

El proyecto del Aeropuerto Internacional y el “boom” de la construcción en Chinchero

MARCOS G. LÓPEZ AGUILAR¹



Durante los últimos meses, el inicio de la construcción del proyecto Aeropuerto Internacional Chinchero-Cusco (en adelante AICC) fue cuestionado en los medios de comunicación a raíz de la adenda de contrato firmada por el presidente Pedro Pablo Kuczynski con el consorcio Kuntur Wasi en el mes de febrero.² La rúbrica de esta modificación al contrato desencadenó el debate sobre si el Estado realmente ahorraría dinero o financiaría la mayor parte de la construcción del aeropuerto rompiendo la lógica de una Asociación Público Privada. Esto tuvo varias consecuencias. En primer lugar, denuncias sobre irregularidades en la elaboración del contrato; en segundo lugar, la interpelación y posterior renuncia del hasta entonces ministro de Transportes y Comunicaciones Martín Vizcarra; y en tercer lugar, y quizás más importante, la cancelación del contrato firmado entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante MTC) y el consorcio Kuntur Wasi.

Como resultado de la cancelación del contrato, Constantino Sallo, presidente del Frente de Defensa de los Intereses del Distrito de Chinchero (en adelante FREDICH), anunció que convocaría un paro indefinido

para exigir la construcción del AICC.³ No sería la primera vez que se tome una medida de protesta para reclamar la construcción de este aeropuerto ante su constante postergación. Por ejemplo, el 11 de febrero del 2016, circuló, en la misma localidad de Chinchero, un pronunciamiento donde se anunciaba un paro de 48 horas y la movilización a la ciudad de Cusco para exigir el inicio de la construcción. En noviembre de ese mismo año, el FREDICH convocó un nuevo paro regional para reiterar la exigencia de la paralización de la construcción del aeropuerto. Casi un año después, en febrero del 2017, las obras fueron una vez más suspendidas. En consecuencia, el FREDICH convocó una paralización regional con la misma consigna: la inmediata construcción del AICC.

El grueso de las noticias recientes, sobre el aeropuerto, están enfocadas únicamente en la adenda del contrato y en el gasto público que supone la construcción de la obra. Sin embargo, ¿por qué la población local reclama la construcción del aeropuerto? Durante el trabajo de campo que realicé en Chinchero entre el 2013 y 2015, lo que más me llamó la atención fueron los cambios producidos a consecuencia de la expro-

1 Licenciado en Antropología por la Pontificia Universidad Católica del Perú.

2 Los datos brindados en este artículo son parte de un trabajo de campo realizado en Chinchero durante el 2013, 2014 y 2015 como parte de mi tesis de licenciatura, titulada «“¡No estábamos preparados!”: una etnografía de los procesos de negociación realizados entre los pobladores de la Comunidad Campesina Yanacona y las instituciones del Estado para el inicio del Proyecto Aeropuerto Internacional Chinchero-Cusco».

3 La noticia incluye testimonios de otras autoridades cusqueñas que también exigen la construcción del aeropuerto: <<http://elcomercio.pe/politica/cusco-anuncian-nuevo-paro-indefinido-cancelacion-chinchero-425059>> Fecha de consulta: 22 de mayo de 2017

piación de tierras que dio inicio del proyecto AICC. Luego de esta, la mayor parte de pobladores que recibió dinero, a cambio de sus terrenos, empezó a invertirlo en activos fijos. Esto generó un *boom* de la construcción inmobiliaria que dio inicio al problema que analizaré en este texto.

En este artículo, voy a analizar las consecuencias de la expropiación de terrenos de la comunidad de Yanacóna y la presencia inicial de Kuntur Wasi desde la perspectiva de la población de Chinchero. La primera parte explica las consecuencias del proceso de expropiación de terrenos y el inicio del *boom* de la construcción inmobiliaria en Chinchero. El análisis de este proceso de expropiación nos acerca a la comprensión de las demandas de la población porque este proyecto se realice. La segunda parte describe el problema de la ubicación de las viviendas de los pobladores reubicados cuando inició la elaboración del «Plan de Desarrollo Urbano Nueva Ciudad de Chinchero 2016-2025» a cargo del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. Finalmente, presentaré algunas reflexiones sobre el proyecto AICC y las consecuencias de un crecimiento urbano desordenado.

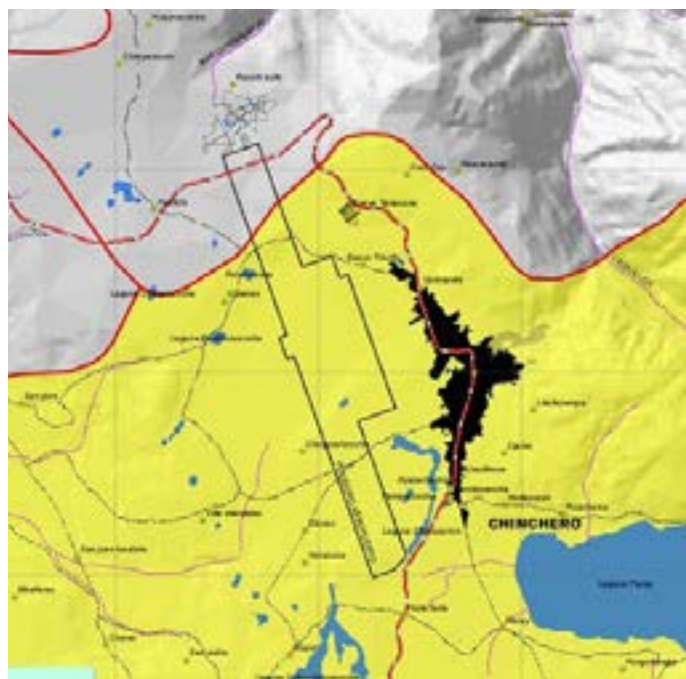
Inversión en Activos fijos: El boom de la construcción en Chinchero

A finales de diciembre del 2012, el proceso de expropiación de terrenos ubicados en la localidad de Chinchero finalizó con el pago de 20 dólares por metro cuadrado. Esta expropiación fue realizada por el Gobierno Regional del Cusco quien transfirió el dinero de compensación a las comunidades que eran dueñas de la tierra donde se construiría el aeropuerto (en adelante el polígono del aeropuerto). Los representantes de cada una de las comunidades afectadas distribuyeron el dinero entre los comuneros usufructuarios de las tierras de forma familiar.⁴ Actualmente, se discute si el precio fue justo o si se debió pagar más por los terrenos. Según el testimonio de los comuneros con quienes conversé, lo concreto fue que obtuvieron un ingreso económico bastante alto en

comparación con los ingresos que podían obtener de la actividad agrícola. Realizando un cálculo rápido, los comuneros que tenían media hectárea de terreno en el interior del polígono, recibieron S/256 000.⁵

Esta inyección de capital en las economías familiares generó una serie de problemas. Uno de los más frecuentes fue la aparición de miembros que vivían fuera del distrito, pero que regresaron para reclamar su parte. Muchos comuneros tuvieron que repartir el dinero que recibieron entre sus hijos/as y hermanos/as. Los principales beneficiados con esta expropiación poseían una mayor cantidad de hectáreas en el polígono que, en teoría, ocupará el aeropuerto en el futuro. En la siguiente imagen, se puede observar el polígono del delineado con una línea negra y verde al interior de la zona amarilla que representa la comunidad de Yanacóna.

Imagen N.º 1. Polígono del aeropuerto Fuente: elaboración propia sobre la base del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Chinchero⁶



4 Este polígono ocupa un total de 356.95 hectáreas y 330.54 se encuentran en el territorio de la comunidad de Yanacóna. El resto se encuentra dividido entre las comunidades de Aylopongo (14.95 hectáreas) y Racchi Aylo (11.46 hectáreas).

5 El precio de expropiación de metro cuadrado fue en dólares. Sin embargo, según los documentos revisados durante el trabajo de campo, se pagó en soles con una tasa de cambio de S/2.56.

6 Este mapa fue modificado por el equipo técnico para mostrar las dimensiones exactas de las comunidades campesinas y me fue compartido los miembros del equipo. Un mapa similar puede ser consultado en línea: <http://munichinchero.gob.pe/pdu/PLANOS%20PDF_DIAGNOSTICO/D002D25_MAPA%20COMUNIDADES%20CAMPESINA_DISTITAL.pdf>

Los comuneros que poseían más tierras al interior del polígono, cuyo beneficio con la expropiación de terrenos fue mayor, comenzó a invertir parte de su dinero en activos fijos: autos, maquinaria de construcción, terrenos y viviendas. A diferencia de otras edificaciones, las nuevas viviendas construidas en Chinchero durante el año 2013, fueron hechas con ladrillo y concreto. Principalmente por dos razones. Por un lado, las construcciones realizadas en cemento están asociadas a un mayor status social frente a aquellas de adobe (Harvey 2010). Por otro lado, los comuneros dueños de estas viviendas, me comentaron que para ellos estas construcciones representaban una estrategia para aprovechar el desarrollo que el aeropuerto iba a generar en el futuro. Dado que las construcciones de cemento pueden tener una mayor cantidad de pisos, estos comuneros las hicieron para disponer de departamentos o cuartos que alquilarían a las personas que lleguen a trabajar en el proyecto, en alguna otra actividad económica impulsada por la construcción o ante el inminente crecimiento urbano que sería una de las consecuencias del aeropuerto.

Lamentablemente, la municipalidad de Chinchero no contaba con algún instrumento de gestión territorial que regule dónde se podrían construir estas viviendas. En efecto, las nuevas edificaciones se levantaron de manera desordenada alrededor y al interior del casco urbano del distrito. Para los representantes del Ministerio de Cultura, que se encuentran en la zona, estas viviendas rompen con el paisaje tradicional del distrito y serían una consecuencia negativa para atraer turistas en el futuro. En este caso, las autoridades del Ministerio de Cultura pudieron regular las áreas más cercanas al sitio arqueológico (García 2017), pero no tenían autoridad fuera de esta zona. Aun así, parece poco creíble que sean realmente estas viviendas las responsables de romper el paisaje de Chinchero y no la misma infraestructura del aeropuerto.

Además de la transformación del paisaje del distrito, otra consecuencia de este *boom* de construcción desordenada fue la misma ubicación de algunas de estas construcciones con relación al polígono que ocuparía el futuro aeropuerto. Como pudimos observar en el mapa anterior, este se encuentra muy

cerca de la zona urbana del distrito.⁷ Además, muy cerca del polígono, un grupo de comuneros reubicados luego de la expropiación de terrenos formó la Asociación de Viviendas de Nueva Yanacona (en adelante ANY). La ubicación de las viviendas construidas por los miembros de la asociación fue cuestionada durante la elaboración del primer plan de desarrollo urbano de Chinchero.

«¿Qué va a pasar con nosotros?»: Problemas en el planteamiento de la «futura» ciudad de Chinchero

Para el año 2015, los pobladores de Chinchero y las autoridades locales estaban convencidas que las obras de construcción del aeropuerto iniciarían en un futuro próximo. Ante el supuesto inminente inicio del proyecto, la municipalidad de Chinchero firmó el convenio N.º 153-2015 con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento para la elaboración del «Plan de Desarrollo Urbano Nueva Ciudad de Chinchero 2016-2025». Este instrumento de gestión territorial permitiría definir los distintos usos del espacio del distrito a partir del polígono del aeropuerto. Como parte de esta zonificación y tomando en cuenta la Ley N.º 27261 de Aeronáutica Civil, los miembros del equipo técnico dieron a conocer a la población que existían restricciones de construcción para las zonas que se encontraban dentro de las *superficies limitadoras de obstáculos*. Estas son líneas imaginarias que tienen como objetivo prevenir riesgos potenciales o un eventual accidente. En otras palabras, no podían existir construcciones que obstaculicen la circulación de aeronaves. Lamentablemente, las viviendas de la ANY se encontraban en estas superficies.

Cuando se dio a conocer esta noticia, los rumores de una nueva reubicación se extendieron entre los pobladores de Chinchero. ¿De quién era la responsabilidad o la culpa? Como me comentaron los funcionarios que trabajaron para el Gobierno Regional durante la reubicación de las familias, había responsabilidades compartidas.

“Acá hay responsabilidades compartidas [...]. En el Cusco, no hay especialistas en el tema aeroportuario. Si bien es cierto que existía un equipo del pro-

7 Ver imagen 1. Polígono del aeropuerto. Al este del polígono se puede observar una concentración de viviendas que representa la zona del parque arqueológico de Chinchero y la zona urbana del distrito.

Imagen N.º 2. Asociación de Viviendas Nueva Yanacona.



Foto: Marcos López

yecto aeropuerto es para ver más que nada el tema social, básicamente para ver como nosotros liberamos como conseguimos el polígono del aeropuerto. Más no así para ver el tema de la edificación y las restricciones” (exjefe del proyecto aeropuerto internacional chinchero-cusco)

Si bien la ubicación de la ANY fue escogida por los pobladores que vivían al interior del polígono, el Gobierno Regional del Cusco autorizó y promovió esta reubicación e incluso se comprometió a la instalación de servicios básicos. No obstante, para los funcionarios del Gobierno Regional, las autoridades municipales de Chinchero debieron señalar que no podía haber construcciones cerca al polígono del aeropuerto. Sin embargo, ¿de qué manera podía prohibir el municipio la edificación de viviendas si no contaban con ningún tipo de instrumento de gestión territorial? Asimismo, señalaron que los funcionarios del MTC debieron prever y evitar que los comuneros se reubiquen en estas superficies.

El MTC emitió, a inicios del 2014, notificaciones dirigidas a Juan Carlos Gómez (alcalde de Chinchero 2011-2014), Humberto Huamán (presidente de la comunidad campesina de Yanacona 2012-2014) y René Concha (presidente regional del Cusco 2013-2014). En estos oficios, el MTC les informó sobre los riesgos que representan las construcciones ubicadas en las *superficies limitadoras de obstáculos* y solicita que se tomen cartas en el asunto. Sin embargo, para ese año, los comuneros habían edificado la mayor parte de sus viviendas. A pesar de que durante el 2014, el alcalde de Chinchero amenazaba con destruir aquellas edificaciones que ponían en riesgo la construcción del aeropuerto, ninguna autoridad estatal coordinó con la población algún tipo de solución y los pobladores continuaron construyendo. No fue hasta el año 2015, a través de la elaboración del plan de desarrollo urbano, que se comenzó a hablar de una posible reubicación de los reubicados por el proyecto AICC.

La posible reubicación de los pobladores de la ANY se convirtió en un tema recurrente durante los talleres de elaboración del plan de desarrollo. Los miembros de la asociación querían respuestas respecto a su situación. En las conversaciones que sostuve con los miembros del equipo técnico, la reubicación era una consecuencia inminente si el estudio de ingeniería realizado por Kuntur Wasí era aprobado. Solo habían dos preguntas que no estaban resueltas. La primera era ¿cuándo serían reubicados? Esto podría realizarse durante la construcción del aeropuerto o cuando este comience sus operaciones. La segunda, ¿qué institución estatal estaría a cargo de la reubicación de las viviendas y cómo sería este proceso?

El estudio de ingeniería fue aprobado por el MTC el 11 de diciembre del 2015, pero la situación parece no haber cambiado. Además, la cancelación de las obras de construcción provoca nuevas incertidumbres entre los miembros de la ANY. En primer lugar, si el aeropuerto no se construye, los pobladores no serían reubicados. Frente a esta posibilidad, quienes han invertido su dinero en la edificación de viviendas, se encuentran ante la posibilidad de tener una infraestructura de la cual no podrán obtener un excedente económico que les permita recuperar su inversión. Como señalé anteriormente, aunque la construcción no garantice que estas viviendas fueran alquiladas en el futuro, los pobladores invirtieron en estas porque creen que podrán hacerlo si se iniciara la construcción del aeropuerto; de lo contrario, el incremento de las actividades económicas de construcción y servicio podrían verse retrasadas un periodo de tiempo mayor al esperado. Asimismo, la mayor parte de terrenos que les permitían a este grupo de comuneros practicar la agricultura como una actividad capaz de generarles ingresos económicos se encuentran al interior del polígono. A pesar de que la mayor parte de las familias cuentan con miembros que se dedican a actividades no agrícolas que realizan en otras ciudades como Cusco, la mayoría de pobladores piensa su futuro a partir de la construcción del aeropuerto y las consecuencias positivas que pueda generar en el distrito.

Conclusiones

A pesar de que existe un gran deseo de la población de Chinchero por el inicio de la construcción del proyecto AICC, la poca capacidad de coordinación entre las instituciones estatales y la población local al momento de planificar la construcción ha tenido consecuencias perjudiciales para los pobladores. Además de la situación de los pobladores de la ANY, hay otras problemáticas que el plan de desarrollo urbano hizo evidentes. En primer lugar, existen viviendas que se encuentran a menos de 50 metros del polígono del aeropuerto y cuyos habitantes no han sido reubicados. En segundo lugar, las superficies limitadoras de obstáculos se extienden hasta la comunidad de Racchi Ayllu (distrito de Huayllabamba) cuyo centro poblado debería ser reubicado en su totalidad una vez comience a operar el aeropuerto. Finalmente, los pobladores de Chinchero que tienen terrenos colindantes al polígono del proyecto pensaban venderlos a un mayor precio o invertir en la construcción de edificaciones que puedan ser alquiladas durante el funcionamiento del aeropuerto. No obstante, el plan de desarrollo urbano señala que en las áreas cercanas al proyecto no puede haber ningún tipo de construcción sino que deben ser áreas verdes.

Entonces, ¿por qué la población protesta reclamando la construcción de un proyecto que podría tener consecuencias negativas en el distrito?⁸ Una posible respuesta a esta pregunta son las expectativas de desarrollo que el AICC ha generado entre la población local: mayor empleo, mayor cobertura de servicios básicos, instituciones educativas y más oportunidades económicas asociadas al incremento de la población en el distrito, por ejemplo, alquiler de viviendas.

Mientras no se tome una decisión y se mantenga en incertidumbre el inicio del proyecto, habrá conflictos de baja intensidad entre la población local y el Estado. Como he mostrado en este artículo, a pesar de que el aeropuerto no existe físicamente, la población local comienza a tomar decisiones asumiendo que este se va a construir e invierte el dinero recibido por

⁸ Algunos de los principales críticos al proyecto del AICC son Natalia Majluf (2017) y Pablo García (2017). Asimismo, Pablo del Valle ha realizado algunas publicaciones a través de Facebook sobre lo que está sucediendo en Chinchero. Estas han sido publicadas en el blog de Javier Torres Seoane (2017a; 2017b). Al igual que él, Natalia Majluf (2017).

la expropiación de terrenos en proyectos de negocio cuyo éxito, según ellos, depende de la construcción del aeropuerto.

La pregunta implícita que se encuentra detrás de estas expectativas es ¿realmente el aeropuerto traerá «desarrollo» para Chinchero? No podemos adelantarnos y prever qué es lo que sucederá en el futuro. Aunque, durante el año 2015, las consecuencias del plan de desarrollo urbano mostraban que los proyectos de inversión de los pobladores con terrenos colindantes al polígono del aeropuerto no se cumplirían. Asimismo, otro indicio de los posibles escenarios que surjan

en el proceso de construcción del aeropuerto, lo encontramos en un evento que sucedió cuando Kuntur Wasi inició un proceso de convocatoria laboral. Una de las plazas que buscaba cubrir era la de conductor. Todos los pobladores que postularon al puesto fueron rechazados, en un primer momento, porque «no cumplían con el perfil» porque carecían de algún certificado que acredite su experiencia y la falta del tipo de brevete. Este tipo de situaciones contrarias a las expectativas de los pobladores, nos muestran que probablemente los beneficios que el aeropuerto traiga a Chinchero sean tan inciertos como su misma construcción.

BIBLIOGRAFÍA

- CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley N°272261. Ley de Aeronáutica Civil del Perú. Recuperado de: <http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3109.pdf>.2000.
- GARCÍA, P. Ruins in the landscape: Tourism and the archaeological heritage of Chinchero. En *Journal of Material Culture*, pp.1-17. 2017.
- HARVEY, P. Cementing Relations: The Materiality of Roads and Public Spaces. En *Provincial Peru. Social Analysis*, 54(2), 28-46. 2010.
- MAJLUF, N. Debates sobre cultura: La tragedia de Chinchero. Recuperado de: <<https://poder.pe/2017/05/05/01304-debates-sobre-cultura-la-tragedia-de-chinchero/>>.2017.
- MINISTERIO DE VIVIENDA, CONSTRUCCIÓN Y SANEAMIENTO. Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Chinchero 2016-2025. Provincia de Urubamba –Departamento de Cusco. Recuperado de: <<http://munichinchero.gob.pe/pdu.html>>. 2015.
- SEOANE TORRES, J. (2017a) Pablo del Valle: Chinchero, víctima del centralismo limeño y cusqueño. Recuperado de: <<https://alforja.lamula.pe/2017/05/23/pablo-del-valle-chinchero-victima-del-centralismo-limeno-y-cusqueno/javierto/>>.
- SEOANE TORRES, J. (2017b) Un abuso gigantesco del que no se habla. Recuperado de: <<https://alforja.lamula.pe/2017/01/11/un-abuso-gigantesco-del-que-no-se-habla/javierto/>>.