

De este modo, se advierte cómo los Gobiernos de tres presidentes —Toledo, García y Humala, representados por el Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo— proponen a la CIS como un instrumento de desarrollo gracias al intercambio comercial con el Brasil, dentro de un discurso de integración regional. Igualmente, se identifica como estrategia la *saturación positiva del concepto*, cuyo fin consiste en legitimar el discurso. Para ello, se utilizan datos estadísticos que favorecen la imagen del objeto de representación (CIS) y el impacto positivo que este traería. Los datos, no obstante, no son comprobables; ya que el discurso no se somete a debate público, generando una verdad de la realidad entre los receptores del mensaje. Asimismo, este mensaje tiene mayor influencia, en la medida en que no es filtrado por los medios de comunicación. Se difunde a través de noticias como notas de prensa, en las cuales el titular está entrecortado para reproducir fielmente el sentido positivo propuesto por el discurso estatal o, en este caso, producido en un evento específico como la inauguración de un tramo o la reunión protocolar entre dos presidentes.

4.2. La carretera Interoceánica Sur (CIS) como objeto de desarrollo para el Estado

El Estado peruano, representado por el Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo, a través de los diferentes discursos, ha coincidido en las RS que se le adjudicaron a la CIS. En la tabla 12, se presenta una síntesis de la posición oficial estatal y cómo fue reproducida en diferentes discursos que avalaron la construcción de la vía.

Como observamos, la CIS fue fundamentalmente representada como un objeto capaz de impulsar un desarrollo económico no solo en las ciudades por las que pasaría, sino también en todo el país. Así, la construcción se promovió por el Estado como una necesidad prioritaria y de interés nacional; es decir, la mayor prioridad antes que otros proyectos o necesidades que hayan podido existir al menos durante dos Gobiernos, el de Toledo y el de García. En los discursos, se planteaba este desarrollo en un marco de integración. Sin embargo, según lo revisado, no se aprecia una claridad en esta noción, se convierte en un símbolo propio o relacionado con la carretera; pero es confundido como la capacidad terrestre de comunicar un lugar con otro, o es planteado como el indicador de desarrollo económico. La globalización también es una noción que transita en los discursos y se afirma que el país debe insertarse en este sistema; pues, de no hacerlo, se desaprovecharían sus bondades. La carretera, de

Tabla 12: RS del Estado peruano sobre la CIS

Categoría o eje temático. La carretera como objeto de desarrollo (campo de representación)	Retórica con sus códigos	Identificación del testimonio	Descripción
Subcategoría. Infraestructura terrestre como objeto de desarrollo (D-INFRA)	Emprender a la brevedad la ejecución de los tramos pendientes. Constituye una cuestión crucial para el desarrollo regional autosostenido.	OF-Deb-congr/Hem	Adjudicación de valor a la construcción de infraestructura; en este caso, una carretera para generar un cambio en el nivel de desarrollo que tiene un lugar en especial (pueblo, ciudad, región, país).
Subcategoría. Integración para lograr el desarrollo (D-INT)	Tiene el propósito de apoyar el desarrollo de la macrorregión sur del país, su integración con el resto del continente y, consecuentemente, su inserción en el comercio mundial.	OF-Deb-congr/Hem	Relación establecida entre la noción de integración; en este caso, a través de la carretera para desarrollar un lugar. El evento integración es una imagen abstracta que, a su vez, se relaciona con la conectividad terrestre.
Subcategoría. Globalización como estado en el que se debe desarrollar (D-GLOB)	Plantea revertir esta situación, orientándose hacia la búsqueda de otros mercados que le permitan romper en forma definitiva el círculo centralista antes de que este termine por desarticular totalmente la estructura productiva y poblacional del país.	OF-Proy-congr/Hem	Noción ideológica que se le adjudica como un aspecto positivo que deriva en el desarrollo o lo impulsa desde las diferentes nociones de desarrollo que tienen los actores sociales.
Subcategoría. El comercio como identificación del desarrollo (D-COM)	Sí, estamos alegres de que Perú crezca el 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 % porque pudieron llegar los fertilizantes desde Bayóvar hacia el altiplano y al Brasil.	OF-Dis-Pres/Hem	Bien material que es concebido como medio y fin favorecido por la presencia de la CIS. Este bien tiene valoraciones positivas y negativas.

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.