

Las *condiciones de producción* indican desde dónde representa el sujeto la CIS. Como hemos notado, son actores sociales que tienen una relación directa con la carretera, ya sea porque vivían en el trazo de la vía antes de su construcción, u otros que han migrado y ahora viven o desarrollan actividades económicas en la zona de influencia. Estas personas presentan diferentes influencias en la creación de sus RS, pero la característica común es que utilizan esta vía de forma rutinaria o frecuente.

La *información* indica cuáles fueron las fuentes de las que dispusieron para conocer la CIS. Este dato es disperso, ya que la mayoría de mis entrevistados indicaba que “siempre” había escuchado de la “carretera”, en el sentido de que la proyección de construir una vía que desaislara las ciudades era un anhelo generacional. Entonces, la CIS llenó este vacío como si fuese la misma “carretera” anhelada. Además, afirmaban que durante mucho tiempo los políticos locales incluían la idea de construir la CIS en sus discursos. Asimismo, se identifican dos etapas en la información propagada por la prensa: la primera, en la que se reconoce una *convergencia discursiva* con el discurso del Estado; y la segunda, en la cual se denuncian los hechos de corrupción de la constructora Odebrecht, generando un espacio simbólico de corrupción.

El de la ciudadanía gira alrededor de ideas como desarrollo, integración, globalización y corrupción, esta última en una segunda etapa.

Finalmente, notamos que en la actitud hay diferencias de valorización positivas y negativas dependiendo no del actor social, sino del tema que se relacione con la CIS.

4.9. Hipótesis sobre las RS de la ciudadanía

Como hemos visto, por medio de las RS que están presentes en los discursos de la ciudadanía, se conoce que aprueban la construcción de la CIS. La ciudadanía recibió un producto social, la CIS, y la reinterpretó partiendo de la RS de desarrollo que el Estado había impuesto. Una vez que se sabe que el colectivo estaba a favor de la carretera, cabe preguntarse ¿cómo son las RS sobre el desarrollo de la ciudadanía respecto a la CIS? y ¿de qué forma se apropió la ciudadanía de la CIS? Para responder estas preguntas, a continuación, expondré las siguientes ideas.

4.9.1. Respeto al desarrollo

La construcción de la CIS no partió de un interés nato y auténtico del Estado peruano, sino que era más bien un pedido de parte de la ciudadanía que databa de años anteriores. Este pedido era compartido por las diferentes ciudades, aunque tenían intereses diversos en torno al objetivo que esta vía debía cumplir.

En el caso de Puno, tenía un proyecto de un corredor económico, por el cual pudiera trasladar sus productos a los mercados de Brasil. El objetivo económico no era el único, ya que estaba comprendido en una estrategia para contrarrestar el impacto negativo que se producía con la centralización del poder de Lima y sus consecuencias en la dependencia que esta ocasionaba a la ciudad. Si bien es cierto que el concepto de desarrollo que tenía el Estado coincidía con el de Puno, las dimensiones que el primero le otorgaba estaban enmarcadas en un sistema globalizador; mientras que la ciudad altiplánica contemplaba más fines de intercambio binacional, teniendo como meta solo el Brasil.

En ese contexto, la RS sobre el desarrollo, en el caso de los actores sociales puneños respecto a la CIS, se logrará en la medida en que la carretera permita acceder a los mercados brasileños.

Madre de Dios, por su parte, era una ciudad que no tenía el mismo potencial exportador de mercancías como Puno, y las RS de desarrollo que le adjudicaban a la carretera no eran definidas por el aspecto económico. Para esta ciudad, lo importante era poseer una vía terrestre que los comunicara con los otros pueblos que la conformaban y el resto del país, especialmente Cusco, ciudad con la que tenían mayor intercambio comercial a menor escala. Brasil no era percibido como una opción de desarrollo y, por lo tanto, la carretera como objeto de representación era tomada como una necesidad de conexión terrestre interna e interdepartamental para salir del aislamiento en el cual se encontraban. La integración física con el propio país era lo que más se asociaba con la carretera. Así, la posibilidad de llegar directamente y sin interrupciones de un lugar a otro era representada socialmente como un aspecto del desarrollo.

Las RS del desarrollo son promovidas no solo por el Estado, sino también en una primera etapa (hasta la culminación de su construcción) por los medios de comunicación nacionales. Esta *convergencia discursiva* de la prensa con el discurso estatal favoreció a que la ideología del Gobierno, respecto a la CIS, se avale y genere una corriente de opinión favorable. Asimismo, la *convergencia discursiva* favoreció a que no se produzca un debate público y a que las voces opositoras al Estado tuvieran una escasa exposición mediática. La carencia de crítica por

parte de la prensa, sobre un megaproyecto como lo fue en su momento la CIS, facilitó la aceptación por parte de la ciudadanía acerca de un objeto social que no se describió en su totalidad y que generaría cambios sustanciales —no solo positivos— en la gramática de la sociedad peruana.

4.9.2. Respecto al espacio

Al construirse la carretera, la principal y tradicional idea asociada a una vía de comunicación se volvió realidad. La conectividad entre las ciudades de Puno, Cusco y Madre de Dios fue posible y, con ello, su utilización. La forma de demostrar el salto positivo que se logró con la carretera, en relación con la diferencia entre el pasado y el presente, fue la medida del tiempo. Así, lo ilustra la frase de un poblador de Puerto Maldonado, quien con convicción afirma lo siguiente: “Antes, podía demorar hasta más de dos semanas en llegar a Cusco; ahora, demoro solo ocho horas”.

Apropiación de la carretera Interocéanica Sur (CIS) sin modificación del espacio

Pronto, el objetivo de comunicarse entre una ciudad y otra se agota, y no es llenado por la promesa de desarrollo del Estado. La población, a lo largo del trazo de la CIS, encuentra en esta un espacio que es posible usar de otras formas. Entonces, surgen iniciativas económicas en Madre de Dios, Cusco y Puno, sobre todo de carácter local, orientadas al turismo, a la crianza de animales y a las artesanías, impulsadas por el sector privado como la misma empresa constructora de la vía. El espacio de la carretera no se modifica con estas actividades, ya que no eran de gran escala y solo beneficiaban a unos pocos. La cadena de valor era reducida.

Apropiación de la CIS con modificación del espacio

Las islas migratorias

Los cambios drásticos en el espacio surgieron con el renacimiento del *boom* del oro en la selva amazónica, específicamente en la zona suroccidental de Madre de Dios, que corresponde al Manu y Tambopata, ambas reservas naturales. Este *boom* fue promovido por los altos precios en los mercados internacionales; por ejemplo, en 2011, la onza de oro llegó a costar el precio exorbitante de 1823 dólares (SPDA, 2015). Esto ocasionó el cambio más drástico en el espacio y la gramática social de la zona. La búsqueda informal y artesanal de este mine-

ral atrajo a grandes cantidades de buscadores, sobre todo provenientes de las ciudades cercanas a Madre de Dios, y con ello la conformación de nuevos asentamientos humanos a lo largo de la carretera. Estos cambiaron el paisaje de la zona; pero lo que generó más impacto fue que la migración minera adoptó una nueva forma de apropiación del espacio: las islas migratorias. Estas son permanentes como La Pampa, y también existen otras más pequeñas que son temporales, ya que se mueven de un lugar a otro, dependiendo del lugar donde se abra una nueva poza de excavación.

Los espacios vacíos de la madera

Otra forma de apropiación que no era nueva en la zona de Madre de Dios, sino que aumentó exponencialmente, fue la deforestación producto de la tala ilegal de árboles para su venta. La carretera posibilitó transportar más rápido y masivamente la madera, además de que el control es insuficiente y permite el transporte de los troncos en sistema de hormiga. A diferencia de las islas migratorias, producto de la minería, esta actividad no necesita la permanencia prolongada de hombres en una zona. Por lo tanto, la modificación del espacio no se propició por la presencia de personas en una zona, sino por el extenso vacío que dejaba la inexistencia de árboles en miles de hectáreas de la Amazonía que corresponden a la zona de influencia de la CIS.

Los espacios de la corrupción

Otra forma de apropiación del espacio fue una simbólica, la corrupción. La masiva información que trajo consigo el destape del caso Lavajato en Brasil, y que involucró a la constructora Odebrecht, no pasó desapercibida a las RS de los actores sociales de la zona. La corrupción fue entendida como algo negativo y no aceptado por estos, aunque también fue interpretada como un evento ajeno a ellos y a la carretera. El espacio que ocupa la corrupción en la carretera no es observable de forma endógena; no obstante, estaba presente como imagen asociativa a la carretera.

La prensa cumplió un rol significativo en producir este espacio simbólico de corrupción de la CIS. Las masivas informaciones sobre el sistema de corrupción en el que involucraba a la principal constructora de la CIS y a diferentes funcionarios del Estado, incluyendo a los presidentes constitucionales, generaron que la carretera sea secundarizada. Asimismo, solo usaron su nombre para dar cuenta o exemplificar lo que significaron estas prácticas ilegales. La carretera, a pesar de la asociación negativa que se le adjudicó mediáticamente,

sigue siendo defendida por los actores sociales; pues el principio de conectar lugares o lograr desaislamiento no se había perdido, por lo cual se podía seguir argumentando su funcionalidad y defensa.

4.10. Hipótesis central del estudio

El fenómeno social de las RS sobre la CIS tiene como componentes de interrelación a dos actores sociales: el Estado y la ciudadanía.

El Estado, a través de su aparato legislativo y ejecutivo, creó un producto social, la CIS. A este producto, que estaba en su proyecto ideológico de Estado nación, lo dotó de una característica (RS) de desarrollo económico. De esta manera, se le otorgó un sitial de panacea como un proyecto utópico y de modernidad para solucionar problemas de pobreza y aislamiento que reclamaba la ciudadanía.

La CIS se fomentó discursivamente por el Estado como una promesa utópica y de modernidad. Promesa “utópica” porque, en el sentido de Ainsa (1997), la carretera en su naturaleza de proyecto proponía, en última instancia, un modelo de “sociedad alternativa” al aspirar a mejorar la calidad de vida de todos los que la usen. Según el autor, el pensamiento utópico se plasma en la ciudad ideal. A partir de la época de los griegos, argumenta que “todo proyecto de ciudad ideal tendría una significación ideológica”, en tanto que “se proyectan ciudades con diez mil habitantes, divididos con precisión entre artesanos, agricultores y guerreros”. La sociedad, en la que vive el hombre, se traduce en una “representación geométrica” en el espacio. Así, el “planteo ideal que contienen [las normas legales] se traduce en un paisaje y un orden predeterminado por el legislador” (Ainsa, 1997, p. 24). El Poder Legislativo peruano, sin embargo, planteó en sus leyes solo la primera parte de una promesa utópica y relegó la implementación social que deberían tener los nodos que comprenden una infraestructura vial. Entonces, el mismo proyecto que se proponía en el discurso de bienestar producido por el Estado es incompleto, desprovisto de un andamiaje ideológico y pragmático integral que lo haga posible y eficaz en la realidad.

Si revisamos la estrategia argumental que el Estado peruano utilizó para comunicar a la población las bondades económicas, políticas y culturales de los proyectos viales interestatales, podemos afirmar con Carlos Pereda que se apeló a un proceso sistemático de “argumentaciones violentas”. Estas son entendidas como “aquellas argumentaciones en las que, mediante la falsificación