

usa como vía principal la carretera Panamericana. Las tres urbes más pobladas del país se encuentran también en su recorrido: Lima, Piura y La Libertad.

3.3. La carretera Central

Si a inicios del siglo XX las repúblicas luchaban por una integración americana, a su vez, al interior de cada una se iban conformando y estructurando las nuevas clases sociales de los emergentes Estados independizados. En 1919, a través de un golpe de Estado en contra del Gobierno de José Pardo y Barreda, llegó a la presidencia por segunda vez Augusto B. Leguía. En 1920, su Gobierno efectuó modificaciones en la Constitución Política del Perú y eliminó la posibilidad de una reelección inmediata presidencial. Sin embargo, posteriormente, mediante nuevas modificaciones en la misma carta magna, logró reelegirse en 1924 (Busto, 2006). De esta manera, prolongó su mandato hasta 1930, año en el cual fue derrocado por un golpe de Estado planeado en Arequipa por el comandante del Ejército Luis Sánchez Cerro, quien contaba con el apoyo de las clases altas del país. A este periodo presidencial en la historia peruana se le conoce como el oncenio de Leguía (Basadre y López, 2005).

Para entender la gramática social de Perú con respecto a la infraestructura vial de la época como impacto del Gobierno de Leguía, hay que relacionarlos con dos aspectos del contexto mundial de la época. Primero, en 1918, termina la Primera Guerra Mundial y se consolida una nueva potencia mundial capitalista, EE. UU., desplazando a Gran Bretaña del papel hegemónico que desempeñaba. Segundo, en 1922, se creó la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), la cual instala un nuevo modelo social en el mundo. Estos dos aspectos fueron determinantes en el Gobierno leguista; ya que, en esa época, EE. UU. había iniciado su comportamiento como potencia mundial, y su lucha por contrarrestar el poder político y la posible influencia de la URSS en América Latina.

En ese contexto internacional, el Gobierno de Leguía se caracterizó por tres aspectos fundamentales: económico-ideológico, social y político. En su característica económico-ideológica, Leguía planteó como objetivo convertir a Perú en una república de corte capitalista. Así, por primera vez, se insertó integralmente al país en el sistema capitalista dominado en ese momento por EE. UU., que tenía la intención de generar un “sistema interamericano de repúblicas democráticas y progresistas, económica y políticamente sujeto a las directivas (de ellos)” (Renique, 1986, p. 58). Esta sentencia también concordaba con la idea que

se había instalado en el imaginario de la clase alta de Perú. Como la retrata Rénique (1986), esta pensaba que solo con el “impulso del capital nortamericano [sic]” y la “explotación de nuestros recursos naturales” se podía desarrollar vigorosamente el país (p. 47). El Gobierno pidió los primeros préstamos internacionales para modernizar, mediante infraestructura, el territorio nacional. Los préstamos al sistema bancario de EE. UU. estuvieron marcados por una forma de pago que implicaba como garantía, por parte del Estado, la entrega de rentas de las ganancias que generaban las exportaciones de materias primas como el petróleo, el caucho, el cobre o el guano. Esto conllevó el desplazamiento de la inversión británica en el país por la estadounidense. De esta manera, logró finalmente dominar el mercado económico peruano (Basadre, 1983).

Al país llegaron, además, nuevas empresas estadounidenses que, junto con las ya existentes, se apostaron en los puntos de extracción de materias primas a través de contratos especiales, en los cuales se especificaba la exoneración de impuestos de extracción y exportación, o la apropiación del suelo y subsuelo en el que operaban. Dos empresas representantes de este sistema de dominio del mercado peruano que explotaban las materias primas más valiosas en el mercado internacional fueron la minera Cerro de Pasco, que extraía sobre todo cobre, y la Compañía Internacional de Petróleo (IPC).

Con respecto a la característica social, el inicio del Gobierno leguista trajo consigo el decaimiento de una república aristocrática, dominada por pocas familias peruanas que se dedicaban principalmente a la agroexportación de azúcar y algodón en la costa norte y sur del país. Estas familias dominaron el sistema político gracias a que sus integrantes habían ocupado puestos de poder como las presidencias nacionales, el Congreso o las jefaturas de los pocos puestos burocráticos que existían.

El sistema social estaba marcado por una diferenciación clara entre las tres clases existentes: la clase alta, conformada por los oligárquicos, quienes eran los hacendados de la costa; los gamonales, que eran los hacendados de la sierra; y la burguesía, compuesta por empresarios que invertían dinero en diferentes rubros económicos de la época. La clase media la conformaban los profesionales que habían estudiado en la universidad, en ese tiempo la UNMSM, y los integrantes de la burocracia estatal. Por último, la clase baja constaba de obreros y del campesinado. Leguía modificó sustancialmente el trato con estas clases. Fue un antioligárquico, ya que este sistema iba en contra de su objetivo de insertar el sistema capitalista en el país. Incluso, recordaba que, cuando fue presidente por primera vez en 1908, como no tenía un linaje oligarca en las lí-

neas de los partidos y ya que el Congreso estaba dominado por oligarcas, no lo dejaron hacer obras (Hooper, 1964).

El punto de convergencia entre lo que fue el Gobierno de Leguía y la RS que se tenía de la clase menos favorecida, los indios, y lo que significó la construcción de la carretera Central se plasmó en su característica política. Los campesinos, quienes eran la clase social tradicionalmente relegada de la participación nacional y que la conformaban los indios, fueron usados en el discurso populista del Gobierno de Leguía. Este supo muy bien cómo aprovecharse de las circunstancias para sus fines de modernización del país.

En 1920, la Constitución Política plasmó el espíritu de lo que representaban los ideales de la “patria nueva”, que era el ideario político de Leguía en oposición a lo que llamaba “patria vieja”, que representaba a la oligarquía. Fue la primera vez que se visualizó el problema del indio en la nueva república en la carta magna, y sus derechos son reivindicados a través de los artículos 41 y 58:

Art. 41º.- Los bienes de propiedad del Estado, de instituciones públicas y de comunidades de indígenas son imprescriptibles y sólo podrán transferirse mediante título público, en los casos y en la forma que establezca la ley.

Art. 58º.- El Estado protegerá a la raza indígena y dictará leyes especiales para su desarrollo y cultura en armonía con sus necesidades. La Nación reconoce la existencia legal de las comunidades de indígenas y la ley declarará los derechos que les correspondan.

Estos artículos, sin embargo, tuvieron una materialización estéril en la práctica y eran contradictorios a los planes de modernización que estaba ejecutando el Gobierno; ya que ese mismo año Leguía decretó la Ley 4113, Ley de Conscripción Civil o Servicio Obligatorio de Caminos (para más detalles, revisar el apartado de anexos). La carretera que representó esa contradicción entre la reivindicación constitucional del indio y el abuso de ellos fue la Central.

3.3.1. Concepción e infraestructura: el centro primero

Leguía fue el presidente que transformó el Perú de un país rural a uno urbano, de un país insalubre a uno salubre, de un país relegado en comparación con las otras nuevas repúblicas vecinas uno moderno, a través de un proceso continuo y sostenido de construcción e implementación de obras públicas. Incluso, ahora siguen siendo infraestructuras en uso y con un alto contenido simbólico en el país.

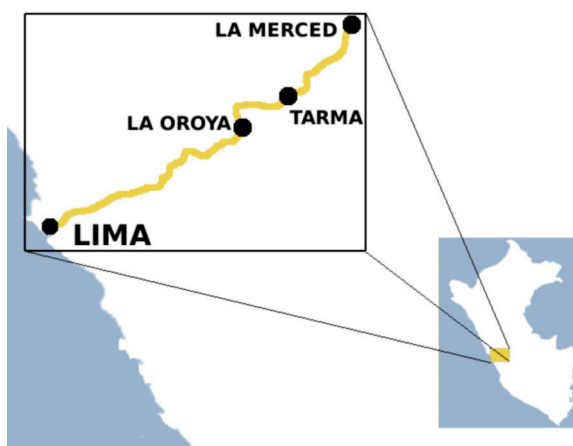
Bajo su Gobierno se construyeron, entre otras, las siguientes obras: las largas avenidas troncales como la del Progreso (hoy Venezuela), Brasil, Arequipa, cuya última es una de las arterias principales de Lima que conecta su centro histórico con los barrios residenciales de Miraflores y Barranco; y Unión (actualmente Argentina, la vía que conecta estratégicamente Lima con el puerto del Callao, el principal puerto de Perú). Estas avenidas configuraron sustancialmente —y para siempre— el espacio limeño, convirtiendo la capital en lo que se conoce ahora. Construyó y remodeló del palacio de Gobierno, que es la casa oficial de los presidentes peruanos y, por ende, del Poder Ejecutivo. La construcción de este edificio tenía un valor simbólico relacionado con otorgarle poder al Estado. Se organizaron, en un plano estratégico de unión de las grandes avenidas o puntos neurálgicos de Lima, diferentes plazas y espacios públicos, y las nuevas urbanizaciones de la clase media de Lima como modelos representativos de vida en el Gobierno leguista (Basadre, 2005). Así, se construyó el primer Estadio Nacional; la Plaza San Martín, en honor al libertador argentino, y que hoy sirve como punto de manifestaciones sociales y políticas, así como grandes eventos públicos; y el hotel Bolívar, ubicado en la Plaza San Martín, proyectado para recibir al turismo internacional. Estas obras correspondían al proceso de modernidad y embellecimiento de la capital peruana en el contexto nacional de celebración en torno a dos fechas trascendentales para el país y América: el centenario de la independencia de Perú de la Corona española en 1921 y el centenario de la batalla de Ayacucho en 1924, que se llevó a cabo en la ciudad que lleva su nombre y que se reconoce en Perú como el conflicto bélico terrestre que puso fin a la colonia española en el nuevo territorio nacional.

La construcción de estas obras tuvo un fin mixto. Primero, modernizar Lima y, con ello, la creación de espacios urbanísticos pensados en el crecimiento de la clase media intelectual para contrarrestar el poder de los oligarcas. Segundo, la dotación de infraestructura generaba un impacto propagandístico, el cual invitaba a la inversión de los capitales extranjeros.

La avenida Unión —hoy Argentina— conectaba Lima con el puerto del Callao, que es el puerto por donde históricamente salen del país las materias primas con las que cuenta el territorio peruano. El cobre, seguido del plomo y del oro, eran las materias primas de mayor exportación a partir de 1921 (Samamé, 1979) hasta finales de la década. En esta época, Perú entró en crisis debido a los efectos de la crisis mundial generada por la Gran Depresión de EE. UU. Estas materias primas se extraían de la sierra central de Perú, especialmente de Cerro de Pasco y Junín.

Si las carreteras son consideradas metafóricamente arterias, de la carretera Central se desprende otra metáfora, que esta es el cordón umbilical de la capital de Perú. Esta vía es el eje transversal que unió la sierra de Perú con Lima. Ahora también conecta la selva, transporta las mayores cantidades de productos agrícolas que consume el mercado local limeño y otra parte que se distribuye por la carretera Panamericana a diferentes puntos de la costa, además de la materia prima para su exportación (ver la figura 7). Entonces, Leguía planeó y construyó una infraestructura vial local y regional que finalmente se convirtió en una red capaz de acoplar dos de sus objetivos principales dentro de su política de gobierno: por un lado, modernizar Lima para sus fines propagandísticos y, por otro lado, crear la primera ruta terrestre de transporte pesado de minerales para su exportación.

Figura 7: Carretera Central⁴



La construcción en ese tiempo no era nada sencillo, además de que la maquinaria pesada era escasa. El principal reto era conseguir la suficiente mano de obra para carreteras de grandes distancias; sobre todo, en un terreno duro

4 En la figura, se advierte el punto más alto de la carretera Central, La Oroya. Actualmente, esta ciudad es el punto de convergencia y unión entre las carreteras, que unen los ejes longitudinales de la costa, sierra y selva de Perú. Tomado de "Ruta Nacional P-22", de Yuraqsiki, 2009.

conformado por rocas y piedras, y que era totalmente irregular. Así, propiamente, se tenía que construir en los mismos Andes.

La Ley de Conscripción Vial fue la última que encubrió bajo un manto de legalidad la explotación del indio en Perú. En 1920, se inició el reconocimiento de la persona jurídica y restablecimiento de derechos de las poblaciones indígenas a través de su inclusión en la Constitución Política, pero también se desconoció fácticamente esta reivindicación. Los hechos contradijeron radicalmente el discurso integracionista y pluralista de la voz oficial del Estado, el Gobierno.

La Ley 4113, oficialmente Conscripción Vial, contenía quince artículos. Entre ellos destacaron con fines comprensivos los artículos 1, 2, 3, 5, 7 y 8:

Artículo 1º: Establécese en toda la República el servicio obligatorio para la construcción y reparación de los caminos y obras anexas, el que se denominará "Conscripción Vial" o "Servicio de Caminos" y el cuál estarán sujetos todos los varones residentes en el territorio peruano y extranjeros, cuya edad está comprendida entre los 18 y 60 años.

Artículo 2º: La base para el establecimiento de este servicio será el registro de Inscripción Militar, el que se completará con el empadronamiento de todos los peruanos de 18 a 21 años de edad y de 50 a 60 años, así, como de todos los extranjeros de 18 a 60 años.

Artículo 3º: Este servicio comprende la obligación de trabajar para los caminos públicos cierto número de días del año, en relación con la edad, a saber:

- a.- de 18 a 21 años, 6 días
- b.- de 21 a 50 años, 12 días
- c.- de 50 a 60 años, 6 días.

Artículo 5º: La Conscripción Vial podrá redimirse por todo contribuyente, sin excepción, mediante el abono, en efectivo del valor de los jornales correspondientes, cuyo tipo será fijado para cada región.

Artículo 7º: Este servicio se prestará, salvo casos excepcionales, en el mismo distrito, no pudiendo llevar a los contingentes de una provincia a otra.

Artículo 8º: El estado concurre a la prestación de estos servicios con las herramientas y explosivos necesarios, así como la coca y bebidas en las regiones

donde este sistema de gratificación esté establecido por la costumbre, en la ejecución de los trabajos voluntarios para las comunidades.

En ese tiempo, existían dos segmentos poblacionales definidos por la raza en la gramática social peruana. Los criollos, quienes se concentraban en Lima y la costa, y los indígenas, a lo largo de los Andes en la sierra y conformaban la mayor cantidad de población de todo el país. Lima, como se ha descrito anteriormente, se empezó a urbanizar en el Gobierno de Leguía. Entre Lima y la sierra de Perú, no existían poblaciones considerables, salvo algún caserío. Por ello, se puede deducir que la mayor cantidad de mano de obra que construyó las carreteras que conectaban Lima con la sierra, es decir, que los que convirtieron en realidad el primer y segundo artículo de la ley, fueron los indígenas. Al respecto, Basadre (1924) denuncia no solo al aparato político, sino también la pasividad de la Iglesia y la prensa que estaban detrás de la ley:

Nunca se ha dado en el Perú una ley que afecte tan cercana y directamente los derechos de todos sus habitantes, con tanta facilidad. [...] es que en este caso no cabían protestas sino aquiescencias del gobierno, del clero y del capitalismo...estaban muy lejos y eran ignorantes y carecían de influencia y no podían ser fuerza ni para una elección ni para una revolución, los que resultaban directamente afectados [...] diríase que frecuentemente se olvidaba al peruano del interior como si su existencia fuera plácida e inmejorable; pero al acordarse los legisladores de él ahora, ayudaban a la obra lenta y perniciosa de una sujeción secular. La dación de la ley de conscripción vial es así un argumento formidable para los que analicen los vicios de nuestro parlamentarismo y nuestro periodismo (p. 29).

Sin embargo, en el artículo 5, se daba la oportunidad a que los indicados al cumplimiento de esta ley sustraigan si es que pagaban una cantidad de dinero. El monto era determinado por la zona en la que vivían. Este pago, en vez de ser una opción favorable para los conscriptos, empeoró aún más la situación del indio; ya que el pago o tributo para evadir el trabajo, bajo el concepto de esta ley, sí lo podía efectuar la mayor cantidad de criollos. Por consiguiente, aumentaban las horas, los hombres de trabajo o la duración de construcción de las obras en manos de los indígenas. El monto que se debía pagar era muy alto, tal como se demuestra en debates posteriores de los críticos a la ley, quienes buscaban disminuir el costo de ese abono. Este, según Cotler (2005), ascendía a diez soles de la época.

A pesar de que, en documentos, no figuraban claramente los fines u objetivos del desarrollo vial de Leguía, en el artículo 7, sí se preveía convenientemente una red terrestre factible de ser construida; puesto que serían las vías por donde circularía el capital, las materias primas que se concentraban en la sierra central, específicamente en las cercanías alrededor de La Oroya —ciudad de Junín— y que luego serían exportadas. Esta factibilidad la otorgaba este artículo de la ley; ya que, al localizar y delimitar geográficamente la mano de obra, esto significaría contar con la participación del indio.

En el artículo 8, no se reparó en evidenciar hacia quién estaba dirigida la ley. La hoja de coca que se *chaccha* (mastica) es una costumbre ancestral que pervive en la actualidad y es propia de las comunidades altoandinas de diferentes países. El consumo de la chicha de maíz o del alcohol es también una representación que se tenía de las costumbres de los indios por parte del poder social y estatal de la época. El *chacchado* de hojas de coca y el consumo de bebidas tradicionales de la montaña, entonces, son las características que se les adjudicaban al principal colectivo y que serían los únicos pagos que recibirían conforme a la ley.

La carretera Central se inició a construir en 1924 y se terminó en 1934. En 1930, Leguía fue derrocado por el comandante Luis Sánchez Cerro, quien se convirtió primero transitoriamente en presidente de Perú, a través de una Junta de Gobierno, y luego presidente por voto electoral en 1931. La Ley 4113, Ley de Conscripción Vial, fue derogada como una de las primeras medidas que tomó el nuevo Gobierno y se convirtió en el gesto político que liberó de una forma asolapada de esclavitud a los indígenas peruanos. De esta manera, la carretera Central fue el resultado de un desarrollo vial puesto al beneficio de las grandes empresas mineras de EE. UU., impulsada por un sistema de economía de enclave.

3.3.2. La carretera Central de hoy: progreso nacional y relegación local

La carretera Central o ruta nacional P-22 es la vía que inicia en las afueras de Lima a través de un intercambio vial en el distrito de Santa Anita. A partir de ese punto, que se considera el kilómetro cero de la carretera, surca en un solo tramo que pasa por Ticlio, el punto más alto, a 4818 m s. n. m., para llegar a La Oroya. En este punto, se bifurca hacia los lados sur y norte, los cuales comprenden el eje longitudinal de la sierra y otra ruta de penetración hasta alcanzar el eje longitudinal de la selva.

Al llegar a esta ciudad de intersección de las carreteras longitudinales y transversales de la red vial peruana, se puede leer en un letrero a manera de portal de ingreso la cita “Bienvenidos a la capital metalúrgica del Perú y Sudamérica – La Oroya”. La ciudad altoandina es considerada la capital metalúrgica de Sudamérica. En esta zona, se concentra la mayor cantidad de producción de minas polimetálicas del país que explotan y tratan minerales como cobre, plomo, oro, plata y zinc. La mayor cantidad de metales se procesaba en un complejo metalúrgico que pertenecía desde 1997 a la empresa estadounidense Doe Run, después de que esta compró la empresa estatal Centromin Perú.

A inicios del presente siglo, el mercado internacional experimentó un alza sostenida en el precio de los metales, el oro y la plata. Estos alcanzaron récords no antes vistos en la economía peruana, llevando al país a un crecimiento económico sostenido. El efecto era enormemente positivo en la macroeconomía del país, generando una sólida estabilidad interna y una impermeabilidad ante factores externos. Esto queda demostrado cuando, en 2008, se desató la crisis mundial originada inicialmente en 2007 por los préstamos hipotecarios impagables, conocidos como las hipotecas *subprime*. Entonces, la economía peruana no se vio notablemente afectada en comparación con los países vecinos y la mayor parte de economías mundiales. En el caso de Perú, esto se debió en gran parte al *boom* minero anterior a la crisis en la que no solo el oro y la plata habían subido de precio, sino que también el aumento de la producción de otros minerales como el cobre en un 14 %, el oro en un 17 %, el plomo en un 21 % y el zinc en un 6 % (Minsur, 2003).

Esta bonanza económica nacional y la denominación de capital metalúrgica sudamericana invisibilizaban lo que, de forma paralela, acontecía y era puesto en agenda por nuevas voces, socioambientalistas y de las comunidades locales de injerencia minera. Estas últimas son las nuevas organizaciones que, en la sierra, iban supliendo en poder a los sindicatos de trabajadores. La denominación que ostentaba La Oroya estaba acorde con su otra denominación, la que en 2012 la hizo ocupar el quinto puesto de las ciudades más contaminadas del mundo según el estudio del Instituto Blacksmith, ahora Pure Earth (BCR, 2013). Un lugar bajo si consideramos que lo ocupaba desde 2007 y que en 2011 se ubicó en esa escala en el segundo puesto (*El Comercio*, 2013). Esto se debía al casi siglo de explotación minera sin un control de las emisiones de gases que emanaban de las chimeneas de la fundición. Recién en 1997, el Ministerio de Energía y Minas (Minem) formuló los Programas de Adecuación y Manejo Ambiental (PAMA) para su cumplimiento por parte de las empresas mineras.

En La Oroya, el 90 % de los niños tenía más de diez microgramos de niveles de plomo por decilitro de sangre, más de lo permitido en la escala de la Organización Mundial de la Salud (OMS), según el viceministro del Ministerio de Ambiente (Minam), José de Echave (*La República*, 2012). Además, el metal pesado se transmite por la sangre de las madres gestantes a sus hijos y, si bien el plomo podría eliminarse de la sangre entre los 30 y 40 años, este se queda depositado en los huesos para siempre. De las representaciones de la contaminación ambiental de los pobladores respecto al problema, dejaban la problemática entre lo local y lo nacional, como lo afirma Liliana Carhuaz, residente de La Oroya en el informe audiovisual de la Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA, 2016):

Yo tomo conciencia de la contaminación en el año 98, me di cuenta que todos los problemas respiratorios que yo tenía y mi familia tenía eran a consecuencia del dióxido de azufre, de los humos que botaba el complejo metalúrgico [...] El Estado peruano nunca veló al cien por ciento por el tema de nuestra salud, al contrario, siempre benefició a la empresa que trabajó para el complejo metalúrgico, le dio beneficios, le dio ampliaciones, le dio modificaciones para que haga ese programa ambiental y el tema de salud lo dejó de lado, entonces nos vimos obligados junto a otras personas a reclamar por nuestros derechos, ya que aquí nadie los hace cumplir (1:46).

En 2005, los pobladores de La Oroya denunciaron al Estado ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH) como responsable de este problema de salud pública (Coordinadora Nacional de Derechos Humanos [CNDDHH], 2009). En 2006, el Tribunal Constitucional del Perú, mediante el Decreto Supremo (074-2001-PCM), había ordenado al Ministerio de Salud (Minsa), como representante del Estado, a implementar un plan de limpieza del aire en La Oroya. Esto conllevó que el Gobierno inicie conversaciones con la empresa Doe Run. En el proceso discusión, se dieron múltiples mesas de diálogo, en las cuales se le conminó a la empresa estadounidense a adherirse al PAMA. La empresa minera intenta renegociar una ampliación de cumplimiento del programa; pero, debido la presión medioambientalista local, nacional e internacional, el Estado peruano no cede. En 2009, Doe Run, bajo el argumento de que la empresa no tendría la solvencia para pagar las millonarias deudas, se declaró en insolvencia, convocando a una junta de acreedores para buscar su liquidación (Radio Programas del Perú [RPP], 2012).

Los discursos presentes en los Gobiernos representados por sus presidentes tienen también una posición que se opone a estas voces locales. Este es el

caso de Pedro Pablo Kuczynski, quien en 2016 alentó a que los trabajadores del complejo metalúrgico realicen una marcha de protesta hacia el Congreso para presionar en la ampliación del plazo de liquidación de la empresa y así intentar su reactivación (24 Horas, 2016). El hecho generó una polarización entre el Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo:

Tenemos que sacar antes de fin de agosto una prórroga de la liquidación en marcha, porque si no, se acabó todo. O sea que yo voy a tener que sacar del Congreso de la República poderes delegados, una ley, y ustedes saben quiénes controlan el Congreso [...] Entonces, yo les voy a pedir, que hagamos una marcha al Congreso, y le pidamos al Congreso: no dejes morir La Oroya (O:12).

Esta lucha entre discursos nacionales y locales, entre las voces oficiales del Estado y las voces de la población, pone en relieve la ruta ideológica de las políticas de desarrollo que proponen su alcance de objetivos sobre la base del neoliberalismo.

Los efectos de seguir estos modelos no han cambiado desde el Oncenio hasta hoy. Como lo retrata Samamé (1979), en el tiempo leguista, “los humos de la fundición de La Oroya habían trastornado el equilibrio ecológico de una vasta zona productora de la región central del país” (p. 75). Para ello, el científico peruano José Julián Bravo realizó un estudio de dos años en 1923. Como consecuencia de los resultados, la empresa estadounidense Cerro de Pasco Copper Corporation instaló tecnología que disminuyera la contaminación emitida por las chimeneas de fundido, además de “indemnizar a los agricultores y ganaderos damnificados”.

La bonanza nacional peruana que se deriva en gran parte de la extracción de minerales y que transitan por la carretera Central genera una paradoja; ya que, en 2007, año en que este conflicto social estuvo en su punto más alto, Junín tenía índices que la colocaban en el puesto 11 de pobreza a nivel Perú. Asimismo, Yauli, la provincia a la que pertenece La Oroya, tenía indicadores de pobreza totales del 56.30 % y del 22.70 % de pobreza extrema (INEI, 2012). De esta manera, La Oroya, nodo de la estructura vial entre la costa y la sierra y punto de llegada o partida de la carretera Central, es una de las ciudades que ha experimentado el efecto de una política de diferentes Gobiernos peruanos que se aferran a una economía de enclave.