una ciudad. De esta manera, la descentralización se inserta como un elemento en la RS del colectivo puneño.

En el caso de Madre de Dios, hay un consenso en percibir a la CIS como un objeto de desarrollo que se establece como una comparación con los conceptos de integración, desaislamiento o conexión terrestre con el resto de Perú, especialmente con Cusco y Puno, que eran las ciudades con las que histórica-

mente tenía un intercambio comercial a menor escala. Las RS de los actores sociales de la ciudadanía sobre la CIS son condescendientes y favorables, en la medida en que le otorgan ese valor de conectividad descrito anteriormente. Sin embargo, también son críticos con respecto a los efectos negativos más observables y comprobables (la migración, la minería informal, la deforestación, la delincuencia y la prostitución), a diferencia de los efectos positivos, que son de orden inmaterial como la integración.

Tercera

La apropiación del espacio de la CIS en Perú ha conllevado una nueva distribución no solo geográfica de la población, sino la emergencia de nuevos grupos sociales que se han apoderado del espacio. Estos modifican el espacio e imponen nuevas formas de comportamiento e interacción, ya sea de orden ecosostenible con el espacio o de orden social con los demás pobladores de la zona. La zona por la que sigue el recorrido de la CIS ha sido modificada no por la consecuencia lógica que supone una infraestructura como esta, sino por los usos que le están dando los nuevos pobladores. Así, la gramática social ha cambiado debido a las nuevas élites alternativas y marginales que la conforman como los mineros informales o los taladores ilegales. Estas nuevas élites compuestas por los buscadores informales e ilegales de oro se sustentan básicamente en el uso secundario de la CIS. La carretera ha facilitado el ingreso e internamiento a zonas de bosque amazónico. Los mineros cuentan con un poder económico mayor al del común denominador del poblador de Madre de Dios. Esto ha traído como consecuencia la atracción de mercados formales e informales, legales e ilegales para satisfacer las necesidades de estas élites.

La minería informal, además de una actividad económica y social, es la configuración de una nueva forma de uso de la carretera, en la cual su exposición material se observa en los pueblos asentados a lo largo del trazo de la vía, específicamente en Madre de Dios, y que afecta directamente el ecosistema de reservas naturales nacionales como las de Tambopata y Bahuaja Sonene.

Debido al fenómeno de la migración masiva de los mineros ilegales y la conformación de estas nuevas élites sociales, han surgido autorrepresentaciones locales, en las cuales el autóctono de Madre de Dios se reconoce diferente. De este modo, se adjudica un valor positivo a esa diferencia, al marcar una distancia del migrante y reconocerse como una persona que no dañaría el medioambiente de la Amazonía. Es decir, la diferenciación identificativa adjudicada a las élites marginales, por parte de los que son propios de las zonas adyacentes a las minas ilegales o informales genera a su vez una autorrepresentación social

de pertenencia a Madre de Dios. Este mecanismo social de pertenencia es expuesto a través de discursos de respeto al medioambiente, crítica a los efectos secundarios de la migración masiva como la prostitución infantil o encarecimiento de la canasta básica familiar.

La CIS, sin embargo, no es representada como un factor influyente en esta problemática social por parte de los propios de la zona, ya que es más importante que la carretera los haya liberado del aislamiento vial, económico y político. La CIS, finalmente, cumple con su función básica rudimentaria de conectar una ciudad con otra.

Cuarta

Las RS que proyectó la prensa peruana se pueden diferenciar en dos etapas. En la primera, se reconoce una reproducción eufórica de las proyecciones positivas que los diferentes Gobiernos argumentaban sobre la CIS, imposibilitando el debate en la agenda pública. La falta de crítica por parte de la prensa a la construcción de una megainfraestructura en un país afecta indudablemente en forma negativa los intereses de este. La escasa discusión mediática, sobre todo en las etapas de preproyecto y proyecto de la CIS, generó que esta importante vía de comunicación terrestre no sea fiscalizada exhaustivamente en sus fases cruciales. Además, el potencial de una carretera de orden internacional, en el estricto sentido económico, ha sido desaprovechado. Si la CIS se inscribió en una dinámica propia del sistema de libre mercado, la prensa no sometió a debate público las leyes o reglamentaciones que deberían haber posibilitado que esta vía cumpliera la función facilitadora de intercambio comercial.

En la segunda etapa, se conocieron los hechos de corrupción, los cuales involucraban a la constructora brasileña Odebrecht y a diferentes funcionarios del Estado. Esta situación originó que la prensa peruana abordara las temáticas que giraron alrededor de este problema, y la carretera y sus efectos socioambientales pasaran a un plano secundario hasta ser invisibilizados. Como fuente de información y parte del proceso de generación de RS, esta segunda fase influyó decididamente en una desvalorización de la carretera, transcurriendo de un proyecto con contenido simbólico positivo a uno negativo.

Llamada y autollamada el cuarto poder de la sociedad, la prensa peruana desaprovechó un tiempo importante en la historia rutera del país para someter a debate la relevancia de una vía de comunicación terrestre vital no solo para el intercambio comercial y su desarrollo económico-social, sino gravitante en el esquema geopolítico de la región latinoamericana. La CIS forma parte de lo que comprendía un sistema de interconexión e integración que se había pla-

nado geoestratégicamente desde Brasil, las IIRSA, y poder liderar política y económicamente en Sudamérica. La prensa, así, no visualizó oportunamente esta estrategia brasileña, y no aperturó, amplió ni profundizó esta arista geopolítica que traía consigo la construcción de la CIS. Esto se debe también a que la lógica o formato de presentación de noticias de la prensa peruana se basa en la denuncia y en la crítica, mas no en el debate. El tratamiento de la agenda pública sobre la CIS sigue caracterizándose por presentar ribetes domésticos. Si bien es cierto que es importante identificar y encarcelar a los culpables de delitos, la prensa peruana no incluye en el debate la mirada de la posición geopolítica de Perú en la región.

Quinta

Desde su vida republicana, la historia de la carretera en Perú ha estado marcada por la presencia e influencia del sistema capitalista impuesto por el proyecto Estado nación de los Gobiernos de turno. Así, las principales carreteras del país, la Panamericana, la Central, la Marginal de la Selva y la Interoceánica, tuvieron como prioridad alcanzar un desarrollo económico. Además, se identifica que esta imposición por parte del Estado está comprendida dentro de una estructura más grande en la que EE. UU., imponiendo la ideología neoliberalista y la globalización en el caso de las tres primeras, ha jugado un rol protagónico. En el caso de la CIS, Brasil impuso el argumento discursivo de la integración sudamericana, pero con el objetivo intrínseco de homogenizar su posición respecto al libre mercado a expensas de la explotación de recursos naturales. De este modo, al igual que la primera potencia, la sexta economía mundial perpetúa la continuación de una economía de enclave para Perú.

Las grandes carreteras en Perú han generado la creación de poblaciones de manera informal, el planeamiento no prevé nodos que sean soportes sociales para una distribución democrática de servicios básicos de vivienda, educación y salud. Los nodos no se interconectan adecuadamente entre estos y generan diferencias negativas que no afectan solo a los nodos menos favorecidos, sino que también al país entero.

Se tiene una deuda social con las carreteras en Perú. No con el proyecto de desarrollo del Estado, sino con los pueblos originarios, las comunidades nativas y la población que habita en pueblos incomunicados terrestremente con el resto del país. Esta deuda tiene un doble aspecto. Por un lado, la imposición histórica desde el Estado para construir alguna carretera con la promesa de desarrollo, sin que esta se cumpla. Por otro lado, la construcción de una carretera en suelos amazónicos sin un tratamiento intercultural, cuyo conflicto no

se puede resolver con la unilateralidad lógica del occidente peruano. La problemática de la propiedad del suelo hasta ahora no ha sido resuelta en Perú.

En la actualidad, las Fuerzas Armadas del Perú cuentan en sus filas con profesionales altamente capacitados en planeamiento estratégico e ingeniería. Es la institución estatal con mayor presencia en el país, la que más se ha acercado a la población, así como la de mejor reputación y confianza a nivel nacional. Su aproximación no solo es territorial, sino que también ha logrado conocer y reconocer la vasta variedad cultural en las diferentes regiones del país. El potencial valioso de esta institución se debería usar a través de mecanismos de consulta por los Gobiernos de turno en los planeamientos de construcción de obras de gran envergadura, sobre todo, cuando su trazo implica el recorrido por zonas con población de diferentes características culturales.

Sexta

La presencia de la empresa Odebrecht en la construcción de grandes infraestructuras públicas en los países de la región, de no ser por las prácticas de corrupción que rodearon estas negociaciones, hubiese sido un capítulo interesante en el desarrollo económico de América Latina; pues era la primera vez que la región diseñaba una estrategia de desarrollo endógeno, es decir, una cartera de proyectos que, en principio, traería beneficios para los habitantes de todos los países. Sin embargo, los ciclos de la corrupción demostraron con creces la falacia del postulado del Consenso de Washington con respecto a que la libertad económica conduciría a la libertad política.

La CIS destejó una trama de corrupción que debilitó la oportunidad de crear un bloque sudamericano que hoy, en tiempos altamente inestables a nivel mundial, vemos que es un camino para ejercer una posición geopolítica, y activar mecanismos de defensa en temas de economía, salud pública, jurisdicción e interculturalidad. El presente bélico, económico y en tiempos de pandemia nos muestra que la globalización sirve solo para países o bloques poderosos. En ese caso, las megainfraestructuras que buscan el desarrollo impuesto desde afuera quedan inservibles y se convierten en espacios físicos que generan el efecto contrario a lo prometido, cuando esas fuerzas externas y más veloces, según sus propios intereses, cambian las reglas del juego unilateralmente. La volatilidad de ese contexto es doblemente riesgoso y perjudicial para países en vías de desarrollo, como Perú, que no han podido desarrollar un eficiente y veloz sistema anticorrupción en sus procesos de licitación pública.

El esquema de corrupción descubierto iniciado con el caso de Lavajato en Brasil, y que condujo a conocer el sistema de pagos ilícitos alrededor de la CIS

en Perú, mostró la mirada obtusa de la clase política peruana para comprender la relevancia y el potencial geopolítico que tenía la construcción de una vía terrestre como esta. Que los políticos peruanos se hayan concentrado en recibir una coima lleva a Perú a seguir perpetuándolo en su tropo de pequeñez y descoloca al país de cumplir un rol importante en la región. El sistema planeado de corrupción dirigido por una sola empresa aprovechó eficiente y fácilmente la debilidad del sistema político de un país. El capítulo de la CIS en Perú no solo develó la precariedad del sistema vial terrestre, sino también la del andamiaje político peruano.

Limitaciones y recomendaciones

El trabajo de campo realizado en diferentes puntos geográficos a lo largo de la CIS se focalizó en las ciudades de Madre de Dios y Puno, y, a manera exploratoria, en las ciudades de Moquegua, Arequipa y Cusco. Como resultado, entre Madre de Dios y Puno, se advirtieron diferencias sustanciales en las RS de los diferentes actores respecto a la CIS, así como en la interacción con esta. En ese sentido, cabe recomendar la importancia que revestiría abordar las demás ciudades ubicadas en los otros tramos que conforman el corredor de la CIS para conocer las RS de otros actores y los usos que le dan a la vía.

El presente estudio propone una metodología de investigación en la que se pueden identificar las RS presentes en los discursos del Estado y en los diferentes actores sociales involucrados con la CIS. En esa misma dirección, cabe señalar que en Perú existen aún dos IIRSA más que están en proceso de construcción y que se ha abierto nuevamente la posibilidad de construir una hidroeléctrica en Inambari. Conocer las RS y observar el impacto que genera o provocaría en la gramática social por donde los dos primeros proyectos se están ejecutando y el tercero se planea colocaría en la agenda pública —gracias al debate de especialistas— las implicancias que están trayendo y traerían para el país.

La experiencia artesanal y tradicional que se tuvo en el proceso de sistematización de la información recolectada, así como en la saturación de temas para lograr las categorías de análisis e interpretación, fueron claves para propiciar un diálogo reflexivo con los datos. Esto debido al proceso de escritura como parte del método científico-metodológico, correspondiendo a la propuesta de usar la metáfora del cristal como camino para obtener un conocimiento nuevo. Sin embargo, en la actualidad, existen programas informáticos para procesamiento de datos cualitativos como el NVivo, *software* que continuamente se re-

nueva y mejora en cada nueva versión, el cual ayudaría a perfeccionar el trabajo de proceso y análisis de datos.

Este tipo de estudio es propicio para fomentar una cultura de integración de la voz de los ciudadanos en las políticas de construcción de infraestructura en el país, ya que son quienes se ven directamente afectados con la materialización de estas obras de gran envergadura. Diseñar un plan de decisión ciudadana en los temas de alto impacto social, económico, ambiental y de derechos ciudadanos que incluya un trabajo de corte etnográfico-cualitativo, en combinación con data generalizable, tendría una posibilidad de uso por parte de organismos estatales peruanos, como la Defensoría del Pueblo, que son entes intervinientes en la resolución de conflictos sociales. Asimismo, tomar en cuenta las individualidades de los sujetos dentro de los colectivos es importante para conocer las diferentes direcciones argumentativas, las cuales pueden existir en los datos estadísticos que usan los Gobiernos para desarrollar sus políticas públicas.

Este estudio ha abordado marginalmente las conexiones entre una historiografía nacional y una historia global o regional sudamericana. Con el devenir de los tiempos, en la actualidad, las decisiones de los Estados sudamericanos ya no dependen de sus propias voluntades e involucran a la ciudadanía pasivamente a sistemas internacionales o externos sin consultárselo, produciendo frecuentemente nuevos desafíos para los cuales los países no están preparados. Por ello, se requiere seguir fomentando los incipientes intentos de centros de investigación sudamericana y de estudios globales integrados en universidades de la región con el presupuesto suficiente para formar más investigadores y analistas, cuyos resultados sean tomados en cuenta por los Gobiernos. De esta manera, se generará una sinergia utilitaria y pragmática con el trabajo científico social.