

# El gobierno de la carretera. Régimen de excepción, extractivismo y enclaves autoritarios en el sur andino peruano

Carmen Ilizalbe

 <https://orcid.org/0000-0002-4917-2896>

Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú

cilizarbe@pucp.pe

## RESUMEN

*Los enfrentamientos por proyectos extractivos en el Perú entre el Estado y comunidades campesinas se han incrementado y expandido por el territorio nacional durante el siglo XXI, a pesar de las políticas de promoción del diálogo y la negociación impulsadas por distintos gobiernos. Se ha normalizado el recurso al régimen de excepción, en la modalidad de la declaratoria de estado de emergencia, para enfrentar las protestas, y en algunos casos esa normalización ha permitido la institución de enclaves autoritarios. ¿Por qué se instituyen enclaves autoritarios? ¿Cómo se gobiernan? ¿Qué mecanismos hacen posible el gobierno autoritario? Este artículo estudia, a través de la historia de la aprobación y construcción de un corredor minero, cómo y por qué el Estado peruano instituyó un enclave autoritario en los alrededores de la mina Las Bambas entre los años 2015 y 2020. El análisis se apoya en tres entradas analíticas: 1) la reconstrucción del proceso jurídico-legal que da origen institucional al enclave autoritario, 2) el análisis del sistema de gobierno en este ámbito geopolítico y de los procesos y procedimientos que lo hacen posible, y 3) un recorrido etnográfico por la carretera para tomarle el pulso a las dinámicas de circulación e inmovilismo que allí se imponen y revelan el funcionamiento del enclave autoritario.*

Palabras clave: *Régimen de excepción, Neoliberalismo, Autoritarismo, Extractivismo, Perú*



ANTHROPOLOGICA/AÑO XLIII, N° 54, 2025, pp. 440-479

<https://doi.org/10.18800/anthropologica.202501.015>

## **The Highway's Government. Regime of Exception, Extractivism and Authoritarian Enclaves in the Andean South**

### *ABSTRACT*

*Clashes over extractive projects in Peru between the State and peasant communities have increased and expanded throughout the country during the 21st century, despite policies promoting dialogue and negotiation encouraged by various governments. Rather, the use of exceptional regimes, in the form of declaration of state of emergency to address protests, has become normalized, and in some cases, this normalization has allowed for the establishment of authoritarian enclaves. Why are authoritarian enclaves established? How are they governed? What mechanisms make authoritarian government possible? This article studies, analyzing the history of the approval and construction of a mining corridor, how and why the Peruvian State instituted an authoritarian enclave in the surroundings of the Las Bambas mining project, between 2015 and 2020. The analysis is based on three analytical inputs: 1) the reconstruction of the legal-juridical process that institutionalizes the authoritarian enclave, 2) a characterization of the type of government and governmental mechanisms used in this geopolitical space, and 3) an ethnographic account of the dynamics of circulation and immobility that are imposed in the corridor; and reveal the functioning of the authoritarian enclave.*

**Keywords:** *Regime of exception, Neoliberalism, Authoritarianism, Extractivism, Peru*

## INTRODUCCIÓN<sup>1</sup>

La carretera serpentea atravesando las regiones de Apurímac, Cusco y Arequipa en el Perú. El paisaje y la altura quitan el aliento. Impecable cielo azul, nubes que parecen algodones y un sol esplendoroso iluminan interminables cadenas de montañas, lagunas y mesetas de puna entre las que se asientan decenas de comunidades campesinas quechua. Es una vía muy ancha y polvorienta, sin asfalto, por la que circulan cientos de camiones blindados transportando concentrado de mineral e insumos para la gran minería junto con camionetas, autos, buses, motocicletas, peatones y animales en dura y difícil coexistencia. Conecta cuatro capitales distritales y 38 comunidades campesinas en tres regiones del sur andino, en una ruta que se inicia en la mina de cobre Las Bambas y termina en una estación de ferrocarril que continúa el transporte del mineral hasta el puerto de Matarani, en la costa peruana.

---

<sup>1</sup> Este artículo se nutre de información recogida en el desarrollo de dos proyectos de investigación financiados por la Dirección de Fomento a la Investigación del Vicerrectorado de Investigación de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP), a través de las subvenciones 2018-0613 y 2021-A-0011, obtenidas en los Concursos Anuales de Proyectos 2018 y 2021. Asimismo, contó con apoyo del Departamento de Ciencias Sociales de la PUCP, a través del fondo de apoyo a viajes, para presentar los primeros hallazgos en las conferencias internacionales del Radical Critical Theory Circle en Nisyros en el 2022, y del European Consortium for Political Research en Praga en el 2023. Agradezco de manera especial a Cecilia Méndez, Lurgio Gavilán, Isaías Rojas, Nelson Pereyra, Jefrey Gamarra, Carla Granados, Juan Carlos Ruiz Molleda, Álvaro Másquez y Richard Kernaghan por su lectura crítica en los dos años compartidos en el *Taller de Estudios sobre Bases y Estados de Emergencia en el Perú*. Gracias también a Raphael Hoetmer y Jaime Borda por el impulso inicial, y a Henrry Vásquez, Humberto Huamaní y Jaime Iturriaga por la amistad y el apoyo permanente. Todo el tiempo agradezco, además, la apertura que encuentro en líderes y representantes de instituciones, organizaciones y comunidades de la provincia de Cotabambas para esta investigación, ya sea que nazca de la desconfianza, el interés o de la curiosidad.

Una estructura material tan mundana como una carretera registra formas de presencia y negligencia del Estado, expectativas populares, expectativas empresariales e interacciones sociales. Es un lugar privilegiado para observar cómo se negocian, gestionan y eventualmente imponen políticas públicas de bandera del capitalismo extractivista que caracteriza a la democracia neoliberal peruana del siglo XXI<sup>2</sup>. El Corredor Vial Apurímac – Cusco – Arequipa se ha convertido en la espina dorsal del proyecto minero Las Bambas, una de las más grandes minas de cobre en el mundo que deja al Estado ganancias equivalentes al 1 % del Producto Bruto Interno nacional. El peso prominente de Las Bambas en el presupuesto nacional lo hace prioridad de todos los gobiernos, independientemente de su orientación ideológica. También causa revuelo en la prensa por las numerosas olas de protesta y episodios de violencia que ha generado en sus 20 años de vida y aparece en los principales diarios y canales de televisión como ejemplo de relaciones conflictivas entre Estado, empresa y ciudadanía. La gran mayoría de protestas han sido por el Corredor Vial y ocurren allí mismo: la carretera es fuente y escenario del conflicto. Desde que en el 2015 se aprobó inconsultamente su construcción, las protestas son constantes y reprimidas con violencia por todos los gobiernos democráticamente elegidos del siglo XXI (Defensoría del Pueblo, 2016; Leyva, 2018; Wiener, 2018). Más grave aún, se utiliza inconstitucional y recurrentemente la declaratoria de estado de emergencia para organizar la represión de las protestas (Siles & Rodríguez, 2019), lo que ha dado lugar a la normalización del control militarizado de la zona, la suspensión de garantías de derechos fundamentales para la población local, la represión violenta y letal, y la persecución judicial de líderes sociales, entre otras graves violaciones de derechos básicos reconocidos en la Constitución<sup>3</sup>.

El caso permite analizar las formas y recursos con los que el Estado peruano enfrenta la conflictiva oposición entre los intereses empresariales del capital internacional y los derechos de ciudadanos rurales e indígenas. El Corredor Vial es un trayecto largo y difícil, escenario habitual de bloqueos y protestas de las comunidades campesinas que la carretera atraviesa, a las que el Estado responde con declaratorias de estado de emergencia que permiten la imposición legal de la mano dura y, por la extensión irregular de prórrogas, la conculcación *de facto*

<sup>2</sup> Sobre las características específicas del neoliberalismo peruano ver, entre otros, Durand (2009), González de Olarte (1993), Contreras Carranza (2021), Quiroz (2013), Cánepe y Lamas (2020), Ilizalde (2020, 2022, 2023), Martuccelli (2024).

<sup>3</sup> El juicio que se sigue a las y los líderes de la protesta del 2015 es un caso ejemplar de criminalización de la protesta, muy bien documentado por César Bazán Seminario (2023).

de derechos ciudadanos fundamentales, individuales y colectivos. Casi 40 comunidades campesinas quechua quedan subsumidas en un enclave autoritario, es decir, en un territorio delimitado por el Estado en el que el gobierno es legalmente autoritario. La carretera es un espacio geopolítico. ¿Cómo y por qué una carretera se convierte en un espacio geopolítico? Pero, también, ¿cómo se administra y gobierna es espacio? ¿Qué mecanismos hacen posible el gobierno autoritario?

Este artículo estudia, a través de la historia de la aprobación y construcción del Corredor Vial Apurímac – Cusco – Arequipa, cómo y por qué el Estado peruano instituye un enclave autoritario en los alrededores de la mina Las Bambas entre los años 2015 y 2020. El análisis se apoya en tres entradas distintas y complementarias. En primer lugar, la reconstrucción del proceso jurídico-legal que da origen formal e institucional al enclave autoritario en el marco del proceso de aprobación legal de la construcción del Corredor Vial. Esta primera parte el análisis se centra en reconstruir el proceso y los procedimientos a través de los cuales la carretera se constituye en un ámbito geopolítico específico no contemplado en el ordenamiento territorial. La segunda entrada analítica se centra en la forma en que se gobierna e impacta el territorio y las poblaciones comprendidas en el enclave autoritario. ¿Cuál es el sistema de gobierno en este ámbito geopolítico y qué procesos y procedimientos lo hacen posible? El análisis se centra en el uso gubernamental de las declaratorias de estado de emergencia para el control de las protestas ciudadanas y en la designación de un enemigo interno como indicadores del gobierno autoritario. La tercera entrada de análisis se sostiene en un recorrido etnográfico por el Corredor Vial realizado por la autora en marzo del 2020, días antes de que una declaratoria de emergencia sanitaria nacional ordenara la inmovilización social para enfrentar a la pandemia del COVID-19. Luego de recorrer numerosas veces los caminos que conectan comunidades, distritos, capitales de provincia y el Corredor Vial, decidí hacer el recorrido casi completo, hasta Sicuani, antes de que el corredor enrumbara hacia Arequipa y la costa peruana, para observar la cotidianidad de la carretera, su pulso normal; pero también experimentar directamente las restricciones que la declaratoria de estado de emergencia imponía sobre la carretera y quienes circulan por ella para asegurar el transporte continuo del mineral. El recorrido etnográfico permite observar, desde la experiencia de transitar la carretera bajo las normas que impone el enclave autoritario, cómo se ejerce cotidiana e invisiblemente el poder infraestructural del Estado desde el territorio<sup>4</sup>. Se trata de preguntas propiamente

---

<sup>4</sup> La investigación en la que se sostiene este artículo ha sido posible por el financiamiento de dos proyectos de investigación ganadores de premios en los concursos anuales de proyectos de

políticas, que examinan el carácter autoritario del Estado democrático en la implementación de una política pública económica emblemática del extractivismo peruano. Este es un ángulo poco estudiado de un caso bastante bien documentado y analizado en el campo de las Ciencias Sociales y el Derecho<sup>5</sup>.

El texto está organizado en tres secciones principales. Empiezo analizando el origen de la carretera y explico cómo es que estamos ante un ámbito geopolítico particular creado de forma irregular, pero con instrumentos legales que sin embargo determinan la expropiación de derechos de las comunidades campesinas afectadas. Luego, analizo cómo se gobierna ese ámbito geopolítico y más puntualmente cómo las declaratorias de estado de emergencia y la designación de enemigos internos permiten instaurar un gobierno de mano dura. Finalmente, analizo diversos mecanismos —forzosos y sutiles— implementados en la carretera para asegurar la circulación del mineral. Las conclusiones abordan la paradoja de un Estado democrático que impulsa la creación de enclaves autoritarios para el logro de objetivos económicos.

---

investigación de la PUCP en sus ediciones de 2018 y 2021. Inicialmente llegué a la provincia de Cotabambas interesada en aprender sobre las mesas de diálogo, el mecanismo ideado por el Estado para abrir espacios de negociación entre organizaciones sociales y corporaciones internacionales en situaciones donde la confrontación alcanzaba picos de violencia insostenibles. Esto me llevó al estudio de los regímenes de excepción ya que, de acuerdo a lo que pude observar a lo largo de varios años de seguimiento del caso, la región y las poblaciones que viven en ese territorio están sujetas a continuas declaraciones de estado de emergencia que, en la práctica, perpetúan formas de gobierno autoritarias e incluso militarizadas, como las que se vivieron en la región durante el tiempo del conflicto armado interno en las dos últimas décadas del siglo XX (Comisión de la Verdad y Reconciliación, 2008), pero también en el tiempo de las haciendas (Mayer, 2021; Nugent, 2021).

<sup>5</sup> La literatura sobre extractivismo contemporáneo en el Perú es abundante y diversa, y en ella sobresale el interés por el caso de Las Bambas. En el campo de las Ciencias Sociales son particularmente relevantes para entender el fenómeno de la conflictividad social, la criminalización de la protesta, las desigualdades históricas y nuevas los trabajos de De Echave (2018), Wiener (2018), Pérez, De la Puente y Ugarte (2019), Hervé (2020, 2023), De Echave, Hoetmer y Silva-Santisteban (2022), entre otros. En el campo jurídico las investigaciones de Leyva (2018), Siles y Rodríguez (2019), Ruiz Molleda (2022) y Bazán Seminario (2023) analizan la compleja arquitectura legal y las decisiones estatales y judiciales que componen el conflictivo proceso. Como se verá más adelante, Las Bambas es, además, un caso prominente en los medios, habitualmente representado como caso emblemático del «discurso antiminero».

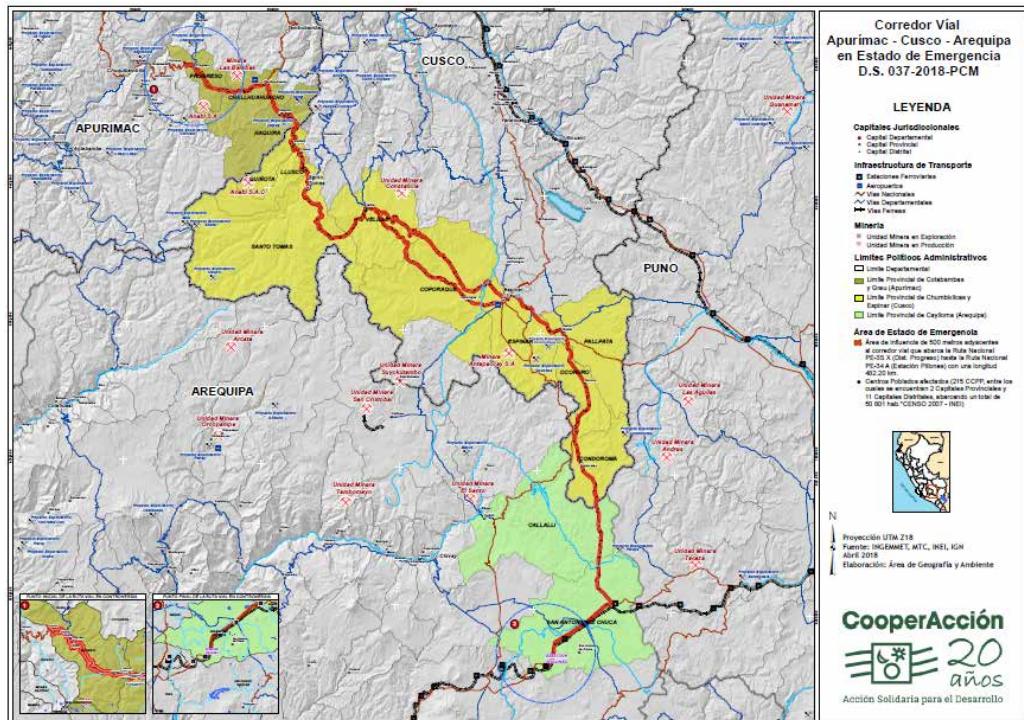
## EL ORIGEN DE LA CARRETERA

La línea roja y gruesa que demarca la carretera bajo declaratoria de emergencia en el mapa grafica bien la creación de un territorio de poco más de un kilómetro de ancho (500 metros a cada lado) y cerca de 500 000 kilómetros de largo, cuyo objetivo principal es asegurar el transporte ininterrumpido del mineral extraído en la mina Las Bambas. Ese territorio, gestionado a base de declaratorias de estado de emergencia, adoptó el nombre de Corredor Vial<sup>6</sup> en documentos oficiales, y es un tipo particular de camino en la historia de la promoción de vías públicas del Estado peruano.

En el análisis jurídico de los instrumentos de violencia empleados por el Estado peruano entre los años 2015 y 2019 en el Corredor Minero del Sur del Perú (uno de los nombres con los que también se conoce al Corredor Vial) los constitucionalistas Abraham Siles y Marco Rodríguez (2019) identifican dos períodos importantes en la contienda entre Estado y comunidades por desacuerdos sobre la implementación del proyecto minero Las Bambas: uno en el que los ámbitos geográficos designados bajo estado de emergencia eran distritos y provincias (2015-2017); y uno segundo en que el ámbito designado por el Estado devino en el Corredor Vial Apurímac – Cusco – Arequipa (2018-2019).

---

<sup>6</sup> La carretera adopta distintos nombres en documentos oficiales, en la prensa y en la discusión pública. Agrupo las variaciones bajo el nombre que utiliza el Estado, Corredor Vial, que oficialmente abarca desde la «Ruta Nacional PE-3S X, ubicada en el distrito de Progreso, provincia de Grau, departamento de Apurímac, hasta la Ruta Nacional PE-34 A, que culmina en el centro poblado menor Pillones, distrito de San Antonio de Chuca, provincia de Caylloma, departamento de Arequipa» según el Decreto Supremo 006-2018-PCM.

**Figura 1. Mapa del Corredor Vial Apurímac – Cusco – Arequipa**

Fuente: CooperAcción (2019).

A partir del Decreto Supremo 006-2018-PCM se empezó a designar un nuevo territorio denominado Corredor Vial Apurímac – Cusco – Arequipa, a la vez que se definía su extensión geográfica. Se establecieron con precisión sus medidas y las unidades político-administrativas que atravesaba. El decreto inmediatamente anterior establecía un área geográfica distinta pues se refería a «los distritos de Chalhuahuacho y Mara de la provincia de Cotabambas del departamento de Apurímac, y en el distrito de Capacmarca de la provincia de Chumbivilcas del departamento del Cusco» (DS 120-2017-PCM, artículo 1). Usaba la denominación correspondiente al ordenamiento jurídico establecido con la Constitución de 1823 que reconoció a los distritos como las unidades político-administrativas básicas, y estableció que «[c]ada circunscripción política cuenta con una población caracterizada por su identidad histórico-cultural, y un ámbito geográfico, soporte de sus relaciones sociales, económicas y administrativas» (Ley 27795, Ley de Demarcación y Organización Territorial, artículo 2.3; Congreso de la

República, 2002). En los decretos subsiguientes, el Corredor Vial Apurímac – Cusco – Arequipa sería el ámbito invocado una y otra vez como unidad geopolítica a proteger. Quedaba demarcado un ámbito geopolítico nuevo y distinto al del ordenamiento político constitucional. ¿Cómo y por qué una carretera se convierte en un espacio geopolítico?

Es necesario situar la historia de la construcción del Corredor Vial en la trayectoria histórica del ímpetu modernizador del Estado peruano que impulsa a inicios del siglo XX la construcción de vías de comunicación y articulación nacional. En *Roads* (2015), Penny Harvey y Hannah Knox toman la construcción de las carreteras Interoceánica e Iquitos-Nauta en la Amazonía peruana como ámbito de estudio del poder infraestructural del Estado; así como de los imaginarios y relaciones de poder que genera. Resaltan la paradoja de que, a la vez que se expandía un imaginario y discurso entusiasta que vinculaba la construcción de caminos a la modernización y la esperada presencia del Estado, este era percibido como débil y con poca capacidad de hacer cumplir la ley (*enforcement*); menos poderoso que otros con poder económico como los empresarios de frontera con quienes el Estado necesariamente debía negociar. Además, el imaginario de desarrollo y progreso modernizador que despertaban los caminos también incluía desconfianza, desencanto y temor por las abundantes historias de promesas incumplidas (Harvey & Knox, 2015, p. 39). Esa tensión en el imaginario social entre la promesa de la modernización y el desarrollo y la desconfianza y decepción del Estado se hizo visible desde la segunda década del siglo XX, cuando el presidente Leguía impulsó la construcción de caminos en todo el país y tuvo el apoyo de poblaciones locales que veían en la promesa modernizadora de los caminos una forma de liberarse de la servidumbre colonial de las élites. En efecto, los caminos, carreteras y vías férreas permitieron al país mayor integración y acceso, tanto a bienes y servicios del Estado como del mercado. La expansión modernizadora de la primera mitad del siglo XX estuvo vinculada directamente al desarrollo de infraestructura vial que permitió acelerar la circulación de personas, recursos y capitales a un nivel mucho más amplio, e incluir a poblaciones que antes quedaban fuera del intercambio de bienes e ideas que marcaban la pauta en las ciudades.

Sin embargo, el avance de la infraestructura vial no se adecuaba a planes de desarrollo nacional, sino a los intereses de la clase dominante, terrateniente, en el tiempo de las haciendas. El trazo de pistas y carreteras, por ejemplo, respondía a la ubicación de las haciendas y las exigencias de los hacendados antes que a las de los pueblos, distritos o comunidades. Asimismo, benefició más a los departamentos de la costa y a las grandes unidades de producción cuyos dueños

tuvieron acceso a créditos bancarios que permitieron expandir el mercado interno gracias al intercambio más fluido entre costa y sierra (Contreras Carranza, 2021, pp. 369-372). La ansiada interconexión vial impulsada por el Estado se desarrolló siguiendo el patrón de privilegios instituido con el sistema de hacienda que beneficiaba a los terratenientes y sometía a la servidumbre a las poblaciones campesinas e indígenas del país.

Por su parte, las comunidades y los pueblos también hicieron sus propios esfuerzos por construir caminos y hasta carreteras que sirvieran a sus necesidades. José María Arguedas relata elocuentemente en *Yawar Fiesta* (1973) uno de los primeros esfuerzos populares por construir caminos llevado a cabo por las comunidades campesinas de Puquio, capital de la provincia de Lucanas, en la región Ayacucho<sup>7</sup>. Dice Arguedas:

Los periódicos de Lima hablaron de la carretera Nazca-Puquio. ¡Trescientos kilómetros en veintiocho días! Por iniciativa popular, sin apoyo del Gobierno. Y desde entonces empezaron todos los pueblos. En el Norte, en el Centro, en el Sur, hasta en la selva se reunían en las plazas de los pueblos, en cabildo grande; pasaban telegramas al Gobierno y comenzaban el trabajo por su cuenta. Cualquiera hacía el trazo de la carretera a la costa, calculando los cerros y las quebradas. Al fin, el Gobierno se acordaba de algunos pueblos, mandaba ingenieros, dinero, y herramientas. Entonces los hacendados se peleaban porque las carreteras pasaran por sus fincas. Y las carreteras que los ingenieros trazaban, casi siempre daban vueltas, entraban a las quebradas, rompiendo las peñas y roquedales, en meses de meses, a veces en años, porque el camino entrara a las haciendas de los principales. La gente de los pueblos empezó a perder confianza, y el entusiasmo por las carreteras. Desde entonces la construcción de los caminos fue negocio. Y la gente del pueblo trabajó a jornal, o por obligación. Los Tenientes Gobernadores, los Subprefectos, los guardias civiles, todas las autoridades, empezaron a arrear a los indios, a verga y bala para que trabajaran en las carreteras (1973, pp. 88-89).

Los caminos y carreteras parecían materializar tanto la promesa de la integración a la competencia en el mercado nacional e internacional, como la de contar con condiciones, servicios y derechos básicos como cualquier miembro de la

<sup>7</sup> En comunicación personal en diciembre del 2016, en Puquio, el antropólogo Rodrigo Montoya relató con detalles la historia de la construcción de la carretera Nazca-Puquio liderada por el sacerdote Salas, quien hizo el trazo y lideró a las comunidades, que fue materializada por un contingente de 10 000 campesinos de todas las comunidades y ayllus de la provincia de Lucanas, que en esa época abarcaba 31 distritos. Relató cómo el trazo final se definió tras una pugna entre hacendados locales, y en beneficio de quien logró tener mayor capacidad de incidencia directa en el gobierno de Leguía, corroborando el relato de Arguedas.

sociedad. Integración al mercado y al Estado, en igualdad de condiciones. Pero los impactos han resultado ambivalentes. La interconexión vial permite la integración al mercado y favorece la llegada de empresas inversionistas que dejan importantes sumas de dinero al Estado central y local a través de las figuras de regalías y canon<sup>8</sup> que han permitido la construcción de escuelas, hospitales, estadios o universidades en las últimas décadas. Sin embargo, la interconexión vial también abre la puerta a grandes proyectos extractivos de recursos naturales que impactan muy fuertemente los territorios y las dinámicas sociales, económicas, culturales y políticas de las poblaciones cuyos territorios deben ser concesionados. La monetarización forzosa y acelerada y el exponencial incremento del costo de vida en zonas rurales cuya matriz productiva se ha asentado históricamente en la agricultura y la ganadería son solo algunos de los muchos impactos negativos que se han documentado<sup>9</sup>.

La historia de la construcción del Corredor Vial Apurímac – Cusco – Arequipa está directamente vinculada al desarrollo del proyecto minero Las Bambas<sup>10</sup> y se remonta al año 2003 cuando el Estado peruano aprobó la concesión del proyecto, en el marco de la expansión de la gran minería y la consolidación del extractivismo neoliberal en el país. El origen se vincula a un importante cambio en el convenio original, producto del traspaso de la administración del proyecto de la empresa anglo-suiza Xstrata al consorcio Minerals and Metals Group (MMG) cuyo principal accionista es China Minmetals Corporation (CMC), una de las más grandes empresas estatales de China<sup>11</sup>. El proyecto original contemplaba la construcción de un

<sup>8</sup> La regalía minera es el pago que hacen las empresas que tienen concesiones para la extracción de mineral al Estado por la explotación de recursos metálicos y no metálicos. Se calcula en función de la utilidad operativa (ingresos netos luego de deducir el costo de ventas) y no del valor asignado al recurso explotado. El canon minero es una compensación por extinguir recursos no renovables y por los impactos negativos que la explotación minera genera en la población directamente afectada. El canon minero no se distribuye directamente a las comunidades sino a través de los gobiernos regionales, provinciales y distritales de las poblaciones y territorios afectados. Ver al respecto la explicación del Ministerio de Economía y Finanzas del Perú (s. f.).

<sup>9</sup> Para un estudio exhaustivo y de larga duración sobre la evolución del extractivismo y sus múltiples y recurrentes intervenciones e impactos ver Studnicki-Gizbert (2022) y Machado Aráoz (2018). Para explicar las dinámicas extractivistas y sus impactos en América Latina ver Bebbington (2009), Gudynas (2015) y Svampa (2018).

<sup>10</sup> Para una descripción detallada de las características del proyecto Las Bambas ver Osterloh (2021) y la página web del proyecto: <https://www.lasbambas.com/es>

<sup>11</sup> Para análisis detallados de las modificatorias al proyecto original de Las Bambas ver el Informe de la Defensoría del Pueblo (2016) y la cronología que cubre los inicios del proyecto Las Bambas, sus cambios administrativos y el surgimiento de diversos episodios conflictivos entre

viaducto para el transporte del mineral licuado y de una carretera para el suministro de insumos y maquinarias desde la mina Las Bambas, en el distrito de Challhuahuacho en la provincia de Cotabambas en la región Apurímac, hasta las minas Tintaya y Antapaccay, en el distrito y provincia de Espinar en la región Cusco. Como las tres minas fueron inicialmente concesionadas a Xstrata, Las Bambas compartiría con Tintaya y Antapaccay la planta procesadora y el trasporte final del mineral licuado hasta el puerto de Matarani, en Arequipa. Pero al realizarse la venta de la concesión al consorcio MMG el viaducto dejó de ser rentable, y además se hizo necesario construir una planta procesadora en el mismo espacio de Las Bambas.

Los procedimientos formales para el cambio del viaducto a la carretera se iniciaron en el 2013, luego de la fusión entre las empresas Glencore y Xstrata, en preparación de la venta de Las Bambas. En un periodo de 20 meses se hicieron cinco modificaciones al diseño original de la mina contemplado en el Estudio de Impacto Ambiental (EIA), todas aprobadas por el Ministerio de Energía y Minas: dos por procedimientos regulares y tres con procedimientos irregulares utilizando la figura del Informe Técnico Sustentatorio que permitía la modificación de componentes no significativos del proyecto en un plazo de 15 días, sin consulta a las comunidades directa e indirectamente afectadas. Los cambios fueron sin embargo significativos: se trasladaron las plantas de filtros y molibdeno de Tintaya a Las Bambas, se aprobó la suspensión indefinida del viaducto subterráneo y el uso de una ruta pública que afectaría poblaciones y territorios no definidos previamente en el proyecto original, se subestimaron los impactos ambientales y poblacionales, no se aprobó un nuevo plan de mitigación, entre otros. El consorcio MMG fue el beneficiario directo de estos procesos irregulares conseguidos con el concurso de los ministerios de Energía y Minas, Ambiente, Transportes y Comunicaciones, y también con la participación de la Municipalidad Provincial de Cotabambas y el Gobierno Regional de Apurímac. Aunque los cambios requerían legalmente tanto la consulta previa de las poblaciones indígenas afectadas como un nuevo EIA, estos procesos no se desarrollaron y más bien se evadieron controles estatales, procedimientos transparentes, la consulta ciudadana y la consulta previa, e

los años 2003 y 2019 (Defensoría del Pueblo, 2019). Asimismo, Leonidas Wiener ha estudiado en detalle el manejo estatal y empresarial del conflicto y elaboró una línea de tiempo de los cambios administrativos en el proyecto Las Bambas entre los años 2011 y 2016 (2018, p. 76). Ambas líneas de tiempo permiten identificar las diversas y sucesivas fuentes de conflictividad del proyecto, antes y después de la construcción del Corredor Vial Apurímac – Cusco – Arequipa. Leyva (2018) analizó legalmente los procedimientos que permitieron la construcción de la carretera. Sobre el primer estallido de violencia por protestas ciudadanas y la respuesta de la empresa y el Estado ver CooperAcción (2015), Hervé (2020, 2023) y Bazán Seminario (2023).

incluso el cálculo de daños ocasionados para una compensación económica y el diseño de estrategias de amortiguamiento, remediación y reparación (Defensoría del Pueblo, 2016, pp. 2-8; Leyva, 2018, pp. 3-8; Wiener, 2018, pp. 68-81). El proceso fue claramente antidemocrático.

Así, el origen del Corredor Vial es la alteración irregular de un contrato suscrito por el Estado peruano con una corporación minera, sin el concurso de las comunidades afectadas directa e indirectamente por el proyecto. Aunque en el Perú es muy difícil modificar este tipo de contratos de inversión privada, pues tienen rango constitucional de contratos-ley (artículo 62 de la Constitución Política del Perú de 1993), el contrato y su EIA se modificaron en tiempo récord. Sin embargo, no solo el contrato original fue alterado sin previo conocimiento o negociación con las comunidades afectadas por el proyecto. Tan o más grave aún, también se aprobó la expropiación de tierras comunales para la construcción de la carretera sin que se previeran consultas, negociaciones o la indemnización justipreciada tal y como manda la Constitución (artículo 70). Se produjo así un despojo de tierras que recuerda a los orígenes del sistema de haciendas peruano, asentado sobre el despojo de tierras comunales, esta vez sancionado irregular pero legalmente por la burocracia y tecnocracia del Estado neoliberal, vulnerando directamente el derecho a la propiedad y los derechos políticos que la Constitución garantiza a las comunidades campesinas y los pueblos indígenas (artículos 88 y 89)<sup>12</sup>. El producto de esta vulneración es la creación de un ámbito geopolítico en el que se instituye un régimen autoritario, en el marco de la democracia.

Luego de la opaca aprobación de la construcción de la carretera se inició la etapa de su materialización. El primer paso fue asegurar el territorio en el que se construiría una vía lo suficientemente ancha para que puedan ir y venir sin descanso los inmensos camiones blindados. Había que asegurar el tránsito continuo e ininterrumpido del capital en forma líquida, y para eso había que transformar importantes tramos de los estrechos caminos de herradura que las comunidades habían construido para interconectarse entre ellas y con sus capitales distritales y provinciales. Esto se hizo sin proporcionar información ni consultar a las comunidades propietarias, e invocando el interés público. Pero ¿quién define qué es el interés público, y cómo lo define?

---

<sup>12</sup> He discutido las implicancias de esta forma de afectación de los derechos políticos y económicos de comunidades campesinas y pueblos indígenas en relación al caso de Bagua y la aprobación de la Ley de Consulta Previa en *Intercultural Disagreement* (2019). El Informe de la Defensoría del Pueblo sobre la afectación de derechos comunales en el caso Las Bambas es sumamente detallado (2016, pp. 8-11).

Los caminos comunales fueron cambiando de categoría a través de procedimientos sancionados por la Municipalidad Provincial, el Gobierno Regional y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y pasaron de ser vías vecinales o rurales a Vía de Interés Nacional (Defensoría del Pueblo, 2016; Leyva, 2018; Wiener, 2018), y a estar bajo el control directo del Estado central que tiene la potestad de definir qué cuenta y qué no como de interés nacional. Esa potestad se expresa en la Razón de Estado que se esgrime para justificar una decisión, como veremos.

El despojo de tierras se produjo usando la ley de forma ilegítima, invocando al interés público y el desarrollo económico, sin contemplar compensación económica o reconocer la afectación al derecho a la propiedad de las comunidades campesinas, y en beneficio de las rentas de la corporación minera titular del proyecto. Ese despojo es parte del trazo que establece la formación de un nuevo espacio geopolítico de la gobernanza minera, y también tuvo su partida de nacimiento formal con el Decreto Supremo 006-2018-PCM. En ese decreto, además, se expresa el razonamiento que usa el Estado para invocar la emergencia en la exposición de motivos con la que se explica y justifica el pedido de instalación de una dictadura constitucional.

La Razón de Estado es una expresión nítida la racionalidad gubernamental del Estado moderno, es decir, de la racionalidad política producida por el Estado capitalista moderno (Foucault, 2006). Revela, precisamente en la invocación del límite que separa el imperio de la ley de su suspensión, su racionalidad política. La Razón de Estado se formula como *necesidad* ante una circunstancia imprevisible de gravedad extrema. En la justificación, el Estado designa un peligro existencial y un enemigo que solo se puede combatir con recursos extraordinarios, aunque se trate de un enemigo interno.

Giorgio Agamben ha planteado que esa necesidad extrema ha pasado de responder a un peligro externo a uno interno:

La historia posterior del estado de sitio es la historia de su sucesivo emanciparse de la situación bélica a la cual estaba originalmente ligado, para ser usado como medida extraordinaria de policía frente a desórdenes y sediciones internas, deviniendo así de efectivo o militar en ficticio o político (2014, p. 31).

Aparece así el *enemigo interno* y la justificación permanente para invocar el estado de excepción para el control de poblaciones que se consideran no integrables o antagónicas (Agamben, 2014, p. 27). La idea de que es difícil o imposible integrar

a las comunidades indígenas en los proyectos nacionales de la república se remonta a la fundación. Es una idea muy antigua que en la actualidad se reformula en el marco del discurso excluyente de la derecha extremista del siglo XXI.

En el Decreto Supremo 006-2018-PCM, en el informe de Exposición de Motivos, se plantea la Razón de Estado que el gobierno de Pedro Pablo Kuczynski esgrime para justificar la declaratoria de estado emergencia:

[...] la Dirección General de la Policía Nacional del Perú solicita que declare el Régimen de Excepción – Estado de Emergencia, por un periodo de treinta (30) días calendario, en el Corredor Vial Apurímac – Cusco – Arequipa, con una longitud total aproximada de 482 200 km, hasta los 500 metros adyacentes a cada lado del Corredor Vial, a fin de garantizar el accionar de las fuerzas del orden ante cualquier alteración del orden público. [...] el director de la VII Macroregión Policial Cusco informa sobre la problemática relacionada a los conflictos sociales advertidos en los distritos que forman parte del «Corredor Minero Sur», así como en distritos adyacentes a cada lado del Corredor Vial, donde se vienen promoviendo acciones de protesta contra la actividad minera, contaminación ambiental y por incumplimiento de acuerdos por parte de las empresas mineras que desarrollan actividades en dichas zonas y del Gobierno Central. Ante ello, se solicita que se focalice la declaratoria del estado de emergencia en la extensión territorial del Corredor Vial Apurímac – Cusco – Arequipa (DS 006-2018-PCM, p. 1).

En la argumentación de la Dirección General de la Policía Nacional del Perú se dibuja el contorno de la carretera con el detalle de sus dimensiones. La descripción es casi geométrica, invita a imaginar un rectángulo «con una longitud total aproximada de 482 200 km, hasta los 500 metros adyacentes a cada lado del Corredor Vial», una figura plana, bidimensional, en la que no caben las poblaciones que habitan el territorio. Luego se precisa que el objetivo es ampliar los poderes de las fuerzas del orden, en previsión de «cualquier» alteración del orden público. Con un argumento hipotético se pide mayor discrecionalidad para el aparato represivo, y además con carácter preventivo. Según Siles y Rodríguez (2019), el análisis de los fundamentos para la solicitud y aprobación de la declaratoria de emergencia pone en evidencia que se invocaba *preventivamente*, es decir, sin que hubiera ocurrido la «emergencia». También resaltan que no se presentaba ningún análisis específico que demostrara la necesidad de la declaratoria de emergencia. Se aprobaba el régimen de excepción sin evidencia de su necesidad.

Pero, además, la exposición de motivos ofrece un mapa de actores involucrados en la hipotética «emergencia», en el que se designa un enemigo interno. En la alusión directa «los conflictos sociales advertidos en los distritos que forman parte

del «Corredor Minero Sur», así como en distritos adyacentes a dicho Corredor, donde se vienen promoviendo acciones de protesta contra la actividad minera» se reconoce el peligro: el peligro son las protestas. En el listado de reclamos que allí se citan no se advierten pedidos ilegales: se trata de denuncias de contaminación ambiental y de incumplimiento de acuerdos por parte de las empresas y el Gobierno Central. ¿Por qué el informe no reclama investigaciones inmediatas y un espacio de diálogo para atender tan graves demandas? Por el contrario, se pide que se declare la emergencia para habilitar el control policial y militar del orden interno, con lo que se formulan también algunas de las líneas matrices del gobierno autoritario que se instituye con las declaratorias de emergencia. El Corredor Vial es un espacio geopolítico no previsto en el ordenamiento territorial, que define una población particular bajo su régimen, que se gobierna autoritariamente para imponer una política a la que se considera «prioridad de Estado» aún si colisiona con derechos fundamentales como el derecho a la propiedad o a la libertad de expresión. El carácter autoritario del gobierno que se funda en este territorio se hace evidente en la institucionalización informal de un gobierno de mano dura, utilizando una medida provisional y excepcional que se vuelve técnica de gobierno.

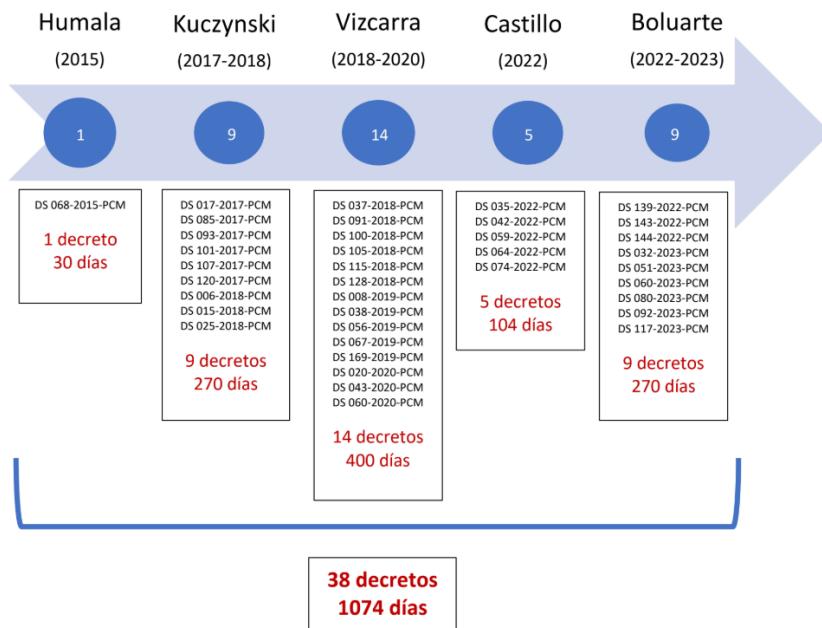
## ENCLAVE AUTORITARIO Y GOBIERNO DE MANO DURA

El régimen de excepción es un recurso constitucional de la democracia contemporánea que le da atribuciones extraordinarias al Poder Ejecutivo para enfrentar situaciones que suponen amenazas existenciales para la nación o el Estado. En el Perú, la Constitución vigente contempla en el artículo 137 dos modalidades: el estado de sitio hasta por 45 días y la declaratoria de estado de emergencia hasta por 60 días, aunque es posible aprobar prórrogas. El régimen de excepción es una atribución del gobierno, que tiene limitación temporal, acordada en sesión de Consejo de Ministros y firmada por el propio presidente de la república, sobre la que se debe dar cuenta al Congreso de la República una vez terminado su periodo. Es decir que se prevé que tenga inicio y final legalmente sancionados (principio de temporalidad), y que esté sujeto a la rendición de cuentas (principio de control horizontal), pero además que sea usado solo en circunstancias excepcionales en las que todo recurso ordinario ha fallado (principio de pertinencia). El régimen de excepción se instala con instrumentos sumamente riesgosos para el propio sistema democrático que lo habilita; opera como una suerte de vacuna que inoculando pequeñas dosis de un virus busca fortalecer las defensas de un organismo

cuya sobrevivencia está en juego. Dosis controladas de autoritarismo, en ciertas circunstancias y por períodos de tiempo corto, podrían salvar al propio Estado, pero dosis descontroladas podrían acabar con la democracia y eventualmente también el Estado. Durante la excepción se suspenden las garantías al ejercicio de derechos básicos, se incrementa el poder represivo del Estado, se altera la estructura de separación de poderes en favor del Ejecutivo, y se puede autorizar la militarización y la subordinación del poder civil. Como es evidente, se trata de recursos antidemocráticos que deben administrarse por períodos cortos, sujetos a rendición de cuentas. Si no se cumplen los principios limitantes de temporalidad, control horizontal y pertinencia establecidos constitucionalmente, el riesgo es que lo que se suspenda por tiempo indefinido y quizás irrevocablemente sea la propia democracia. Se manifiesta así la naturaleza paradójica del régimen de excepción, cuyo objetivo es proteger el orden constitucional *suspendiéndolo*, e instituyendo temporalmente una dictadura constitucional, es decir, una dictadura limitada temporalmente y en sus alcances por la constitución (Rossiter, 2002; Siles, 2021). Esa naturaleza paradójica abre potencialmente el camino para la instauración de una dictadura que no reconoce límites e incluso puede operar como fase de transición hacia el totalitarismo, tal y como ocurrió en Alemania durante la república de Weimar en la primera mitad del siglo XX (Agamben, 2014), pero también en Chile en la segunda mitad del mismo siglo (Heiss, 2020). Por ese poder destructivo, la teoría democrática lo consigna como último recurso frente a situaciones de emergencia crítica, cuando han fallado las instituciones y recursos ordinarios previstos por el sistema político.

La gestión del Corredor Vial que conecta la mina Las Bambas, en Apurímac, con la estación ferroviaria Pillones, en Arequipa, está entremezclada con la historia de la normalización del régimen de excepción para la gestión de las protestas en el Perú. Las Bambas es un caso emblemático del uso de decretos de declaratoria de emergencia para el manejo de conflictos ecoterritoriales en un universo creciente y diverso de casos en todo el territorio nacional (Ilizarbe *et al.*, 2025).

**Figura 2.** Línea de tiempo de decretos supremos de declaratoria de estado de emergencia para el control del orden interno vinculados al proyecto Las Bambas (setiembre 2015-octubre 2023)



Fuente: Elaboración propia a partir de Sistema Peruano de Información Jurídica – SPIJ.

La línea de tiempo contabiliza todas las declaratorias de estado de emergencia para el control del orden interno vinculadas al proyecto Las Bambas en un periodo de casi siete años de conflicto ecoterritorial. En siete años se promulgaron 38 declaratorias de estado de emergencia para responder a protestas ciudadanas contra Las Bambas. En conjunto se decretaron un total de 1074 días de régimen de excepción. Por casi tres años los habitantes de las provincias de Cotabambas, Grau y Espinar, vecinos de la mina, vivieron sin garantías para los derechos a la libertad y seguridad personal, a la inviolabilidad del domicilio, y a la libertad de reunión y tránsito en el territorio, todos ellos contemplados en la Constitución Política del Perú (artículo 2, incisos 9, 11, 12, 24, y 24f). A través de decretos originales y numerosas prórrogas se instituyó informalmente la dictadura constitucional en el ámbito de influencia directa del proyecto minero Las Bambas en los gobiernos de Kuczynski, Vizcarra, Castillo y Boluarte.

Ollanta Humala y Pedro Castillo han sido los presidentes «menos duros» con la protesta en Las Bambas, utilizando solo uno y cinco decretos de declaratoria de emergencia, respectivamente. Mientras tanto, Kuczynski, Vizcarra y Boluarte han recurrido con mayor frecuencia y por períodos de tiempo mayores al régimen de excepción. La explicación de esta diferencia podría encontrarse en el hecho de que el voto del sur andino fue crucial para las elecciones de Humala y Castillo en su momento, pero es importante resaltar que todos los presidentes han utilizado el estado de emergencia para el control del orden social en Las Bambas. Conforme avanzan los años se intensifica el uso del régimen de excepción y los tiempos de «normalidad», es decir, de pleno ejercicio de derechos, prácticamente desaparecen. Progresivamente se instituye de manera informal un régimen distinto, que en la práctica conculca derechos y por lo tanto *desciudadaniza* a grupos específicos de la población, excluyéndolos de la comunidad política.

El primer decreto data del año 2015 y se emitió el 29 de setiembre para hacer frente a una importante acción de protesta organizada por las comunidades campesinas afectadas por el irregular cambio de viaducto a carretera. Como han anotado Siles y Rodríguez (2019) incluso antes de ese primer decreto ha se había autorizado por 30 días la intervención de las Fuerzas Armadas en apoyo de la Policía Nacional con una Resolución Suprema del Ministerio del Interior (RS 200-2015-IN). Posteriormente, en noviembre de ese mismo año se emitiría otro decreto similar (RS 227-2015-IN) que sería prorrogado 12 veces y llegaría a estar en efecto un total de 13 meses instituyendo informalmente el control militar-policial en Cotabambas, sin declaratoria de emergencia (Siles & Rodríguez, 2019, p. 64). Es decir que cuando se promulgó la declaratoria de emergencia, ya la zona había sido militarizada.

Se organizó un paro y también marchas en distintos puntos, especialmente en las inmediaciones de la mina. Eran grandes contingentes de campesinas y campesinos, con sus banderas y consignas, presionando a la empresa con la fuerza de su presencia masiva. Un gran número de participantes y representantes de organizaciones comunales habían decidido en asamblea organizar un paro indefinido en protesta por la vulneración de sus derechos e intereses. Tenían una plataforma de lucha que incluía varios temas importantes y relacionados, incluyendo la contaminación ambiental y la denuncia de los irregulares e inconsultos cambios al EIA del proyecto minero (Bazán Seminario, 2023, pp. 33-40). La protesta era un ejercicio legítimo y legal de ciudadanos perjudicados directamente que, sin embargo, fueron rápidamente etiquetados como enemigos del país. Más precisamente, enemigos del desarrollo. Esta caracterización se impulsó desde

los medios masivos de comunicación social, en los que Las Bambas es un caso de análisis habitual.

Los medios masivos de comunicación juegan un rol clave en la escena política «producido» lo que cuenta como «real» y dándole forma a la agenda pública con una pretensión de objetividad. Durante el fujimorato, el gobierno controló los canales de televisión más importantes y algunos diarios, creó sus propios periódicos y controló un buen número de tabloides que ayudaron a introducir un lenguaje y agenda despolitizados dentro del debate público (Fowks, 2000, pp. 122-131). La separación de lo público y lo privado fue borrada y la vida pública degradada hasta el punto de la parálisis social. El fujimorismo convirtió la política en espectáculo y lo llevó al horario de máxima audiencia de programas de realidad y entretenimiento (Degregori, 2001, pp. 137-139). Pero no solo fueron distractores, también fueron funcionales para atacar y enfrentar cualquier intento de oposición política y social al régimen. Si bien el retorno a la democracia en el año 2000 liberó a los medios de comunicación cooptados por el fujimorismo de la relación de subordinación en la que se encontraban en relación al gobierno, la proliferación de oligopolios y el fenómeno de la concentración de medios compromete su objetividad pues subordina su labor informativa a los intereses y necesidades de las élites empresariales que constituyen su accionariado. Por ejemplo, el Grupo El Comercio controla el 80 % del mercado de la prensa escrita en el país, teniendo además importante presencia radial y televisiva (Maldonado, 2013; Sánchez Flores, 2019). Las carátulas de diarios nacionales son elocuentes en cuanto a la forma en que interpretan y sentencian cuáles son las prioridades del Estado, cuáles las amenazas y riesgos a estas prioridades, y también cuál es la legitimidad que puede atribuirse a las protestas ciudadanas. La portada del diario *Expreso*, diario del Grupo El Comercio, del día miércoles 30 de setiembre de 2015, dio cuenta de la protesta ciudadana en Las Bambas.

Figura 3. Portada del diario *Expreso*, miércoles 30 de setiembre de 2015



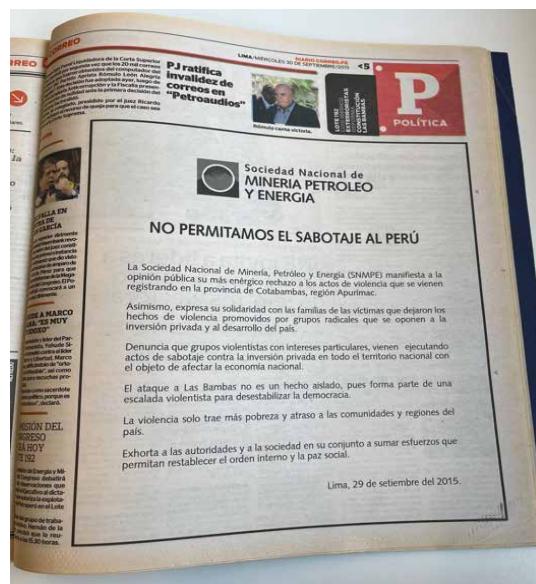
Fuente: Fotografía de Carmen Ilizalbe.

En la portada, una foto de la protesta muestra centenares de campesinos parados y sentados en una meseta andina. Se ve parte de una bandera del Perú pero no se ven armas; tampoco se ve a la policía o las instalaciones de la mina. Las letras de molde del titular gritan, sin embargo, *TERRORISMO ANTIMINERO*, complementadas con dos breves textos explicativos: «Ataque a Las Bambas es apenas el inicio de una nueva escalada radical contra las inversiones en diversas regiones», y «Extremistas pretenden arruinar economía y propiciar retorno de fórmulas estatistas». La protesta se representa como un *ataque*, parte de una conspiración mayor que va acelerándose (en una *escalada radical* en varias regiones) para *arruinar la economía* e implementar *fórmulas estatistas*. La pequeña foto de la portada del día anterior que interviene la imagen titular muestra una escena beligerante, lo que refuerza el titular. Se catalogan las acciones de protesta como terroristas y se denuncia que esconden una ideología estatista y «antiminera» que pone en riesgo la economía nacional. No se mencionan los argumentos y demandas de quienes protestan. Tampoco las irregularidades en la implementación del proyecto. Ni que se había decretado el estado de emergencia, e incluso ya se había aprobado la militarización de la zona desde el día 25 de setiembre con una Resolución Suprema del Ministerio del Interior (RS 200-2015-IN). Irónicamente, en la misma portada, al lado del titular hay una foto del presidente Ollanta Humala declarando públicamente: «Patrullaje militar solo se da en dictaduras »,

reconociendo sin querer que al estar el área de impacto del proyecto Las Bambas sujeta a patrullaje militar estaba en una situación de dictadura.

El comunicado publicado por la Sociedad Nacional de Minería ese mismo día en el diario *Correo* sería igual de elocuente aunque más formal y sin fotografías, utilizando términos similares como «violentista», «escalada» o «radicales» para denunciar «actos de sabotaje contra la inversión privada en todo el territorio nacional con el objeto de afectar la economía nacional». Incluso avanzaría un paso más, señalando que el peligro último era desestabilizar la democracia, y no solo la economía, por lo que exhortaban a las propias autoridades y la sociedad a «sumar esfuerzos que permitan restablecer el orden interno y la paz social». Se trataba de una defensa, si bien indirecta, de la imposición de la mano dura para asegurar la seguridad nacional.

**Figura 4.** *Comunicado de la Sociedad Nacional de Minería Petróleo y energía en el diario Correo del día miércoles 30 de setiembre de 2015*



Fuente: Fotografía de Carmen Ilizalde.

Hay un contraste revelador entre los argumentos y demandas silenciados de las comunidades campesinas que protestan y la visibilidad prominente de quienes impulsan y defienden la política económica del Estado. Es revelador que las comunidades no tenga voz propia en la prensa para explicar sus acciones

y sus demandas, pero aparezcan profusamente en imágenes como objeto de representación sesgada. Mientras tanto, la influyente Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía publica un comunicado de página entera en un diario nacional con mensaje claro y directo. Esa carencia de voz propia es el síntoma de su no reconocimiento como interlocutores válidos, tanto como ciudadanos con derechos, como también como partes beneficiarias de un acuerdo económico. El no reconocimiento de las comunidades campesinas vulneradas en sus derechos como interlocutores válidos es un claro síntoma de su exclusión de la comunidad política y el Estado, pero también del mercado.

La caracterización de la ciudadanía que protesta como enemigo interno del desarrollo económico es la que, en última instancia, permite la instauración informal de un enclave autoritario en el que se imponen por la fuerza decisiones de política pública económica a pesar de la grave afectación de distintos derechos garantizados por la constitución, incluyendo el derecho a la vida<sup>13</sup>. Es decir que se produce una colisión entre los intereses de la corporación minera y los derechos individuales y colectivos de la población afectada directa e indirectamente en el territorio, sobre la que el Estado resuelve en favor de los intereses gananciales de la corporación. Más aún, el Estado legaliza la existencia de un enclave autoritario instalado informalmente con las prórrogas de las declaratorias de estado de emergencia, las mismas que se suceden una y otra vez a partir del año 2017 transformando lo que debía haber sido temporal en permanente.

Al hacerse permanente la instalación de la dictadura constitucional en un territorio específico, se constituye también una población sujeta a ese régimen. Esa población es etiquetada como *enemigo interno* cada vez que expresa desacuerdo con la política gubernamental, pero también si, estando de acuerdo, simplemente reclama que se cumplan los contratos y no se afecten derechos básicos como el derecho a la propiedad. No se acepta su inclusión política ni económica en igualdad de derechos. Quedan así fuera de la comunidad política de derecho-habientes y por lo tanto fuera del Estado, etiquetados como enemigos internos a los que hay que combatir, militarmente si fuera necesario. Ese es el tipo de racionalidad autoritaria que se afirma con la normalización del régimen de excepción. Una racionalidad gubernamental que incluso ha llegado expresarse en convenios inconstitucionales que han privatizado la función policial en la zona de influencia de Las Bambas,

---

<sup>13</sup> Los momentos de militarización han dejado centenas de personas heridas, agraviadas, maltratadas y vulneradas en sus derechos fundamentales, incluyendo casos de secuestro, tortura y muerte en el contexto de las protestas sociales. Para un análisis de las violaciones de derechos humanos en el contexto del conflicto Las Bambas ver Bazán Seminario (2023) y Hervé (2020, 2023).

para beneficio de la empresa MMG. En efecto, desde el año 2016 la corporación MMG Las Bambas tiene suscrito un convenio con la Policía Nacional del Perú que le permite contratar a efectivos de la policía en sus días de franco como seguridad privada. Ese convenio es uno de los 138 que el Estado peruano ha firmado entre 1995 y 2018 para prestar servicios policiales extraordinarios a empresas extractivas. Se trata de convenios inconstitucionales que privatizan y comprometen la efectividad de una de las instituciones fundantes del Estado: la policía. Según un informe que analiza los efectos del convenio entre la Policía Nacional del Perú y la empresa MMG Las Bambas, en el marco de las constantes declaratorias de emergencia, «en estos contextos, la PNP debe cumplir doble función; primero, prestar servicio policial extraordinario a favor de la empresa minera y segundo, restablece la paz y/o el orden interno por disposición del Decreto Supremo que declara el estado de emergencia» (Earth Rights International *et al.*, 2019, p. 30). En efecto, como señala el informe, el Decreto Supremo de Declaratoria de Estado de Emergencia 085-2017-PCM en relación al proyecto Las Bambas se basó en el informe preparado por el director VII Macro Región Policial Cusco Apurímac, quien a la vez coordinaba la ejecución y cumplimiento del convenio policial con la empresa minera, resguardando a la vez dos intereses opuestos entre sí.

La creación de enclaves autoritarios es sumamente peligrosa para la democracia. En sus conclusiones, la Comisión de la Verdad y Reconciliación (CVR), que investigó las graves violaciones a los derechos humanos cometidas en la guerra interna desatada por el grupo terrorista Sendero Luminoso entre 1980 y 2000, señaló que el recurso constante a los estados de emergencia durante el conflicto armado interno abrió la puerta a violaciones sistemáticas de derechos humanos, que la formación de comandos político-militares impuso la subordinación de las autoridades civiles a las Fuerzas Armadas, y que la lucha contra la subversión fortaleció en las fuerzas policiales prácticas autoritarias y represivas preexistentes. Dijo la CVR:

[...] el carácter permanente de una situación de excepción en cada vez más provincias debilitó la democracia y creó un clima propicio para las violaciones de los derechos humanos, así como un sentido común de la población y de las autoridades civiles de esas zonas según el cual el poder reposaba en la autoridad militar. [...] La CVR considera que la abdicación de la autoridad democrática culminó con la legislación antisubversiva aprobada después del golpe de Estado de abril de 1992 (2008, p. 446).

La CVR constató que el efecto final de la normalización del régimen de excepción fue el colapso de la democracia. En el contexto actual, la normalización de la excepción ocurre en enclaves que delimitan territorios y poblaciones gestionados autoritariamente, en el marco del régimen democrático. ¿Cómo y qué se impone en el ámbito geopolítico que es el Corredor Vial?

## CIRCULACIÓN E INMOVILISMO

Toma aproximadamente 18 horas ir desde la mina Las Bambas en el distrito de Challhuahuacho, Apurímac, hasta la estación ferroviaria Pillones, en el distrito de San Antonio de Chuca en Arequipa, por el Corredor Vial. Hago el recorrido en un auto particular, días antes de que se declare la emergencia nacional por el COVID-19. Conozco a Esteban, el conductor, desde hace un par de años. Juntos hemos hecho numerosas veces la ruta Cusco – Challhuahuacho, y alrededores, y tenemos decenas de horas de conversación, precisamente transitando carreteras. Conoce las rutas que unen a las comunidades y a los distritos como la palma de su mano porque ha caminado esas montañas desde niño, para ir a la escuela o a Cusco desde su comunidad en Cotabambas. Ha visto aparecer y transformarse los caminos. Ambos sabemos que recorrer y observar el movimiento del tránsito en el Corredor Vial es crucial. Transitando la carretera podremos ver cómo se materializa la promesa de la conectividad para las comunidades, y también cómo se aseguran las metas económicas previstas en la planificación empresarial y estatal.

En ese momento no hay cómo imaginar el cataclismo que será la primera pandemia mundial, y aunque ya se están tomando medidas en previsión de una cuarentena, las preocupaciones cotidianas están bien centradas en los conflictos habituales. Hay una declaratoria de estado de emergencia vigente en ciertos tramos del Corredor Vial que le permite a la Policía Nacional, con apoyo de las Fuerzas Armadas, gestionar el tránsito con patrullaje permanente y bases policiales y militares tácticamente ubicadas en la carretera (DS 043-2020-PCM). Las comunidades campesinas, frentes de defensa y alcaldes de la provincia de Cotabambas y del distrito de Progreso de la provincia de Grau, exigían al Estado y a la empresa MMG Las Bambas el cumplimiento de nueve demandas sociales referidas a derechos humanos y desarrollo, entre otros pedidos, acordados en la negociación con la que se resolvió la anterior protesta. Se había previsto un paro, pero también habían protestas de la comunidad de Fuerabamba en el fundo Yavi Yavi, en Chumbivilcas, Cusco (Defensoría del Pueblo, RCS 192-2020, p. 33). Era un episodio relativamente habitual en una larga lista de protestas que se

organizaban como tomas de carretera por incumplimiento de acuerdos, que daban lugar tanto a mesas de diálogo como a declaratorias de estado de emergencia.

En la sustentación de motivos del Decreto Supremo se discute abiertamente la importancia de seguir dando continuidad al estado de emergencia, y limitando los derechos de las comunidades organizadas para protestar. El informe dice, textualmente:

Se informa que **gracias a la medida de excepción** declarada en parte del corredor Vial Apurímac – Cusco – Arequipa, **el tránsito por dicha vía se está realizando con normalidad**, siendo resguardado las 24 horas por personal de la Policía Nacional del Perú y de las Fuerzas Armadas, mediante el **patrullaje permanente y la instalación de puestos tácticos**. [...] [D]e no prorrogarse el estado de emergencia, una posible operación de las fuerzas del orden para retomar el control del orden interno y público en las zonas en conflicto, generaría un alto costo social. [...] [S]e advierte que las acciones policiales a ejecutarse en las zonas afectadas **requieren la restricción de los derechos fundamentales** antes señalados [libertad de reunión e inviolabilidad de domicilio] con el propósito de **preservar el orden público, el tránsito vehicular y peatonal en el Corredor Vial** en mención, así como el pleno ejercicio de otros derechos fundamentales (DS 043-2020-PCM, pp. 2-3, énfasis propio).

Paradójicamente, señala el informe, es la medida excepcional la que asegura el funcionamiento *normal* del Corredor Vial. Se argumenta que sin la restricción de ciertos derechos fundamentales de las organizaciones que protestan no se puede garantizar el orden público, y más específicamente, el tránsito vehicular. Es decir que se establece una colisión entre la libertad de movimiento y circulación (necesaria para ejercer la libertad de reunión) de quienes protestan, y la libertad de tránsito vehicular de quienes transportan mineral. La argumentación reproduce la caracterización de quienes protestan como enemigos internos del desarrollo y defiende la conculcación de sus derechos para asegurar un bien mayor, el orden público, en el espacio geopolítico en disputa: el Corredor Vial. La exposición de motivos también es clara en describir cómo se asegura el orden en la carretera: con el patrullaje permanente y la instalación de bases policiales y militares a tiempo completo. ¿Qué es lo que implica esto desde el territorio? El recorrido etnográfico por la carretera nos permite aterrizar la pregunta tomándole el pulso al tránsito. ¿Cómo se organiza la circulación de personas, animales, camiones y demás en el Corredor Vial? ¿Cómo se gestionan las prioridades?

El recorrido se inicia muy temprano, antes del amanecer, en la entrada de la mina. En total serán 13 horas hasta Sicuani, la porción restante de carretera

en Arequipa quedará para otra ocasión. A lo largo del camino nos cruzamos con inmensos camiones encapsulados que transportan el concentrado de cobre día y noche, sin detenerse durante el trayecto. Circulan unos 400 camiones diarios, normalmente en convoyes de diez unidades, precedidos y sucedidos por autos que los anuncian y auxilian en caso de cualquier contratiempo. También transitan camiones-cisterna que van echando agua por el camino para menguar la polvareda que se levanta en la carretera sin asfaltar, mojando eventualmente personas, animales y otros autos con los que se cruzan. Además, están los vehículos que transportan combustible e inmensas piezas y repuestos para la maquinaria minera.

Al atravesar el centro poblado de Yuricancha nos cruzamos con un convoy de cuatro unidades que transporta enormes llantas para los camiones que cargan mineral dentro de la mina. Nos tenemos que detener y acatar la norma silenciosa del corredor: la circulación del mineral en forma líquida en los gigantes camiones blindados que los transportan nunca se detiene. «Así se paran ellos en el medio de la vía. No dejan circular. Qué vas a hacer, no te puedes oponer. A aburrirse nomás. Ellos son dueños máximos. No te puedes oponer sino la policía te interviene», me dice Esteban. Y sí, nos aburrimos por 30 minutos mientras vemos circular como temibles dinosaurios a los enormes camiones de carga ancha. Avanzan lento, por el peso que cargan, haciendo temblar la tierra. Cuatro llantas gigantes carga cada uno de esos camiones de 16 ruedas a los que miramos desde bien abajo, inmóviles.

**Figura 5.** *Convoy de camiones de carga ancha atraviesa el centro poblado de Yuricancha*



Fuente: Fotografía de Carmen Ilizalbe.

Esteban conoce bien la historia y la sufre como comunero afectado por el proyecto minero. Los caminos antes eran angostos, caminos de herradura que conectaban a las comunidades entre sí, y trochas que llegaban a los distritos y capitales provinciales:

La carretera se construyó el 2011. Toda esta vía desde Espinar a Challhuahacho siempre había una vía angostita, y eso lo han ampliado y después lo han convertido en vía nacional. Estos terrenos, bastante han hecho negociación en estos terrenos de los comuneros. Y han hecho un trato diciendo que por tres años solamente para que pase nuestra carga ancha, con las comunidades la minera ha negociado. Después de pasado un tiempo, cuando terminaron de aperturar la vía bien ancha lo convirtieron en vía nacional en su último día de gobierno de Ollanta Humala. Ese fue el problema. Desde ese momento todo el mundo tiene problemas. En cualquier momento si tienen dificultades lo cierran (Esteban, conductor, comunicación personal, marzo de 2020).

Transitaban los comuneros con sus caballos, sus ovejas y vacas, a ritmo tranquilo y seguro. Los niños y niñas también. Pero la transformación de camino comunal en vía nacional significó un crecimiento exponencial visible en algunos tramos en los que caminos comunales conectaban, como riachuelos con un río, con el Corredor Vial.

**Figura 6.** *Corredor Vial se superpone a camino comunal de Mara*



Fuente: Fotografía de Carmen Ilizalde.

Cuando pasamos por el desvío que lleva a la comunidad de Mara podemos constatar que el camino comunal había sido ensanchado al menos cuatro veces, pero la superficie seguía siendo de factura artesanal: no había asfalto en el Corredor Vial. ¿Cómo alteraba ese nuevo y excesivo ancho, por el que transitarián los dinosaurios metálicos, la vida de la gente? Cuando llegamos a la comunidad de Pisaccasa pudimos verlo. Allí la carretera atraviesa la comunidad, pasa al lado de su posta médica, de decenas de casas, prácticamente al borde, sin veredas, sin asfalto, levantando polvo, haciendo temblar la tierra, todo el tiempo.

En una ocasión conversé con un comunero de la comunidad de Huancuire y una comunera de la comunidad de Chuicuni. Él me habló del estado de emergencia y la criminalización del Estado, no de la empresa. Fue enfático en que el Estado los maltrata, que todas las comunidades aledañas a la carretera han sido afectadas, que sus vidas cambiaron para siempre con el ruido, el polvo, los temblores. Y con la presencia constante de la policía y el ejército. Ella dijo que en su comunidad la empresa no apoya en nada, que las explosiones rajan sus casas, que el polvo de las explosiones llega como nubes. Que reclaman a los relacionistas públicos pero nadie los escucha. Han pedido viveros para los ancianos, para ayudarlos pues no tienen nada, pero no quieren apoyarlos puesto que «no firmaron» inicialmente el acuerdo con la minera. Varias personas relatan sanciones parecidas por oponerse a la mina.

**Figura 7. Corredor Vial atraviesa Pisaccasa**



Fuente: Fotografía de Carmen Ilizarbe.

Atravesamos decenas de comunidades junto con los convoyes de camiones blindados. Inevitablemente encontramos las tranqueras, a veces en la entrada de comunidades o pueblos, pero también en medio de la puna, cuando el camino se ve desierto.

**Figura 8.** *Tranquera en el Corredor Vial*



Fuente: Fotografía de Carmen Ilizalde.

En medio de la nada, de pronto, aparecen un par de tranqueras de plástico y un guardia *particular*. Parecía un juguete grande, un simulacro administrado por un operario no estatal que con solo una tranquera de plástico lograba detener a todos los autos que por allí transitaban. Éramos los demás quienes debíamos ceder el paso. Teníamos que reconocer la autoridad (¿en qué momento y por quién conferida?) que nos inmovilizaba. Los paros y huelgas tan comunes en la carretera alteran precisamente esa fluidez, monetizada una y otra vez en letras de molde en la publicidad corporativa y gubernamental. Las ganancias y las pérdidas que se producen en el tránsito son cuantiosas. La circulación de la gente, la circulación de otros productos, debe subordinarse a la circulación del cobre en el tiempo del extractivismo. La conectividad no es para la gente, es para el capital. La circulación del mineral no se detuvo ni siquiera durante la pandemia, cuando se declaró la inmovilización social obligatoria en todo el territorio nacional, pero a Las Bambas, como a otras minas, se les permitió seguir operando a pesar de las trágicas consecuencias de contagios y muertes por COVID-19 en los primeros meses de la pandemia (Zambrano, 2020,

pp. 8-9 y 30). Y tampoco se detiene aunque la mina sea la mayor deudora tributaria del Estado peruano, a noviembre del 2023 (Alarcón, 2023).

**Figura 9.** *Camión blindado en el Corredor Vial*



Fuente: Fotografía de Carmen Ilizarbe.

El camión blindado era el objeto más importante en la carretera. Debía transportar el mineral sin detenerse y todo a su alrededor debía ajustarse para lograrlo. Se inmovilizaba todo para que el capital, el cobre derretido transportado en los camiones, transitara fluidamente, sin cesar. Como las protestas atacaban precisamente la circulación del capital, el Estado gobernaba con mano dura. La privatización de la vía pública es evidente. El Corredor Vial debe fluir como un río saludable: incesantemente. Para ello hay que inmovilizar a otros. Esto se hace con guardianes que tienen el poder de detener el tráfico. Las tranqueras de plástico las gestionan guardianes representantes de la empresa que detienen el tráfico para que los convoyes de camiones puedan pasar sin tener que detenerse cuando el camino se hace angosto. Implementan una suerte de policía de tránsito que solo vela por la circulación del mineral y sus insumos.

También hay guardianes policiales y militares que aseguran de otra forma la circulación del mineral. Desde sus *puestos tácticos* (DS 043-2020-PCM) organizan el *patrullaje permanente*. Operan en el marco del estado de emergencia ejerciendo un control represivo militarizado ante cualquier cosa que sea percibida como «amenaza» al tránsito «normal» de la carretera. El tránsito normal en este contexto es el que garantiza que los camiones no se detengan, el que asegura la libre circulación del mineral.

**Figura 10.** *Puesto militar en el Corredor Vial*



Fuente: Fotografía de Carmen Ilzarbe.

A lo largo del camino vemos los puestos militares y policiales intercalarse. Son grupos pequeños, de seis a ocho personas, con sus armas y automóviles. No se mezclan, a veces son puestos policiales, a veces son puestos militares. No nos detienen a preguntar qué hacemos por la carretera, a dónde vamos, pero podrían

haberlo hecho. Es habitual y legal durante el estado de emergencia. Incluso, a veces se prohíbe por completo la circulación de la ciudadanía y quedan solo los camiones. La sanción económica se añade a la imposición afectando el comercio local, el funcionamiento de las escuelas y demás. Más adelante encontramos bases policiales más formales, con torres de observación, alambres de púas e instalaciones suficientes para albergar pequeños ejércitos.

**Figura 11.** *Torres de vigilancia y alambrado de la base policial de Challhuahuacho*



Fuente: Fotografía de Carmen Ilizalbe.

Las grandes bases policiales como la que se encuentra a la entrada de Challhuahuacho, muy cerca de la entrada a la mina, son un importante atestado de la instalación de un gobierno de mano dura. Bases de gran tamaño señalan la intención de tener grandes contingentes policiales —y quizás militares— por tiempo sostenido, y hacen recordar los tiempos del conflicto armado interno y la instalación de comandos político militares. He ahí la gravedad de la existencia de enclaves autoritarios: instalan el autoritarismo, con la ley en la mano, e incluso un *habitus* a través de la imposición de ciertas formas de circular por el territorio, dictadas por una autoridad privada que gestiona el tránsito con el resguardo directo de las Fuerzas Armadas y policiales del Estado.

## CONCLUSIONES

En la carretera se desarrolla una coexistencia tóxica y cargada de violencia que revela formas de relación autoritaria entre el Estado y las comunidades, a propósito de la implementación del proyecto de extracción de cobre Las Bambas. Una racionalidad gubernamental, es decir, una lógica de gobierno que prioriza los intereses gananciales de la corporación minera *en detrimento* de los derechos ciudadanos (civiles, políticos y económicos) de las comunidades indígenas perjudicadas, se impone por la fuerza en el territorio demarcado a punta de declaratorias de estado de emergencia. El Corredor Vial es un espacio geopolítico, estratégico para el Estado en su dominio y gestión del territorio y la población, que revela las características de un gobierno de mano dura que golpea a poblaciones que, paradójicamente, no se oponen a la minería sino que exigen el respeto a sus derechos. Sus derechos no son —en la práctica— garantizados por el Estado y exijirlos es considerado un ataque porque vulnera el tránsito continuo del mineral. La ciudadanía que demanda el respeto a sus derechos es etiquetada como enemiga del desarrollo y combatida como tal, en una suerte de prolongación de la guerra antiterrorista de fines del siglo XX, esta vez en nombre del «desarrollo económico» y con la convicción de que el lucro es el motor de la economía . El caso del Corredor Vial nos permite asomarnos a uno de los muchos enclaves autoritarios que tiene actualmente el Perú. Son varios los elementos que definen al enclave autoritario contemporáneo, y que lamentablemente se replican por todo el Perú, superponiéndose al mapa de proyectos extractivos nacionales. Son muchos los casos en los que convergen persistentes declaratorias de emergencia, conflictividad social, proyecto extractivo, altos niveles de pobreza y pueblos indígenas (Ilizarbe *et al.*, 2025).

¿Qué riesgos tiene para la sociedad y la democracia la proliferación de enclaves autoritarios y de técnicas antidemocráticas de gobierno y control de la población? La violenta represión estatal del estallido social de los años 2022-2023 en el sur andino peruano, en contra del recién inaugurado gobierno de Dina Boluarte, da indicios importantes para pensar en una posible respuesta. Solo dos días después de asumir el poder el 7 de diciembre de 2023, Boluarte declaró el estado de emergencia nacional para enfrentar una enardecida ola de protestas contra su gobierno y el 90 % de desaprobación popular que registraron las encuestas de opinión. En este grave contexto, el gobierno se impuso por la fuerza, bajo el marco legal del estado de excepción (DS 143-2022-PCM), recurriendo a la retórica del enemigo interno y al uso ilegal de armas letales para controlar las

protestas populares. Boluarte, la primera mujer en convertirse en presidenta del país, inauguró su administración suspendiendo derechos básicos de los ciudadanos y militarizando el país para enfrentar una fuerte oposición social que exigía su renuncia y nuevas elecciones. Como consecuencia, 50 personas fueron asesinadas a tiros en las calles en masacres documentadas y denunciadas por medios internacionales, pero silenciadas por los medios nacionales e ignoradas por las autoridades y las instituciones políticas («How Peru Used Lethal Force to Crack Down on Anti-Government Protests», 2023).

El gobierno de Boluarte marca un punto de quiebre en el declive democrático del país y da paso a un momento destituyente, y a la vez representa una continuidad con tendencias autoritarias bien establecidas lejos de los ámbitos más visibles del ejercicio de poder. En efecto, ese gobierno de mano dura que se hizo visible y concreto en las calles de Lima y las más importantes ciudades del país a fines del 2022 ya era habitual en muchos otros lugares desde inicios del siglo, en múltiples enclaves autoritarios invisibilizados por el discurso del enemigo interno. Como muestra este artículo, el Corredor Vial Apurímac – Cusco – Arequipa se instituye como un enclave autoritario, un espacio geopolítico en el que se gobierna con mano dura para asegurar la circulación fluida del mineral en un territorio construido en base a la expropiación de caminos comunales. Desde la carretera se advierte la confrontación directa que hay entre los intereses de la mina y los derechos de las comunidades, y la primacía que tiene la mina sobre las comunidades gracias a la acción del Estado.

La figura del enclave autoritario no debe oscurecer las múltiples formas de resistencia, negociación y adaptación que se desarrollan en el territorio, entre los diversos grupos de actores sociales, políticos y económicos. De hecho, el gobierno de la mano dura se implementa como respuesta a las múltiples formas de desobediencia, cuestionamiento y enfrentamiento que se producen alrededor del extractivismo. La historia del Corredor Vial y el análisis del gobierno de la carretera permiten visibilizar los perniciosos efectos que sobre la democracia tiene la implantación legal, material y administrativa de enclaves autoritarios con los que la democracia neoliberal impone el extractivismo.

## REFERENCIAS

- Agamben, G. (2014). *Estado de Excepción*. Akal.
- Alarcón, L. (12 de noviembre 2023). Las Bambas duplicó su deuda tributaria en un mes y acumula S/. 6.293 millones. *Ojo Público, Sala del Poder*. <https://ojo-publico.com/sala-del-poder/las-bambas-duplico-su-deuda-tributaria-y-acumula-s6293-millones>
- Arguedas, J. M. (1973). *Yawar Fiesta*. Editorial Juan Mejía Baca.
- Bazán Seminario, C. (2023). *La justicia moderna/colonial en el sur global: derecho y sistema de justicia ante una minera china en los andes quechua*. Kipu-Verlag.
- Bebbington, A. (2009). Industrias extractivas, actores sociales y conflictos. En Centro Andino de Acción Popular (CAAP) & Centro Latinoamericano de Ecología Social (CLAES) (Eds.), *Extractivismo, política, sociedad* (pp. 131-156). Centro Andino de Acción Popular.
- Cánepe, G., & Lamas, L. (Eds.). (2020). *Épicas del neoliberalismo. Subjetividades emprendedoras y ciudadanías precarias en el Perú*. CISEPA – PUCP.
- Comisión de la Verdad y Reconciliación. (2008). *Hatun Willakuy. Versión abreviada del Informe Final de la Comisión de la Verdad y Reconciliación*. Perú. Instituto de Democracia y Derechos Humanos de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Congreso de la República. (1993). *Constitución Política del Perú*. Ministerio de Justicia.
- Congreso de la República. (24 de julio de 2002). Ley de Demarcación y Organización Territorial, Ley N° 27795. <https://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2017/04/Ley-N%C2%B0B0-27795.pdf>
- Contreras Carranza, C. (2021). *Historia económica del Perú. Desde la conquista española hasta el presente*. Instituto de Estudios Peruanos.
- CooperAcción. (2015). *Caso Las Bambas. Informe especial 2015*. Observatorio de Conflictos Mineros en el Perú, CooperAcción.
- De Echave, J. (2018). *Diez años de minería en el Perú 2008 – 2017*. CooperAcción, Acción Solidaria para el Desarrollo.
- De Echave, J., Hoetmer, R., & Silva-Santisteban, R. (2022). *¿Cómo volver a vivir tranquilos? Biopolítica extractivista y postestallido en los conflictos ecoterritoriales*. CooperAcción, Acción Solidaria para el Desarrollo.
- Defensoría del Pueblo. (2016). *Ánalisis sobre las modificaciones efectuadas al proyecto minero Las Bambas. Informe de Adjuntía 008-2016-DP/AMASPI*. Defensoría del Pueblo.

- Defensoría del Pueblo. (2019). *Infografía Las Bambas 2003-2019*. Defensoría del Pueblo.
- Defensoría del Pueblo. (febrero de 2020). *Reporte de Conflictos Sociales N° 192 (RCS 192-2020)*. Defensoría del Pueblo.
- Degregori, C. I. (2001). *La década de la antipolítica. Auge y huida de Alberto Fujimori y Vladimiro Montesinos*. Instituto de Estudios Peruanos.
- Durand, F. (2009). Tintaya y su gobierno minero. *Quehacer*, (173), 27-37. <https://cedoc.sisbib.unmsm.edu.pe/biblioteca-digital/revistas/quehacer/173>
- Earth Rights International, Instituto de Defensa Legal & Coordinadora Nacional de Derechos Humanos. (2019). *Informe: convenios entre la Policía Nacional y las empresas extractivas en el Perú. Análisis de las relaciones que permiten la violación de los derechos humanos y quiebran los principios del Estado democrático de Derecho*. ERI-IDL-CNDDHH.
- Foucault, M. (2006). *Seguridad, territorio y población. Curso en el Collège de France (1977-1978)*. Fondo de Cultura Económica.
- Fowks, J. (2000). *Suma y resta de la realidad. Medios de comunicación y elecciones generales 2000 en el Perú*. Fiedrich Ebert Stiftung.
- González de Olarte, E. (1993). Economic Stabilization and Structural Adjustment under Fujimori. *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, 35(2), 51-80. <https://doi.org/10.2307/165944>
- Gudynas, E. (2015). *Extractivismos: ecología, economía y política de un modo de entender el desarrollo y la naturaleza*. PDTG, CooperAcción.
- Harvey, P., & Knox, H. (2015). *Roads. An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Cornell University Press.
- Heiss, C. (2020). *¿Por qué necesitamos una nueva constitución?* Aguilar.
- Hervé, B. (8 de junio de 2020). *Más allá del conflicto y la aceptación. Elementos para repensar las interacciones sociales en contexto minero desde el ámbito local* [Presentación]. Grupo Interdisciplinario de Investigación en Conflictos y Desigualdades (GICO) de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Hervé, B. (2023) Las metamorfosis de la criminalización. Disuadir y castigar la disidencia contra la minería en el Perú. En R. Bedoya Forno, D. Delacroix & V. Robin Azevedo (Eds.), *La violencia que no cesa: Huellas y persistencias del conflicto armado en el Perú contemporáneo* (pp. 220-239). Éditions de l'IHEAL.
- «How Peru Used Lethal Force to Crack Down on Anti-Government Protests». (2023). *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/2023/03/16/world/americas/peru-protests-police.html>

- Ilizarbe, C. (2019). Intercultural Disagreement. Implementing the Right to Previous Consultation in Peru. *Latin American Perspectives* 228, 46(5), 143-157. <https://doi.org/10.1177/0094582X19854098>
- Ilizarbe, C. (2020). El sustrato ideológico del neoliberalismo en el Perú. G. Cánepe & L. Lamas (Eds.), *Épicas del neoliberalismo. Subjetividades emprendedoras y ciudadanías precarias en el Perú* (pp. 129-156). CISEPA – PUCP.
- Ilizarbe, C. (2022). PERU: Democratic Erosion Under Neoliberalism. En M. Cameron & G. Jaramillo (Eds.), *Challenges to Democracy in the Andes* (pp. 121-141). Lynne Rienner Publishers, Inc.
- Ilizarbe, C. (2023). Perú 2022: colapso democrático, estallido social y transición autoritaria. *Revista de Ciencia Política*, 43(2), 349-375. <http://doi.org/10.4067/s0718-090x2023005000116>
- Ilizarbe, C., Asencios, D., & Retamozo, D. (2025, en prensa). *Normalizando la excepción. Veinte años de democracia y estado de emergencia en el Perú (2000-2021). Documento de Trabajo*. Departamento de Ciencias Sociales de la PUCP.
- Las Bambas. (s. f.). <https://www.lasbambas.com/es>
- Leyva, A. (2018). *La carretera que nadie aprobó. Informe legal sobre los problemas e irregularidades en el transporte de concentrados e insumos en Las Bambas*. CooperAcción.
- Machado Aráoz, H. (2018). *Potosí, el origen. Genealogía de la minería contemporánea*. Derechos Humanos sin Fronteras, PDTG Tejiendo Saberes.
- Maldonado, P. (2013). Grupo El Comercio: un pulpo de los medios de comunicación. *Revista Ideele*, 234. <https://revistaideele.com/ideele/content/grupo-el-comercio-un-pulpo-de-los-medios-de-comunicación>
- Martuccelli, D. (2024). *El otro desborde. Ensayos sobre la metamorfosis peruana*. La Siniestra Ensayos.
- Mayer, E. (2021). *Cuentos feos de la reforma agraria peruana*. Instituto de Estudios Peruanos.
- Ministerio de Economía y Finanzas (s.f.). *Portal de Transparencia Económica. Información Económica*. [https://www.mef.gob.pe/es/?option=com\\_content&language=es-ES&Itemid=100959&lang=es-ES&view=article&id=454](https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=100959&lang=es-ES&view=article&id=454).
- Ministerio del Interior. (28 de mayo de 2015). *Resolución Suprema RS 200-2015-IN. Tribunal de Disciplina Policial*. <https://www.mininter.gob.pe/sites/default/files/tribunal/resoluciones/Resoluci%C3%B3n%20N%C2%BA200-2015-IN-TDP.pdf>
- Ministerio del Interior. (11 de junio de 2015). *Resolución Suprema RS 227-2015-IN. Tribunal de Disciplina Policial*. <https://www.mininter.gob.pe/sites/default/files/tribunal/resoluciones/Resoluci%C3%B3n%20N%C2%BA227-2015-IN-TDP.pdf>

tribunal/resoluciones/Resoluci%C3%B3n%20N%C2%B00227-2015-IN-TDP.pdf

Nugent, G. (2021). *El laberinto de la choledad. Páginas para entender la desigualdad*. Taurus.

Osterloh, M. (22 de diciembre de 2021). Las Bambas en Perú: inversión china, efecto económico y conflictos sociales. *Red China & América Latina – REDCAEM*. <https://chinayamericanalatina.com/las-bambas-en-peru-inversion-china-efecto-economico-y-conflictos-sociales/>

Pérez, L., De la Puente, L., & Ugarte, D. (2019). *Las cuidadoras de los mineros: género y gran minería en Cotabambas. Documento de Trabajo*. Universidad del Pacífico.

«Portada». (30 de setiembre de 2015). *Diario Expreso*.

Presidencia del Consejo de Ministros. (31 de marzo de 2017). Decreto Supremo de Declaratoria de Estado de Emergencia 085-2016-PCM. <https://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2017/04/DS-085-2016-PCM.pdf>

Presidencia del Consejo de Ministros. (13 de diciembre de 2017). Decreto Supremo N° 120 del 2017. Prórroga del Estado de Emergencia declarado en los distritos de Chalhuahuacho y Mara, provincia de Cotabambas del departamento de Apurímac, y en el distrito de Capacmarca de la provincia de Chumbivilcas del departamento del Cusco. *El Peruano*.

Presidencia del Consejo de Ministros. (10 de enero de 2018). Decreto Supremo N° 006 del 2018. Declarar en Estado de Emergencia el Corredor Vial Apurímac – Cusco – Arequipa. *El Peruano*.

Presidencia del Consejo de Ministros. (6 de marzo de 2020). Decreto Supremo N° 043 del 2020. Prórroga del Estado de Emergencia declarado en parte del Corredor Vial Apurímac – Cusco – Arequipa, incluyendo los quinientos metros adyacentes a cada lado de la vía, en los tramos comprendidos por el distrito de Coporaque de la provincia de Espinar y por el distrito de Ccapacmarca de la provincia de Chumbivilcas del departamento de Cusco. *El Peruano*.

Presidencia del Consejo de Ministros. (14 de diciembre de 2022). Decreto Supremo N° 143 del 2022. Decreto Supremo que declara el Estado de Emergencia a nivel nacional. *El Peruano*.

Quiroz, A. (2013). *Historia de la corrupción en el Perú*. Instituto de Estudios Peruanos.

Rossiter, C. (2002). *Constitutional Dictatorship. Crisis Government in the Modern Democracies*. Rutgers.

- Ruiz Molleda, J. C. (16 de noviembre de 2022). Demanda contra despojo de tierras por el corredor vial minero. *Revista Latinoamericana de Derecho*. <https://iuslatin.pe/demanda-contra-despojo-de-tierras-por-el-corredor-vial-minero/>
- Sánchez Flores, M. (2019). Concentración de medios o concentración de temas en el periodismo digital peruano. Un acercamiento cuantitativo al problema. *Conexión*, (11), 39-58. <https://doi.org/10.18800/conexion.201901.002>
- Siles, A., & Rodríguez, M. A. (2019). Ilegitimidad constitucional del estado de emergencia en el corredor minero del sur del Perú. En C. Landa (Ed.), *Libro homenaje del área de Derecho Constitucional por los 100 años de la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú* (pp. 59 - 81). Facultad de Derecho PUCP. <https://repositorio.pucp.edu.pe/items/4bf0b739-50e8-40f7-88e3-d48181459505>
- Siles, A. (2021). *La implacable erosión institucional: el estado de emergencia en la constitución peruana ante amenazas de naturaleza política a inicios del siglo XXI*. Facultad de Derecho PUCP. <https://repositorio.pucp.edu.pe/items/99ba7457-b7e4-4ead-8574-d841ec4e73dc>
- Studnicki-Gizbert, D. (2022). *The three deaths of Cerro de San Pedro. Four Centuries of Extractivism in a Small Mexican Mining Town*. The North Carolina University Press.
- Svampa, M. (2018). *Las fronteras del neoextractivismo en América Latina*. CALAS.
- Wiener Ramos, L. (2018). *Gobernanza y gobernabilidad: El caso Las Bambas*. Coope-Acción.
- Zambrano, A. (1 de mayo 2020). Mina de contagio. *Hildebrandt en sus trece*, pp. 8-9 y 30.