



Documento de trabajo

Reporte sobre el proyecto Terminal Portuario Multipropósito de Chancay

Autores: Antony Apeño Arias,
Alejandro Chirinos Peña

COOPERACIÓN





Documento de trabajo

Reporte sobre el proyecto Terminal Portuario Multipropósito de Chancay

Autores: Antony Apeño Arias,
Alejandro Chirinos Peña

COOPERACIÓN





Foto: CooperAcción



VENGOZIMMO SEGURO Y SALUDABLE 2015

Jhosyordani

Alexandra

Kevin II

Eduar

Muller y Dereh

Reporte sobre el proyecto Terminal Portuario Multipropósito de Chancay

Documento de trabajo

Edición digital: Enero de 2024

Autores: Antony Apeño Arias, Alejandro Chirinos Peña

Corrección de estilo: Talía Tijero

Edición: Paul E. Maquet

Diseño y diagramación: Felipe Nuñez Bazan

Foto de Portada:

Editado por:

© CooperAcción

Jr. Trujillo 678, Magdalena del Mar, LIMA 17 - PERÚ.

Teléfonos: (51) 39 47 212 / (1) 940 339 817

cooperacion@cooperacion.org.pe

<https://cooperacion.org.pe/>

Con el apoyo de:



El diseño de este informe ha sido financiado por la Agencia Sueca de Cooperación Internacional para el Desarrollo, SIDA. SIDA no comparte necesariamente las opiniones expresadas en este material. La responsabilidad por su contenido recae enteramente en los autores.

Sumario

Presentación	9
1.El terminal portuario multipropósito de Chancay	10
2.Cambios relevantes en la planificación y ejecución del proyecto.	12
3.Revisiones a los estudios ambientales del proyecto.	16
4.Incumplimientos de regulaciones y permisos sociales y ambientales	22
5.Incidencias ambientales relacionadas al proyecto	22
6.Cambios en las políticas sociales y ambientales de Perú que tuvieron incidencia en el proyecto	24
7.Conflictos sociales asociados con el proyecto	26
8.Procesos legales relacionados con el proyecto	30
9.Medidas correctivas adoptadas por la empresa china para abordar los impactos sociales y ambientales	32
10.Otros asuntos relevantes del proyecto	33
Conclusiones	34



Foto: CooperAcción

Presentación

El presente documento, que forma parte de un esfuerzo conjunto desarrollado por CooperAcción en alianza con Latinoamérica Sustentable (LAS), detalla la historia del conflicto socioambiental relacionado con el denominado “Terminal Portuario Multipropósito de Chancay”, conocido en términos coloquiales como el Megapuerto de Chancay. Reconstruye este proceso desde los orígenes del proyecto ideado por capitales peruanos incluso antes del año 2011, hasta su transformación en un megaproyecto con el ingreso de capitales chinos en el 2019, detallando los diversos hitos de la conflictividad con la población local, así como los impactos sociales y ambientales que esta denuncia.

Como señala el documento, actualmente la población de Chancay ya no levanta la demanda de “No al megapuerto”, que movilizara a la ciudadanía en la zona en años anteriores, dado que este proyecto ya es una realidad y será inaugurado en su primera etapa en noviembre de 2024. Así, actualmente este es un conflicto que podemos denominar de convivencia o coexistencia, en el cual la población reclama atención a los impactos que ha sufrido y sigue sufriendo (ambientales, daños a sus viviendas, a actividades tradicionales como la pesca artesanal, entre otros), así como un rol más activo y neutral por parte del Estado para mitigar adecuadamente estos impactos. Un Estado que, como lo muestra este documento, no parece haber cumplido un rol neutral o garante de derechos, sino que ha facilitado la inversión y modificado normas sin escuchar realmente la voz de la población.

El megapuerto de Chancay es una de las más importantes inversiones de capitales chinos en Perú y en Sudamérica, con una inversión calculada en 1400 millones de dólares. Con este proyecto, el Perú se articula a la denominada iniciativa de la Franja y la Ruta, planteada por China para interconectar rutas comerciales. Se espera que el puerto se convierta en el principal centro logístico del Pacífico sudamericano, siendo que se trata de una iniciativa privada y no de un puerto estatal o de carácter público.

Así, desde la perspectiva de la debida diligencia y la responsabilidad de las inversiones en el cumplimiento pleno de los derechos humanos, este documento busca brindar elementos para corregir prácticas inadecuadas que impactan en el goce efectivo del derecho a una vida digna por parte de la población de Chancay. Se trata de un caso emblemático de grandes inversiones con impactos inadecuadamente gestionados en los derechos de la población, y frente al cual es urgente que tanto el Estado como la empresa se comprometan a corregir malas prácticas y atender los mencionados impactos.

1. El terminal portuario multipropósito de Chancay

El terminal portuario multipropósito que se construye actualmente en la ciudad costera peruana de Chancay, con capital financiero principalmente chino, será inaugurado próximamente. La fecha prevista para el acontecimiento es el mes de noviembre, por lo que coincide con el desarrollo del Foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico (APEC) que, por tercera vez y luego de ocho años, se llevará a cabo en Perú. Se ha señalado que la inauguración del terminal portuario contará con la participación del presidente del gigante asiático, Xi Jinping. Este hecho ha generado mucha expectativa en el Perú; más aún, luego de la visita que la presidenta peruana, Dina Boluarte, hiciera recientemente al país asiático el pasado mes de junio del año 2024.

La primera etapa del proyecto, que será inaugurada muy pronto, consiste en la puesta en operación de cuatro muelles, así como el funcionamiento de la zona de operaciones logísticas y de almacenamiento para ubicar los contenedores que llegarán de Asia y concentrar los que saldrán desde la región sudamericana hacia ese continente. Asimismo, se pondrá en uso el viaducto o túnel que servirá para transportar la carga que llegue o salga por el nuevo puerto, en conexión hacia el puerto del Callao y la ciudad de Lima.

Según el plan maestro del terminal portuario, que fue trabajado en el año 2011, el proyecto fue concebido para ser construido en seis etapas. Por esa razón es que las preocupaciones de la población afectada tienen que ver dos inquietudes: saber qué ocurrirá cuando se echen a andar las otras cinco etapas de construcción que están pendientes de ejecución y cómo se transformará la ciudad cuando el megapuerto comience a operar.

¿Qué van a significar para Chancay las siguientes etapas del proyecto que aún faltan ser implementadas? Junto a la continuidad de lucha social por la defensa de la bahía de Chancay, por su historia, por su identidad y por sus ecosistemas, la respuesta a esa pregunta ha instalado también una gran incertidumbre en la población. Los afectados no tienen idea de cómo será la convivencia con el megapuerto una vez que empiece a operar y reciba a los buques Triple E o Post-Panamax, considerados entre los más grandes del mundo. Tampoco saben qué ocurrirá con sus vidas cuando se completen las seis etapas previstas del proyecto.

Al mismo tiempo, la población, hasta hoy, no encuentra un Estado que se haya puesto en sus zapatos, escuchándolos atentamente y mostrando apertura para la instalación de alguna mesa de diálogo que haga sentar a la empresa y a la sociedad civil del distrito para procesar salidas estratégicas y sostenibles que mitiguen los impactos que, hasta hoy, han sido severos.

Por el contrario, la sensación de los afectados es que el Estado ha mostrado en todo momento señales de estar a favor del proyecto, descuidando su rol de cautelar el bien común y de garante de los derechos de las personas. Además, la crisis política de largo plazo y la descomposición institucional que vive el Perú han sido factores favorables al proyecto portuario que no solo tendrá una connotación económica cuando comience a operar, sino también geopolítica si tenemos en cuenta que su concepción y puesta en marcha se ha dado en el contexto de la llamada guerra económica y comercial entre Estados Unidos y China.

De tal manera, teniendo en cuenta esas condiciones y características del contexto, lo que hoy tenemos en Chancay es un conflicto de convivencia que no parece resolverse en el corto plazo y probablemente tenga mayores impactos que los hasta hoy vistos.



CHANCAY TERMINAL

2. Cambios relevantes en la planificación y ejecución del proyecto.

La idea de un terminal portuario multipropósito instalado en la bahía de Chancay fue concebida hace diecisiete años por el empresario pesquero peruano, Juan Ribaudo, quien además era almirante de la Marina de Guerra del Perú, entidad asociada al Ministerio de Defensa peruano. Su paso por la Marina como almirante le permitió cosechar relaciones de alto nivel y con poder de decisión, lo que le permitió lograr los primeros permisos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), así como de otras entidades como la Autoridad Portuaria Nacional para comenzar a operar.

En su afán por sacar adelante el proyecto, el empresario inicia la búsqueda de financiamiento a través de Chancay Ports, una empresa que había creado para ejecutar el proyecto portuario. En el camino, ofrece el proyecto a diversos capitales extranjeros, pero fracasó y no logró que alguno de estos actores se interesara por el proyecto.

Unos años después, hacia el año 2011, encuentra el interés de la compañía Volcan, una empresa minera peruana que había cosechado una mala fama por su desempeño ambiental en sus operaciones. Volcan compra el 50% de las acciones del proyecto y ambos deciden crear el consorcio Terminales Portuarios Chancay (TPCh en adelante). Bajo este nuevo consorcio, el diseño y la planificación del proyecto comenzaron a tener sus primeros cambios. Con esos ajustes, el nuevo consorcio llevó a cabo la elaboración del Plan Maestro del terminal portuario en el año 2013. El objetivo era claro: sacar adelante la construcción del nuevo terminal portuario bajo las nuevas modificaciones a la estructura inicial del proyecto.

Poco tiempo después, en ese mismo año 2013, el consorcio logra que el Estado peruano le apruebe el estudio de impacto ambiental (EIA) luego de haber desarrollado talleres y audiencias públicas accidentadas que estuvieron caracterizadas por las permanentes quejas de la población, quienes denunciaban que no contaban con la información necesaria para poder opinar sobre la propuesta. La aprobación del EIA, que fue severamente cuestionada por la población y activó las protestas ciudadanas, le permitió al consorcio operar a partir del año 2015.

Los cambios realizados al diseño inicial del proyecto implicarían también nuevos impactos sociales y ambientales. Las respuestas sociales a la amenaza de un terminal portuario multipropósito que transformaría la bahía de Chancay también cambiaron y comenzaron a hacerse más intensas. En esta primera etapa, el conflicto era claramente de resistencia, siendo la narrativa movilizadora de la respuesta el "¡No al megapuerto!". Hacia el año 2016, Volcan decide comprar el 100% de las acciones del proyecto y se convierte en el nuevo dueño absoluto. Sin embargo, un problema de financiamiento ocurrido el año 2018 la obliga a buscar recursos fuera del país.

En 2015, Volcan inició los primeros movimientos de tierra en la bahía tras la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental detallado (EIA-d) por parte del Estado peruano. Esta decisión fue observada y criticada por la población. Para modificar la bahía, se tenía que recurrir a voladuras a través del uso de explosivos. Estas ya habían comenzado a generar los primeros impactos en las viviendas cercanas al proyecto, pues este llegó y se instaló al lado de ellas.

Ante las dificultades económicas de Terminales Portuarios Chancay para continuar con la construcción del terminal portuario, la búsqueda de un nuevo socio con capital financiero era una prioridad para la empresa. Esta búsqueda duró varios meses e involucró el apoyo del Estado.

En 2019, en el marco de las sesiones del Foro Económico Mundial que se desarrollaban en Davos, Suiza, Volcan consigue finalmente un

socio estratégico. Cosco Shipping Ports Limited se interesa en el proyecto y decide adquirir el 60% de sus acciones. El interés de la empresa naviera estatal china marcaría la transformación más significativa del proyecto. El número de muelles se incrementó hasta veinticinco, y se concretó la idea de construir un viaducto o túnel que pase por debajo de la ciudad. Con la llegada del capital chino, el proyecto adquiere una dimensión mucho mayor en términos de tamaño y financiamiento con la perspectiva

de convertirse en un hub portuario y comercial en la región, inscrito además en las exigencias geo-económicas de la iniciativa de la Franja y la Ruta china.

Con la llegada del capital chino, las protestas sociales llegan a su momento más tenso. Hoy, lo que se encuentra en Chancay es un conflicto de convivencia que se caracteriza por haber instalado una gran incertidumbre entre la población.



Foto: CooperAcción

Línea de tiempo del proyecto terminal portuario multipropósito de Chancay en función de los cambios en su diseño y planificación

Momentos clave e hitos en la vida el proyecto

(2007). El empresario y contraalmirante Juan Ribaudó plantea el primer bosquejo de un proyecto portuario a través de la empresa ChP. S.A.

2007

(2008 – 2010) Casi tres años de acciones como: permisos, estudios técnicos, adquisición de terrenos y búsqueda de socios. Inicio de la respuesta social. Configuración del “No al megapuerto”.

2008 - 2010

(2011) Volcan adquiere el 50% del proyecto a través de la subsidiaria Administradora de Puertos S.A.C. Se crea el consorcio Terminales Portuarios Chancay – TPCh. Adquiere terrenos a través de off shore.

2011

(2020) Covid19 y aprobación de MEIA-d con irregularidades. Organizaciones presentan observaciones y la empresa levantó menos del 50% de ellas. Aumenta la tensión. Del “No al megapuerto” al “reubicación del megapuerto”.

2020

(2019) Ingreso de Cosco Shipping Ports. Adquiere el 60% del proyecto. Ampliación del radio del proyecto e incremento del presupuesto a \$ 3,600 millones. Preparación de estudios técnicos para MEIA-d.

2019

(2018) Descenso de las actividades de remoción. Se instala una tensa calma por reducción de acciones del proyecto. Dificultades de financiamiento. Búsqueda de socio.

2018

(2021) Incremento de protestas y empleo de estrategias violentas de represión por parte de consorcio empresarial. Sensación de abandono del Estado.

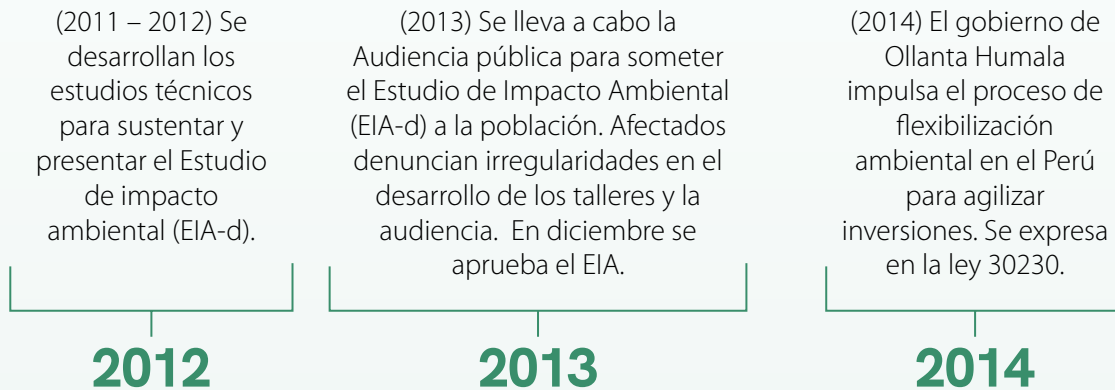
2021

(2022) Incremento de impactos por construcción de viaducto. Ocurre la primera subsidencia al hundirse una vía en plena zona urbana. Continúan las protestas y empleo de estrategias violentas de represión.

2022

(2023) Ocurre la subsidencia más grande. Se hunden tres viviendas y parte de la vía que colinda con la Panamericana norte. Se pasa de estrategias violentas a las querellas.

2023



(2024) Modificación de ley de sistema portuario y ley de cabotaje. Próxima inauguración de primera etapa de megapuerto. Instalación de incertidumbre social. Se aprueba Plan de Desarrollo Urbano.



2024



Así pues, el cambio más sustancial en la planificación del proyecto ocurre con la llegada del capital estatal chino. Este nuevo actor, que se había constituido como el accionista mayoritario del proyecto, solicitaba un cambio en la estructura y diseño del terminal portuario. El cambio exigido consistía en la ampliación de la zona destinada a los buques Triple E. De este modo, se pasó de diez a quince muelles, considerando, además, la posibilidad de un número mayor en las siguientes etapas.

3. Revisiones a los estudios ambientales del proyecto.

El proyecto ha tenido dos revisiones significativas centradas en los estudios de impacto ambiental que se exigían para operar. Sin embargo, dichas revisiones no implicaron necesariamente un ajuste o mejora en las estrategias de mitigación de sus impactos, a pesar de que esta fue la principal demanda de la población afectada que no llegó a otorgar la licencia social.

La primera revisión refiere al estudio de impacto ambiental (EIA) presentado en 2013. Esta determinó la ampliación inicial del proyecto, aumentando de cuatro muelles a diez muelles y esbozando la posible construcción de un túnel o viaducto, además de incluir una zona de operaciones logísticas.

El EIA fue aprobado por el Estado peruano finalizando ese año, en medio de severos cuestionamientos de la población de Chancay que consideraba que el gobierno había actuado a

favor de la mega inversión, sin tener en cuenta sus demandas y preocupaciones. El proyecto había ampliado sus dimensiones sin haber considerado detenidamente los impactos que ocasionaría en la vida de las personas, en sus viviendas, en su salud y en los ambientes marino costeros, una vez que comenzaran a darse los primeros trabajos para la modificación física de la bahía y la zona continental donde se alojaría la infraestructura portuaria.

La segunda revisión importante ocurrió con la llegada del financiamiento de la estatal china Cosco Shipping Ports Limited, que dio al proyecto una dimensión mucho mayor, acorde a la visión geoestratégica china inscrita en la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR). El gigante asiático, a través de su empresa estatal naviera, tenía en mente promover un hub portuario en la región. Los muelles ya no serían diez, sino que se incrementaban a quince y esa nueva necesidad ampliaba exponencialmente el área del proyecto, además de requerir hasta siete veces más presupuesto¹ del que se había previsto inicialmente.

Para llevar a cabo esa ampliación, el consorcio Cosco Shipping Ports Chancay Perú² planteó una modificación detallada al estudio de impacto ambiental (MEIA-d) tal como exigía el marco normativo ambiental peruano regulado por el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (Senace). Esta modificación no solo incluía la ampliación del área de operaciones, sino también alteraciones en los trazados del tercer componente del proyecto referido al viaducto o túnel que atravesaba varias zonas urbanas del distrito.

Dicha modificación generaría mayores impactos ambientales y sociales en el territorio. La población organizada, recogiendo lecciones de la

1 El presupuesto inicial del proyecto, sin intervención del financiamiento chino, ascendía a aproximadamente 600 millones de dólares. Con la incorporación de la empresa estatal china Cosco Shipping Ports, el presupuesto se incrementó a 3,600 millones de dólares. Ver: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/24838-se-firmo-convenio-para-el-proyecto-del-puerto-de-chancay-impulsado-por-el-mtc>

2 Consorcio en el que el 60% de acciones estaban bajo control de la empresa estatal china Cosco Shipping Ports y el 40% bajo el dominio de la compañía minera peruana Volcan.

etapa anterior³, decidió presentar observaciones técnicas al MEIA-d. Con el apoyo de expertos en el tema, logró presentar más de cincuenta (50) observaciones al estudio técnico modificado⁴ presentado por el consorcio. Estas observaciones se sumaron a las presentadas por diversas instituciones del Estado, como la Autoridad Nacional del Agua (ANA), la Autoridad Nacional Portuaria (ANP), el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur), el Ministerio de la Producción (Produce), y el Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre (Serfor). En total, se reunieron un total de 114 observaciones, de las cuales el consorcio solo pudo absolver aproximadamente el 30% y dejó sin resolver las observaciones más críticas.

Por tanto, el MEIA-d presentaba diversas deficiencias. Sus inconsistencias estaban referidas al empleo de marcos metodológicos que no correspondían al estudio. En conjunto, las observaciones más severas tenían que ver con impactos a los ecosistemas marino costeros y a la salud de las personas. La construcción del megapuerto generaba afectaciones en las zonas de pesca que sustenta el trabajo y alimento de miles de chancayanos. Asimismo, peligraba la salud del humedal Santa Rosa, hábitat valioso que tres años atrás, en el 2021, logró ser categorizado como área de conservación ambiental, una modalidad oficial de protección contemplado en el sistema nacional de áreas naturales protegidas.

Pero, nuevamente, la revisión del MEIA-d no implicaba alguna medida concreta de mitigación de los impactos ambientales y sociales. Aun con esas limitaciones y vacíos, el Estado aprobó el MEIA-d el 23 de diciembre del año 2020. La

decisión del Senace motivó el rechazo de la población y el proyecto no obtuvo la "licencia social" que requería. Aun así, obtuvo luz verde para operar. Algunos de esos impactos son los que siguen.

IMPACTOS DIRECTOS A NIVEL DE HÁBITATS MODIFICADOS

Fondos marinos. El acondicionamiento de la zona portuaria implicará el dragado de los fondos marinos, lo que modificará completamente sus estructuras. Estos fondos son fundamentales para el desarrollo de organismos bentónicos como anélidos, crustáceos, moluscos, equinodermos y peces. Dichos organismos son vitales para la pesca artesanal, porque sostienen la cadena trófica marina. Asimismo, la alteración de los fondos marinos puede liberar gases de efecto invernadero como CO₂ que se encuentran almacenados en estas áreas (Lieberherr, 2024; Widdicombe et al., 2015).

Zonas de playa. El sedimento liberado por el dragado de las zonas profundas para facilitar el ingreso de embarcaciones de gran envergadura o la construcción de espigones provocará cambios en los sustratos de playas aledañas a la megaconstrucción. Estas intervenciones pueden generar la transformación de zonas intermareales de arena a roca o viceversa, así como la acumulación de determinado sustrato o la aparición de procesos de arenamiento.

3 En la etapa anterior, las organizaciones mostraban una menor cohesión y no lograron ponerse de acuerdo para preparar observaciones al EIA presentado por la empresa. Esto se debía a que aún no habían comenzado los movimientos de tierra ni las modificaciones de la bahía. Además, el proceso impulsado para la aprobación del EIA fue poco transparente y no se contó con el documento técnico. Esto impidió que los afectados pudieran presentar observaciones al estudio.

4 CooperAcción y la Coordinadora Nacional de Derechos Humanos recibieron la solicitud de los afectados y decidieron recurrir a los servicios de Stefan Austerhülle para llevar a cabo la evaluación correspondiente. Stefan, biólogo marino, contaba con amplia experiencia en el tema y dominaba las metodologías científicas requeridas para el desarrollo de dichos estudios. Por ello, las observaciones presentadas hicieron hincapié en la metodología poco idónea que la empresa utilizó para elaborar el MEIA-d. Para acceder al documento, consultar: <https://cooperaccion.org.pe/publicaciones/revision-tecnica-de-la-modificacion-del-estudio-de-impactoambiental-detallado-meia-d-del-proyectoampliacion-de-la-zona-operativa-portuaria-etapa-1-del-terminal-portuariomultipropos/>



COSCO 213
41t

COSCO SHIPPING

CHANCAY TERMINAL

210
41t

213

COSCO SHIPPING CHANCAY TERM

¡PELIGRO!
Esta prohibido surfear
y nadar cerca del área de
construcción, ¡disculpen las
molestias!

COSCO
SHIPPING

TOYOTA

183Y-212

1403

Foto: CooperAcción

De esa manera, se amplía el espacio de la zona intermareal (Ibarra & Belmonte, 2017; Di Stefano et al., 2013). Esta situación puede producir efectos directos en la biodiversidad de los ecosistemas circundantes o generar grandes dificultades para el desarrollo de actividades de pesca artesanal. También se ha producido la disminución del oleaje en las zonas colindantes, lo que ha reducido la biodiversidad marina en dichas zonas, dado que distintas especies marinas, como los peces, requieren un movimiento constante de las masas de agua para su supervivencia.

Humedal. La proximidad del proyecto portuario al humedal Santa Rosa incrementa la susceptibilidad del ecosistema a diversos impactos. Este espacio natural alberga distintos hábitats que lo convierten en un ambiente fundamental para la fauna que lo utiliza para alimentarse, descansar o reproducirse. Uno de los hábitats más influyentes en la biodiversidad del humedal es la zona de playa. La dinámica de la biodiversidad del humedal se verá alterada debido a las modificaciones que se producirán en las estructuras de las playas cercanas a la construcción del megapuerto (Apeño & Aponte, 2022). Si la zona comienza a experimentar procesos de arenamiento, la biodiversidad se fragmentará como resultado de la barrera que se creará producto de una zona intermareal más amplia, pero separada del humedal. Si ese no fuera el caso, y el sustrato de arena actual que tiene la playa frente al humedal se convierte en una playa con cantos rodados, la biodiversidad del humedal también cambiaría, ya que los organismos que aprovechan dicho sustrato rocoso son distintos a los que aprovechan la arena (Apeño & Aponte, 2022).

IMPACTOS DIRECTOS A NIVEL DE BIODIVERSIDAD

A. Especies marinas. El dragado del fondo marino para la implementación del megapuerto es quizás una de las actividades más perjudiciales en términos ambientales. Junto con la modificación del hábitat, se producirán plumas de sedimento, las cuales se dispersarán y podrían generar una posible obstrucción de los órganos respiratorios y digestivos de los organismos marinos como peces, crustáceos y moluscos (Austermühle, 2020). De igual forma, otro de los impactos directos más relevantes que se producirán en la biodiversidad, como consecuencia de la modificación de los hábitats, es la reducción de las zonas de reproducción de diversas especies de peces. Cabe destacar que el área donde actualmente se construye el megapuerto era lugar de reproducción para numerosas especies, como anchoveta, pejerrey, pintadilla, corvina y chita, entre otras. Estas especies han desaparecido casi por completo de dicha zona y de sus alrededores.

B. Especies del humedal. Existen dos impactos poco abordados en el estudio ambiental respecto de la biodiversidad del humedal. El primero está asociado al uso de potentes explosivos para modificar la bahía y el otro es el incremento del tránsito de vehículos por el humedal. Ambas actividades han incrementado significativamente los niveles de ruido. Esta perturbación afecta principalmente a la fauna del humedal, especialmente a las especies que habitan, migran o se reproducen en este ecosistema (Dooling et al., 2019; Halfwerk, Lohr & Slabbekoorn, 2018; Parris & Schneider, 2009).

Asimismo, las aves son muy sensibles a la perturbación lumínica, la cual aumentará con el funcionamiento del megapuerto, y el

tránsito de vehículos terrestres y marítimos. Esto afectará la migración y los procesos biológicos de dichos organismos. Aunque se discute si la fauna puede adaptarse a estos impactos, se desconoce si algunas de ellas lograrán hacerlo. Lo que sí se sabe es que producirá grandes impactos en las especies más sensibles, como las aves migratorias (Skorb et al., 2023; Wilson et al., 2021; Aulsebrook et al., 2020; Lao et al., 2020; Zielinska-Dabkowska, 2013).

C. Biodiversidad marina: Ballenas. Las ballenas están entre los animales más grandes del mundo, y cumplen roles fundamentales en los ecosistemas marinos. Estos mamíferos marinos contribuyen en gran medida a la fertilización de los fondos marinos a lo largo de las zonas donde habitan y las rutas por donde se desplazan, esto debido a la gran cantidad de nutrientes que poseen sus heces. Asimismo, almacenan de 30 a 60 toneladas de dióxido de carbono de la atmósfera dependiendo de la especie (Pearson et al., 2023; Cook et al., 2020; Roman et al., 2014). En el Perú se han registrado aproximadamente 8 especies de ballenas (ACOREMA, 2005). Entre las que

suelen observarse con mayor frecuencia se encuentran las ballenas jorobadas “*Megaptera novaeangliae*”, especie que tiene una zona de desarrollo de ballenatos en el norte del país, y su ruta migratoria se da a lo largo de nuestra zona marina. De igual forma, de manera menos frecuente se han registrado la presencia de ballenas azules “*Balaenoptera musculus*” (El Comercio, 2015; Angulo, 2024), las cuales tienen una ruta oceánica de manera paralela a nuestro litoral (Hucke-Gaete et al., 2018). Esto convierte al Perú en un país donde se puede desarrollar el avistamiento de ballenas, lo cual genera grandes contribuciones a la economía local mediante el turismo. Sin embargo, estas especies podría estar en peligro por el inicio de funciones del megapuerto de Chancay, ya que con ello se incrementará el tráfico de embarcaciones atravesando la ruta de estas especies, embarcaciones que generan grandes impactos en estas especies, las perturban o, peor aún, pueden golpearlas y dañar órganos internos (García-Cegarra y Pacheco, 2019), ocasionando que pierdan la vida. Existen distintos estudios científicos que muestran cómo las embarcaciones perturban a las ballenas (Bedriñana-



Romano et al., 2021; Redfern et al., 2020). Las embarcaciones que comenzarán a llegar producto del funcionamiento del megapuerto son de gran envergadura, y su desplazamiento atravesará constantemente la ruta de las dos especies de ballenas antes mencionadas. Esto, claramente, representará un peligro para estos mamíferos marinos, considerando que muchas veces se desplazan muy cerca de la superficie. Esto podría ocasionar que cada vez se comience a ver más ballenas varadas en las zonas litoral o se comience a reducir su presencia en aguas peruanas, afectando directamente distintas actividades económicas que se realizan entorno a estas especies. En Perú, se ha realizado pocas investigaciones sobre estos organismos, lo que es un llamado a revisar con más atención los posibles impactos de las obras del proyecto portuario.

PM10, que, debido a su mayor tamaño y peso, tienen un menor alcance en su impacto. Entre PM10 y PM2.5, el MEIA opta por centrarse en las PM10, que son menos tóxicas, y omite un análisis exhaustivo de las PM2.5, cuya toxicidad es significativamente mayor. Esto representa un claro peligro para la salud pública, cuyas repercusiones podrían manifestarse en los próximos años en la población aledaña.

Finalmente existen perturbaciones adicionales en la población, debido al ruido provocado por las voladuras constantes durante la implementación del megapuerto. Este problema ha afectado en particular a personas con condiciones neurobiológicas y trastornos conductuales, como el autismo o el trastorno por déficit de atención e hiperactividad (TDAH).

IMPACTOS A NIVEL DE LA SALUD DE LA POBLACIÓN

A. Por voladuras y transporte de material. El MEIA-d no ha considerado adecuadamente las consecuencias a largo plazo de la disposición masiva de material particulado tóxico emitido por los vehículos portuarios, así como el aumento del tránsito a lo largo de las vías de acceso y en los alrededores del puerto. Tampoco se ha analizado la emisión de sustancias tóxicas persistentes (PTS) que se encuentran adheridas a los PM10 y PM2.5. Estas son altamente tóxicas y causan mortalidades por cáncer, alteraciones en el ADN y se acumulan en el medio ambiente.

Aunque el MEIA-d menciona las partículas PM2.5, no realiza un modelamiento adecuado de su difusión en el aire. En su lugar, se limita a analizar las partículas

IMPACTOS INDIRECTOS NO CONSIDERADOS

A. En lomas. Gran parte de la zona aledaña al megapuerto está conectada con dos ecosistemas costeros de gran valor: las lomas de Ancón y Lachay, ecosistemas presentes solo en Perú y en el norte de Chile, los cuales cumplen funciones ecosistémicas importantes. Estos ecosistemas han sido gravemente afectados por el tráfico de tierras, que ha comenzado a proliferar en toda la costa donde se ubica el proyecto. Las lomas de Ancón, Huaral (Iguanil, Chancayllo y Chancay) y Huaura (Lachay) son áreas que hasta hace poco no habían sido significativamente intervenidas por el ser humano. Sin embargo, en el último año, se ha observado el incremento de tráfico de terrenos y la aparición de invasiones en dichas zonas.

B. En humedales. En Perú no existe un registro exacto de humedales costeros, lo que ha propiciado que muchos de estos ecosistemas sean impactados o incluso desaparezcan sin haber sido debidamente documentados. En la región de Lima se han identificado más de 40 humedales, de los cuales 5 se encuentran cercanos al megapuerto sin que las entidades estatales tengan un registro oficial de ellos. Esta situación genera una gran preocupación considerando que el tráfico de terrenos se ha incrementado exponencialmente y los humedales son uno de los ecosistemas más afectados por esta actividad. Estos ecosistemas son drenados, cubiertos con tierra y vendidos como terrenos para viviendas o almacenes. Este fenómeno se ha observado en humedales como Quilcay (Lurín - Lima), Villa María (Chimbote - Ancash) y Uripe (Salaverry - La Libertad).

4. Incumplimientos de regulaciones y permisos sociales y ambientales

Uno de los principales cuestionamientos al proyecto portuario de Chancay ha sido, hasta hoy, la falta de legitimidad social. El proyecto no ha logrado el requerido permiso social. La licencia social es un proceso que se construye en base al diálogo y a la concertación con la población en cuyo territorio se ejecutará el proyecto. Es un proceso político en el que la sociedad o comunidades le otorgan cierto

poder a las empresas para que puedan operar en el territorio a cambio de obtener probados beneficios, principalmente económicos, que le aseguren calidad de vida y oportunidades.

Desde su concepción, el proyecto del terminal portuario no dio importancia a la construcción de buenas relaciones con la población, y mucho menos con los sectores que serían directamente afectados por la obra. Con la llegada del financiamiento chino, tampoco hubo un esfuerzo por revertir esas relaciones conflictivas. Nunca hubo un cambio de actitud por parte de la empresa o del consorcio hacia la creación de diálogos genuinos y horizontales. Por el contrario, en algunos momentos, la relación ha sido violenta; y, en otros, marcada por la indiferencia.

Otro gran cuestionamiento de la población afectada ha sido la actitud poco rigurosa del Estado peruano para exigirle al consorcio que adecúe, ajuste o implemente medidas de mitigación de los impactos en el marco de las ampliaciones realizadas. Para la población afectada, el Estado no cumplió con su rol al aprobar el MEIA-d del proyecto pese a que no se habían levantado todas las observaciones planteadas. Además, el componente referido al viaducto fue aprobado con un ITS⁵ (Instrumento Técnico Sustentatorio), cuando la normativa exige que este tipo de añadidos o componentes sean aprobados mediante una MEIA-d.

5. Incidencias ambientales relacionadas al proyecto

Las incidencias ambientales más importantes han tenido que ver, por lo menos, con cuatro hechos de no poca relevancia:

5 En el informe N° 019-2015-MTC/16.01 ETMA, la Especialista Ambiental de Dirección General de Asuntos Ambientales de MTC, concluye "(...) por lo que resulta siendo un componente de infraestructura significativa, ya que permitirá el acceso al futuro terminal portuario de Chancay, por lo tanto, el instrumento ambiental adecuado para sustentar la modificación de trazo y la construcción del túnel lo constituiría la modificación del Estudio de Impacto Ambiental". Esta observación surgió cinco años después cuando Cosco Shipping propuso ampliar el proyecto.

- 5.1 Voladuras constantes para remover terreno y adecuar la geografía de la bahía. Estas explosiones, realizadas para acelerar el proyecto que estaba paralizado en espera de financiamiento, generan contaminación por partículas de polvo que son arrastradas por el viento hacia las viviendas cercanas al proyecto. Estas explosiones causan daños a la salud de las personas y, al mismo tiempo, generan contaminación acústica.
- 5.2 Instalación de geotubos en las playas aledañas a la construcción de los muelles. Con el objetivo de evitar la pérdida continua de arena debido a la ingente remoción del fondo marino, se han instalado geotubos que consisten en mangas de arena de 150 cm de diámetro. Estas barreras buscan impedir que las olas, al retirarse de la orilla, se lleven la arena de las playas. No obstante, los geotubos han comenzado a acumular musgo, lo que resulta altamente perjudicial tanto para el ambiente marino como para la salud humana.
- 5.3 Remoción de los fondos marinos para alojar los pilotes y la infraestructura portuaria. El dragado de arena de los fondos bentónicos ha causado un impacto irreversible en la fauna marina de la zona costera, además de la liberación de carbono que había estado secuestrado durante años en esa área. Las zonas dragadas eran el hábitat natural de reproducción de ciertas especies hidrobiológicas de gran valor para los pescadores locales. Esto ha generado gran preocupación entre los afectados, quienes se preguntan: ¿dónde ha sido depositada toda la arena dragada de los fondos marinos?
- 5.4 Contaminación por transporte de carga pesada. El transporte de rocas hacia la zona del proyecto, destinado a reforzar las estructuras portuarias en el área de hinterland, ha transformado las vías de acceso de la ciudad en un peligro, tanto por las partículas que se despiden durante el transporte como por el peso que trasladan. Uno de los incidentes más notables fue el hundimiento de una vía de acceso, lo que dejó inservible el camino (CooperAcción, 2023^a).



Foto: CooperAcción

6. Cambios en las políticas sociales y ambientales de Perú que tuvieron incidencia en el proyecto

El Estado aprobó normativas exprés específicas, realizó ajustes a otras y, en ciertas ocasiones, omitió sus propios procedimientos para facilitar condiciones que permitieran al proyecto operar sin mayores dificultades. La justificación de los operadores públicos fue que, debido a la crisis económica derivada de los impactos de la pandemia de Covid-19, la reactivación económica era una prioridad; por tanto, era necesario crear condiciones favorables para que las inversiones dinamizaran la economía. De esa manera, dichos ajustes normativos alteraron “las reglas de juego” y modificaron silenciosamente las políticas para facilitar la implementación del proyecto portuario.

A nivel de las políticas ambientales, el Estado flexibilizó sus normas y permitió que el proyecto incorporara ampliaciones o modificaciones técnicas sin cumplir con todas las exigencias

establecidas en el Sistema Nacional de Certificación Ambiental (CooperAcción (2023^o)). Por ejemplo, como se mencionó previamente, el componente referido al viaducto fue aprobado con un ITS cuando la normativa exigía que se aprobara mediante una modificación al EIA original.

Además, en el contexto del Covid-19, y debido a las medidas de inmovilización social implementadas para evitar la expansión de la pandemia, el Estado emitió una norma exprés que permitía el desarrollo de audiencias públicas virtuales de consulta popular sobre los MEIA-d. Esta modalidad favoreció al proyecto, puesto que muchas personas tuvieron dificultades para acceder a los enlaces de las audiencias. Este conjunto de ajustes se realizó en el marco de la Ley de Promoción de las Inversiones para el Crecimiento Económico y el Desarrollo Sostenible, Ley N° 30327, que priorizaba el fomento de las inversiones económicas.

En el ámbito de las políticas portuarias, se produjeron dos ajustes normativos importantes en el primer semestre de 2024: la aprobación de la Ley 32048, que modificó artículos de la Ley 27493, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), y la aprobación de la Ley 32049, que complementa y modifica el Decreto Legislativo 1413, destinado a promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga.



La aprobación de la Ley 32048 surgió ante la controversia suscitada entre la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y la empresa Cosco Shipping Ports Chancay Perú (CSPChP). La APN había observado que, aunque Chancay es un puerto privado de uso público, debido al tipo de acuerdo que la empresa había firmado con el Estado peruano (acuerdo de habilitación portuaria, pero no de concesión) no podía operar exclusivamente en dicho puerto.

Esta operación exclusiva solo es posible cuando el Estado otorga una concesión portuaria a un privado. Ante la amenaza de la empresa de paralizar el proyecto e iniciar un arbitraje internacional contra el Estado peruano por miles de millones de dólares, el Congreso decidió abordar la situación con prontitud y aprobó la modificación legislativa. En ella, se plantea que una entidad privada, aun sin contar con un contrato de concesión portuaria con el Estado peruano, puede operar exclusivamente bajo un acuerdo de habilitación portuaria, además de extender la habilitación o concesión por 30 años, como ocurre con otros puertos en el mundo. Claramente, la modificación a la ley tenía nombre propio.

El otro cambio normativo se refiere a la Ley 32049, que complementa y modifica el Decreto Legislativo 1413. Esta modificación permite

que el tráfico de cabotaje marítimo pudiera ser realizado tanto por personas naturales como jurídicas constituidas en Perú y por aquellas constituidas en el extranjero, con capital social de origen nacional o extranjero. Esto amplía significativamente la participación de actores internacionales en este sector.

Finalmente, otra importante y preocupante modificación en curso, que está en pleno debate en el Congreso, es una propuesta de ley que otorga facultades al Poder Ejecutivo para iniciar procesos de expropiación de terrenos, lo que facilita las condiciones para ampliar inversiones privadas. El Proyecto de Ley 7752 propone delegar al Ejecutivo la facultad de legislar en materias relacionadas con la reactivación económica, la simplificación y calidad regulatoria, la actividad empresarial del Estado, la seguridad ciudadana y la defensa nacional.

Este conjunto de modificaciones impulsadas por el Congreso y aprobadas por el Ejecutivo ha generado un fuerte cuestionamiento por parte de la población de Chancay. Los habitantes consideran que las decisiones públicas han favorecido directamente al proyecto portuario y han desatendido las demandas, inquietudes y preocupaciones de las comunidades afectadas.



7. Conflictos sociales asociados con el proyecto

Desde sus inicios, la relación entre la población y el proyecto portuario ha estado marcada por un rechazo mayoritario. Esta característica ha definido la naturaleza del conflicto a lo largo de las distintas fases que ha experimentado el proyecto. El conflicto alcanzó su punto más álgido con la llegada del capital chino a la zona, lo que multiplicó la inversión por siete y esto significó una expansión no prevista. Tras la aprobación del MEIA-d, las operaciones del proyecto, que estaban algo retrasadas, aumentaron en intensidad.

El periodo comprendido entre los años 2021 y 2023 fue el más intenso del conflicto. Las voladuras para modificar la bahía y habilitar la infraestructura portuaria se intensificaron, llegando a realizarse dos veces al día todos los días. Estos impactos fueron acumulándose y afectando cada vez más a la población. Sin embargo, así como se intensificaron las actividades del proyecto también aumentó la respuesta social. Desde hace tres años, el conflicto actual ha estado caracterizado por una movilización constante de la población, que exige justicia principalmente por los daños ocasionados a sus viviendas y la afectación severa a la línea de costa destinada a la pesca artesanal.

La intensificación del conflicto se tradujo en movilizaciones hacia la sede de operaciones del proyecto, que ocurrían cada dos días o, en otras ocasiones, de manera diaria. Las protestas incluían plantones frente al local de operaciones, bloqueos para impedir el ingreso de personal y reclamos directos exigiendo diálogo con el jefe del proyecto o el gerente de relaciones comunitarias, quienes se negaban a asumir la responsabilidad por los daños causados. Cada vez más personas de otros sectores del territorio

se sumaban a los reclamos, ya que la ampliación del proyecto aprobada con el MEIA-d amplificó también el radio de afectación. Ya no eran solo las viviendas de la bahía y del puerto las afectadas, sino también otras zonas urbanas atravesadas por el túnel subterráneo, además de las vías de acceso, lo que pone en riesgo el tránsito normal de la población.

Asimismo, los pescadores artesanales se sumaron a los reclamos para exigir que cese la afectación a la zona marina destinada a la pesca artesanal. El dragado de los fondos marinos fue intenso y perjudicó la pesca artesanal en este periodo no solo en la bahía, sino también entre 3 y 5 kilómetros al norte. Como se sabe, las corrientes, que fluyen de sur a norte en la costa peruana, arrastraban todo el material removido por el dragado hacia esas zonas. Esto ha afectado las zonas de pesca y, por ende, a los pescadores de esos sectores costeros.

Frente a esta intensificación de las protestas, testimonios locales señalan que los opositores al proyecto sufrieron de una respuesta violenta: según los propios testimonios de los afectados, habrían sido traídas a Chancay personas de otras zonas que amedrentaban a la población que protestaba y se enfrentaban a los manifestantes, lo que generó un clima de violencia. Además, en esta etapa varios dirigentes recibieron amenazas e inclusive recibían arreglos florales en sus viviendas con mensajes amenazantes que los conminaban a abandonar la protesta. En algunos casos, incluso recibieron cargas explosivas en las puertas de sus viviendas para asustarlos (Hual en Línea, 2022, agosto 4). Estos hechos comienzan a disminuir tras ocurrir la muerte repentina de un dirigente pocos días después de encontrar una carga explosiva en su puerta junto a un arreglo floral. Sus compañeros de lucha indicaron que no pudo superar el estrés provocado por la amenaza (Hual en Línea, 2022, julio 12). Podría decirse que el año 2022 fue el año más violento del conflicto.

Durante el pico del conflicto, el consorcio implementó una estrategia consistente en demandar y querellar a los líderes sociales. Esta estrategia se intensificó a partir del año 2023.

Aunque las protestas continuaron luego del fallecimiento del dirigente del sector de Los Álamos, los manifestantes actuaron con mayor cautela. La prensa tomaba declaraciones de los dirigentes y líderes sociales, y, luego, eran usadas por el consorcio privado para presentar demandas por difamación. Esta estrategia desgastó la salud mental de los dirigentes y, de alguna manera, logró contener las movilizaciones. El gran reto para los dirigentes querrellados era conseguir defensa legal, ya que enfrentarse al consorcio era costoso y pocos abogados querían asumir su defensa. Finalmente, los defensores tuvieron que recurrir a ONG especializadas en defensa legal para poder afrontar las querellas y demandas.

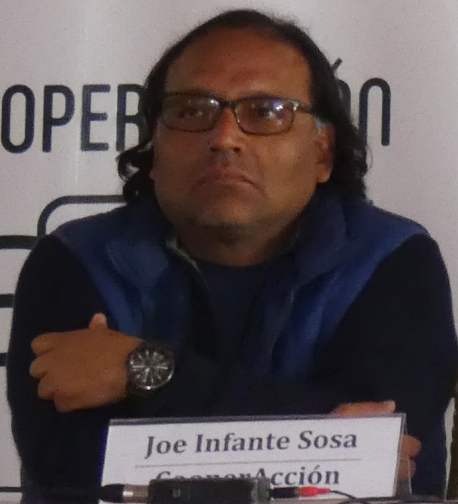
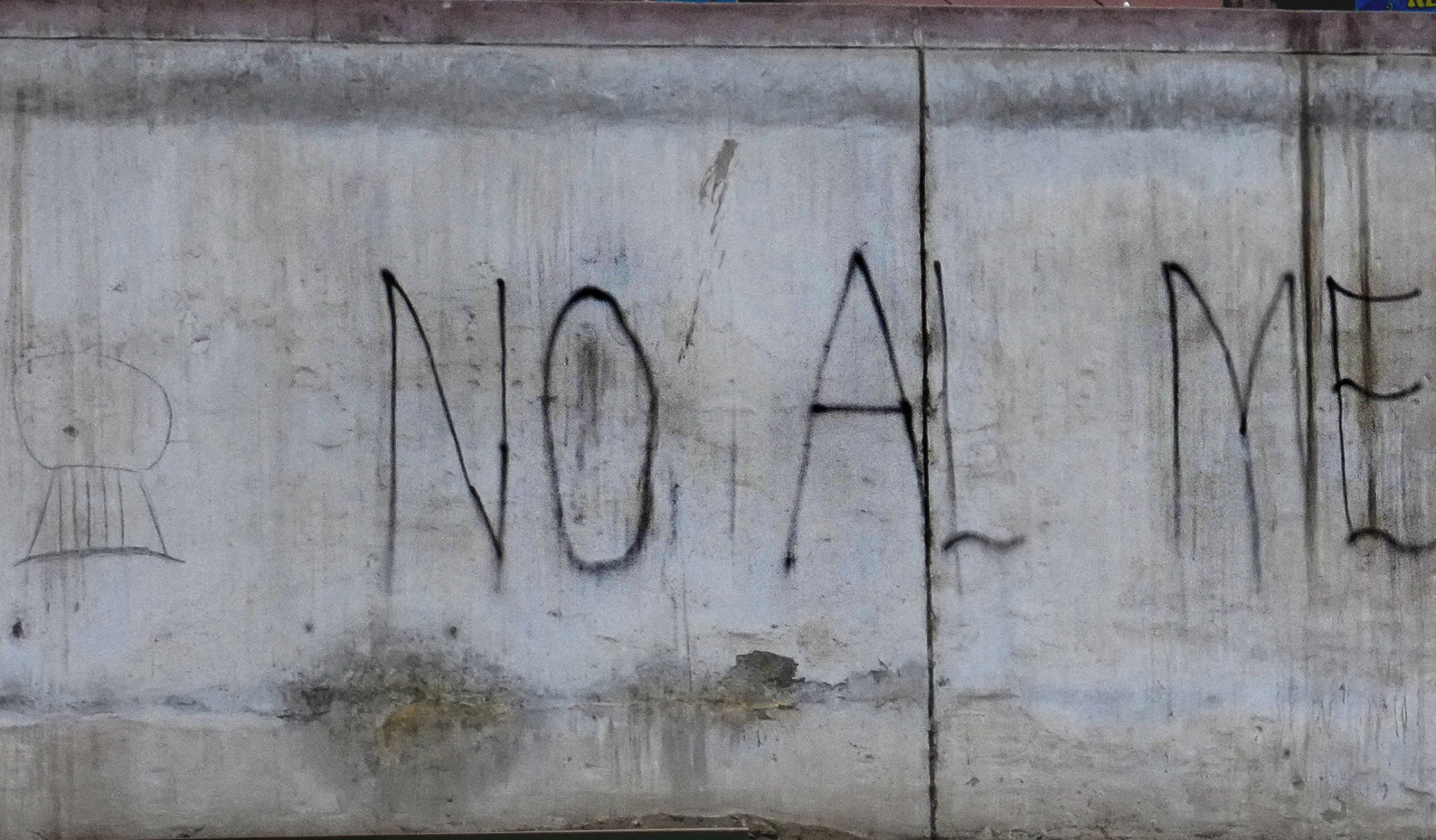
Luego de ese periodo, en el año 2024, se abre una nueva etapa en el conflicto. Las organizaciones, aunque de manera resignada, aceptaron la presencia del proyecto y la demanda social se enfocó en exigir una mesa de diálogo que discutiera no solo la gestión de los impactos a largo plazo del megapuerto, sino también los beneficios económicos para el distrito. Este nuevo momento del conflicto surgió cuando la empresa anunció que, en noviembre, se inauguraría el megapuerto coincidiendo con la visita del presidente chino para participar en el foro APEC en Lima. Nuevamente, el Estado hizo caso omiso a las demandas de la población, instalando una mesa multisectorial que excluyó a la sociedad civil. Este hecho abrió un nuevo escenario en el conflicto, caracterizado por la incertidumbre de la población sobre cómo será la convivencia con el megapuerto en operación y cómo se gestionarán los ingresos económicos generados por su actividad. El gran temor es que Chancay se convierta en una ciudad ultra dependiente del centralismo de la capital y pierda la oportunidad

de convertirse en una ciudad con capacidad para desarrollar una economía autosostenible.

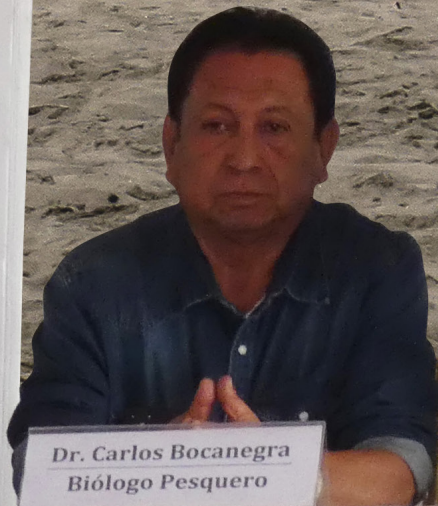
Es necesario señalar que una serie de factores legales, políticos y técnicos⁶ han contribuido a configurar este gran conflicto socioambiental. Aunque durante muchos años fue un conflicto de resistencia, hoy ha evolucionado hacia un conflicto de coexistencia, ya que el proyecto portuario no fue reubicado, como demandaban los afectados. Cabe señalar que el factor que provocó el escalamiento del conflicto a los niveles descritos fue la pésima estrategia de relacionamiento del consorcio privado con las comunidades afectadas.

El trato por parte de la empresa siempre ha sido vertical, manteniendo distancia y negando en todo momento el real impacto de los daños ocasionados o responsabilizando a la población por la situación en la que se encuentra. Un claro ejemplo de ello fue el hundimiento de la vía y el colapso de viviendas debido a las obras del túnel subterráneo en mayo de 2023 (CooperAcción, 2023^a). La reacción inicial de la empresa fue responsabilizar tanto al Estado como a la población por lo ocurrido. Sobre el Estado, indicó que la municipalidad distrital no debió dar permisos de construcción en zonas que no debían estar destinadas para la construcción de viviendas. En cuanto a las comunidades, indicó que el principal problema era la autoconstrucción y que, en el marco de esa informalidad, las viviendas habían sido mal construidas o en terrenos no aptos, por lo que eran susceptibles a movimientos y deterioro. Luego de esas declaraciones, finalmente a la empresa no le quedó otra alternativa que aceptar su responsabilidad y asumir los costos por los daños ocasionados (Canal N, 2023, octubre 15).

6 Entre ellos, están los ajustes normativos expresos o con nombre propio dados por el Ejecutivo y el Legislativo, a saber, las ampliaciones de proyecto con permisos de construcción facilitados irregularmente por el Estado; las aprobaciones poco transparente de estudios de impacto ambiental detallados; los supuestos arreglos entre el consorcio empresarial portuario y el gobierno local (municipalidad); las voladuras con explosivos que dejan viviendas rajadas o inhabitables y personas con salud mental deteriorada; los impactos profundos en la zona marina y sus hábitats, que son dejados inservibles; el maltrato y las amenazas a los afectados si salen a protestar contra el proyecto; las querellas a dirigentes y defensores ambientales y sociales, u opositores al proyecto; etc.,



Joe Infante Sosa
CooperAcción



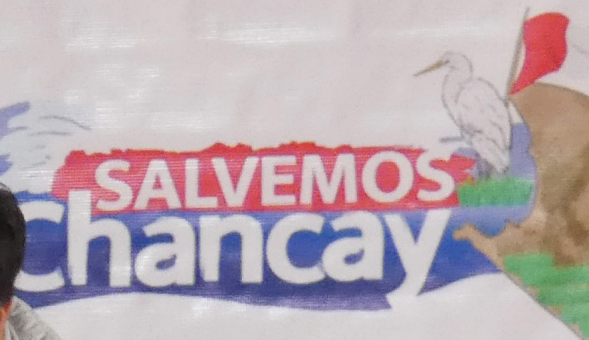
Dr. Carlos Bocanegra
Biólogo Pesquero



Miriam Arce Pita
Asociación en defensa de las viviendas y medio ambiente del puerto de Chancay

GAPUABERTO

FRENTE DE DEFENSA POR LA DIGNIDAD
LA LIBERTAD DE CHANCAY



Luis Herrera Flores
Federación de pescadores
artesanales del norte chico -
FEPADENOCH



Vladimir Cantoral
Frente de defensa por la dignidad y
libertad de Chancay

8. Procesos legales relacionados con el proyecto

Luego de que la empresa estatal china COSCO Shipping Ports Limited asumiera el accionariado mayoritario (60%), la ejecución del proyecto portuario de Chancay⁷ no tuvo mayores trabas o dificultades legales. La empresa china, ahora consorciada con Volcan, había solicitado la ampliación del proyecto como condición para invertir el enorme capital previsto para este tipo de infraestructura en la región. El único escollo importante que tenía que resolver durante esta etapa era lograr la aprobación del MEIA-d y obtener la licencia social para la nueva propuesta del proyecto. Sin embargo, no logró conseguir esta última, pues las estrategias de relaciones comunitarias que empleó no fueron las más sensatas en el periodo anterior, y solo agudizaron el conflicto que ya venía de años atrás con cierto sector de la población de Chancay, principalmente afectados y defensores ambientales. Pese a lo señalado, el Estado le dio el visto bueno para comenzar a operar. Esta decisión, como indicamos previamente, hizo que el conflicto escalara aún más y que el Estado perdiera legitimidad frente a la población.

De este modo, entre los años 2019 y 2022, el consorcio privado vivió un periodo de relativa calma, pues el Estado facilitó las condiciones para que el proyecto continuara su ejecución sin tropiezos o demoras burocráticas. Así, no se emitió en este periodo ninguna medida legal o judicial importante que afectara la implementación del

proyecto. Las dificultades solo se presentaron en el ámbito social: las protestas fueron recurrentes y promovidas por el frente de afectados y la población que se oponía al proyecto por los impactos que la construcción iba ocasionando en su primera etapa⁸. Esta fase se caracterizó por las constantes voladuras que dañaban las viviendas, y ponían en riesgo a sus propietarios y a cierto sector de la población. Por el contrario, en este periodo, la empresa recurrió a estrategias legales contra los defensores de la bahía, interponiendo querellas o demandas por cargos relacionados con difamación (CooperAcción, 2023b), cada vez que estos declaraban a la prensa o usaban arengas en sus protestas relacionadas con los impactos del proyecto en sus vidas. El objetivo era controlar y reducir las voces disonantes respecto del proyecto portuario (CooperAcción, 2023b).

Sin embargo, las dificultades legales para el consorcio comenzaron a ocurrir en el año 2023. Este año y el 2024 marcaron las primeras dificultades de tipo legal para el proyecto. Cuando la construcción portuaria había alcanzado casi un 50% de avance, se produce uno de los eventos más lamentables: el colapso de una sección del túnel o viaducto, uno de los tres componentes del proyecto. En abril de 2023, ocurrió una gran subsidencia a la altura del kilómetro 80 de la vía Panamericana Norte. El hundimiento del suelo ocasionó el colapso de diez viviendas que quedaron completamente inhabitables. Las reacciones por parte del Estado y de la población fueron inmediatas. Este fue el mayor suceso negativo que activó las alertas y elevó el interés del Estado en el proyecto, que hasta ese momento había mantenido cierto control de las protestas.

El Estado decidió iniciar una investigación a través de la Fiscalía de la nación y a través de la Fiscalía

7 Cabe recordar que la compañía minera Volcan había creado la empresa subsidiaria Terminales Portuarios Chancay (TPCh) para actuar en el rubro portuario sabiendo que tenía el rechazo de la población por los malos antecedentes ambientales de sus operaciones mineras en el Perú. Posteriormente, Cosco se hace del 60% de acciones del proyecto, por un valor de USD\$ 225 millones, y Volcan se queda con el 40% restante de acciones.

8 Recordemos que, según su Plan maestro elaborado en 2013, el proyecto tiene previsto seis etapas de construcción. En la primera, serán inaugurados dos amarraderos de carga a granel, carga general y vehicular; y dos amarraderos de contenedores en un área de 141 ha que conforman la zona portuaria.

provincial de Huaral, por los presuntos delitos de “peligro por medio de incendio o explosión y estragos especiales”, así como “daños en agravio”. Asimismo, exigió que la empresa emitiera un informe exhaustivo que explicara las razones del hundimiento (CooperAcción, 2023a). La APN, entidad encargada de otorgar los permisos para operar en los puertos peruanos, decidió paralizar las obras del proyecto, lo que significó un gran retraso en la planificación de la empresa. Expertos en ingeniería civil del Colegio de Ingenieros del Perú indicaron que claramente había un problema en el diseño de la obra que explicaba la ocurrencia del siniestro.

Un segundo momento crítico ocurrió en marzo de 2024. La Procuraduría del MTC, por indicación de la APN, decide anular el artículo N° 2 del acuerdo de directorio (Autoridad Portuaria Nacional, 2021) que otorgaba al consorcio chino-peruano Cosco Shipping Ports Chancay Perú la “exclusividad de la explotación de los servicios esenciales en la infraestructura portuaria”. La controversia surgió cuando la APN se percató que este artículo contravenía las reglas establecidas por el Estado peruano en la Ley del Sistema Portuario Nacional y su Reglamento, no cumpliendo con el principio de legalidad administrativa y vulnerando el principio de libre competencia, previsto en el artículo 61 de la Constitución Política. Esto desincentivaría la inversión privada en proyectos de infraestructura portuaria.

Inmediatamente, Cosco Shipping Ports reaccionó señalando que se estaba vulnerando la estabilidad sobre la cual se basaba el acuerdo, y emplazó al Estado peruano a resolver la controversia argumentando que ponía en riesgo su inversión. De lo contrario, amenazó con someter al Estado a un arbitraje internacional

exigiendo al Perú una indemnización millonaria por los daños ocasionados a su inversión. Cosco dio seis meses al Estado para que resuelva el impase ocasionado (La República, 2024, mayo 8).

La reacción del Estado no se hizo esperar. Para evitar esa situación caótica, el congreso de la república decidió, en menos de cuatro meses hacer una modificación a la Ley del Sistema Portuario Nacional (Mundo Marítimo, 2024, junio 1) corrigiendo los artículos en conflicto. Ahora, la norma indicaba que para operar de manera exclusiva se requería estrictamente contar con una concesión portuaria otorgada por el Estado y no un acuerdo de construcción portuaria. El Congreso decidió anular ese requisito. En adelante, bastaría contar con un acuerdo de construcción entre el Estado y la empresa, sin necesidad de tener una concesión portuaria aprobada. Asimismo, el Congreso decidió modificar la Ley de Cabotaje y Transporte. Con la redacción original de la norma, para poder operar haciendo transporte de carga y de pasajeros se requería que las personas naturales o empresas dedicadas a ese servicio sean nacionales y, si se trataba de empresas extranjeras, debía tratarse de filiales constituidas en el Perú. Pero la modificación aprobada por el Congreso permitía que cualquier empresa creada en el extranjero también pueda operar.

Claramente, las modificaciones hechas a las leyes como respuesta a la demanda interpuesta contra el consorcio chino peruano buscaban facilitar las operaciones del proyecto portuario. Quedaba claro que el proyecto tenía prioridad para el Estado, y afirmaba que lo social y ambiental estaban en un segundo plano en las prioridades del gobierno.

9. Medidas correctivas adoptadas por la empresa china para abordar los impactos sociales y ambientales

Como hemos indicado, el MEIA-d presentado por la empresa fue aprobado por el Estado aun sin haber levantado la mayor parte de las observaciones realizadas tanto por la sociedad civil como por algunos órganos adscritos al Estado. Hasta el momento, no se conoce que el consorcio haya tomado medidas correctivas que lleven a mitigar los impactos generados por la construcción de la infraestructura **hub**. Las viviendas siguen siendo afectadas y la empresa mantiene en

esos casos relaciones de coordinación con los afectados para compensaciones. Sin embargo, según información que hemos podido recabar, estas se estarían haciendo sin un estudio de valorización del daño ocasionado.

Hasta el momento, la única medida correctiva ha estado relacionada a la subsidencia ocurrida en mayo de 2023 cuando se hundieron cerca de seis viviendas y vías aledañas debido a la construcción del túnel subterráneo. El Estado otorgó un plazo de sesenta días para que el consorcio CSPCHP S.A. presentara ante la APN un informe técnico de peritaje que explicara las causas de la subsidencia y a partir de su aprobación pueda retomar la obra. Dos meses después, en diciembre, los trabajos en la zona este, donde ocurrió el siniestro, volvieron a ser retomados. La empresa indicó que las medidas correctivas implementadas se centraron en aspectos constructivos, particularmente en temas de seguridad. El Estado aceptó el levantamiento de observaciones y las medidas correctivas aplicadas por la empresa.



10. Otros asuntos relevantes del proyecto

La próxima inauguración del megapuerto de Chancay ha expuesto las necesidades inmediatas, urgentes y estratégicas del distrito. En principio, la ciudad de 65 000 habitantes no está preparada para alojar la operatividad de una infraestructura portuaria de tal magnitud. La puesta en operación supondrá un enorme flujo de personas y empresas en el distrito, lo que podría ponerlo en riesgo de colapso. Chancay aún presenta deficiencias en servicios básicos y las necesidades básicas no están cubiertas completamente. Además, deberá tener la capacidad para recibir a más personas que buscarán instalarse en el distrito.

El riesgo de inseguridad ciudadana es una preocupación constante. El anuncio de la próxima inauguración de la primera etapa del megapuerto, con cuatro amarraderos que comenzarán a operar, ha fomentado en los últimos seis meses mucho movimiento en las zonas conectadas con el megapuerto. Se ha disparado la venta de terrenos en zonas donde ni siquiera se pensaba que podía haber alguna ampliación urbana y los afectados indican que economías ilegales vinculadas al tráfico de terrenos han comenzado a instalarse en las zonas aledañas para iniciar

negocios poco transparentes (Perú Retail, 2023, junio 29). El precio de los terrenos en la zona se ha multiplicado hasta diez o veinte veces su valor. El Estado no ha tenido la capacidad de gestionar esa situación, y una amenaza nueva comienza a tomar forma en el territorio.

Asimismo, servicios fundamentales como el de salud no están preparados y podrían convertirse en un gran problema. El Hospital de Chancay tiene severas dificultades para atender a su población, y además recibe personas de otros distritos para atenderse. El megapuerto comenzará a operar en un distrito que ha sobrevivido en medio del colapso.

Otro de los aspectos estratégicos está relacionado con la conexión de Chancay hacia Lima y el puerto del Callao. Actualmente, la vía de acceso principal es la vía Panamericana Norte, pero ya soporta una presión vehicular muy alta que, en los siguientes meses, aumentará. El número de siniestros de tránsito se ha incrementado en los últimos meses. Esta situación es motivo de gran preocupación considerando que una de las funciones del megapuerto de Chancay es precisamente desconcentrar la carga del puerto del Callao. Ya existe preocupación entre los pescadores artesanales ubicados al sur del megapuerto, porque la construcción de una vía alternativa podría ubicarse en el borde costero. Esto constituiría una nueva costanera que terminaría por afectar a los trabajadores de la pesca.

Conclusiones

La construcción del megapuerto de Chancay ha marcado el ingreso oficial del Perú a la estrategia global de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR) impulsada por el gigante asiático hace once años. Para el gobierno peruano, la puesta en operación de esta mega infraestructura, en perspectiva de consolidarse como el *hub* portuario de la región, es una oportunidad económica de gran importancia; para el régimen asiático, la infraestructura portuaria que se construye en nuestra costa tiene una importancia no solo económica sino también geopolítica, teniendo en cuenta el momento actual de las relaciones entre China y Estados Unidos.

Desde su concepción, hace diecisiete años, el proyecto portuario no fue bien recibido por las comunidades costeras debido a los impactos que ocasionaría en la bahía de Chancay, en la ciudad costera y en las actividades económicas tradicionales que formaron la identidad de Chancay como la pesca artesanal. Conforme el proyecto inicial fue encontrando financiamiento, el conflicto fue creciendo. Así, un primer momento de incremento del rechazo al proyecto se dio cuando la compañía minera Volcan adquiere la mitad de las acciones del proyecto. Un

segundo momento fue cuando Cosco Shipping Ports ingresa como accionista mayoritario y amplía las dimensiones del proyecto.

El comportamiento del Estado frente al proyecto también determinó el escalamiento del conflicto. La población afectada ha percibido en todo momento que el Estado y el gobierno han tenido una postura favorable al proyecto y facilitaron las condiciones para que se implemente sin mayor dificultad. Dos situaciones sustentan esta conclusión: la aprobación del EIA y MEIA, a pesar de que no contaban con la licencia social; y la posición esquivada del Estado a crear una mesa de diálogo tripartita que ponga en agenda las posibles salidas al conflicto. Dicha decisión nunca fue tomada por el Estado a pesar de la insistencia de la población.

Así pues, el proyecto no tuvo escollos u obstáculos mayores para su ejecución y fue generando impactos a lo largo de su implementación. A pesar de los reclamos de la población por las afectaciones a sus viviendas, a sus vidas y a su tranquilidad, el Estado nunca apareció y el conflicto fue tornándose silencioso. Los impactos fueron acumulándose y solo tuvo resonancia cuando ocurre la subsidencia o hundimiento de vías y viviendas producto de la construcción del túnel que conectaba la zona portuaria con la zona de ingreso al complejo.



Foto: CooperAcción

La sensación de desprotección de la población afectada y de abandono estimuló una resistencia colectiva que fue tornándose más insistente desde la llegada de la inversión extranjera. Movilizaciones y protestas casi a diario caracterizaban el conflicto en Chancay. El momento pico llegó con una respuesta violenta en contra de los opositores al proyecto, en un escenario de ausencia total del Estado. El proyecto tuvo que recurrir a estrategias de control de la resistencia social apelando a estrategias legales basadas en querrelas y demandas a los líderes sociales.

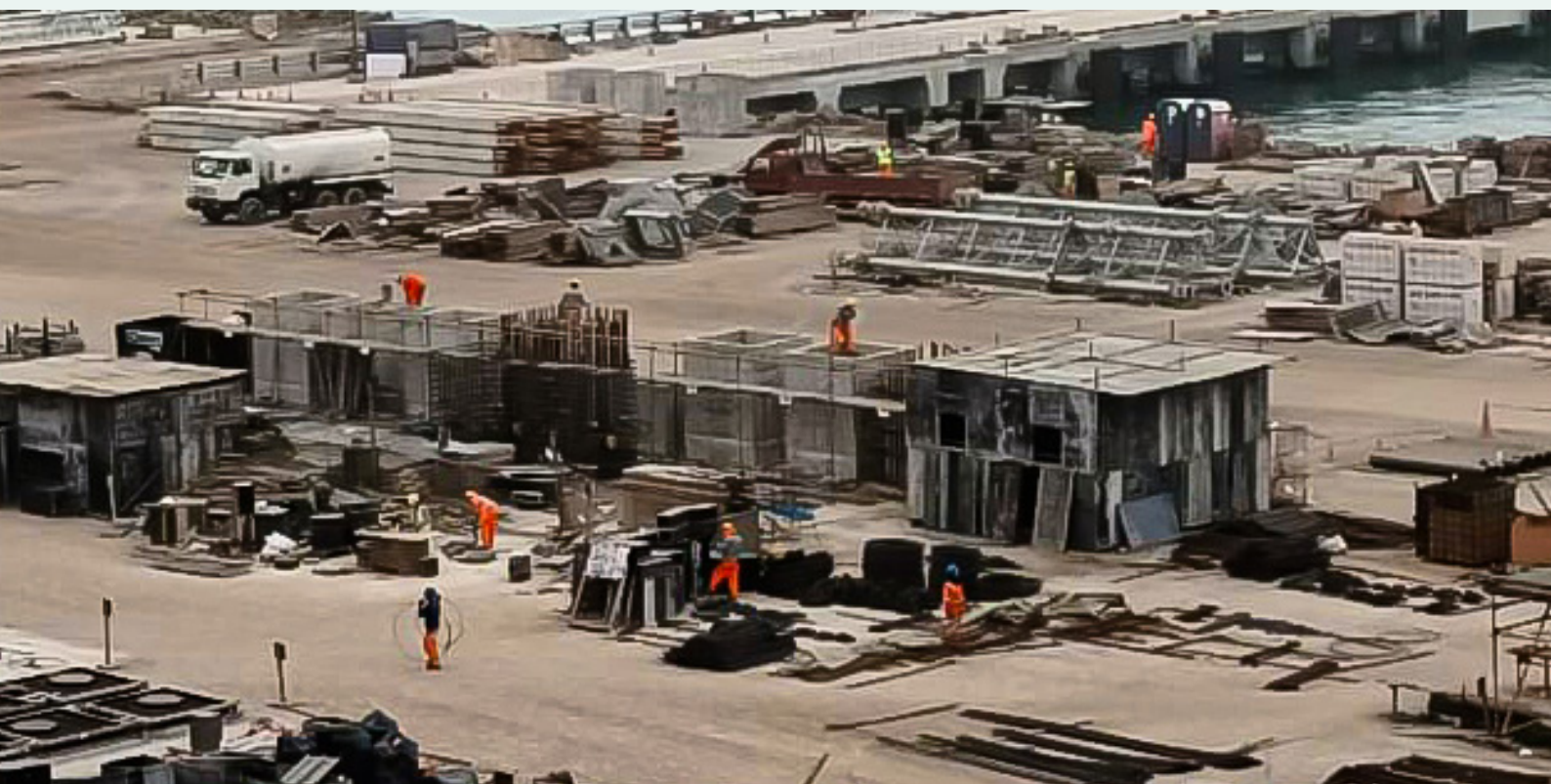
Uno de los impactos físicos más severos ha sido el daño a las viviendas. El proyecto está instalado a solo 100 metros de las viviendas y como el objetivo era modificar la geografía de la bahía para alojar y acondicionar la nueva infraestructura portuaria, tuvo que recurrir a voladuras con dinamita y material explosivo de alta intensidad. Las voladuras fueron programadas todos los días de la semana y se hicieron más intensas, hasta dos veces al día, hacia el año 2023 y 2024, a pocos meses de la anunciada inauguración oficial.

Las mujeres fueron un actor clave en la resistencia social hacia el proyecto. Debido a que los varones salían a trabajar fuera de Chancay, sea hacia las ciudades del norte o hacia Huaral, las mujeres se quedaban en casa y eran testigos de los

daños que las voladuras ocasionaban en sus viviendas. Registraron cómo se iban rajando sus casas y respondieron organizando la protesta, sea en la puerta de la empresa o sea frente a la municipalidad.

Se ha hablado mucho acerca de los beneficios económicos que traerá el megapuerto de Chancay a la economía peruana y a la región. Los relatos construidos alrededor del proyecto han puesto mucho énfasis en ese aspecto, teniendo como soporte el crecimiento sostenido de China en las últimas décadas desde que abriera su economía al mundo. Sin embargo, nada asegura que la puesta en operación del megapuerto de Chancay signifique realmente una oportunidad para que el Perú transite hacia una economía industrializada y progresivamente deje atrás su carácter fuertemente primario exportador. Hay más dudas que certezas sobre este aspecto y los operadores del proyecto no han podido argumentar a su favor.

Existen distintos impactos ambientales y ecosistémicos directos e indirectos, que no están contemplados en el proyecto, ocasionando grandes repercusiones en los servicios ecosistémicos en los ambientes marino-costero aledaños y las actividades económicas que la población realiza.



Referencias bibliográficas

Acorema. (2005). Campaña contra la caza de ballenas. Recuperado on-line 02 de octubre del 2024. <https://www.acorema.org.pe/campa/cero.htm>

Angulo, J. (2024). Un inusual avistamiento de ballena azul en Tumbes: Especie es insólita en las aguas peruanas. Infobae. Recuperado on-line 02 de octubre del 2024. <https://www.infobae.com/peru/2024/04/02/un-inusual-avistamiento-de-ballena-azul-en-tumbes-especie-es-insolita-en-las-aguas-peruanas/>

Apeño, A., & Aponte, H. (2022). Caracterización de la diversidad de aves en un humedal altamente intervenido del Pacífico suramericano. Revista de la Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, 46(179), 380-392.

Aulsebrook, A. E., Connelly, F., Johnsson, R. D., Jones, T. M., Mulder, R. A., Hall, M. L., Vyssotski, A. L., & Lesku, J. A. (2020). White and amber light at night disrupt sleep physiology in birds. Current Biology, 30(18), 3657–3663.e5. <https://doi.org/10.1016/j.cub.2020.06.085>

Austermühle, S. (2020). Revisión técnica de la modificación del estudio de impacto ambiental detallado (meia-d) del proyecto: “ampliación de la zona operativa portuaria – etapa 1 del terminal portuario multipropósito de chancay. Coordinadora Nacional de Derechos Humanos y CooperAcción.

Autoridad Portuaria Nacional. (2021). Resolución de Acuerdo Directorial N.º 0008-2021-APN-DIR. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1669753/RAD%200008-2021-APN-DIR.pdf?v=1613085166>

Bedriñana-Romano, L., Hucke-Gaete, R., Viddi, F. A., Johnson, D., Zerbini, A. N., Morales, J., Mate, B. & Palacios, D.M. (2021). Defining priority areas for blue whale conservation and investigating overlap with vessel traffic in Chilean Patagonia, using a fast-fitting movement model. Scientific reports, 11(1), 2709.

Canal N (2023, octubre 15). Representante de Cosco Shipping: “tenemos 2500 familias en Chancay que son compensadas por algún tipo de afectación”. <https://canaln.pe/actualidad/representante-cosco-shipping-tenemos-2500-familias-chancay-que-son-compensadas-algun-tipo-afectacion-n462011>

Cook, D., Malinauskaite, L., Davíðsdóttir, B., Ögmundardóttir, H., & Roman, J. (2020). Reflections on the ecosystem services of whales and valuing their contribution to human well-being. Ocean & Coastal Management, 186, 105100.

CooperAcción (2023a). Calles y viviendas se hunden por obras del túnel del Megapuerto de Chancay. CooperAcción informa. Recuperado on-line 12 de octubre del 2024. <https://cooperaccion.org.pe/calles-y-viviendas-se-hunden-por-obras-del-tunel-del-megapuerto-de-chancay/>

CooperAcción (2023b). Empresa del megapuerto quiere criminalizar a defensores de Chancay.

CooperAcción informa. Recuperado on-line 12 de octubre del 2024. <https://cooperaccion.org.pe/empresa-del-megapuerto-quiere-criminalizar-a-defensores-de-chancay/>

CooperAcción (2023c). Chancay: otra vez los ITS como causa de problemas ambientales. CooperAcción informa. Recuperado on-line 06 de noviembre del 2024. <https://cooperaccion.org.pe/opinion/chancay-otra-vez-los-its-como-causa-de-problemas-ambientales/>

Di Stefano, A., De Pietro, R., Monaco, C., Zanini, A. (2013). Anthropogenic influence on coastal evolution: A case history from the Catania Gulf shoreline (eastern Sicily, Italy). *Ocean Coastal Management*, 80, 133-148.

Dooling, R. J., Buehler, D., Leek, M. R., & Popper, A. N. (2019). The impact of urban and traffic noise on birds. *Acoustics Today*, 15(3), 19-27.

El Comercio. (2015). Una ballena azul y su cría fueron avistadas en mar de Piura. El Comercio. Recuperado on-line 02 de octubre del 2024. <https://elcomercio.pe/peru/piura/ballena-azul-cria-avistadas-mar-piura-203535-noticia/>

García-Cegarra, A. M., & Pacheco, A. S. (2019). Collision risk areas between fin and humpback whales with large cargo vessels in Mejillones Bay (23 S), northern Chile. *Marine Policy*, 103, 182-186.

Halfwerk, W., Lohr, B., & Slabbekoorn, H. (2018). Impact of man-made sound on birds and their songs. En H. Slabbekoorn (Ed.), *Effects of anthropogenic noise on animals* (pp. 209-242). Springer. DOI:[10.1007/978-1-4939-8574-6_8](https://doi.org/10.1007/978-1-4939-8574-6_8)

Hucke-Gaete, R., Bedrinana-Romano, L., Viddi, F. A., Ruiz, J. E., Torres-Florez, J. P., & Zerbini, A. N. (2018). From Chilean Patagonia to Galapagos, Ecuador: novel insights on blue whale migratory pathways along the Eastern South Pacific. *PeerJ*, 6, e4695

Hualal en Línea. (2022, agosto 4). Colocan artefacto explosivo en puerta de la casa de dirigente de AA.HH. Los Álamos de Chancay. Hualal en Línea. <https://hualalonlinea.com/2022/08/04/colocan-artefacto-explosivo-en-puerta-de-la-casa-de-dirigente-de-aa-hh-los-alamos-de-chancay/>

Hualal en Línea. (2022, julio 12). Falleció Carlos Poma, dirigente de Los Álamos que fue amenazado de muerte tras protestar contra Cosco Shipping. Hualal en Línea. <https://hualalonlinea.com/2022/07/12/fallecio-carlos-poma-dirigente-de-los-alamos-que-fue-amenazado-de-muerte-tras-protestar-contra-cosco-shipping/>

Ibarra, D. & Belmonte, F. (2017). *Comprendiendo el litoral: dinámica y procesos*. Servicio de Publicaciones Universidad de Murcia.

La República. (2024, mayo 8). Cosco Shipping no recibe respuesta del gobierno. <https://larepublica.pe/economia/2024/05/08/cosco-shipping-no-recibe-respuesta-del-gobierno-mef-megapuerto-de-chancay-poder-ejecutivo-640262>

Lao, S., Robertson, B. A., Anderson, A. W., Blair, R. B., Eckles, J. W., Turner, R. J., & Loss, S. R. (2020). The influence of artificial light at night and polarized light on bird-building collisions. *Biological Conservation*, 241, 108358.

Latinoamérica Sustentable y Sustentarse, coordinadores. (2024). A diez años de la Iniciativa de la Franja y la Ruta: desafíos ambientales y sociales de las inversiones de China en América del Sur. Quito: Latinoamérica Sustentable.

Lieberherr, M. (2024). Expertos advierten riesgos catastróficos de la minería submarina. *Mongabay Latam*. Recuperado el 19 de junio del 2024. <https://es.mongabay.com/2024/05/expertos-advierten-riesgos-catastrofic-mineria-submarina/>

Mundo Marítimo. (2024, junio 1). Congreso de Perú aprueba ley que liberaliza el acceso al cabotaje de pasajeros y de carga. *Mundo Marítimo*. <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/congreso-de-peru-aprueba-ley-que-liberaliza-el-acceso-al-cabotaje-de-pasajeros-y-de-carga>

Parris, K. M., & Schneider, A. (2009). Impacts of traffic noise and traffic volume on birds of roadside habitats. *Ecology and society*, 14(1). <https://www.ecologyandsociety.org/vol14/iss1/art29/>

Pearson, H. C., Savoca, M. S., Costa, D. P., Lomas, M. W., Molina, R., Pershing, A. J., ... & Roman, J. (2023). Whales in the carbon cycle: can recovery remove carbon dioxide?. *Trends in Ecology & Evolution*, 38(3), 238-249.

Perú Retail. (2023, junio 29). Megapuerto de Chancay: Mafias de tráfico de terrenos amenazan la obra. https://www.peru-retail.com/megapuerto-de-chancay-mafias-de-trafico-de-terrenos-amenaza-la-obra/#google_vignette

Redfern, J. V., Becker, E. A., & Moore, T. J. (2020). Effects of variability in ship traffic and whale distributions on the risk of ships striking whales. *Frontiers in Marine Science*, 6, 793.

Roman, J., Estes, J. A., Morissette, L., Smith, C., Costa, D., McCarthy, J., ... & Smetacek, V. (2014). Whales as marine ecosystem engineers. *Frontiers in Ecology and the Environment*, 12(7), 377-385.

Skorb, K., Jankowiak, Ł., & Zbyryt, A. (2023). Light-emitting greenhouses affect daily vocalization behavior in birds. *Journal of Ornithology*, 164(2), 399-405.

Widdicombe, S., McNeill, C. L., Stahl, H., Taylor, P., Queirós, A. M., Nunes, J., & Tait, K. (2015). Impact of sub-seabed CO₂ leakage on macrobenthic community structure and diversity. *International Journal of Greenhouse Gas Control*, 38, 182-192.

Wilson, A. A., Ditmer, M. A., Barber, J. R., Carter, N. H., Miller, E. T., Tyrrell, L. P., & Francis, C. D. (2021). Artificial night light and anthropogenic noise interact to influence bird abundance over a continental scale. *Global Change Biology*, 27(17), 3987-4004.

Zielinska-Dabkowska, K. M. (2013). To light or not to light: Exterior illumination of tall buildings and bridges and its negative impact on the life of birds and fish. *Professional Lighting Design*, 91, 38-43.

COOPERACCIÓR

