

EL PROBLEMA REGIONAL DE QUILLABAMBA Y LA CONVENCION Y EL TUNEL DE LA VERONICA

Jesús Guillén Marroquín.

El análisis del desarrollo cusqueño revela la existencia de varios problemas regionales, entendidos como algún impedimento que alcanza íntegramente su geografía y sociedad, con impacto adverso en el bienestar de la población.

Algunos de los más importantes son:

- (1) Desequilibrios Intrarregionales reflejado en el crecimiento desigual de las provincias.
- (2) Rentas de Recursos Naturales, expresado en la limitada capacidad de convertir las rentas de los recursos naturales (canon, regalías, sobre canon) en infraestructura, educación y activos que favorezcan la productividad regional.
- (3) Crecimiento Urbano desordenado de Cusco y de las ciudades intermedias de la región.
- (4) Limitación de algunos sectores sociales para dirigir el desarrollo regional.
- (5) El Problema Regional de Quillabamba y de La Convención, definido como la continua desconfianza o desacuerdo de las autoridades y población de Quillabamba y La Convención hacia el Cusco, que se expresa en desafíos de separación territorial, exigencias de autonomía política y administrativa, e incluso, la adhesión de la provincia de La Convención a la región de Ayacucho.

El abordaje del Problema Regional de Quillabamba, debe tener presente que la historia del Tahuantinsuyo registra una continua expansión y ocupación de la amazonia por la población y la administración incaica, confirmada por multitud de evidencias arqueológicas, antropológicas, culturales, etc.

El avance, ocupación, uso religioso, militar, administrativo y productivo de Machupicchu y Vilcabamba, es la demostración más significativa de este fenómeno, puesto en evidencia mundial por Hiram Bingham en 1901. Sin embargo, desde antes ya se había iniciado el proceso de ocupación silenciosa y sacrificada de tierras de la Convención por campesinos, hacendados, civiles, etc. la mayoría de ellos provenientes de las provincias aledañas como Urubamba, Anta, Calca, Paruro, Cusco, Abancay, etc. y, donde se reprodujo el sistema de hacienda con variantes, y lógicamente, con otro conjunto de cultivos y productos de la zona como la coca, el cacao, el achiote, las frutas tropicales o cultivos foráneos como el café, el té, etc.

Los activos más importantes que los campesinos y pioneros llevaron a los valles de La Convención, fueron la cultura mestiza, el idioma quechua y el mantenimiento de los lazos y la comunicación con las familias de las zonas de emigración. Estos y otros factores, sostuvieron su identidad regional del Cusco,

es decir, el mantenimiento del sentimiento colectivo de pertenencia, unidad y cohesión con la población y el territorio de la región, el compartir una misma cultura y espacio geográfico y especialmente, la búsqueda de un destino común hacia el desarrollo económico y social.

El tamaño geográfico, la creciente importancia económica de La Convención, el quiebre del sistema de hacienda (año 1969, gobierno militar de Velasco Alvarado) vinculado a la ciudad del Cusco, la influencia de nuevos grupos dirigenciales, gremiales y políticos fueron introduciendo fuerzas desintegradoras, potenciadas por la ausencia de actitudes e inversiones que limitarían esas tendencias.

Un punto de quiebre histórico fue el aluvión del río Aobamba en 1998 que inundó la Central Hidroeléctrica de Machupicchu y destruyó la vía férrea desde Santa Teresa a Quillabamba, impidiendo el transporte de personas, carga, cultura, información, etc., entre Cusco y Quillabamba. La lamentable decisión del Estado de atender la petición de Quillabamba de levantar los rieles del tramo Santa María a Quillabamba y canjearla por el asfaltado de un tramo de la carretera Cusco – Quillabamba fue otro punto de quiebre para la agudización del Problema Oriental de La Convención, que fue poco atenuada con la construcción de la carretera asfaltada Cusco – Quillabamba. Obviamente, la consecuencia de este fenómeno fue la disminución del comercio, del flujo de personas y, un hecho no menor, la comunicación fluida entre las familias de Cusco y Quillabamba que aseguraba el sentimiento de pertenecer a una sola región. Económica y comercialmente, el flujo de bienes de exportación fue atendido a mayores costos y tiempo de transporte a través de la carretera asfaltada de Cusco a Quillabamba, lo que restó competitividad a la producción convenciana.

Solo como ejemplo: La sociedad cusqueña es indiferente respecto del Problema Regional de Quillabamba y su interés solo aparece cuando se acentúan las tensiones, afortunadamente y, por el momento, la fortaleza de la identidad regional y una razonable actitud de las autoridades y organizaciones convencianas como la mancomunidad amazónica, han permitido controlar espontáneamente la situación, hecho que se manifiesta simbólicamente, por ejemplo, en la participación y devoción de las autoridades y ciudadanos de La Convención en las fiestas del Cusco y la lucha de sus municipalidades y población por conseguir mayores transferencias presupuestales del Gobierno Regional o las protestas por la ausencia de gas natural en La Convención, provincia donde se localizan los yacimientos de Camisea.

Desde el punto de vista de los convencianos, la creciente importancia económica, social y política y el desdén de la autoridades regionales con la provincia exigen tomar medidas, expresada económicamente en mayores inversiones para aumentar la productividad y competitividad de la producción de la provincia, en particular la disponibilidad de vías de comunicación que aumenten la comercialización de sus principales productos de exportación a Cusco, Arequipa, las ciudades del sur del país, Lima y la exportación por los

puertos de la costa sur del país. De esta manera, se atenuaría el Problema Oriental de La Convención.

En este escenario, surge una pregunta clave ¿se puede resolver o atenuar este problema regional?, o más pragmáticamente ¿un proyecto de inversión en infraestructura contribuiría a reafirmar el sentido de pertenencia de la sociedad convenciana a la región y consolidarla geográfica, social y económicamente?

Con las diferencias que corresponden, viene al caso -pese al “muy británico y exótico” Brexit-, el efecto del euro-túnel de 50.5 km. en el canal de La Mancha que une Francia con Inglaterra que redujo el resentimiento histórico entre los “roast beef”, como llaman los franceses a los británicos, y los “frogs”, el apodo de los británicos a los franceses por su afición a comer patas de rana, y, además, ha potenciado la economía y el comercio de ambas economías y de Europa.

Una de las posibilidades es la reconstrucción y funcionamiento completo de la vía ferroviaria Cusco – Machupicchu - Quillabamba; pero esa solución, aunque sea técnicamente viable, serviría poco para atender el creciente volumen de pasajeros y carga que existe actualmente, tan solo porque se trataría de una vía ferroviaria de trocha angosta.

En ese contexto, el proyecto Túnel de la Verónica, originalmente propuesto y promovido persistentemente por el Ing. Américo Rivas desde la década de los noventa, cuenta con el Estudio de Preinversión a Nivel de Perfil para la Construcción del Túnel La Verónica y Accesos, y desde el 2024, con la empresa que realizará los estudios de inversión a nivel de perfil de proyecto.

Sin embargo, llama la atención que los convencianos y cusqueños no reivindiquen con mayor fortaleza su avance y pronta ejecución y focalicen su atención en el Gas de Camisea. A pesar que el pleno del Congreso de República declaró de necesidad pública y de preferente interés nacional, la construcción del Tunel de La Verónica en la Provincia de La Convención, el 13 de noviembre de 2017.

Las explicaciones que han recibido desde Lima sustentadas en los estudios disponibles, parece haber convencido a las autoridades locales que dan cuenta de conformidad o resignación.

En lenguaje coloquial, la primera razón que parece haber convencido a las autoridades de Cusco y La Convención, es que es una obra cara. El perfil del proyecto indica que la alternativa seleccionada con 14.862 Km de túnel y 12.008 Km de accesos requiere una inversión de 1,774 Millones de Soles o 472.4 millones de dólares de 2024. En el estudio de Construcción de túneles de autopistas del Control Federal de Finanzas de Suiza, se concluye que el riesgo de superación de los costos en promedio es 35%, con lo que la estimación del costo del proyecto alcanzaría los 637.8 millones de dólares, es decir, 43 millones por kilómetro.

Una buena manera de evaluar el costo del túnel de La Verónica, es disponer de un comparador para evaluar el valor del proyecto, infortunadamente, por la

variabilidad de las características de los túneles en el mundo, no es posible realizar ese ejercicio. En cambio, si se puede usar los costos del Túnel Punta Olímpica que une la provincia de Carhuaz y Chacas en la región Ancash. A precios de 2024, el valor de la inversión alcanzaría unos 675.8 millones de Soles, o 178.9 millones de dólares. Con una longitud de 1.344 kilómetros, el costo sería 133.8 millones por kilómetro, es decir 3 veces más que el del Túnel de la Verónica, de manera que no se puede decir que el túnel cusqueño sea caro.

Sin embargo, subsistirá la observación que el túnel de La Verónica es más largo y por ello más costoso. El túnel de La Línea o de la Cordillera Central en Colombia inaugurado en 2020 conecta los departamentos de Tolima y Quindío y tiene una longitud total de 30 Km, incluido los accesos. El costo de la inversión ascendió a 698.3 millones de dólares, mayor en 32% a la estimada para el Túnel de La Verónica de 472.4 millones de dólares. Siguiendo los órdenes de magnitud, la inversión del túnel de La Verónica está dentro de los márgenes de gastos de inversión de un país comparable como Colombia, de manera que no debería llamar la atención que sea razonablemente posible financiarlo y construirlo.

Algo semejante sucede si lo comparamos con el proyecto del Tren Macho que une Huancavelica con Huancayo, licitado el año pasado. El valor de la inversión asciende a US\$ 445 millones de dólares, entonces, cualquier cusqueño se preguntará, ¿por qué siendo el Cusco más importante demográfica y económicamente no se puede ejecutar una inversión de mayor valor?

Otra de las razones argumentadas, es que la cantidad y composición de los vehículos que transitan actualmente entre Cusco y Quillabamba y que aumentarían durante 30 años sería muy reducido, es decir, que la demanda y los ingresos por peaje serían insuficiente y no justificarían la inversión, a pesar que la rentabilidad social del proyecto es positiva, superior a 77 millones de dólares calculada para ese mismo número de años.

La información disponible de ingresos en el perfil del proyecto, apunta a sostener la argumentación¹, sin embargo, ahora es necesario proponer una nueva perspectiva.

El escenario futuro para el proyecto del túnel de La Verónica debe incorporar:

- (1) La construcción y el funcionamiento del Aeropuerto de Chinchero.
- (2) El incremento de la demanda turística.
- (3) Las limitaciones de recepción turística del Valle Sagrado.
- (4) La saturación de Machupicchu en 6 mil visitantes diarios.
- (5) El posible boicot al teleférico de Choquequirao como sucedió con el teleférico de Machupicchu.

¹ No obstante, para reforzar un mayor flujo de ingresos, hace pocos días Juan Stoessel, anotaba que los estudios de demanda de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna, tuvieron una subvaluación de 51% de los ingresos reales. Perú 21, 9 de febrero de 2025, página14.

- (6) Los límites de la capacidad hotelera del Cusco.
- (7) Los problemas de tráfico desde el aeropuerto a la ciudad del Cusco ante la ausencia de inversiones viales para el acceso.
- (8) La integración de Vilcabamba La Vieja, Espíritu Pampa a Machupicchu-Choquequirao por dos rutas: Chaullay y Quiteni, antes y después de pasar por Quillabamba, respectivamente.

Bajo estas condiciones, un viaje de entre 2 a 3 horas desde Chinchero a Quillabamba, y un marketing adecuado, son una alternativa para que una buena parte de los turistas que arriben al nuevo aeropuerto, puedan continuar su viaje a un piso ecológico tropical a solo 1,050 m s. n. m. de altitud, visitar atractivos como el Pongo de Mainique, las cataratas de Illapani y Timpia, el *anillo turístico de inmensa riqueza paisajista, arqueológica e histórica: Chaullay–Vilcabamba–Quiteni–Quillabamba, rumbo a, o desde, Machupicchu-Choquequirao*; y luego, reiniciar su visita a Machupicchu, Choquequirao, Valle Sagrado y Cusco.

Así, Quillabamba se convertiría en un centro de soporte de primer orden como Cusco, y estimularía la producción de los servicios turísticos, alimentos, insumos, etc. de la provincia, y, además, sustentaría una complementariedad entre el turismo cultural de Cusco, con el de naturaleza y paisaje de La Convención.

En pocas palabras, la construcción del túnel, definiría un nuevo circuito turístico Chinchero – Quillabamba – Cusco.

Los atractivos del nuevo circuito aumentarían el tráfico de personas y vehículos y la demanda que ayudaría a justificar las inversiones, el uso de mecanismos de financiamiento con el canon, como lo hizo la región Ancash para el túnel Olímpico. Además, ayudaría el reforzamiento de la vocación exportadora de La Convención, consolidando la poderosa Ruta del Café, y la solución al Problema Oriental de La Convención, dando en conjunto, un nuevo giro al desarrollo del Cusco.