

¿Qué querían las comunidades que atacaron a los policías?

22 de octubre de 2016

Jaime de Althaus
Para Lampadia

Cuando se desatan los llamados conflictos sociales, especialmente cuando se debe lamentar la pérdida de una vida humana, se genera una avalancha de información y afirmaciones cruzadas que hace muy difícil separar la paja del trigo. A fin de contribuir a presentar los hechos de una manera objetiva, presentamos a continuación el siguiente análisis.



Es importante entender bien lo que llevó a cuatro comunidades a cavar zanjas para bloquear una carretera por la que la empresa Las Bambas sacaba el mineral. ¿Tiene fundamento su pedido? ¿En qué consistió? Su argumento principal es que la carretera fue construida por ellos, es comunal, y por lo tanto la empresa debe pagarles una compensación por su uso. Asesoradas por buscadores de rentas, una de las comunidades planteó peajes de 5 mil soles por camión y otra un pago 6 millones de dólares por daños y perjuicios y servidumbre.

Efectivamente la carretera fue originalmente construida por las comunidades. Pero era una trocha. Según la empresa, las propias comunidades le pidieron a la mina la ampliación de la mencionada trocha el año 2010. Luego, el 2011 la empresa presenta el expediente técnico a la municipalidad de Chalhuanhuacho. La trocha se amplía convirtiéndose en una carretera y el 2014 la municipalidad provincial de Cotabambas la incorpora como ruta vecinal, y solicita al Ministerio de Transportes (MTC) que se incluya en el clasificador de rutas, es decir, en el sistema nacional de carreteras, cosa que ocurre el 27 de julio reciente mediante el Decreto Supremo 011-2016-MTC, que clasifica la Ruta Nº AP -954 como vecinal (pag. 594682).

El hecho de que haya sido incorporada en el sistema nacional de carreteras, aunque fuera como vecinal (2014), la convierte en una vía pública. Por lo tanto, ningún particular tiene derecho a cobrar peajes o compensaciones por su uso. Pero su clasificación en ese sistema permite que esa vía sea gestionada desde el Estado (puede recibir recursos, aplicar obras x impuestos, etc.)

Por eso, lo que venía ocurriendo, según la vice ministra Transportes, Fiorella Molinelli, es que las cuatro comunidades en cuestión pedían que la carretera sea desclasificada, precisamente para poder exigir compensaciones. Habrían argumentado que la mina les estaba pagando compensaciones. Y eso es cierto, pero no por el uso, sino por las afectaciones ocasionadas durante la construcción. Al ampliarse la trocha, la empresa pagó efectivamente indemnizaciones por daños y perjuicios a las comunidades y a los campesinos cuyos terrenos o pircas se hubiesen visto afectados. Para ello celebró convenios con todos los que recibieron pagos. Según la empresa no hubo nunca un compromiso de pagar por el uso mismo de la vía una vez que estuviera terminada. Existen actas que señalarían que se hicieron los pagos y que estos se harían solo hasta la culminación de las obras.

Ahora bien, si estas cuatro comunidades piden la "desclasificación" de la vía, las demás comunidades, que participan en la mesa de diálogo ambiental, piden, por el contrario, recategorizar la vía como «Nacional» para asegurar el compromiso del Estado de pavimentarla. De esa forma ya no se levantaría la polvareda que supuestamente afecta al ganado (pese a que las mediciones indican que el polvo no excede los estándares ambientales).

De hecho, en el acta de la mesa de diálogo sobre medio ambiente realizada el 6 de octubre se consigna, como pedido de parte, lo siguiente: "El Gobierno Regional de Apurímac y las organizaciones sociales, solicitan la reclasificación de la vía que sale del proyecto minero Las Bambas desde Huancuire hasta el puente Sayhua, como vía nacional". Precisamente para que el MTC se encargue de pavimentarla. Algo que la empresa ha anunciado que va a hacer en 83 km., un kilómetro antes y después de cada centro poblado, para evitar la generación de polvo.

Fiorella Molinelli nos indica que el MTC, por su parte, viene trabajando en el tema para resolverlo: ha presupuestado ya el costo de los estudios y el costo de pavimentar la ruta AP -954. Según Provías, todo costaría 456 millones de soles. “Hemos reunido a las empresas mineras, a los gobiernos regionales del Cusco y Apurímac y todos, incluyendo el MTC, estaríamos dispuestos a financiar cada uno una parte del asfaltado de la vía”

Refiere, en ese sentido, que la última reunión con las cuatro comunidades fue el miércoles 12 de octubre, dos días antes del enfrentamiento. Allí la constructora de la zona se comprometió a revisar el presupuesto y las cifras que el MTC había calculado. Luego había que definir los porcentajes que cada institución de las arriba mencionadas podría asumir. La minera Bambas había señalado que podía hacerse cargo de los costos del estudio de Ingeniería para ir avanzando sin pérdida de tiempo.

La idea era que estos acuerdos se materializaran en un Convenio. Pero todos estos avances quedaron suspendidos luego del sorpresivo ataque de los comuneros a la policía que terminó con la lamentable muerte del señor Cereceda.

Lampadía

PD: El lector podrá apreciar la distancia entre este análisis y buena parte de los reportajes radiales de las emisoras limeñas.