

e-mail:

Contraseña:

Entrar

☐ Recuerdame la próxima vez

¿Olvidó su contraseña?

?

Nacional “La riqueza pasa delante de tus ojos”, dice vicepresidente Martín Vizcarra sobre el conflicto. “Confianza estaba perdida”.

El Reloj de Las Bambas

3



“No puede ser que un proyecto de tanta inversión conviva con vecinos que sufren de estos niveles de falta de desarrollo y pobreza”, alerta Vizcarra.

Más que el polvo, el camión es la expresión del paso de la riqueza. Delante de tus ojos”. El vicepresidente y titular del MTC, Martín Vizcarra, no entra en medias tintas para describir la situación circundante al proyecto minero Las Bambas.

“No puede ser que un proyecto de tanta inversión conviva con vecinos que sufren de estos niveles de falta de desarrollo y pobreza”, alerta.

Vizcarra encabezó una comisión de alto nivel que el fin de semana logró paliar la tensión agravada por la muerte de un comunero durante un enfrentamiento con la Policía, que intentó desbloquear el paso de la carretera por la que los camiones transportan el mineral.

Al cierre de esta edición, la circulación se había normalizado y corría el plazo de 45 días de tregua.

“El diálogo ha sido muy bueno y positivo”, considera Vizcarra. “La confianza estaba completamente perdida. Será un proceso largo y complejo, pero habrá que hacerlo”.

El vicepresidente se ha comprometido a formular un “plan de desarrollo integral de la provincia de Cotabambas. Si la población accede y colabora, podemos, como gobierno, hacer de ella una provincia que sea modelo de desarrollo”.

El paquete incluye salud, educación y hasta fibra óptica. “No puede ser que todos los distritos no tengan agua potable”, se asombra.

El conflicto por el paso de los camiones puso en pie de lucha a 33 comunidades. La mayoría accedió a la tregua pero reconoce que “el reclamo monetario de carácter particular por parte de alguna comunidades es un escollo que puede complicar el proceso”.



Pero también reconoce que los sectores radicales “tienen argumentos para plantear su posición”. Coincide en que el paso de la construcción del proyecto, que empleó 22 mil personas, al de la operación, que solo tiene a 4 mil, fue determinante para la precipitación de la crisis. Más en un momento en el que la entrada en operaciones casi triplicó el PBI de la región Apurímac en el primer trimestre del año. Los primeros tramos del pago de regalías ya han disparado el presupuesto regional.

“Es uno de los principales elementos de queja”, dice Vizcarra sobre la caída del empleo. “Si sabías lo que iba a ocurrir, debiste buscar otras alternativas. Hacer un esfuerzo de inversión en otros sectores”.

Aunque Vizcarra es cauto en criticar el cambio del mineroducto por una vía (“es el detonante de un problema más complejo”), otros personajes consultados por CARETAS como José Luis Follegati, de Diálogo Minero, insisten en que “desde hace tres años el Ministerio de Energía y Minas sabía que los pobladores no querían la supresión del mineroducto. El gobierno debió insistir en su construcción pero el MINEM accedió a los requerimientos de la empresa y declinó su papel de ente rector. Se convirtió

solamente en uno promotor”. Odilón Huanaco, alcalde de la provincia de Cotabambas, añade que “en los 207 kilómetros de mineroducto que hubieran ido de Las Bambas a la zona de Antapacay se habría procesado el mineral y se construía la línea de tren de Espinar hasta Mollendo, generando desarrollo. El MINEM solo se puso detrás de (el consorcio chino) MMG que evidentemente pretendía ahorrar costos”. Pero Lorenzo Cappa, líder campesino del frente de Espinar y expresidente de la Confederación Campesina del Perú, añade que el cambio de la planta de molibdeno pasa de Antapacay a Las Bambas “lo realizó Xstrata cuando era dueño sabiendo que se iba a vender la mina (a los chinos)”.

Jorge del Castillo confirma que “los camiones levantan una polvareda espantosa. La gente reclama por la salud de sus hijos, de su ganado, de sus cultivos. ¿Cómo no van a tener la razón? Hubo dos grandes yerros: primero, el mineroducto lo pasan a carretera por una resolución directoral ininteligible”. De hecho, en la resolución 1150-2014-MEM-DGAAM/DNAM/DGAM/A del 14 de noviembre del 2014 se gestionó en la Dirección General de Asuntos Ambientales Mineros, a cargo en ese año del ingeniero Edwin Regente Ocmin, la modificatoria del EIA que anulaba la construcción del mineroducto. “Y segundo”, continúa el congresista, “la vía se declara nacional para que ya no sea un problema de la empresa privada. Esto fue una maniobra del gobierno de Humala, y lo hizo casi a las finales. Creo que dialogando y asfaltando, con otro tipo de beneficios concretos, la situación se puede solucionar”.



anterior



enviar



imprimir



siguiente

Ver más en Nacional

- ▶ El Reloj de Las Bambas
- ▶ **Sigue Ardiendo**
- ▶ ¿Qué es CARETAS Para Usted?