

trucción. Esto ocurrió a tal punto que el nivel de intercambio comercial entre Brasil y Perú, una vez culminado el proyecto, no ha aumentado significativamente. Asimismo, la conectividad interna generada por el proyecto vial ha sido capitalizada por nuevas formas de apropiación de la carretera que se han convertido en una problemática local y nacional. Es interesante traer a colación lo que afirmaba Barthes (1993) sobre cómo se construye un imaginario simbólico o discursivo del espacio, así como quiénes son los que lo forman y transforman:

El hábitat humano [...] constituye un verdadero discurso, con sus simetrías, sus oposiciones de lugares, su sintaxis y sus paradigmas. [...] y este discurso es verdaderamente un lenguaje: la ciudad habla a sus habitantes, nosotros hablamos a nuestra ciudad, la ciudad en la que nos encontramos, solo con habitarla, recorrerla, mirarla. [...] Tenemos que ser muchos los que intentemos descifrar la ciudad en que nos encontramos, partiendo, si es necesario, de una relación personal. Dominando todas estas lecturas de diversas categorías de lectores (porque tenemos toda una gama de lectores, desde el sedentario hasta el forastero) se elaboraría así el lenguaje de la ciudad (pp. 258–266).

4.7. A modo de cierre

Como lo hemos visto en el apartado de las RS del Estado, las RS de la ciudadanía también vieron a la CIS como un objeto capaz de producir un desarrollo económico. Sin embargo, la ciudadanía cercana a la vía tuvo que reinterpretar este objeto social para obtener un desarrollo económico efectivo y que no quede solo en el discurso. La CIS se convirtió en una problemática que involucraba no solo al Estado, sino también a la ciudadanía. La carretera se construyó y conectó ciudades que anteriormente estaban aisladas; su función típica imaginada fue cumplida, pero también desbordada y esto llevó su transformación. Esta fue realizada por nuevos actores sociales, quienes ahora pertenecen a esta nueva gramática social.

Loyola Escamillo de Pronaturaleza, una organización que ejecuta acciones para la preservación de áreas naturales protegidas y conservación de la biodiversidad de Perú, fue una de las primeras personas que me ayudó con mi investigación de campo. En su oficina, en Lima, me dio un panorama de la problemática anteriormente descrita y, desde su posición, la convergencia de muchos agentes involucrados alrededor de la CIS:

El Estado no está preparado para solucionar la problemática medioambiental que ocasionó la Interoceánica. Por ejemplo, uno de los problemas que imposibilita contrarrestar los delitos ambientales es la falta de digitalización de archivos. No hay sistema que organice esta información, el personal no se da abasto y por eso no se puede trabajar eficientemente. [...] son diferentes aristas en esta problemática que envuelve a todos, desde al Estado pasando por organizaciones civiles hasta la misma población.

Esta situación descrita es como actualmente se está intentando resolver la problemática medioambiental, económica y social que ha conllevado la CIS, involucrando a diferentes actores, como la misma población. La intención estatal, aunque débil, es lograr que la carretera como infraestructura vial pueda “conectar” e “integrar” realmente a la ciudadanía. Ahora, la carretera Interoceánica ya no es un proyecto, es una realidad. Queda claro que las ciudades por donde pasa la perciben como un instrumento que las ayuda a mejorar su calidad de vida e instan a que no sea olvidada por quien promovió su construcción, el Estado.

Alrededor de esta infraestructura vial no solo hay planes económicos, también existen familias que vieron en la CIS una forma de salir del aislamiento y depositar sus esperanzas en una mejor calidad de vida, la cual fue prometida por el Estado y que hoy está amenazada por la desidia de este, como lo afirma el ambientalista Víctor Zambrano:

La carretera Interoceánica nos ha hecho ver a los peruanos a los pies y ver cuál es nuestra realidad. La corrupción es como un cáncer que está en todo el cuerpo. Lamentablemente se ha visto que, para construirla, han estado involucrados en actos de corrupción desde funcionarios de abajo hasta los mismos presidentes. Pero eso no somos nosotros. [...] No se olvide el Estado que lo primero que debe estar en su agenda es hacer valer los derechos de la ciudadanía. [...] esta carretera era esperada por toda la población y sigue siendo la esperanza para todos nosotros.

4.8. Posiciones de la ciudadanía respecto a la carretera Interoceánica Sur (CIS)

Los diferentes actores sociales que se encuentran en la zona de influencia de la carretera han visto cómo aspectos de su vida han sido modificados por esta. El cambio, sin embargo, se debió a la reinterpretación y transformación que