

# LA VENTA ESPURIA DEL AERÓDROMO DE COLLIQUE: UN CASO CURIOSAMENTE CITADINO



Dylan López E.  
INVESTIGADOR SOCIAL

A pesar de ser un país que se jacta de la fortuna de sus antepasados, del nivel "cultural" y de la diversidad de cutis de las gentes, pocas veces en el Perú se combate contra el abuso de poder (y sin éxito), y las luchas contra ese lastre casi siempre son solitarias e individuales. Delineado bajo las doctrinas históricas, el abuso de poder ha sido entendido como la génesis del mal endémico del país, la corrupción (y los males que de ella derivan). Poca gente se atreve a combatir las malas prácticas denunciándolas, pues para vencerlas completamente se requiere una dedicación 24/7; las malas costumbres se han normalizado, por lo cual rechazarlas es visto, paradójicamente, como algo "anormal". A veces se convierten en odiseas, casos de lucha contra la corrupción que pasan a ligas mayores, que son rescatadas en la dedicada prosa de autores que ponen el dedo en la llaga, con su común énfasis en las zonas de la sierra y la selva; entendible porque no llegan los reflectores ni la

bulia de los medios de comunicación, y el Estado o es un fantasma o es compañía de los despojadores. Yo en cambio escribo acerca de la venta espuria del Aeródromo de Collique, un caso curiosamente citadino que se impone como una excepción a la regla que establece que las actividades mercantilizadas son más depredadoras en la sierra y la selva, diferenciado con el hecho de que el escenario está en la capital y cayó en las fauces de un pariente de las actividades extractivas, la actividad inmobiliaria. El Aeródromo de Collique fue vendido ilegalmente durante el segundo gobierno de Alan García, y este caso muestra diáfano una grave violación contra el Estado de derecho y la dignidad de los peruanos, porque se vendió un bien donado por peruanos patriotas de los años 40. Hoy ese emblemático aeródromo yace, para muchos, como un cementerio ocultado bajo la sombra de gigantescos edificios multifamiliares que se construyen sobre lo que fue su terreno de más de

64 hectáreas en Comas, un inmenso campo que se ha escondido detrás de esta selva de cemento que es Lima y a causa de la idea de que los lugares abiertos se han extinto en nuestra ciudad a causa del crecimiento metastásico de la urbe. El caso Collique se puede entender bajo los parámetros del guion de El mundo es ancho y ajeno trasladado a estas tierras de la ciudad; trataré de resumir el caso en este mediano espacio con la débil esperanza de sacudir conciencias, dedicando esta prosa a quienes han hecho que Collique no sea historia y se mantenga como una crónica viva: Carlos Prado Flores, piloto civil que batalló como ningún otro contra la venta ilegal de Collique denunciando penalmente a varios siniestros personajes y mandando que la venta se anule, César Atala, piloto

civil quien se compró el pleito mediático y político; el Dr. Nicolás Kusunoki, la única autoridad que se compró el pleito de Collique; y Lorena Ureña de Guibert, la única vecina del aeródromo que consiguió una denuncia constitucional contra una nómina de traidores a la patria, corresponder la odisea judicial de Prado los esfuerzos de Atala y el coraje de Lorena, es ver cómo se lucha contra todo un Estado, una corporación con un pool de abogados que incluye a algunos con habilidades que no tienen que ver con el derecho, políticos que defienden a sus líderes, etc. para sacar de las fauces de la corrupción al aeródromo, aunque infructuosamente para este suceso.

Ellos sí comprendieron la cuestión primigenia del aeródromo, que nace de una donación. Un sui géneris en nuestra historia peruana, porque bajo la praxis auténtica de patriotismo la nación peruana de los 40's pudo conseguir que se construya ese emblemático aeródromo. Por única vez en el Perú se unieron peruanos de distinto origen socio-económico para donar a un fin patriótico en beneficio del país (hasta peones de hacienda participaron donando dinero, para los más escépticos). Gente de la costa, la sierra y la selva apoyaron una colecta pública nacional cuyo objetivo era construir la reserva aérea peruana. Porque no concebían la virulenta de que modernidad y modestia económica son incompatibles, apoyaron la colecta pública que organizó. A tal punto que, bajo la contundencia de la matemática, fueron 500,000 peruanos quienes donaron para que se construya la reserva aérea que sería Collique.

EL NACIMIENTO DEL AERÓDROMO DE COLLIQUE ES UN HECHO INÉDITO, PUES ES LA ÚNICA VEZ DONDE QUINIENTOS MIL (500,000) PERUANOS DE DISTINTO ORIGEN SOCIO-ECONÓMICO, HABITANTES DE LA COSTA, LA SIERRA Y LA SELVA SE AUNARON

La Liga Nacional de Aviación (LNA), institución integrada por egregios limeños, organizó esa colecta pública, recaudando una considerable cantidad de dinero producto del dinero de esos peruanos donantes. Con ese presupuesto compraron una extensión de terreno del fundo Chacra Cerro y construyeron aquí el edificio de la Escuela Central de Aviación Civil del Perú con sus instalaciones y el campo de aterrizaje, con un adicional de 10 aviones marca Taylocraft. Todo esto fue entregado en calidad de donación al Estado peruano, en una ceremonia pública dentro del mismo aeródromo, que contó con la asistencia de la ciudadanía, los integrantes de la liga y el presidente Manuel Prado Ugarteche. Este, como jefe de Estado, acepta la donación y la inscribe a nombre del Cuerpo Aeronáutico del Perú (más adelante pasa a ser la Fuerza Aérea del Perú), institución que se encargaría de la administración del aeródromo y de cumplir el mandato de los donantes: fomentar y desarrollar la aviación civil en el Perú. Traducido en términos jurídicos como una donación con cargo.

De esas tierras donadas se cosecharon promociones de pilotos, técnicos, mecánicos, etc. del Perú para el mundo. Floreció el parque aéreo con una diversidad de aviones que llenaron de gloria los cielos de esa refugiada parte de Lima, y como la reserva aérea

del Perú; saldrían pilotos y aviones para dominar a los desastres naturales y/o los conflictos bélicos. Curiosamente, Collique con sus áreas de exuberante vegetación se convirtió en una reserva ambiental para reciente distrito de Comas, cuyos cerros atrapan los aires contaminados provenientes del sur de Lima.

Tiempo después, Comas recibe a nuevos pobladores que harían compañía al aeródromo; de los nuevos vecinos unos estudiaron en la escuela de aviación civil para pilotos, otros para mecánicos, otros ingresaron al aeródromo para ser trabajadores. Pero esta llegada de vecinos, también arrastró la idea de vender Collique. Al urbanizarse los alrededores del aeródromo, brota el pretexto necio para pedir que cierren Collique. Que en realidad era la necesidad de incompetentes pilotos que lucran con la aviación civil, y ven al Escuela de Aviación Civil y a Collique como un obstáculo para sus negocios; el Estado debía hacerse a un lado para no entrar en la competencia.

Detrás de esas voces, además, estaban esperando ansiosamente los postores para comprar el terreno del aeródromo, quienes se sumaban al propósito de que la aviación en Collique desapareciera; tenían el presupuesto necesario para desmantelar un sector estratégico como Collique a cambio lo

de lo que ellos ven (y hacen ver) como algo conveniente, la construcción desbordada de edificios multifamiliares.

Como el régimen de los noventa no cedió a esos viles propósitos, el elenco anterior se trasladó a los programas de vivienda del gobierno de Alejandro Toledo. Esta vez bajo el Plan Nacional de Vivienda, en el cual incuban el plan de negociar Collique; en la agenda de los funcionarios encargados de ese plan se incluyó el proyecto de vender Collique, disfrazándolo de un proyecto de "interés social". Estos burócratas del sector vivienda usaron artimañas bien elaboradas para que el encubierto plan de vender Collique trascienda al siguiente gobierno, donde el poder político sería la clave para ejecutar la espuria venta.

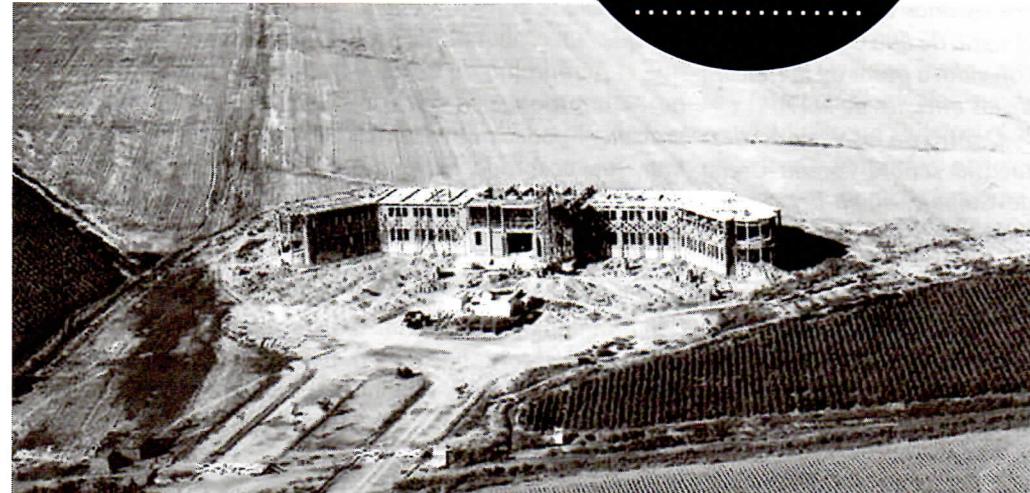
Con la llegada del gobierno alanista a partir del 2006, empieza a surgir toda una nómina de funcionarios públicos que se presta a favorecer la venta. Del sector privado hay quienes también se apuntan para el negociado de Collique, diseñando sus modelos de negocio inmobiliario; el 2007 ProInversión empieza a cocinar los trámites para vender el aeródromo, bajo la receta de

.....  
 Y TAMBIÉN EL TIEMPO  
 CONVIRTIÓ A COLLIQUE EN UNA  
 RESERVA AMBIENTAL PARA COMAS,  
 PORQUE GEOGRÁFICAMENTE  
 ESTE DISTRITO SE VE DESFAVORECIDO  
 POR SUS CERROS, QUE ATRAPAN  
 LOS AIRES CONTAMINADOS  
 PROVENIENTES DEL SUR DE LIMA.  
 .....

Collique" presentada por un insospechado Ricardo Mont Ling, gerente general de DH-Mont. Que ya tenía la fina cortesía de ordenanzas engendradas por Castañeda que pretenden esterilizar los suelos de Collique donde floreció la aviación civil, a cambio de gigantescos condominios. Pero el negocio clandestino de Collique, ya tenía un favorito escondido tras bambalinas, y a raíz de eso es que ProInversión, ente manejado por "compañeros" del gobierno, tira a la papelera de reciclaje todo el proyecto de Mont.

Mientras que en Collique había trascendido durante el tiempo y se seguía volando allí. Aunque el terreno estaba "modernizado": la mitad del terreno agrupaba campos de cultivos trabajados por unos campesinos de origen chino acompañado de un inmenso hangar techado, vestigio de lo que fue la empresa estatal INDAER que debía fabricar aviones de guerra pero fracaso. Y la otra donde estaba la pista de aterrizaje, la pista de rodaje y el resto de infraestructura, que fue convertida en 1977 en una base militar, la base FAP Collique, y que aun así abrió sus puertas para que pilotos civiles privados puedan apoyar la aviación civil; vecinos y el público en general seguían asistiendo a los eventos dentro del aeródromo, que pronto vería su fin por la decisión del gobierno de turno.

Y es en el 2008 donde gracias al presidente, el caso Collique causó algo de eco en la sociedad. Fue cuando Alan García Pérez anuncia y promociona la venta del aeródromo, burlándose bajo la afrentosa mentira de que en el Aeródromo de Collique solo había una avioneta. También reveló que era su amigo empresarial José Graña Miró Quesada "Pepe Graña" es quien estaba detrás del negocio. Pepe era, podríamos decir, el Álvaro Amenábar por antonomasia del caso Collique; el



silencio de los medios había sido adquirido. Pues, por más que suene a una teoría de la conspiración, solo el Perro del Hortelano (del canal RBC) que dirigía el periodista César Hildebrandt fue a hacer un reportaje al aeródromo (incluso desmintió a Alan García), el resto de programas televisivos no apareció ni por asomo.

El Poder Legislativo, también infestado por los del partido de la estrella roja, apoyó medianamente. A pesar de las misivas que enviaban a los alanistas del Ejecutivo, como el flamante ministro de Vivienda Enrique Cornejo (promotor mediático de la venta), para que suspendan el proceso de venta de Collique hasta que se hagan las investigaciones correspondientes. Pero el elenco inmobiliario hizo caso omiso, y los trámites para vender Collique eran moneda corriente. Y donde quienes tenían la posibilidad de defender Collique, solo mostraron la cobardía, traición y corrup-

del aeródromo. Perjudicando, a raíz de esa mudanza a la Base Aérea Las Palmas, a los estudiantes (quienes estaban en plena semana de clase) y a los trabajadores, quienes se desplazaron sin rumbo fuera del aeródromo. A lo que se suma la cobarde huida de los paracaidistas quienes se fueron a volar al sur de Lima por una mísera dádiva.

Así, el aeródromo quedaba en la custodia de pilotos civiles, siendo los principales Carlos Prado y César Atala, apoyados gentilmente por los vecinos. Estos se sumaron a las faenas aeronáuticas, limpiando los aviones, ayudando a remolcar los planeadores (aeronaves sin motor) hasta la pista de aterrizaje para ser enganchados en el avión de Prado, quien continuaba con el mandato de los donantes volando en Collique y desarrollando el vuelo a vela, para que la gente de bajos recursos pueda acceder al mundo de la aviación, actividad sin fines

versidades y a que dentro del grupo había quienes tenían su agenda política particular, la señora Lorena consiguió mover a las masas al refugio de la lucha que era el aeródromo, allí izaban la bandera del Perú en el frontis del edificio de la abandonada escuela, preparaban eventos para atraer al público como carrera de autos, bailes folclóricos, etc. y sumándose a los vuelos de los pilotos.

Mientras que en el otro lado del ruedo, allí en los corrillos de las inmobiliarias, ya se festejaba el negocio. El Fondo MiVivienda y la Superintendencia Nacional de Bienes Estatales venden el 30 de abril de 2009 la mitad del terreno al consorcio Collique, una simbiosis empresarial entre Graña y Montero y la empresa Besco (sucursal de la empresa chilena Besalco), quienes habían ganado la buena pro. Pero a pesar de que espuriamente tenían la titularidad del terreno donde estaba el gigantesco hangar de INDAER, no se atrevieron a entrar a Collique. Solo se limitaron a desalojar a los campesinos de ese lado. La cobardía también estaba en los ejecutivos de ese consorcio; no entraron grúas, camiones de cemento, ni otros al aeródromo, la dupla pilotos-vecinos se mantenía firme y ya el Ministerio Público había asomado por los terrenos y los pilotos Prado y Atala tenían una demanda para anular la venta. Lo que fue respondido, de manera cobarde, por los ejecutivos: entablan una demanda contra los que defendían Collique con la finalidad de que un tribunal declare que el Aeródromo de Collique no es una donación. Incluso, gracias al poder que ostentaban, fue aceptado a trámite de un juzgado alejado de la zona (Juzgado del Este). Sorpresivamente, a mediados de 2009 apareció una sentencia del Tribunal Constitucional a favor de DHMont, basado en que injustamente esa inmo-

liaria fue excluida del proceso de ProInversión. Esa sentencia causó que primera venta de Collique se anule, es más, se ordenó devolver el dinero a los compradores. El cochambroso proceso de venta pasó de nuevo a las oficinas de ProInversión, nuevamente de manera clandestina y a espaldas de la población.

Y los que seguían protestando tenían en frente a instituciones plagadas de corruptos e incompetentes, ninguno que tenía un puesto en las entrañas del Estado quería chocar con las compañías que anclaron sus intereses sobre el aeródromo. Calló la DIGESA a pesar de que reconoció en el 2009 que Comas tiene el aire más contaminado de Lima y estaban a punto de depredar Collique para clavar toneladas de cemento, calló la Defensoría del Pueblo a pesar de las agitadas voces de protesta de los pilotos y vecinos, calló el alcalde de Comas que ya había entrado a codearse con el elenco inmobiliario, y las autoridades y medios callaron en todos los idiomas. Solo la Gobernación de Comas actuó de acuerdo a sus funciones y otorgó garantías posesorias al piloto Carlos Prado, en mérito a que se había establecido formalmente sobre el terreno.

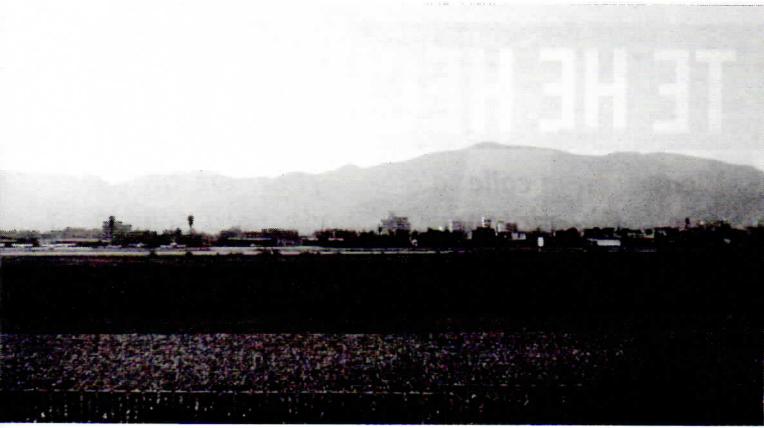
Pero pronto, a pesar de mediar un informe que muestra lo perjudicial que sería la venta para los intereses del Estado, ProInversión formaliza el despojo vendiendo las 64 hectáreas de Collique al consorcio DHMont. La venta fue amañada clandestinamente desde una notaría de San Isidro, donde se tejió la telaraña de cláusulas mediante las cuales agentes del Estado negociaban Collique a un precio de ganga; ProInversión y la SBN venden el 11 de mayo de 2010 el terreno del Aeródromo de Collique, AD CORPUS, se vende incluido todo lo que está adentro como hangares, aviones, la pista de aterrizaje, etc. sin que el precio de estos



ción. Qué mejor ejemplo que la Fuerza Aérea del Perú cuando en el 2009 bajo la "orden" de Alan abandona el aeródromo. Los oficiales de la FAP, los guardianes legítimos de Collique y quienes tenían la capacidad para defenderlo, huyen cobardemente del aeródromo llevándose todo el mobiliario posible junto con los aviones, solo dejando una reducida tropa de soldados FAP sin armas en la garita de prevención

de lucro dicho sea de paso. Los aviones que seguían eran el signo de que Collique seguía con vida, a pesar de la traición de los oficiales de la FAP.

Dentro de los vecinos, destaca la señora Lorena Ureña de Guibert, quien decide formar un frente que agrupe a los vecinos que estaban en contra de la venta de Collique, así nació el Frente de Defensa de Collique y la Reserva Aérea (FREDECORA). Pese a las ad-



ingrese al contrato, y se reconoce que el terreno estaba parcialmente ocupado (por los pilotos civiles), la tarea de desocupar ese pedazo del inmueble sería responsabilidad de DHMont. Cuyo CEO sacó bajo la manga el recurso de la violencia física cuando día 17 de mayo de 2010, cuando una turba de matones provistos de bates, fierros, etc. vestidos con ropa de construcción civil con el logo de la empresa DHMont dirigidos por un pseudo sindicalista (ex convicto) invaden la entrada del aeródromo y la asaltan. Había vecinos agitando banderas del Perú y gritando impotentemente en contra de la venta, mientras llegaban más y más delincuentes. Estos matones contaban con el aval de la policía, los vecinos eran agredidos y la policía protegía a los matones agresores (A un vecino, incluso le rompieron la cabeza de un pedrazo) y no cumplían la orden de las garantías posesorias a favor del piloto Prado. Mientras que los soldados FAP de la garita veían como se iba usurpando Collique (que todavía era una base militar en actividad). Los matones empezaron a poner ladrillos sobre las entradas, y terminaron levantando dos muros para evitar el ingreso de personas. A partir de ahí, ni los vecinos ni los pilotos pudieron volver a ingresar al Aeródromo de Collique. A pesar de que los pilotos tenían sus aviones y pertenencias dentro del aeródromo.

Una vez capturado el aeródromo, DHMont, a pesar de

tener una sentencia del TC a su favor, le vende 29 hectáreas a GMV S.A. (inmobiliaria de Graña y Montero), lo que demuestra inequívocamente quién manda en el esotérico negocio. El dinero de la venta subvaluada no ingresa a las arcas del Estado, fue apresado mediante un fideicomiso privado; el dinero de ese fideicomiso supuestamente sería usado para construir un nuevo aeródromo (en compensación con el de Collique), que hasta ahora ni se construye.

Antes del cambio de autoridades, se premió la venta de Collique. El entonces alcalde de Comas Miguel Saldaña dio habilitaciones urbanas y una licencia de construcción (increíblemente provisional) dos días antes de dejar el mando de autoridad edil. Castañeda Lossio da nuevas ordenanzas, y el famoso regalo que da Alan García, un decreto supremo que da de baja a Collique como patrimonio de la FAP y desactiva la Base FAP Collique, solo que 14 meses después de su venta. Es decir que el líder de la estrella reconoce que terceros vendieron bienes ajenos en perjuicio del Estado. Peor no fue motivo de "ruido" político.

Hubo un poco de esperanza con una sola autoridad, el Dr. Nicolás Kusunoki Fuero, quien había hecho pública su protesta en contra de la ilegal venta. Llegado a la alcaldía se compró el pleito; había revisado junto a sus gerentes que las habilitaciones urbanas otorgadas a DHMont eran irregu-

lares, y cancela de oficios esas aprobaciones de la gestión anterior. En medio de su mala administrada gestión municipal y con el frustrado intento de dañarlo, apareció una orquestada mediatización del agudo problema del recojo de la basura en el convulsionado distrito, lo que terminó demoliendo enteramente la imagen del alcalde Kusunoki.

Y como si no fuera suficiente, DHMont fulmina al deslucido alcalde con una cochambrosa demanda de acción de amparo, que aterriza en un juez que cargaba numerosas investigaciones en su contra y "famoso" por apuntar con una pistola a un periodista. Antes de ser expulsado, falla a favor de DHMont "constitucionalizando" el inhumano proyecto inmobiliario y atando a la gestión del alcalde para que no se pronuncie sobre eso. El sistema judicial no tenía el mismo trato para los pilotos Atala y Prado; se toparon con un archipodrido Poder Judicial con magistrados que actúan por consigna y no por justicia, un Ministerio Público con fiscales ignorantes o que se venden al elenco de los imputados. César Atala denunció a Ricardo Mont por usurpación, pero una jueza valiéndose de testigos falsos y ambigüedades de la policía archivó el juicio. Atala no apeló. Siendo los juicios más trascendentales los del piloto Carlos Prado, quien además tenía sus aviones dentro del aeródromo. Juicios penales por receptación, abuso de autoridad y usurpación; hurto agravado; usurpación agravada; ninguna prosperó (una denuncia por vender ilegalmente Collique, estelionato y falsedad ideológica quedó en el Ministerio Público). Las anteriores denuncias penales implicaban a Ricardo Mont, a varios oficiales de la FAP incluyendo un comandante general, entre varios del elenco que se prestó para la espuria venta. Mientras que su batalla judicial por anular la venta del

aeródromo (nulidad de acto jurídico) llegó hasta la Corte Suprema, donde 4 de 5 magistrados fallaron en su contra arguyendo que Collique no es una donación.

Durante el ruido político a causa de la "investigación" a Alan García, los vecinos que salían a protestar a las calles fueron golpeados por delincuentes, las fuerzas del orden, sumado a los constantes amedrentamientos de los hampones de construcción civil. La lucha de la Sra. Lorena junto al FREDECORA alcanzó la tribuna del Congreso con una denuncia constitucional que no prosperó por los favores que ciertos congresistas debían a los que se sentaban en el banquillo de los acusados.

Esto es solo un fragmento de la mugre de este extenso caso, hace falta mucho por mostrar al público, aunque el caso Collique para muchos ha "prescrito"; y mientras el proyecto inmobiliario sigue construyéndose, amparado en el silencio cómplice de muchos y la propaganda para que se vendan rápidamente los "depas" y así cubrir con cemento todo un negociado a la escala del caso Odebrecht mezclado con el caso Luchetti. En un país de "desconcertadas gentes" (Nicolás de Piérola dixit), "país de oro y esclavos" (Simón Bolívar dixit), y donde predomina el "espíritu de servidumbre" (Manuel Gonzales Prada dixit), los que denunciemos estas violentas corruptelas no recibimos palmas, sino clásicos ad hominem y el látigo de la indiferencia. En una lucha que termina siendo solitaria y e individual, golpeada por la incomprensión. Quizás ahora en medio de una bulla de la "lucha contra la corrupción" surja una esperanza para el caso Collique, para que esta caja de pandora se abra y haya posibilidad, al menos, de recuperar ese Aeródromo de Collique que nos ha sido robado vilmente.