



SOCIEDAD-MEDIO AMBIENTE

El Megapuerto

Algunas consideraciones sobre el
megapuerto de Chancay - Perú

Editor Oscar Rafael Tinoco Gomez

Jesús Enrique Tinoco Gómez
Francisco Javier Wong Cabanillas
Luz Rossana Arbaiza Gonzales
Oscar Tinoco Gómez

El megapuerto

Algunas consideraciones sobre el
megapuerto de Chancay - Perú

Editor Oscar Rafael Tinoco Gomez

El megapuerto

Autores:

© Jesús Enrique Tinoco Gómez

© Francisco Javier Wong Cabanillas

© Luz Rossana Arbaiza Gonzales

© Oscar Rafael Tinoco Gómez

Editado por :

© Oscar Rafael Tinoco Gómez

Calle El Abutillon 3881, Urb. Las Palmeras - Los Olivos

otinocog@unmsm.edu.pe

Hecho el depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2024-09115

Primera edición digital, Agosto 2024

ISBN: 978-612-03-0038-1

Libro electrónico disponible en: <http://librosctscafe.ctscafe.pe/>

Índice

	Pág.
<i>Prólogo</i>	06
<i>Introducción</i>	09
<i>El megapuerto de Chancay: una aproximación a su inserción geopolítica en América latina</i>	
<i>The Chancay megaport: an approach to its geopolitical insertion in Latin America</i>	
<i>Le mégaport de Chancay : une approche de son insertion géopolitique en Amérique latine</i>	11
Jesús Enrique Tinoco Gómez Universidad Nacional Agraria la Molina	
<i>El Puerto de Chancay: Inserción del Proyecto a nivel nacional y local</i>	
<i>The Port of Chancay: Insertion of the Project at the national and local level</i>	
<i>Le Port de Chancay : Insertion du Projet au niveau national et local</i>	40
Francisco Javier Wong Cabanillas Universidad Nacional Mayor de San Marcos Luz Rossana Arbaiza Gonzales Universidad Nacional Mayor de San Marcos	

El recurso agua y el mega puerto de Chancay

The water resource and the mega port of Chancay

La ressource en eau et le méga port de Chancay.....81

Oscar Tinoco Gómez

Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Acerca de los autores

About the authors

À propos des auteurs.....102

Prólogo

El presente conjunto de artículos es el producto de la inquietud de un grupo de intelectuales y profesionales nacionales de diferentes disciplinas con respecto a este megaproyecto a realizarse en nuestro país. La inmensa obra arquitectónica que lleva años planeándose y ejecutándose en Chancay, distrito situado al norte, en la provincia de Huaral y departamento de Lima, que para los que somos de la ciudad o vivimos en la provincia de Lima, figura en nuestro imaginario ciudadano por sus chacras (campos de cultivo), sus playas, y la riqueza arqueológica de su zona, que se demostraba en los años 80 con la presencia cotidiana de material arqueológico en venta por los vendedores ambulantes de las calles del centro (los recordados cuchimilcos), además de ser la entrada a lo que denominamos el norte chico, ha pasado desapercibida en nuestro país, hasta el momento, cuando debido a su importancia económica y geopolítica, los medios de comunicación y el gobierno lo van teniendo en cuenta. Pero es desde la academia que se ha venido desde los inicios del proyecto, analizando, investigando y compartiendo la información que se tiene, además de ver los futuros efectos de dicha mega obra en la población cercana, tanto a nivel económico, social, y ambiental. Dicha inquietud se materializó por medio de reuniones entre los profesionales y científicos que compartían diferentes puntos de vista al respecto, reuniones donde se discutían las posibles implicancias del proyecto, diferentes profesionales: Ingenieros, biólogos, sociólogos, educadores, profesionales de la salud, administradores, lingüistas, arqueólogos, etc., Dieron su opinión y colaboraron en la elaboración del libro que aquí se presenta, tanto elaborando artículos, como dando ideas al respecto. Las reuniones se dieron vía virtual, aprovechando un seminario sobre epistemología que se venía realizando con los profesionales,

resultado que, más adelante, se presentará en un libro. En medio de estas charlas y aprendizajes multidisciplinarios, se dio la coincidencia de que muchos de los profesionales e investigadores que participaban del seminario estaban interesados en analizar e investigar la inmensidad de esta obra y sus implicancias en nuestra sociedad y en nuestro país. Esta idea del impacto en nuestra sociedad de esta mega obra era el tema de conversación, de tertulia del Dr. Francisco Wong, que, en cada reunión, ya sea presencial, frente a un café, en un aula o por medio virtual nos comentaba sobre los avances, las últimas informaciones, etc. Ya dentro del seminario, al reunirnos todos los profesionales, y durante su desarrollo, también otros profesionales, en la ronda de comentarios que siempre se realizaba luego de cada exposición, comentaban del tema, sobre todo el Ing. Enrique Tinoco, que, desde Salvador, capital del estado de Bahía, en el Brasil, nos explicaba la importancia geopolítica de la obra, dentro del contexto mundial. Nuestro seminario se fue enriqueciendo con todas estas informaciones, y a la vez las reuniones se fueron extendiendo más a través de las noches de verano limeñas. Se decidió, luego de coordinar horarios y ocupaciones profesionales, separar las discusiones del seminario y empezar a reunirnos para analizar las implicancias de esta obra. El Dr. Francisco Wong, siempre como organizador es su naturaleza, consultando a los demás coordinó reuniones y tertulias para poder trabajar y analizar este importante tema, que debía tener como resultado uno o varios artículos, que reunidos en un libro, nos dieran una visión global de lo que va a pasar, y viene sucediendo con la construcción de este megapuerto. Las reuniones se dieron, y fruto de ellas aparece este libro, donde se explica las implicancias nacionales y mundiales de esta megaobra.

Para un neófito como el que escribe, estos temas geopolíticos se hacen más claros al leer estas páginas, donde entendemos que muchos intereses convergen alrededor de esta obra. A nivel general

el Perú se transformará en uno de los centros de comercio marítimo más importante de Sudamérica, y a nivel local, la zona de Chancay se transformará creemos, en una nueva ciudad, tan o más activa comercialmente que cualquier otra metrópolis del mundo, y eso es quedarnos cortos, y el cambio será rápido, el movimiento poblacional también, tanto nacional como extranjero, convirtiéndose en una metrópoli cosmopolita y dinámica. ¿Estaremos preparados para este cambio?, ¿Qué sucederá con la ciudad de Lima?, ¿Qué traerá este progreso repentino? Son preguntas que quedan en el tintero y que los autores tratan de explicar, pero claro, aún falta mucho por ver, y entender.

Agradecemos la colaboración de muchos de nuestros colegas como la Dra. Mónica Elisa Meneses la Riva, la Dra. Josefina Amanda Suyo Vega, La Mag. Johanna de Jesús Stephanie Gago Chávez, el Dr. Fidel Tadeo Soria Cuellar , el Ing. Jesús Enrique Tinoco Gómez ,el Dr. Francisco Javier Wong Cabanillas, Lic. Carmen Chávez ,la Dra. Ysabel Zevallos Parave, la Lic. Luz Rossana Arbaiza Gonzales, el Dr. Oscar Rafael Tinoco Gómez, el Bach. Carlos Alberto Vega Vidal, entre otros, que gracias a sus opiniones y colaboraciones se logra publicar este libro. Gracias.

Bach. Carlos Alberto Vega Vidal
Surquillo, Lima-Perú 2024

Introducción

El Terminal Portuario Multipropósito de Chancay o, simplemente el Mega puerto de Chancay es, prácticamente una realidad, su primera etapa esta en fase de conclusión y se prevé su inauguración para noviembre de 2024 con la presencia del presidente de la República Popular China, Xi Jinping, coincidiendo con la reunión de la APEC.

La APEC, según sus documentos, es el foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), establecido en noviembre de 1989, es un foro económico compuesto por 21 economías de Asia-Pacífico, considerada la región más dinámica del mundo; y que tiene como objetivo: ”promover una mayor prosperidad en la región de Asia-Pacífico mediante la implementación de la llamada “Visión APEC Putrajaya 2020-2040” que identifica tres pilares: comercio e inversión; innovación y digitalización; un crecimiento fuerte, equilibrado, seguro, sostenible e inclusivo.”

Este proyecto el megapuerto de Chancay se encuentra ubicado a unos 80 kilómetros al norte de Lima, se prevé una inversión total de USD 3500 millones y está a cargo de un consorcio formado por la empresa china COSCO Shipping y la peruana Vulkan, donde la primera controla el 60% del capital y la peruana el 40% restante. La información que circula gira en torno de la aquí registrada y de los detalles de las características del mega puerto; pero es poca la información y el análisis de las oportunidades que este proyecto genera para el desarrollo de Chancay, de la región y de la América Latina, a no ser para reiterar que este mega puerto será un HUB portuario para la región.

Bien, considerando que un HUB marítimo es el nodo de distribución de servicios logísticos encima de la media y que opera básicamente con proveedores de servicios logísticos, agentes de trasbordo, depósitos de almacenaje y de distribución regional y transporte terrestre debe suponerse que necesita de la movilización de servicios de transporte, tanto de líneas de navegación como de líneas de transporte terrestre y aéreo, así como de servicios de operadores de infraestructura, de operadores portuarios y de operadores de transporte terrestre y aéreo; así como demanda y promueve actividades industriales de soporte, mantenimiento de contenedores, mantenimiento de navíos y mantenimiento de otros equipamientos y otras industrias relacionadas, como es el caso del turismo y otras manufacturas; además servicios financieros y servicios de construcción civil.

Existe, entonces, la necesidad de profundizar las informaciones y análisis de estos elementos indispensables para que este proyecto sea una palanca para el desarrollo; llevando en consideración que esos servicios e industrias debe tener uno o más actores sociales e institucionales, desde el nivel nacional hasta el local, pasando por el regional.

La presente serie de artículos producidos pretende contribuir a esta necesidad y convocar otros actores a sumarse a esta tarea.

Ing. Jesús Enrique Tinoco Gómez
Salvador, Bahia-Brasil 2024

El megapuerto de Chancay: una aproximación a su inserción geopolítica en América latina

Ing. Jesús Enrique Tinoco Gómez
Universidad Nacional Agraria la Molina
Correo Electrónico: tinocoje@yahoo.com.br

Resumen: El presente artículo tiene por objeto describir y analizar la inserción geopolítica del proyecto mega puerto de Chancay, bajo el entendido que la geopolítica aborda justamente el análisis de la interacción de los eventos políticos con relación a los factores geográficos físicos y humanos, recurriendo en ese proceso a instrumentos de otras disciplinas como la economía, la historia o la sociología. Comienza con un sumario abordaje del proceso de estructuración del poder después de la segunda guerra mundial y como ese proceso histórico fue evolucionando hasta la situación actual de un poder hegemónico bajo el liderazgo de Estados Unidos de Norteamérica y la emergencia de una propuesta alternativa que presenta como líderes China, Iran y Rusia; y como este proceso se refleja en las rutas de navegación marítima actuales, concentradas en el Hemisferio Norte y derivadas de allí hacia Asia. Sigue con la identificación de la estrategia del grupo emergente – China, Iran, Rusia – en un movimiento amplio en escala mundial, con elementos económicos, sociales y políticos, dentro de los cuales la navegación marítima hace parte de la estrategia de Cinturón Económico de la Nueva Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, en el cual se ubica,

entre otros, pero con destaque, el proyecto del mega puerto de Chancay. Concluye con una resumida identificación de las oportunidades y amenazas que genera para el Perú y América Latina.

Palabras claves: Geopolítica/ Navegación marítima/ Orden político/. Bloques en pugna/ Mega puerto Chancay/ Impacto geopolítico.

Abstract: The purpose of this article is to describe and analyze the geopolitical insertion of the Chancay mega port project, under the understanding that geopolitics precisely addresses the analysis of the interaction of political events in relation to physical and human geographical factors, resorting in this process to instruments from other disciplines such as economics, history or sociology. It begins with a summary approach to the process of structuring power after the Second World War and how that historical process evolved to the current situation of a hegemonic power under the leadership of the United States of America and the emergence of an alternative proposal that presents as leaders China, Iran and Russia; and how this process is reflected in the current maritime navigation routes, concentrated in the Northern Hemisphere and derived from there towards Asia. It continues with the identification of the strategy of the emerging group – China, Iran, Russia – in a broad movement on a global scale, with economic, social and political elements, within which maritime navigation is part of the Economic Belt strategy of the New Silk Road and the 21st Century Maritime Silk Road, in which the Chancay mega port project is located, among others, but notably. It concludes with a summary identification of the opportunities and threats it generates for Peru and Latin America. For the statistical test, the statistical parameter of the calculated Z was used; the hypothesis test, the result is that teachers have a low percentage of promotion about the knowledge

of the levels of learning evaluation, the same that has relation and has an impact on the evaluation of learning cognitive and procedural skills of Philosophy General. Existing, statistical evidence with a level of significance of 5%.

Keywords: Geopolitics/ Maritime navigation/ Political order/
Blocks in conflict / Mega port Chancay / Geopolitical impact.

Résumé : Le but de cet article est de décrire et d'analyser l'insertion géopolitique du projet de mégaport de Chancay, étant entendu que la géopolitique aborde précisément l'analyse de l'interaction des événements politiques en relation avec des facteurs géographiques physiques et humains, en recourant dans ce processus à des instruments. issus d'autres disciplines telles que l'économie, l'histoire ou la sociologie. Il commence par une approche sommaire du processus de structuration du pouvoir après la Seconde Guerre mondiale et de la façon dont ce processus historique a évolué vers la situation actuelle d'une puissance hégémonique sous la direction des États-Unis d'Amérique et l'émergence d'une proposition alternative qui se présente comme les dirigeants Chine, Iran et Russie ; et comment ce processus se reflète dans les routes de navigation maritime actuelles, concentrées dans l'hémisphère nord et dérivées de là vers l'Asie. Elle se poursuit avec l'identification de la stratégie du groupe émergent – Chine, Iran, Russie – dans un vaste mouvement à l'échelle mondiale, avec des éléments économiques, sociaux et politiques, au sein duquel la navigation maritime s'inscrit dans la stratégie de la Ceinture Économique du Nouveau la Route de la Soie et la Route de la Soie maritime du 21e siècle, dans lesquelles se situe, entre autres, le projet du mégaport de Chancay. Il se termine par une identification sommaire des opportunités et des menaces qu'il génère pour le Pérou et l'Amérique latine.

Mots-clés: Géopolitique/ Navigation maritime/ Ordre politique/. Blocs en conflit / Méga port Chancay / Impact géopolitique.

1. Introducción

El mega puerto de Chancay es un proyecto ubicado en la provincia de Huaral, región Lima, próximo al puerto del Callao, una de las justificaciones para su ejecución es la de descongestionar las labores portuarias desarrolladas ahí, pero, adicionalmente, ya se ha convertido en lugar común afirmar que será un HUB de intercambio comercial entre Sudamérica y China. Es oportuno explicitar que en este artículo se usará este neologismo como un concepto en la teoría de redes que se refiere a un nodo o punto de intercambio, o centro de distribución, de personas y mercancías que excede ampliamente el promedio.

La conclusión de su primera etapa está prevista para finales de este año de 2024 y se especula sobre sus alcances e impacto para el Perú y América Latina, tanto como palanca de impulso al desarrollo cuanto como elemento generador de potenciales áreas de rozamiento entre países de la Región.

Si se considera que el 70% Planeta Tierra está cubierto de agua y por lo tanto la masa continental es solo del 30%, se debe considerar normal que, pese a los avances tecnológicos en materia de transporte, el sistema comercial de mercancías depende básicamente del transporte marítimo internacional y de la viabilidad y funcionalidad de las rutas marinas

En función de esa verificación, el análisis de los impactos del mega puerto de Chancay supone abordar el tema dentro de la perspectiva geopolítica, es decir el análisis de la interacción de los eventos políticos con relación a los factores geográficos físicos y humanos,

recurriendo en ese proceso a instrumentos de otras disciplinas como la economía, la historia o la sociología; en este caso tres factores se destacan en su abordaje: mercados, recursos naturales y canales de comunicación.

En este artículo se pretende describir, sumariamente, el panorama mundial para insertar en él el latinoamericano y hacer un listado de las demandas que el Proyecto genera para ser un elemento impulsor del desarrollo nacional.

Para esa finalidad se utilizan informaciones de fuentes ya elaboradas, disponibles en libros y revistas, así como informaciones de publicaciones diarias físicas o virtuales, organizadas y analizadas en un abordaje de procesal y de sistema.

2. Panorama mundial

Un punto de inflexión en la navegación marítima fue la Segunda Guerra Mundial por el tipo, volumen e intensidad del transporte, de soldados a vituallas; paralelamente con las acciones militares tuvieron lugar conversaciones para rediseñar el Sistema de Seguridad Militar y Económica, porque en el entendimiento de los líderes de los países en conflicto este era este era un punto clave; ya en agosto de 1941, luego que Estados Unidos entro a la guerra, se reunieron Churchill y Roosevelt para tratar sobre la necesidad de establecer un sistema de seguridad colectiva permanente y más completo al final de la guerra, la reunión fue registrada en la Carta del Atlántico.

2.1. Proceso histórico resumido

Cuando los aliados sintieron que el curso de la guerra les era favorable, a partir de 1943, sus lideres se integraron a Churchil y Roosvelt y promovieron sucesivas reuniones y debates para la

construcción de una Organización del Nuevo Mundo: Moscú (octubre y noviembre de 1943), Teherán (noviembre y diciembre de 1943), Bretton Woods (julio de 1944), Dumbarton Oaks (agosto a octubre de 1944), Yalta (febrero de 1945), San Francisco (junio de 1945) y Postdam (julio y agosto de 1945).

Particular interés para este análisis tiene la reunión de Bretton Woods, porque fue en esa que los Estados Unidos, por así decir, fundaron el inicio de su papel hegemónico. Efectivamente: en los documentos aprobados en la Conferencia sobre la creación del Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo (BIRD) se institucionalizó la centralidad del dólar; de la misma manera, para la creación del Fondo Monetario Internacional (FMI) en Bretton Woods, se definió que parte de la contribución de cada miembro debería hacerse en dólares u oro y si fuera el caso, el resto en moneda nacional, con el dólar como referencia para el cálculo.

Hay que añadir que a través de la modalidad lend-lease (préstamo y arrendamiento), mediante una ley aprobada por el Congreso el 11 de marzo de 1941, Estados Unidos de América colocó durante la guerra, entre sus aliados 50 mil millones de dólares, de los cuales \$ 31.4 mil millones (63%) fueron a Inglaterra y sus satélites, \$ 11 mil millones (22%) a la URSS, \$ 3.8 mil millones (7.6%) a Francia, \$ 1.6 mil millones (3.2%) a China y otros menores, cubriendo un total de 38 países.

Siendo el único país que tenía bomba atómica, implantó una estrategia en la que mientras patrocinaba la recuperación económica de las áreas estratégicas para la contención de la URSS reforzó la primacía del dólar, (1) financiando directamente las economías de sus aliados, con contribuciones en dólares (Plan Marshall, desde 1949), (2) ampliando significativamente su gasto militar en el extranjero – como el caso de la guerra de Corea – en dólares, claro, (3) abriendo unilateralmente sus mercados a las exportaciones de socios estratégicos, lo que garantizó ingresos en

dólares a esos países, (4) permitiendo el mantenimiento de tipos de cambio devaluados con el dólar como referencia, y (5) estimulando la inversión extranjera directa de sus empresas multinacionales, que naturalmente ocurriría en dólares, dado el origen de estas empresas.

La centralidad de la moneda norteamericana es tal que 87% de las transacciones de cambio y 80% de las transacciones de comercio exterior son realizadas en dólares, lo que define una evidente asimetría de su poder, sin alternativa viable en el corto plazo; la mayor parte de esas operaciones es realizada dentro de la Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication, el SWIFT, que es un sistema de mensajes interbancarios conectando más de 11 mil instituciones financieras en más de 200 países, con un volumen financiero estimado en 6 trillones de dólares diarios, siendo que la sede de esta sociedad es Bélgica, pero su control absoluto es norteamericano.

Resulta entonces que el dólar no llega a ser un bien común de la humanidad ofrecido por una potencia hegemónica estabilizadora como pretenden sus defensores, sino que, en realidad es usado por su emisor, los Estados Unidos, como herramienta de control y coerción monopólica. Es interesante anotar que dentro de los Estados Unidos existen voces que alertan sobre el peligro de esta práctica, como es el caso de Henry Paulson Jr. ex secretario del Tesoro USA durante el gobierno de George W. Bush.

En términos de recursos naturales, en 1945 el entonces presidente Harry Truman proclamó unilateralmente la ampliación de la jurisdicción marítima de Estados Unidos a una extensión de 200 millas náuticas, medida que garantizaba a este país el derecho a explotar las reservas de petróleo y gas descubiertas en su plataforma continental. En este documento se explica el motivo principal de esta decisión: la búsqueda de nuevas fuentes de

petróleo y otros minerales, que, según los expertos, podrían encontrarse en zonas sumergidas más allá de los límites de las aguas territoriales de 3 millas náuticas.

La debilidad política y económica de los países que habían participado en la guerra redujo las posibilidades de seguir la Proclamación de Truman; eso ocurriría más tarde y no siempre con tranquilidad, en 1949, Arabia Saudita amplió su dominio marítimo, y en la década siguiente fue el turno de Kuwait, Israel e Irán, entre otras naciones; en América Latina, el Perú fue el país que tuvo la reacción más inmediata: en 1947, citando la necesidad de proteger su frontera marítima contra la pesca a gran escala por parte de barcos extranjeros, principalmente de bandera estadounidense, el gobierno peruano también declaró la soberanía sobre 200 millones de mar territorial.

En lo que se refiere al transporte marítimo, este se organizó siguiendo las rutas que ya funcionaban antes de la guerra y la consolidación de Estados Unidos como potencia hegemónica única, primero en contrapunto con la URSS y más adelante sin opositor desde la disolución de la Unión Soviética, incorporando en su articulación económica a Europa, Canadá y Japón, con América Latina y África en calidad de países periféricos, América Latina recibió la peyorativa denominación de “Patio trasero”; los primeros como exportadores de productos manufacturados y los periféricos como exportadores de materias primas y producción agropecuaria; es así que los ejes de transporte marítimo según la South Pacific Logistics se organizan en torno de:

- **El Canal de Suez:** El Canal de Suez es una vía artificial que conecta el Mar Mediterráneo con el Mar Rojo, permitiendo el paso entre el Océano Atlántico y el Océano Índico. Está ubicada en Egipto y representa una de las vías marítimas más utilizadas a nivel mundial. Aproximadamente el 12% del comercio mundial pasa por este canal, incluyendo una gran proporción de petróleo y gas natural. Se completó en 1869 con la intención de facilitar el comercio entre Europa y Asia, siendo la vía marítima más corta que conecta ambos continentes, lo que evita rodear África. Cuenta con una extensión de 193 kilómetros, una profundidad cercana a los 24 metros y un ancho que alcanza hasta 350 metros. Cruzarlo toma alrededor de 16 horas, y maneja un promedio de 20.000 buques al año. La relevancia del Canal de Suez fue palpable durante su bloqueo en 2021, cuando el buque Ever Given quedó encallado en el canal durante seis días, bloqueando el paso a cientos de barcos y causando pérdidas millonarias.
- **El Canal de Panamá:** El Canal de Panamá es una vía artificial de 82 km en Panamá, que conecta el Océano Atlántico con el Océano Pacífico. Este canal reduce el tiempo de viaje marítimo entre la costa este y oeste de América, y es esencial para el comercio entre América del Norte, América Latina y Asia. Se inauguró en 1914 y se estima que más de 14,000 barcos pasan por este canal cada año, lo que supone el 6% del comercio mundial. Normalmente, una nave demora un promedio de 8 a 10 horas en cruzar el Canal de Panamá y los principales productos que transitan por aquí son granos, carbón, contenedores y productos químicos. Cabe destacar que desde 2016 se agregó un nuevo carril al canal, duplicando su capacidad y permitiendo el tránsito de buques Neopanamax, que tienen una capacidad de hasta 14,000 TEUs.

- **El Estrecho de Malaca:**El Estrecho de Malaca tiene aproximadamente 930 kilómetros y se encuentra al sudeste de Asia, entre Indonesia y Malasia. Es una de las rutas marítimas más importantes de Asia, ya que permite el intercambio comercial entre China, Japón, Corea del Sur, Malasia, Filipinas, India, Tailandia e Indonesia. Según estimaciones, más de 80,000 embarcaciones cruzan por ahí cada año, lo que representa el 25% del comercio mundial.De igual manera, el Estrecho de Malaca es también una ruta vital para el transporte de petróleo desde Oriente Medio a Asia. Se calcula que por este estrecho pasa el 40% del petróleo mundial.
- **El Estrecho de Ormuz:**El Estrecho de Ormuz, tiene una longitud de 160 kilómetros de largo y 33 de ancho en su punto más angosto. Está ubicado entre Omán e Irán y se considera la ruta petrolera más importante del mundo, ya que conecta a los principales productores de petróleo de Medio Oriente con mercados importantes en Asia, Europa y América del Norte. Una quinta parte de las exportaciones mundiales de petróleo pasan por este estrecho, con 21 millones de barriles de petróleo diarios. Su importancia es tal que cualquier tensión en la región puede afectar significativamente los precios del petróleo a nivel mundial.
- **El Estrecho de Gibraltar:**El Estrecho de Gibraltar se ubica entre España y Marruecos y mide aproximadamente 60 km de largo. Conecta el Océano Atlántico con el Mar Mediterráneo, siendo vital para el comercio entre Europa, África y América.Este estrecho ve pasar una considerable cantidad de tráfico marítimo, por sus aguas transitan 100.000 embarcaciones al año, lo que implica más del 10% del tráfico internacional.

- **El Canal de La Mancha:** Finalmente, el Canal de la Mancha es un estrecho que separa el sur del Reino Unido de Francia, con una longitud aproximada de 560 km que conecta el Mar del Norte con el Océano Atlántico. Es reconocida como la vía de navegación con mayor tráfico a nivel mundial y es crucial para el transporte de mercancías desde Europa. Se estima que más de 182,000 barcos al año cruzan el Canal de la Mancha, lo que equivale a unos 500 barcos al día.

Estas rutas son arterias vitales que impulsan la economía global, y su gestión eficiente es crucial para el éxito en la logística internacional y la cadena de suministro.

Resumiendo: Estados Unidos de Norteamérica asumió el papel de potencia hegemónica sin contrapeso, teniendo como aliados los países europeos, Canadá y Japon; ese papel de centralidad se tradujo en reservar para si la producción industrial, el desarrollo científico y tecnológico bien como el dominio del aspecto cultural, los países periféricos, Africa, Asia y América Latina asumieron el papel de mercado consumidor de productos industrializados y proveedor de materias primas, básicamente recursos naturales y productos agropecuarios; simplificadaamente estos flujos se organizan en rutas predominantemente América del Norte - Europa y, de allí al oriente, en consecuencia los puertos más importantes están en el Hemisferio Norte, Los Ángeles y Long Beach en Estados Unidos y Manzanillo en México, los más importantes de América del Sur son el del Callao, en el Perú, considerado el primero del Pacífico Sur y el séptimo en toda la costa del Pacífico, Puerto de Guayaquil en el Ecuador y Puerto de Santo Antonio en Chile.

2.2 Los procesos en curso.

Los procesos socioeconómicos posteriores a la disolución de la URSS y el fin de la llamada Guerra Fría devienen en un panorama global que muestra el enfrentamiento entre dos opciones de orden mundial.

Ese proceso de enfrentamiento es fácilmente identificable a partir de la explicitación que hacen ambos bloques; en el caso de Occidente, una referencia importante es la formulación que hace el secretario de Estado de los Estados Unidos, Antony J. Blinken, en la Escuela de Estudios Internacionales Avanzados de la Universidad Johns Hopkins: “El Poder y el propósito de la Diplomacia Americana en una Nueva Era”, el 13 de setiembre de 2023, cuando habla del periodo post Guerra Fría:

Décadas de relativa estabilidad geopolítica han dado paso a una competencia cada vez más intensa potencias autoritarias y revisionistas. La guerra de agresión de Rusia en Ucrania es la amenaza más inmediata y aguda del orden internacional consagrado en la Carta de las Naciones Unidas y sus principios básicos de soberanía, integridad territorial e independencia para las naciones, y derechos humanos universales e indivisibles para los individuos.

Mientras tanto, la República Popular China plantea el desafío más importante a largo plazo porque no sólo aspira a reformar el orden internacional, sino que tiene cada vez más el poder económico, diplomático, militar y tecnológico para hacerlo.

Y Beijing y Moscú están trabajando juntos para hacer que el mundo sea seguro para la autocracia a través de su “asociación sin límites”.

La otra propuesta puede ser verificada en varios pronunciamientos y documentos, se eligió para este artículo un trecho de la Declaración conjunta de la Federación Rusa y la República Popular China sobre las relaciones internacionales entrando en una nueva era y el Desarrollo Sostenible Global, (TINOCO, p 75 y 87) firmado el 04 de febrero de 2022 :

Las partes buscan avanzar en su trabajo para vincular los planes de desarrollo de la Unión Económica Euroasiática y la Iniciativa de la Franja y la Ruta con miras a intensificar la cooperación práctica entre la UEEA y China en diversas áreas y promover una mayor interconexión entre las regiones de Asia Pacífico y Eurasia. Las partes reafirman su enfoque en la construcción de la Gran Asociación Euroasiática en paralelo y en coordinación con la construcción de la Franja y la Ruta para fomentar el desarrollo de asociaciones regionales, así como procesos de integración bilateral y multilateral en beneficio de los pueblos del continente euroasiático.

.....

Las partes reiteran la necesidad de consolidación, no de división de la comunidad internacional, la necesidad de cooperación, no de confrontación. Las partes se oponen al retorno de las relaciones internacionales al estado de confrontación entre las grandes potencias, cuando los débiles caen presa de los fuertes. Las partes tienen la intención de resistir los intentos de sustituir las normas elaboradas en privado por ciertas naciones o bloques de naciones por formatos y mecanismos universalmente reconocidos que sean consistentes con el derecho internacional, y están en contra de abordar los problemas internacionales indirectamente y sin consenso, se oponen a la política de poder, la intimidación, la sanciones y la aplicación extraterritorial de la jurisdicción, así como el abuso de las políticas de control de exportaciones, y apoyar la facilitación del comercio de conformidad con las normas de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Este enfrentamiento entre una propuesta vigente que propugna un “Orden basado en reglas” y que tiene Estados Unidos como potencia hegemónica y otra que propone un orden Multipolar y que tiene como líderes China, Rusia e Iran se traduce en procesos mundiales y regionales diversos, entre los cuales se destacan los siguientes

- a) Creación del AUKUS (en inglés: Australia-United Kingdom-United States), es una alianza estratégica militar entre tres países de la anglosfera: Australia, Reino Unido y Estados Unidos. Se anunció públicamente el 15 de septiembre de 2021 para la región del Indo-Pacífico. Según el pacto, Estados Unidos y el Reino Unido ayudarán a Australia a adquirir submarinos de propulsión nuclear; fuentes no confirmadas de la Casa Blanca han alegado que está diseñado para contrarrestar la influencia de China en la región del Indo-Pacífico. El pacto también incluye la cooperación en “capacidades cibernéticas, inteligencia artificial, tecnologías cuánticas y capacidades submarinas adicionales”. Según el pacto, Australia adquirirá nuevas capacidades de ataque de largo alcance para su fuerza aérea, marina y ejército. El pacto se centrará en la capacidad militar, separándolo de la alianza de intercambio de inteligencia Cinco Ojos que también incluye a Nueva Zelanda y Canadá
- b) Creación de la Unión Económica Euroasiática (UEEA) . Organización internacional para la integración económica regional, formado por Rusia, Belarús, Kazajistán, Kirguistán y Armenia; establecida a través del Tratado sobre la UEEA del 29 de mayo de 2014. El mercado común de la UEEA comenzó a funcionar el 1º de enero de 2015 y más del 75% de sus transacciones comerciales ya se realizan en las monedas nacionales.
- c) Creación de la Organización de Cooperación de Xangai (OCS); una organización intergubernamental que se fundó

en Shanghai el 15 de junio de 2001. La Organización de Cooperación de Shanghai está integrada actualmente por nueve Estados miembros (China, India, Kazajstán, Kirguistán, Rusia, Pakistán, Iran, Tayikistán y Uzbekistán), cuatro Estados observadores interesados en adherirse como miembros de pleno derecho (Afganistán, Belarús y Mongolia) y seis “Asociados en el Diálogo” (Armenia, Azerbaiyán, Camboya, Nepal, Sri Lanka y Turquía). Desde su creación en 2001, la Organización de Cooperación de Shanghai se ha centrado principalmente en cuestiones de seguridad regional, la lucha contra el terrorismo regional, el separatismo étnico y el extremismo religioso. Hasta la fecha, entre las prioridades de la Organización de Cooperación de Shanghai también figura el desarrollo regional.

- d) Creación del BRICS , originalmente BRIC, Brasil, Rusia, India y China que, por iniciativa rusa, el 16 de junio de 2009, en Ekaterimburgo acogió la primera Cumbre BRIC. Los líderes del BRIC emitieron una declaración conjunta después de la Cumbre. El documento establece los objetivos de BRIC “promover el diálogo y la cooperación entre nuestros países de una manera incremental, proactiva, pragmática, abierta y transparente. El diálogo y la cooperación de los países BRIC conducen no sólo a servir los intereses comunes de las economías de mercado emergentes y los países en desarrollo, sino también a construir un mundo armonioso de paz duradera y prosperidad común”. El documento esbozó una percepción común sobre las formas de hacer frente a la crisis financiera y económica mundial. En 2013, con la incorporación de África del Sur (South África en inglés) los BRICS representaron alrededor del 27 por ciento del PIB mundial (en términos de la paridad del poder adquisitivo de sus monedas nacionales). La población total

de los BRICS era de 2.880 millones (42 por ciento de toda la población mundial), y los cinco países cubren el 26 por ciento de la superficie terrestre del planeta. A partir de 2023 su acrónimo es BRICS+, pues fueron aceptadas las solicitudes de incorporación de Argentina, Etiopía, Irán, Arabia Saudita, Egipto y Emiratos Árabes Unidos, a partir del 1 de enero de 2024; vale registrar que el gobierno elegido en Argentina declinó su ingreso a la organización al asumir la presidencia Javier Milei.

- e) Lanzamiento por China de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, denominación corta de la propuesta para construir el Cinturón Económico de la Nueva Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, es decir rescatar y ampliar la ruta comercial de dos milenios que conectaba China con Asia Central, África y Europa e incorporar el enlace marítimo entre Asia y el “Sur Global”.

Rosario Santa Gadea publica el artículo: Comprender la iniciativa china de la Franja y la Ruta en la Revista Harvard Review in Latin America, donde señala cuatro puntos importantes para la efectiva comprensión de los alcances de la Iniciativa de la Franja y la Ruta:

Primero, la conectividad; concepto que se relaciona, principalmente, con la provisión de infraestructura en las áreas de transporte, energía y comunicaciones, tres pilares básicos del desarrollo, de manera que el comercio y la inversión con China sean más eficientes.

Segundo concepto los “corredores económicos”, que implica ir más allá de simplemente proporcionar infraestructura, atendiendo a la necesidad de generar las condiciones para el desarrollo de las zonas conectadas por la infraestructura a través de la integración productiva, facilidades logísticas y otras medidas complementarias puesto que la Iniciativa de la Franja y Ruta tiende a promover el

desarrollo dentro de un territorio específico, que está conectado por la infraestructura, y esta es la importancia de los corredores económicos.

Tercero, se refiere a la conectividad por tierra y por mar, por ello la denominación completa de la Iniciativa es: Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI. Y es justamente en este concepto que aparece América Latina, cuando la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI llega hasta el Océano Pacífico.

Cuarto, mantener siempre en foco que la Iniciativa integra más que las inversiones en infraestructura, considerando por lo menos cinco pilares en la Iniciativa China:

- Coordinación de políticas económicas o estrategias de desarrollo.
- Libre comercio (dentro de los corredores).
- Integración financiera que incluye, entre otros, bancos y fondos creados para financiar proyectos, por ejemplo, el Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). Inversión en infraestructura.
- Vínculos de persona a persona.

Es este universo dinámico que permite visualizar la importancia del transporte en general y del marítimo en particular, donde es posible identificar y analizar el mega puerto de Chancay. Inicialmente se registra que la inversión ocurre en la modalidad CONCESIÓN, que es una modalidad donde la iniciativa privada realiza la inversión a cambio de administrar el proyecto por un determinado periodo de tiempo, al final del cual la propiedad de la inversión vuelve al Estado; de esa manera el sector privado contribuye con las necesidades de inversión que el sector público tiene dificultades para asumir directamente, obtiene el usufructo de la rentabilidad de la inversión por un periodo determinado y los usuarios acceden a infraestructura pública de calidad.

La inversión del mega proyecto es asumido por un consorcio formado por una empresa china, la COSCO Pacific Limited (China Ocean Shipping Company) que desde 1994 cotiza en la Bolsa de Valores de Hong Kong, siendo que desde 1997 Hong Kong dejó de ser colonia británica y se integró a la República Popular China, en cuyo momento la COSCO asumió la nacionalidad china, la cual tiene el 60% de las acciones; y, la empresa peruana Volcan Compañía Minera S.A.A que controla el 40% restante.

La afirmación que el mega puerto de Chancay hará el enlace entre América del Sur y China es incompleta porque en la geoestrategia política del bloque que propugna un orden multipolar este enlace incluye los países miembros de la Unión Económica Euroasiática (UEEA) que son Rusia, Belarús, Kazajistán, Kirguistán y Armenia; los países miembros de la Organización de Cooperación de Xangai (OCS), que incluye China, India, Kazajstán, Kirguistán, Rusia, Pakistán, Iran, Tayikistán y Uzbekistán; es decir, la propuesta es más amplia que resumirla a un único destino: China.

Además, se estima que el mega puerto de Chancay, convertirá la provincia de Huaral en la puerta de entrada a Perú desde Asia, con el conglomerado citado líneas arriba y, a la vez, en un hub, un centro de distribución, de personas y mercancías que excede ampliamente el promedio, conforme registramos anteriormente, para redistribuir carga hacia Ecuador, Chile y Colombia. Este es su impacto geopolítico mundial y regional con evidentes repercusiones en los niveles nacional y local.

3. El mega puerto en la escena latinoamericana

Desde el punto de vista geopolítico la escena Latinoamericana es compleja, como lo señala Alfredo Portillo en un artículo para la Revista Geográfica Venezolana:

América Latina y el Caribe constituyen un espacio geográfico profundamente fragmentado desde el punto de vista político y, al mismo tiempo, apetecido por las grandes potencias tradicionales y por los países emergentes, debido a la riqueza que posee en cuanto a materias primas, agua y biodiversidad se refiere. Esto hace que en él se genere una dinámica geopolítica muy compleja, caracterizada por rivalidades de poder que tienen dimensiones que van de lo local a lo global, (PORTILLO. p 327)

Ese enunciado es un buen resumen de la situación geopolítica en América Latina; y es sobre ese panorama que se puede abordar el tema general de los transportes, para ello recurrimos al estudio de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL): Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2019 ; que hace un abordaje completo del tema, se eligieron dos informaciones que ofrecen una imagen bastante aproximada del transporte marítimo:

- a) Presenta la diferencia de la estructura de Transporte en América del Sur con la de Centroamérica y México usando el indicador volumen del comercio exterior por modo de transporte, 2017 (CEPAL. p 150); señala que en América del Sur predomina el transporte marítimo con 95% del volumen total; muy adelante del fluvial/lacustre con el 3% del volumen total; seguido por el transporte carretero con 2% y del Aero viario y ferroviario con menos de 1%; mientras en México y Centroamérica, también predomina el marítimo, pero solo llega al 48% del volumen total; seguido del transporte carretero con el 42%; el ferroviario

con 10% y sigue el Aero viario con menos de 1%. Esta estructura se explica en gran parte por la extensa frontera terrestre entre México y Estados Unidos.

b) La segunda información se refiere al hecho que a pesar que el transporte marítimo solo representa el 48% del volumen transportado, los puertos más importantes en el Pacífico están en México, como lo muestra el citado documento (CEPAL. p 151) al presentar los principales 20 puertos y zonas portuarias en términos de movimiento total de contenedores en 2018:

- Colon – Panamá
- Santos – Brasil
- Manzanillo – México
- Bahía de Cartagena – Colombia
- Panamá – Pacífico Panamá
- Callao – Perú
- Guayaquil – Ecuador
- Kingston – Jamaica
- Buenos Aires – Argentina
- San Antonio – Chile
- San Juan – Puerto Rico
- Buenaventura – Colombia
- Caucedo – República Dominicana
- Lázaro Cárdenas – México
- Lemon Main – Costa Rica
- Veracruz – México
- Free Port – Bahamas
- Itajai – Brasil

Estas informaciones muestran la importancia del transporte marítimo para América Latina y Centroamérica, la excepción es México; pero también confirman las apreciaciones del

ordenamiento mundial del transporte marítimo: por el hemisferio norte hacia Europa y de allí hasta Asia. Esto es importante porque el mega puerto de Chancay no es apenas una inversión más en un universo conocido y consolidado de transporte marítimo, sino que se inscribe en una propuesta que modifica esa estructura, propuesta contenida la Ruta de la Seda Marítima siglo XXI.

Trayendo el enfrentamiento visualizado a nivel mundial para América Latina es posible, siguiendo los tres elementos enunciados en la Introducción: mercados, recursos naturales y canales de comunicación, tener una imagen aproximada:

El mercado puede ser rastreado a partir de la población y de su respectivo Producto Bruto Interno:

Según la ONU la población mundial en 2022 era de 7 billones, 492 millones de habitantes, de los cuales en Estados Unidos, Europa y Canadá estaban un billón que representa el 14.10% del total, con algunos ajustes relacionados con la población de Japón este es el mercado bajo control del bloque hegemónico en lo que dice potencial de población; mientras que en Asia Central y Sur de Asia habitan 2 billones 75 millones de habitantes que representa el 26% del total, igualmente algunos ajustes con la población de países que se incorporaron a la Organización de Cooperación de Xangai, este es mercado poblacional del bloque emergente, proponente den un orden multipolar; por lo tanto, está en disputa un mercado en América Latina y el Caribe de 658 millones de habitantes que representan el 8,29%; y en África de un billón y 701 millones en África, que juntos representan lo que se conoce como Sur Global.

Con relación al PBI, con datos del Fondo Monetario Internacional el calculo aproximado es que, a pesar que el mayor PBI es de Estados Unidos, al reunir los países por bloques, la unión de la

Unión Económica Euro Asiática y la Organización de Cooperación de Shangai se aproximan a los dos tercios del PBI mundial. Este criterio refleja la pugna económica en curso, en la cual América Latina y el Caribe tienen un peso significativo.

Así, según Esteban Poole Fuller durante las últimas dos décadas se ha registrado un crecimiento exponencial de los vínculos económicos sino-latinoamericanos de manera que entre 2000 y 2020 los intercambios entre América Latina y el Caribe y China pasaron de 10,000 millones de dólares a 451,591 millones, pasando de importar menos de 1% hasta el 13% al final del periodo; lo que lo convierte en el segundo socio comercial de América Latina y el Caribe, con una característica asimétrica, ya que los países latinoamericanos exportan básicamente materias primas, sobre todo cobre, hierro, soya y petróleo, lo que equivale a 70 % de su canasta de exportaciones mientras que 60 % de las exportaciones chinas a América Latina son bienes de media y alta tecnología.

Ya en el Perú la inversión china, creciente, se focaliza en los sectores mineros, energéticos y de transporte; en el caso de la minería, que en el Perú representa en torno del 10% del PBI nacional, las empresas chinas son responsables por 25% de la producción de cobre, siendo que, en general la mayor parte de emprendimientos mineros está en el sur del país. Los proyectos mineros peruanos controlados por capitales chinos son:

- Marcona - Compañía de Hierro Shougang, desde 1992;
 - Río Blanco - Zijin Mining Corp Ltd., desde 2007);
 - Toromocho - China Aluminum Company – Chinalco, desde 2007;
 - Las Bambas - Mineral and Metals Group – MMG, desde 2014;
 - Pampa de Pongo - Nanjinzhao Group, desde 2009;
 - El Galeno - MMG 60 % / Jiangxi Copper 40%, desde 2008);
- y,

- Don Javier - Junefield Group, desde 2008.

En todos los proyectos, no solo en los que tienen presencia de capital chino, se presentan problemas sociales y ambientales recurrentes.

Con relación a los recursos naturales basta acrecentar a los conocidos desde hace mucho, incluyendo agua, la descubierta de yacimientos de Litio y Tierras Raras, que tienen espacial impacto en las tecnologías de Inteligencia Artificial y la nanotecnología, que están en el centro de la disputa contemporánea en esta rúbrica.

4. Los impactos geopolíticos

Todo lo anteriormente expuesto apunta para la existencia real de una pugna mundial de dos propuestas de poder, que se traduce en procesos de enfrentamiento, tensión y a veces negociación, las rutas oceánicas por las que circula el mayor volumen de flujos comerciales del mundo y, principalmente, por donde transita el petróleo, son consideradas las principales rutas marítimas internacionales, donde los países que más contribuyen al comercio marítimo internacional son Estados Unidos y China, que juntos representan alrededor de un tercio del total mundial.

A manera de ejemplo se puede mencionar que en el momento actual se verifica que el conflicto entre Israel y Palestina, colocó en dificultades el paso por el Canal de Suez, porque para llegar a él es necesario atravesar el Mar Rojo y este está bloqueado para los navíos que tienen como salida o destino Israel por acción de los Houties yemenitas, obligando al uso de la ruta alternativa a través del Cabo de la Buena Esperanza en el extremo sur del África, lo que impacta en el costo de los seguros y fletes y, básicamente, el precio mundial del petróleo.

Otro caso importante se desarrolla en torno a los BRICS, entre cuyos propiciadores está el Brasil, los procesos de enfrentamiento pasaron por la derroca del gobierno de Dilma Rousseff en 2016, con lo cual el Brasil, durante los gobiernos de Temer y Bolsonaro mantuvieron su relación con los BRICS al nivel de simple integrante formal, afectando su desarrollo. Seis años después Bolsonaro fue derrotado en las elecciones y el Brasil retornó integralmente a los BRICS, donde Dilma Rousseff es actualmente presidente del Banco BRICS.

Como ya se ha mencionado líneas arriba ahora el acrónimo es BRICS+ en función de la incorporación de otros países a esta organización, uno de los países que se incorporarían en enero de este año de 2024 era la Argentina, lo que no ocurrió por determinación de su nuevo presidente, Javier Milei.

Argentina es uno de los mayores detentores de litio, junto con Bolivia y Chile, y sus yacimientos están bajo control de Livent y Allkem, dos empresas del bloque hegemónico donde, según el periódico La Voz ocurre que:

Los principales propietarios de acciones de Livent son Blackrock y Vanguard, dos de los fondos de inversión más grandes del mundo. Ambos están radicados en Estados Unidos.

En el caso de Allkem, sus principales accionistas son las empresas bancarias y financieras JP Morgan (EE.UU.) y HSBC (Reino Unido).

Y más, según el periódico La Diaria : En el marco de sus disputas estratégicas con China, el gobierno de Estados Unidos firmó un acuerdo con el argentino que encabeza Javier Milei, por el cual militares estadounidenses que integran el Cuerpo de Ingenieros del ejército de ese país se instalarán en la hidrovía que conecta los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay.

En Chile está en proceso la adjudicación de sus yacimientos de litio y, según especialistas la tendencia es semejante a la de Argentina. Esto significa que Bolivia, el tercero del triángulo del litio, está cercado para la ejecución de sus contratos con empresas chinas, siendo que ya está bajo acción de la prensa corporativa.

Sobre el puerto de Chancay específicamente se registra la preocupación de Estados Unidos sobre el tema según una materia publicada en Infobae , replicando una publicación del Financial Times en octubre de 2023:

El experto (Farid Kahhat), además, revela que empresas como Cosco —la compañía estatal China Ocean Shipping Co., que está bajo el control directo del Ministerio de Transporte chino—tiene vínculos con el Ejército Popular de Liberación de China. Según el análisis de Leland Lazarus, director asociado de Investigación de la Universidad Internacional de Florida, y Robert Evan Ellis, profesor de Estudios Latinoamericanos del Instituto de Estudios Estratégicos de la Escuela de Guerra del Ejército de Estados Unidos, publicado en The Diplomat, confirman esto: “Muchos empleados de estas empresas tienen antecedentes en el Ejército Popular de Liberación (EPL) u otros servicios de seguridad”.

Naturalmente, existe una amplia movilización de la prensa corporativa sobre el mega puerto de Chancay, puesto que hace parte de la pugna central hasta aquí descrita.

5. Consideraciones finales

El proyecto del mega puerto de Chancay se desarrolla en un contexto de pugnas entre dos propuestas de poder a nivel mundial, este hecho genera oportunidades para el Perú, y América Latina, así como peligros para ambos niveles; por lo tanto, es importante identificar los puntos donde se pueden producir esas oportunidades

o amenazas, de manera a diseñar estrategias para administrarlas con ventaja, en este caso para el Perú.

Para esa finalidad retornamos a la formulación contenida en la Introducción: Es oportuno explicitar que en este artículo se usará este neologismo [HUB] como un concepto en la teoría de redes que se refiere a un nodo o punto de intercambio, o centro de distribución, de personas y mercancías que excede ampliamente el promedio.

El HUB marítimo, entonces, es el nodo de distribución de servicios logísticos que opera básicamente con proveedores de servicios logísticos, agentes de trasbordo, depósitos de almacenaje y de distribución regional y transporte terrestre. Lo que supone la movilización de:

- Servicios de transporte, tanto de líneas de navegación como de líneas de transporte terrestre y aéreo;
- Servicios de operadores de infraestructura, de operadores portuarios y de operadores de transporte terrestre y aéreo.

Así como demanda y promueve actividades industriales en dos líneas complementarias:

- Industrias de soporte, mantenimiento de contenedores, mantenimiento de navíos y mantenimiento de otros equipamientos;
- Industrias relacionadas, como turismo, manufacturas (podría ser en el formato de zonas libres), servicios financieros y servicios de construcción civil.

Cada uno de estos servicios e industrias debe tener uno o más actores sociales e institucionales, desde el nivel nacional hasta el local, pasando por el regional; identificarlos e convocarlos para asumir sus respectivos papeles es la tarea del momento.

6. Literatura Citada

South Pacific Logistics. (2023) ¿Cuales son las principales rutas marinas del mundo? Disponible en: <<https://web.splogistics.com/blog/post/998/cuales-son-las-principales-rutas-maritimas-del-mundo>>. Consultado en 16 abril 2023.

Blinken, Antony J. (2024) Discurso en la Escuela de Estudios Internacionales de la Universidad Johns Hopkins. Disponible en: <<https://www.state.gov/translations/portuguese/discurso-do-secretario-antony-j-blinken-na-escola-de-estudos-internacionais-avancados-sais-da-universidade-johns-hopkins-o-poder-e-o-proposito-da-diplomacia-americana-em-uma-nova-era/>>. Consultado em 08 de abril 2024.

Tinoco, Jesus Enrique. (2022) La apacheta del cuatro de febrero de 2022 Acuerdo Chino-Ruso sobre el nuevo orden mundial. www.iceditorial.com. Abril 2022.

Site da UEEA. (2024) Disponible en: https://nicaragua.mid.ru/es/vazhnye_ssytki/union_economica_euroasiatica/. Consultado en 17 abril 2024.

ONU. Departamento de Asuntos Políticos y Consolidación de la Paz. (2024) Organización de Cooperación de Shangai. Disponible en: <https://dppa.un.org/es/shanghai-cooperation-organization>. Consultado en 17 abril 2024.

BRICS. (2024) Portal. Disponible en: <https://infobrics.org/page/history-of-brics/>. Consultado en 18 abril 2024.

Gadea, Rosario Santa. (2024) Comprender la iniciativa china de la Franja y la Ruta. In Revista – Harvard Review in Latin America. Disponible en: <<https://revista.drclas.harvard.edu/understanding-the-chinese-belt-and-road-initiative/>>. Consultado en 17 abril 2024.

Portillo, Alfredo. (2013) La dinámica geopolítica de América Latina y el Caribe en el contexto de la globalización. In Revista Geográfica Venezolana, Vol. 54(2) 2013, 317-328. Venezuela. 2013.

CEPAL. (2019) Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2019. Naciones Unidas. Santiago de Chile. 2019.

Poole Fuller, Esteban. (2024) Dinámica socio-ambiental de las inversiones mineras chinas en Perú. In Cuadernos de Trabajo del Cechimex, 2022. Disponible en: <http://132.248.45.5/deschimex/cechimex/index.php/es/cuadernos-de-trabajo>. Consultado en 10 mayo 2024.

La Voz. (2024) Disponible en: <https://www.lavoz.com.ar/politica/quienes-son-los-duenos-del-litio-que-se-explota-en-argentina/>. Consultado en 20 abril 2024.

La Diaria. (2024) Disponible en:< <https://ladiaria.com.uy/mundo/articulo/2024/3/el-gobierno-de-milei-aprobo-un-acuerdo-por-el-que-militares-estadounidenses-se-instalaran-en-la-hidrovia-del-parana/>>. Consultado en 17 abril 2024.

INFOBAE. (2024) Disponible en: <https://www.infobae.com/peru/2023/10/04/control-chino-en-infraestructura-peruana-podria-afectar-las-relaciones-entre-peru-y-estados-unidos/>. Consultado en 20 abril 2024.

El Puerto de Chancay: Inserción del Proyecto a nivel nacional y local

Dr. Francisco Javier Wong Cabanillas
Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Correo Electrónico: fwongc@unmsm.edu.pe

Lic. Luz Rossana Arbaiza Gonzales
Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Correo Electrónico: kiabamene@gmail.com

Resumen: El presente artículo de investigación se centra en la inserción de la población de Chancay y zonas aledañas al Megaproyecto del Puerto de Chancay. Lo cual implica el estudio y análisis de la inserción del Proyecto en la realidad local, comparando la propuesta técnico económica integral con las respuestas de instituciones sociales locales, que van desde la modificación de las actividades económicas antes y después del proyecto, el mercado laboral, los servicios de educación, salud, agua, luz y otros.

Dentro del contexto socioeconómico de la región, y las economías de los países emergentes-como el Perú- se basan en las relaciones comerciales que puedan establecer con países de la región u otros continentes, desde esa perspectiva es necesario establecer alianzas comerciales, así como tratados en los cuales se permita exportar materias primas, bienes. Ante el crecimiento tecnológico en el mundo, la demanda de materias primas ha aumentado considerablemente. En el caso del Perú, se ha convertido en un punto de referencia en el mundo en las relaciones comerciales en la

exportación de diversas materias primas, así como espacios para la inversión privada.

Palabras claves: Actividades Económicas/ Complejo Portuario/ Ciudad Portuaria/ Desarrollo/ Inversión/ Impacto Socioambiental/ Puerto Hub/ TLC Perú-China.

Abstract: This research article focuses on the insertion of the population of Chancay and surrounding areas to the Port of Chancay Megaproject.

Which implies the study and analysis of the insertion of the Project into the local reality, comparing the comprehensive technical-economic proposal with the responses of local social institutions, ranging from the modification of economic activities before and after the project, the labor market, education, health, water, electricity and other services.

Within the socioeconomic context of the region, the economy of emerging countries - such as Peru - is based on the commercial relations that they can establish with countries in the region or other continents, from that perspective it is necessary to establish commercial alliances as well as treaties in which export of raw materials and goods is allowed. Given the technological growth in the world, the demand for raw materials has increased considerably. In the case of Peru, it has become a point of reference in the world in commercial relations in the export of various raw materials as well as spaces for private investment.

Keywords: Economic activities/ Port Complex/ Port city/ Development/ Investment/ Socio-environmental Impact/ Hub Port/ Peru-China FTA.

Résumé : Cet article de recherche porte sur l'insertion de la population de Chancay et des environs dans le mégaprojet du port de Chancay. Ce qui implique l'étude et l'analyse de l'insertion du

Projet dans la réalité locale, en comparant la proposition technico-économique globale avec les réponses des institutions sociales locales, allant de la modification des activités économiques avant et après le projet, du marché du travail, de l'éducation, de la santé, eau, électricité et autres services.

Dans le contexte socio-économique de la région et les économies des pays émergents - comme le Pérou - sont basées sur les relations commerciales qu'ils peuvent établir avec les pays de la région ou d'autres continents, dans cette perspective, il est nécessaire d'établir des alliances commerciales, comme ainsi que des traités dans lesquels les matières premières et les marchandises sont autorisées à être exportées. Compte tenu de la croissance technologique mondiale, la demande de matières premières a considérablement augmenté. Dans le cas du Pérou, il est devenu une référence mondiale en matière de relations commerciales pour l'exportation de diverses matières premières, ainsi que des espaces pour l'investissement privé.

Mots-clés: Activités économiques/ Complexe portuaire/ Ville portuaire/ Développement/ Investissement/ Impact socio-environnemental/ Hub portuaire/ ALE Pérou-Chine.

1. Los primeros habitantes en la zona de Chancay

La presencia de población en la zona, se remonta a los asentamientos ubicados entre los valles de Fortaleza, Pativilca, Supe, Huaura, Chancay, Chillón, Rímac y Lurin, en la costa central peruana, estableciéndose en la zona central a 80 kilómetros al norte de Lima, en los años 1200 al 1470, d.C. [\[1\]](#)

Mapa N°1: Ubicación de la Cultura Chancay- Perú



Fuente: López, José et al. Cultura Chancay. Historia del Perú, 2012. <https://historiaperuana.pe/periodo-autóctono/cultura-chancay>

2. Antecedentes

2.1. Tratado de Libre Comercio entre Perú y China

La económica de los países emergentes-como el Perú- se basan en las relaciones comerciales que puedan establecer con países de la region u otros continentes, desde esa perspectiva es necesario establecer alianzas comerciales asi como tratados en los cuales se permita exportar materias primas, bienes. Ante el crecimiento tecnológico en el mundo, la demanda de materias primas ha aumentado considerablemente. En el caso del Perú, se ha convertido en un punto de referencia en el mundo en las relaciones comerciales en la exportación de diversas materias primas, así como espacios para la inversión privada.

Posteriormente, se establece el Tratado de Libre Comercio entre el Perú y China, el cual fue suscrito el 28 de abril del año 2009, en la ciudad de Beijing (China), teniendo como representantes a la

entonces ministra de Comercio Exterior y Turismo del Perú, Dra. Mercedes Araoz y por el viceministro de Comercio Exterior de China, el Economista Yi Xiaozhun. El tratado en mención entro en vigencia el 1 de marzo de 2010. [2]

El Tratado se establece teniendo en cuenta los siguientes puntos(capítulos): Trato Nacional, así como el Acceso a Mercados, se estipulan Reglas de Origen, Procedimientos Aduaneros, Defensa Comercial, Medidas Sanitarias como Fitosanitarias, Obstáculos Técnicos al Comercio, Comercio de Servicios, Entrada Temporal de Personas de Negocios, Inversiones, Derecho de Propiedad Intelectual, Cooperación, Transparencia, Administración del Tratado, Solución de Controversias y Excepciones. [3]

La importancia del TLC entre Perú y China, se fundamenta no solo en las relaciones comerciales entre ambos países, sino también en el papel que desempeña el Perú al convertirse en el centro de operaciones comerciales en América del Sur. Lo cual conlleva al establecimiento de reglas comerciales en la cuales se basan en un marco comercial de transparencia el cual es previsible, permitiendo la ejecución de un comercio bilateral, ordenado, con reglas de juego claras, lo cual permite salvaguardar los intereses nacionales. Generando índices óptimos en la inversión de capitales procedentes de China, los cuales formaran parte de la inversión en la economía peruana.

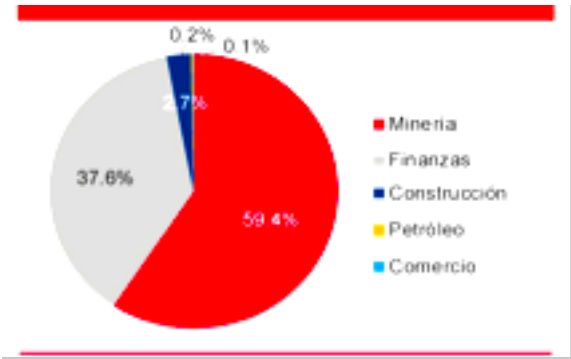
Cuadro N°1: Intercambio Comercial Perú- China (US\$ millones)

[4]



Fuente: SUNAT. Elaboración: ComexPerú.2020.

Cuadro N° 2: Inversión China en la Economía Peruana (Porcentajes) [5]



Fuente: Proinversión. Elaboración: ComexPerú.2020.

2.2. Cooperación para la Franja y la Ruta de la Seda

El Perú se encuentra ubicado estratégicamente en América del Sur, por su ubicación geográfica, convirtiéndose en los últimos años en referente de vital importancia en el comercio entre América del Sur y Asia. En un mundo globalizado, donde la importación como exportación de materias primas, así como de productos manufacturados generan la apertura de diversos mercados, generando tanto el intercambio comercial como tecnológico, surge la necesidad de abrir nuevos espacios de intercambio a nivel marítimo. Tomando como referencia la visión de desarrollo global de la República Popular China en la apertura de la nueva ruta de la seda en el siglo XXI, la cual incluye la ruta marítima hacia Oriente. Iniciando en la provincia de Fujian y dirigiéndose a Guangdong, Guangxi y Hainan, yendo hacia el Sur hasta el estrecho de Malaca dirigiéndose desde Kuala Lumpur a Kolkata y Colombo. Posteriormente, cruzará el Océano Índico hasta Nairobi. [6]

Mapa N° 2: Las vías terrestres y marítimas de la iniciativa China



Fuente: Jimena Puga Gómez. (2018) En: <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/una-nueva-ruta-de-la-seda-para-el-siglo-XXI>

De acuerdo a dichos escenarios de desarrollo global de los países socios de la República Popular China, se pueden señalar los objetivos, estrategias, así como las políticas tomadas en consideración en los acuerdos de Cooperación establecidos por China y los países e instituciones las cuales se incorporan en este mega proyecto global de la Franja y la Ruta de la Seda, en la cual también se incluirá a países de Sudamérica, en este caso en particular el Perú. [7]

Mapa N° 3: Economías Miembros del Foro APEC [8]



Fuente: Aduanas News. 2022

Cuadro N° 3: Cooperación para la Franja y la Ruta de la Seda^[9]

Objetivos	Estrategias	Políticas
Fomentar la construcción de infraestructuras, vinculadas al	Uso de tecnologías de última generación, en la interconexión de	Construir redes de Ministerio de Transporte y (MTC)
Incrementar el nivel de cooperación económica,	Establecer zonas de libre comercio a lo largo de “la Franja y la Nueva Ruta de la	Elaborar políticas de Estado tomando como referencia los TLCs, firmados entre China y
Impulsar el manejo adecuado de protección	Cooperación en el desarrollo de una Economía Marítima	Establecer la base legal del funcionamiento de economías marítimas en
Desarrollo de Puertos Hub.	Implementación de tecnologías en la	Establecer la aplicación de leyes y seguridad

Fuente: Marianela Acuña Ortigoza. (2018).

Cuadro N° 4: Plan de Cooperación China-América Latina y el Caribe. (2015-2019)

Plan de Cooperación	Logro 2018	Meta	%Meta
Intercambio Comercial	266.000	500.000	53
Inversión extranjera	115.000	250.000	46

Fuente: CEPAL (2018)

Cuadro N° 5: Plan de Cooperación China-América Latina y el Caribe.

Otras dimensiones (2015-2019)

Concentración de las exportaciones hacia la	Cinco (5) productos	%
	Soja. Mineral de hierro. M Cobre refinado. Petróleo.	70% del total.
Concentración de la inversión extranjera	Dos (2) sectores.	80% del total.
	M i n e r í a Hidrocarburos	
Tres (3) países	Brasil. Perú y Argentina	81% del total.

Fuente: CEPAL (2018)

En el año 2005, Perú y China ratifican las alianzas y relaciones diplomáticas al establecerse la firma de ocho acuerdos comerciales, firmados por el entonces presidente de la República del Perú, Alejandro Toledo Manrique y el vicepresidente de la República Popular China, Zen Quihong, momento trascendental el cual fue resumido magistralmente con la frase del vicepresidente chino:

(...) queremos que el Perú se convierta en la puerta de entrada de China a América Latina.^[10]

Cuadro N° 6: Relaciones Diplomáticas entre Perú y China.
(Convenios. Tratados. Acuerdos. Plan de Acción. Proyectos de Desarrollo).

Año	Relaciones Diplomáticas entre Perú y China.
1998	Convenio Básico de Cooperación Económica y Técnica.
1999	Convenio sobre Promoción y protección recíproca de inversiones.
2005	Firma de 08 Acuerdos Comerciales (Suscripción de Meds).
2009	Tratado de Libre Comercio (TLC) Perú-China.
2013-2014	Firma de 11 Acuerdos de Cooperación (Suscripción de Meds).
2016	Firma de Meds. Plan de Acción Conjunta. 2016-2021.
2019	Suscripción del Acuerdo Societario entre la Compañía peruana la Minera VOLCAN S.A.A y la compañía China Cosco Shipping Ports Limited (CSPL). Implementación y

Fuente: Cuadro adaptado de: DAR. Memorándum de Entendimiento Perú-China. Geopolítica china y recursos naturales en el Perú. 2018.

Cuadro N° 7: Proveedores que forman parte de Consorcios que invierten en el Perú.

Ejecutores de obras de más de S/.20 millones de soles.

	 China	 Colombia	 España	 Ecuador
2018	1	1	4	1
2019	7	1	4	1
2020	5	-	-	-
2021	10	-	-	-
2022	4	3	-	-

Fuente: Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado (OSCE) 2023.

3. Proyecto de construcción del Mega Puerto de Chancay

En un contexto de economías globales, en el cual las distancias geográficas se acortan gracias a los avances tecnológicos en los medios de transporte - en este caso en particular el transporte marítimo - el Perú se encuentra en una posición favorable en el desarrollo portuario en América del Sur. La firma del Tratado de Libre Comercio entre Perú y China, es un referente importante para el desarrollo económico, comercial y el desarrollo portuario en el Perú. El proyecto de la construcción del Nuevo Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, permitirá que el Perú se convierta en un punto de referencia de vital importancia en el comercio marítimo de Sudamérica con Asia, convirtiéndose así en el primer centro logístico y comercial del Pacífico sudamericano.

El 28 de abril del año 2009 se firma el Tratado de Libre Comercio entre el Perú y China, el cual entro en vigencia el 1 de marzo de 2010.^[11]

El 23 de enero del año 2019, se desarrolló el Foro Mundial, en la ciudad de Davos (Suiza), en dicha reunión la Compañía Minera VOLCAN S.A.A, suscribió un acuerdo societario con la compañía China Cosco Shipping Ports Limited (CSPL), para iniciar el desarrollo del Proyecto del Puerto Multipropósito de Chancay.^[12]

Dicho convenio, permitirá la implementación y ejecución del Puerto Multipropósito de Chancay, lo cual implica la implementación de tecnología de última generación en Ingeniería, construcción y operación del Mega Complejo Portuario de Chancay, el cual cuenta con una inversión de US\$ 3000 millones de dólares.

El proyecto forma parte de los proyectos de desarrollo e inversión del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC).

Teniendo como representantes a la delegación encabezada por la vicepresidenta de la República del Perú, Mercedes Araoz y el embajador del Perú en China, Luis Enrique Chávez Basagoitia y por parte la delegación de la República Popular China encabezada

por Xiao Yaqing, miembro del Comité Central del Partido Comunista de China y presidente de la Comisión de Supervisión y Administración de Activos.

El 13 de mayo de 2019, en el gobierno del presidente del Perú. Martín Vizcarra y siendo ministra de Transporte y Telecomunicaciones. Maria Jara, se firma el convenio para la construcción del Terminal Portuario de Chancay.

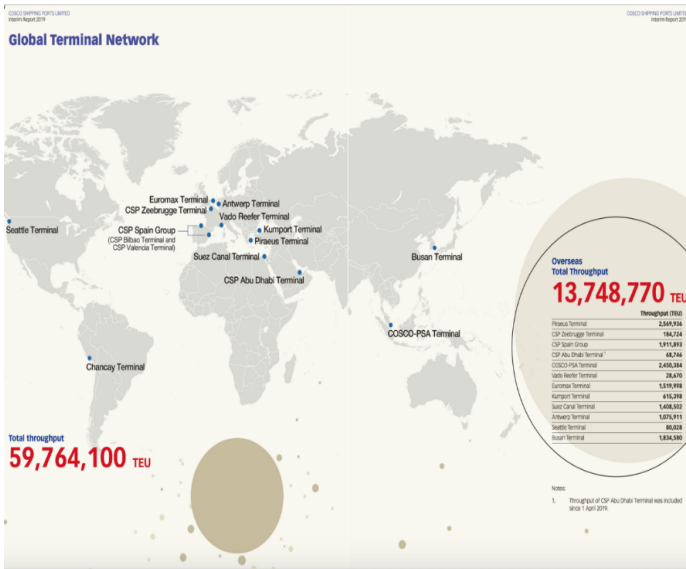
En dicha reunión hizo uso de la palabra en representación del gobierno de la República Popular China, la Encargada de Negocios de la Embajada China en el Perú, Sra. Li Yun:

Desde que este tratado de TLC entre China y el Perú entro en vigencia, el comercio entre ambos países ha aumentado un 10% al año en promedio. Estamos seguros, de que la optimización logrará que el Tratado de Libre Comercio sea más moderno y de altos estándares, así como también aprovechará el potencial de cooperación económica y comercial de ambos países y mejorará el nivel de liberalización y facilitación del comercio y el Perú tiene una ubicación estratégica en América Latina. Su posición geográfica es muy ventajosa y tiene potencial como centro de transporte regional. Por otro lado, China tiene mucha experiencia en construcción de infraestructura y su eficiencia en construcción y calidad en Ingeniería están entre las mejores del mundo con la llegada favorable de la franja y la ruta América Latina por el Puerto de Chancay, será el primer gran proyecto de inversión China en el Perú en el sector de infraestructura de transporte que no sólo mejorará el sistema de interconexión e intercomunicación del Perú, sino que también formará un paso más firme para el desarrollo de la cooperación pragmática entre China y el Perú. Creo, que con el gran apoyo y el esfuerzo de ambos gobiernos esperamos que el proyecto se ejecute con gran éxito y logre los objetivos planteados convirtiendo al Perú, en un importante centro de transporte de la región, así contribuye positivamente al

desarrollo de la economía y el bienestar del Perú y de la región. Muchas gracias. [13]

El proyecto en mención tiene como responsable a la operadora de terminales Portuarios Chancay, empresa que forma parte del grupo de inversión minera VOLCAN. S.A.A. [14] El inicio de obras de construcción del Terminal Portuario de Chancay, contando con un presupuesto total de US\$1.850 millones de dólares. Dicha empresa inicio de manera oficial las obras de construcción para un terminal portuario en la zona de Chancay (a 80km de Lima), en el mes de enero del año 2019, se suscribió un acuerdo mediante el cual la empresa China Cosco Shipping, paso a ser accionista del 60% del consorcio portuario, debido a esta fusión empresarial la empresa paso a denominarse Cosco Shipping Ports Chancay Perú.

Mapa N° 4: Terminales de Cosco Shipping Ports en el mundo. (Cosco Group)



Fuente: Gabriela Pajuelo. Universidad de Navarra. 2022.

La obra avanza satisfactoriamente en casi u 61.9% y se avanza con la perforación de un túnel con una longitud de 1.8 kilómetros. (MTC:2023).

Foto N° 1: Primera Etapa del Terminal Multipropósito de Chancay



Fuente: Asociación Peruana de Puertos Marítimos. 2022.

3.1. Base Legal

Ministerio del Ambiente del Perú

Normativa del SEIA

Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental
Ley N° 27446

De conformidad con la Primera Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Legislativo N° 1278, publicado el 23 diciembre 2016, se dispone que en el marco del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), aprobado por la presente Ley, y su Reglamento, y en tanto las autoridades competentes de acuerdo al citado Decreto Legislativo no aprueben sus respectivas normas, regirá la clasificación anticipada de

proyectos de inversión pública y privada relativos al manejo de residuos sólidos bajo la competencia de los Gobiernos Regionales y las Municipalidades Provinciales. La referida disposición entra en vigencia a partir del día siguiente de la publicación de su Reglamento en el Diario Oficial El Peruano.

Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental

El SEIA, es un sistema único y coordinado de identificación, prevención, supervisión y corrección anticipada de los impactos ambientales negativos. Comprende las políticas, planes y programas de nivel nacional, regional y local que generen implicancias ambientales significativas, así como los proyectos de inversión pública o de capital mixto que podrían causar impactos ambientales negativos significativos.

Mediante la Ley N° 29968, se crea el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles - Senace, como un organismo público técnico especializado, con autonomía técnica y personería jurídica de derecho público interno adscrito al Ministerio del Ambiente (SENACE:2022).

Ministerio de Transporte y Comunicaciones

Resolución Ministerial N° 330-2004-MTC-02

Artículo 2.- La Autoridad Portuaria Nacional (APN) se encargará de verificar el cumplimiento de la Norma aprobada por el artículo anterior, estando facultada para dictar las medidas complementarias para su mejor aplicación. (MTC: 2004).

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), apoya este megaproyecto ya que es de vital importancia para el comercio internacional del Perú con el continente asiático, convirtiendo al Puerto de Chancay en un Puerto Hub, (...) los puertos pivotes son puertos marítimos que concentran carga de diferentes procedencias y destinos, nacionales y extranjeros, para su posterior

redistribución. Generan así negocios para la economía local al transportar el comercio que no es del entorno cercano al propio puerto. (Hoffmann:2000). Al convertirse el Puerto Multipropósito de Chancay en un Puerto Hub, tendrá como función redistribuir la carga portuaria de los países como Chile, Ecuador y Colombia.^[15]

La inversión de este megaproyecto asciende, en su primera etapa a US\$ 1213 millones de dólares (no se incluye en dicho monto el IGV), siendo el monto total del proyecto de US\$ 3600 millones de dólares.^[16]

“El Puerto de Chancay convertirá al Perú en el primer centro logístico del Pacífico en Latinoamérica, lo que dinamizará la economía, impulsará las exportaciones y generará nuevas oportunidades comerciales. Además, este megaproyecto está generando miles de empleos para la población local" (Geiner Alvarado).^[17]

Una de las ventajas de dicho megaproyecto, es que permitirá descongestionar las vías de acceso al puerto del Callao, generando a su vez, oportunidades comerciales para la carga proveniente del oriente peruano y la sierra central, incrementando su competitividad frente a otros mercados.

Foto N°2: Perforación de túnel y ejecución de dos puentes en el Terminal Portuario de Chancay



Fuente: Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. (MTC) 9 de noviembre de 2021.

Lo cual implica, el atender la creciente demanda portuaria, reduciendo costos y sobrecostos tanto del mercado nacional como internacional, impactando positivamente en la economía peruana.

Debido a la envergadura del megaproyecto, se podrán recibir embarcaciones de hasta 18,000 TEU^[18] de capacidad, los cuales son considerados a nivel mundial como los buques de mayor capacidad de carga en el mundo.

En el aspecto socioeconómico, el megaproyecto beneficiara a la población ubicadas en el corredor del centro del país con dirección a la costa. El impacto a

corto plazo es la generación de empleos y se promoverá beneficios para los usuarios de la cadena del comercio internacional. Durante el proceso de construcción del Puerto Multipropósito de Chancay, se calcula la implementación de alrededor de 7500 puestos de trabajo directos (implementación de un campamento dentro de las instalaciones del proyecto) e indirectos.

Abre la posibilidad de generar nuevas oportunidades de trabajo, así como de prestación de servicios en los cuales la participación de los habitantes de Chancay será importante para la mejora de su calidad de vida. ^[19]

Foto N° 3: Puerto Chancay inicia construcción del Puerto y Área Logística-2 ^[20]



Fuente: Diario El Comercio. 25 de mayo de 2016.

El embajador chino en Perú, Sr. Song Yang, expuso que el proyecto de desarrollo del Puerto de Chancay, dicho proyecto es considerado como una de las iniciativas más representativa de la denominada Franja y la Nueva Ruta de la Seda, iniciada por la República Popular China para el desarrollo económico y comercial mundial. De acuerdo a lo expuesto el diplomático detalló sus apreciaciones en el Conversatorio China y el Perú en la Nueva Expedición sobre el desarrollo de este megaproyecto.

Foto N° 5: Conversatorio China y el Perú en la Nueva Expedición.2022.



Fuente: Cámara de Comercio Peruano China. (CAPECHI). 2022.

Dicho evento contó con la participación de representantes de instituciones tanto públicas como privadas entre ellos el Presidente de la Cámara de Comercio Peruano China, Dr. José Tam, la Directora del Centro de Estudios sobre China y Asia Pacifico, Dra. Rosario Santa Gadea, el Director del Centro de Estudios Asiáticos de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Dr. Carlos Aquino, El anfitrión de este importante evento estuvo a cargo del Excelentísimo Señor Embajador de la República Popular China en el Perú, Song Yang.

(...) Las relaciones chino-peruanas tienen un futuro brillante. Siendo uno de los proyectos representativos de la Franja y la Ruta, el Puerto de Chancay, que se convertirá en un hub integrado de transporte marítimo en América Latina y el centro logístico más importante de la costa del Pacífico», subrayó el embajador Song Yang. [21]

Asimismo, señaló que China y Perú, han establecido relaciones de amistad y de comercio las cuales han sido favorables para ambos pueblos.

(...) “Ni siquiera han pasado dos meses desde que llegué al Perú y ya he podido sentir plenamente la gran amistad fraternal entre ambos países”, aseveró el embajador Song Yang.

A su vez, manifestó que el Perú es en América Latina el tercer país en establecer relaciones diplomáticas con la Nueva China, ocupa el segundo lugar en formar parte de integrar una asociación estratégica integral y es el primer país en suscribir un paquete de Tratados de Libre Comercio con China.

4. El Puerto de Chancay el nuevo Puerto Hub de la región

En la actualidad, la exportación de materias primas así como productos manufacturados lo cual es parte esencial del comercio internacional (global) entre naciones. Dichos procesos comerciales son posibles gracias a que son realizados a través de navíos marítimos, lo cual representa casi el 90% de las actividades portuarias a nivel global. La tendencia del comercio a través de navíos marítimos va en aumento, ya que los envíos de mercancías (materias primas, productos manufacturados, etc.) es constante lo interesante de este tipo de transporte (marítimo) el cual se basa en los grandes volúmenes que se manejan por los envíos de mercancías. Dando como resultado, que mientras mayor demanda

de mercancías (grandes volúmenes carga) a nivel internacional y su continuo crecimiento. Es así que los países que exportan e importan mercancías deben de contar con puertos que puedan recibir volúmenes de carga cada día más grandes. De acuerdo con dicha problemática, los puertos a nivel global tienen un nuevo reto, el cual consiste en una primera instancia en ampliar y/o modernizar sus puertos para así trabajar eficientemente para poder satisfacer adecuadamente la demanda de transporte marítimo en el contexto del comercio global o buscar realizar megaproyectos para facilitar el transporte de mercancías, beneficiando así el desarrollo del comercio global entre países y/o continentes. La logística que se maneja internacionalmente en el transporte de navíos marítimos es una de las industrias de mayor importancia y crecimiento en el mundo, ya que dicha industria está a cargo de movilizar todos los bienes (mercancías) a las cuales pueden acceder los países, siendo adquiridas y puedan tener libre acceso a ellas. La Asociación Peruana de Agentes Marítimos,^[22] hace mención del crecimiento constante del comercio global mediante el uso de navíos de transporte, es obvio que el volumen de intercambio comercial se encuentra en constante crecimiento, Así tenemos, que, en tan solo 5 años, el promedio del volumen anual de los 10 puertos más importantes en el mundo que el cómo es de suponer el volumen de intercambio comercial paso de ser 20,34 TEU a 22,40 de TEU. ^[23] En el siguiente cuadro podemos apreciar que, dentro de los 10 principales puertos contenedores del mundo, China cuenta con 7 puertos ocupando el primer lugar del listado, convirtiéndose así en uno de los principales países que maneja una gran cantidad de navíos marítimos a nivel mundial convirtiéndose así en una gran potencia comercial a nivel global.

Cuadro N° 8: Los 10 principales Puertos de Contenedores del Mundo [24]

N°	Puerto	País	Año	Millones de TEU
1	Shanghái	China	2019	43,3 millones de unidades
2	Singapur	Singapur	2018	36,6 millones de unidades
3	Shenzhen	China	2018	27,7 millones de unidades
4	Ningbo-Zhoushan	China	2018	26,4 millones de unidades
5	Guangzhou	China	2018	21,9 millones de unidades
6	Busan	Corea del Sur	2018	21,7 millones de unidades
7	Hong Kong	China	2018	19,6 millones de unidades
8	Qingdao	China	2018	18,3 millones de unidades
9	Tianjin	China	2018	16 millones de unidades
10	Jebel Ali	Emiratos Árabes Unidos	2018	15 millones de unidades

Fuente: Delfin Group Co. Shipping Agency & Freight Forwarder. 29 noviembre, 2021.

Mapa N° 5: Puertos Marítimos en China



Fuente: Delfin Group Co. Shipping Agency & Freight Forwarder.
29 noviembre, 2021.

El desarrollo comercial marítimo y la creciente necesidad de contar con instalaciones portuarias las cuales puedan recibir a la gran cantidad de navíos marítimos lo cual facilita el comercio global al poder recibir grandes volúmenes de carga en sus instalaciones. Ante estos nuevos retos de crecimiento en la industria portuaria, es necesaria el mejoramiento y/o ampliación de los puertos o la construcción de nuevos puertos lo cual facilite el mercado comercial vía marítimo. China al tener en su territorio siete de los diez puertos de tráfico de contenedores^[25] más grandes del mundo y ante la necesidad de incrementar el flujo comercial entre Asia y Sudamérica, de acuerdo a estudios y en contexto de las buenas relaciones de amistad, cultural y comercial ^[26] con el Perú estableció la importancia de la ubicación del Perú como puerta de

ingreso a Sudamérica^[27], desde el Océano Pacífico (con los países de la región) al Océano Atlántico. Esta nueva ruta la cual forma parte de la franja y la nueva ruta de la seda, facilitara el comercio entre el Continente Asiático y Sudamérica. El crecimiento económico comercial y la necesidad de nuevos puertos multipropósitos, se abrió la gran posibilidad de formar parte de este gran desarrollo de comercio marítimo, teniendo al Puerto de Chancay como una gran posibilidad para formar parte de este desarrollo de comercio global marítimo, el cual beneficiara al Perú en el desarrollo portuario y comercial en la región.

Este megaproyecto se implementa con la construcción de 15 muelles de los cuales 11 serán utilizados para contenedores y cuatro serán para carga multipropósito dentro de un área comprendida por 141 hectáreas y que cuenta con una inversión inicial de US\$1.300 millones de dólares, dentro de la cual se implementarán cuatro muelles. El Master Plan o Proyecto Completo tendrá un monto de US\$ 3600 millones de dólares, lo cual incluye,^[28] la construcción de un cambio vial el cual tiene acceso desde la carretera Panamericana hasta el antepuerto vehicular, mediante un túnel de conexión con la zona operativa, así como el complejo de ingreso. Las obras preliminares se encuentran a cargo de la empresa China, Rail Engineering Corporation (CRECG).

El Puerto de Chancay, tendrá como función primordial movilizar carga en:

- Contenedores.
- Carga general.
- Carga a granel (sólidos y líquidos) y
- Carga rodante, exceptuando al material minero y petroquímico.

Dentro del complejo de ingreso se incluye el antepuerto vehicular, puertas de ingreso al terminal, áreas de inspecciones de aduanas, de servicios logísticos y de apoyo. Comprende un túnel o viaducto

subterráneo que conectará el ingreso con la zona operativa portuaria, contará con tres carriles vehiculares y dos fajas transportadoras para graneles.

La investigadora del Centro de Estudios Asiáticos de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Dra. María Osterloh hace hincapié en la posición geopolítica privilegiada del Perú, ya que se encuentra ubicado en la mitad del Pacífico. Dicha ubicación le permite establecer conexiones con Brasil, Argentina, Bolivia, así como diferentes mercados.

(...) "El litoral del Perú tiene bahías con calados profundos, ideales para hacer puertos. Por último, el país ofrece un ambiente favorable a las inversiones extranjeras". A su vez, descarto la posibilidad de que se le daría un trato preferencial y/o exclusivo a los buques o intereses chinos. Los chinos tendrán que sacar beneficios de la gran inversión que harán en el puerto, así que tendrán que sacar carga desde otros países o bien destinados a otros países" (Osterloh:2021). [\[29\]](#)

El Economista Carlos Aquino afirma que: “él Perú exportaba 4.500 millones de dólares, el año pasado exportó más de 60.000 millones de dólares. Mucha de esa actividad es hacia el Pacífico y por eso es bueno que haya un gran puerto. Lima ya está colapsado”

El economista en mención señala que: “existen cargas en el Perú que tienen que pasar primero por Chile y después irse a China o al revés”. Con el megapuerto de Chancay, que va a poder acoger las naves más grandes del mundo,” se va a poder llevar carga desde Lima a China y se desarrollarán actividades conexas, posibilidades de desarrollar zonas francas, sacar productos de la sierra y de la selva. Considera que el Puerto de Chancay ha de “convertirse en el puerto más grande e importante del Pacífico Sur, sino también a Ecuador, Bolivia, Brasil e incluso a Chile.” [\[30\]](#)

Por otra parte, el presidente del comité de frutas y hortalizas de ADEX, Sr. Elkin Vanegas, señala que: “las empresas exportadoras estamos en la obligación de cumplir proyectos y mejoras de sostenibilidad. La presencia de un operador logístico grande como el que ha llegado al Puerto de Chancay nos va a obligar a ser mejores, a optimizar nuestros procesos y a mejorar los insumos está obligando a pequeños y grandes agricultores a optimizar y buscar mejores costos para no dejar de cumplir con el mercado. Las exportaciones no han frenado, tenemos un gran potencial de crecimiento”. [31]

El megapuerto multipropósito ubicado en Chancay es de vital importancia en el desarrollo económico a nivel nacional en el Perú. Ya que abre las puertas del comercio internacional global desde Sudamérica tomando como punto de partida al Perú y desde ahí a los mercados más importantes en el continente asiático. Sin embargo, este gran desarrollo implicará cambios sociales ambientales paisajísticos y de mejoramiento de la calidad de vida de los pobladores de Chancay. El hecho que el Perú forme parte de este megaproyecto no es una casualidad, el Perú se encuentra ubicado como hemos mencionado anteriormente con una posición privilegiada en términos geopolíticos dentro de la región, tanto así que muchos países tendrán algunas limitaciones en el tema de reestructurar sus puertos y/o modernizarlos, ante la apertura de nuevos mercados y la distribución de los mismos. Ya que el Perú específicamente el puerto de Chancay será el centro en el cual llegarán mercancías hacia mercados internacionales, siendo el continente asiático uno de los principales mercados para realizar el comercio con la región sudamericana. En los últimos tiempos ha tenido gran desarrollo el comercio marítimo trayendo consigo el flujo de billones de dólares al año lo cual podría cambiar ante el gran valor que tiene la moneda china el yuan o renminbi [32], la cual será probablemente la moneda de mayor valor en el tema de comercio global en un futuro no muy lejano.

Sin embargo, esto también conlleva a la aplicación de la denominada, Responsabilidad Social Empresarial (RSE) con respecto al tema de inversión por parte del gobierno de la República Popular China, la cual encuentra representada por empresas

como la Cosco Shipping Ports Limited (CSPL), en la cual también buscan establecer niveles de confianza en la población de Chancay, para poder realizar la construcción e instalación de infraestructuras, así como su respectiva implementación, teniendo como gran reto al inicio de sus funciones la capacidad de los grandes Megapuertos a nivel mundial de los cuales siete se encuentran ubicados en territorio chino. Partiendo de la interrogante, ¿en algún momento el Puerto Multipropósito de Chancay?, ¿podría ser ubicado en el listado de los diez Megapuertos a nivel mundial o en la región sudamericana?, o ¿si el nivel de carga de mercancías superara al monto de importaciones de los demás países de la región? El Perú abre sus puertas a la inversión en este caso y no solamente la inversión se refiere solamente a cuartos también tenemos conocimiento por las páginas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) [\[33\]](#) que se encuentran en la implementación con capitales chinos, la implementación de mega proyectos en el tema de creación de carreteras, el tren bioceánico el cual también debe ser implementado ya que forma parte del gran desarrollo económico-comercial entre Perú y China y los demás países que se asocian a dicho comercio global.

5. Conclusiones:

- a) El Megapuerto Multipropósito de Chancay se convertirá en uno de los más importantes proyectos implementados (desde sus cimientos) en el Perú y Sudamérica en este siglo. Lo cual facilitará la expansión del libre comercio (global) a nivel de uso de grandes navíos de transporte de mercancías en la zona del Pacífico Sur, teniendo en cuenta la ubicación estratégica (geopolítica) del Perú, convirtiéndose, así en la puerta de ingreso del comercio global desde a Sudamérica a Asia.
- b) La gran oportunidad de implementación y desarrollo en la zona de Chancay debe ser tomada como un modelo de desarrollo para ser replicada en las diferentes zonas en el territorio peruano (lo cual contribuye al desarrollo socioeconómico y comercial) ya sea en la costa en la Sierra o en la Selva. Teniendo en cuenta el contexto de la Sierra en la implementación de las grandes carreteras y en la amazonia en la navegación de los grandes ríos como el Amazonas, así como la implementación de nuevos proyectos con capital chino, como es el caso del Tren Bioceánico.
- c) La presencia de la inmigración China en el Perú es un punto de referencia importante en las relaciones comerciales entre las dos naciones, por lo tanto, dicha fusión de dos culturas (ancestrales), ha sido importante para que el gobierno de la República Popular China, tenga en cuenta al Perú como un punto estratégico para la inversión e implementación de proyectos de inversión(megaproyectos) a lo largo de estos últimos siglos.
- d) El Perú es un referente importante para la migración de ciudadanos chinos hacia Sudamérica, la presencia de los migrantes chinos en el Perú, ha sido y es tan importante

- que tenemos dentro de la cultura peruana muchos miembros de la colonia china, nacidos en Perú (Tusanes) los cuales han forjado la fusión de dos culturas milenarias la cultura china y la cultura peruana, representada como en el caso de los intelectuales, Pedro Zulen o Rosa Fung y diversos investigadores comprometidos con la investigación y el desarrollo de la nación e identidad peruana.
- e) Es importante establecer nuevas normativas (marco legal) a nivel de gobierno central mediante los cual se puedan determinar cuáles deben ser los criterios a tomar en cuenta en la implementación de tratados de libre comercio así como los convenios firmados entre gobiernos.
 - f) Las reglas establecidas y las buenas prácticas en el tema de desarrollo comercial (negocios) son importantes para elevar el nivel de competitividad en las relaciones comerciales entre países. Logrando así convertirse en un referente al nivel de la región, gracias el buen trabajo que se realiza en el Perú al ser implementado por primera vez un puerto (desde sus cimientos) de tanta importancia en la zona costera de Chancay.
 - g) El Puerto Multipropósito de Chancay, representa el inicio de una nueva era del transporte marítimo e implementación de un puerto que contara con tecnologías de última generación en la actividad portuaria a nivel de Sudamérica. Es la primera vez, que el gobierno de la República Popular China implementa el proyecto de construcción de un Megapuerto Multipropósito contando con un área geográfica en la zona costera de Chancay. Este tipo de obras solamente han sido realizadas e implementadas en su totalidad en territorio chino, de ahí la relevancia e importancia de la construcción e implementación del Megapuerto Multipropósito en

Chancay, siendo un referente en la implementación y creación de Megapuertos en la región sudamericana.

- h) En un mundo globalizado con economías en las cuales el desplazamiento de grandes toneladas de mercaderías se da a través de grandes navíos marítimos y la frecuencia de dichas transacciones comerciales es diaria (no cesa por la demanda de las mismas), es necesario que la implementación de proyectos sean solamente un inicio y/o punto de partida para poder implementar otro tipo de proyectos, los cuales serán financiados con capitales tanto nacionales como extranjeros en zonas del territorio peruano que cuenten con recursos y productos, que puedan ser comercializados a nivel global, teniendo como medios de transporte los grandes navíos los cuales transportan grandes toneladas de mercancías, siendo adquiridas por quienes tienen los recursos para hacerlo.

Finalmente, la iniciativa en tanto del gobierno chino como peruano para poder realizar este tipo de inversión y de trabajo en conjunto, es un modelo a seguir por otros países de la región. La mayor trascendencia de las relaciones comerciales y de amistad entre la República Popular China y la República del Perú será a largo plazo, viéndose reflejada en el beneficio y trabajo para las nuevas generaciones comprometidas con el desarrollo socioeconómico y el uso y manejo de nuevas tecnologías (IA), teniendo a su cargo la continuidad y viabilidad de los trabajos e implementación de los nuevos megaproyectos que se podrán postular más adelante ante los nuevos retos del cambio global, dentro del cual tenemos el cuidado del medio ambiente así como la Responsabilidad Social Empresarial (RSE) que tiene que tener la protección y desarrollo tanto de las zonas en las cuales se implementan dichos proyectos así como el beneficio a corto y largo plazo, relacionadas directamente con las mejoras de la calidad de vida y desarrollo económico de los pobladores de Chancay

6. Recomendaciones:

- Se recomienda como punto de partida tener en cuenta el tema referido a la protección del medio ambiente, tomando en consideración los cambios en la estructura paisajística de la zona Portuaria de Chancay.
- La inserción laboral por parte de los pobladores de Chancay, es importante para que puedan insertarse en las obras de construcción e implementación del puerto de Chancay, ya formarían parte de este hecho histórico único en el Perú y en Sudamérica, siendo testigos excepcionales de los grandes cambios y desarrollo portuario nunca antes visto en Chancay.
- Dentro del avance de dicho proyecto, es importante la capacitación y concientización de la población para que conozcan cuál es la importancia de dicha propuesta de megaproyecto en su zona, y como esta va a cambiar no solamente el tema paisajístico sino también el tema de relaciones comerciales y de crecimiento económico por el tema de la migración de muchas personas que vendrán a trabajar no solamente de Chancay, sino también de otras zonas del territorio peruano sino también del extranjero. Convirtiéndose en una gran oportunidad para la población de Chancay, en el desarrollo económico dentro de la zona portuaria de Chancay y sus alrededores.
- Ante los cambios trascendentales que tendrá la sociedad de Chancay, es necesario concientizar a la población para que asuma los grandes cambios y retos a asumir dentro de un nuevo contexto sociocultural que se dará en la zona de Chancay.
- Los grandes cambios vienen acompañados de renovación de modelos y podrían suscitarse más adelante algún tipo de conflictos sociales con otros pobladores que no sean de la zona y los cuales también quieran participar de dicho

crecimiento económico, se recomienda tener en consideración la opinión de la población de Chancay con respecto a la incorporación e implementación de nuevos megaproyectos en la zona.

- Es importante que el que el gobierno peruano establezca reglas en el tema de legislación, para poder respetar los convenios y tratados comerciales en la implementación de mega proyectos como en el caso del puerto multipropósito de Chancay dicha implementación de esta mega obra es importante para las nuevas generaciones de pobladores de Chancay así como la población peruana en general los cuales serán partícipes de la construcción e implementación y uso y manejo de nuevas tecnologías en el tema de la industria y del comercio marítimo a gran escala.
- El Megapuerto Multipropósito de Chancay se convertirá en un modelo portuario de gran avance en el uso y manejo de nuevas tecnologías dentro de la actividad portuaria en el Perú y Sudamérica. Esto puede generar en algunos casos conflictos de tipo comercial con los diversos países de la región. Sin embargo, esto debe cambiar a convertirse en un tema de competitividad entre los puertos en la implementación de nuevas tecnologías en la actividad portuaria. región El Perú tiene una gran oportunidad de poder ser líder en el comercio portuario en la región, siendo eso viable en el tiempo siempre y cuando los gobiernos de turno respeten las reglas y normas ya establecidas en los contratos firmados entre el gobierno de la República popular China y el gobierno de la República del Perú.

7. Literatura Citada

Aduanas News. Economías Miembros del Foro APEC. 2022

Arturo, Jiménez Borja. Introducción a la cultura Chancay. Culturas precolombinas: Chancay. Colección de arte y tesoros del Perú. Banco de Crédito. (Lima, Lavalle y Lang. Editores,1981), 9-48.

Bingran Mark, Wang. Inmigración china en el Perú. (octubre 30 de 2015) <https://www.google.com/search?q=inmigraci%C3%B3n+china+a+peru+ma>

DAR. Memorándum de Entendimiento Perú-China. Geopolítica china y recursos naturales en el Perú. 2018.

Diario La República: Perú y China firman 8 acuerdos comerciales y reafirman lazos comerciales. 27 de enero de 2005. <http://larepublica.pe/economia/315061-peru-y-china-firman-8-cuerdos-y-reafirman-lazos-comerciales>

Delfin Group Co. Shipping Agency & Freight Forwarder. 29 noviembre, 2021. <https://delfingroupco.com.pe/noticias/319-los-10-principales-puertos-de-trafico-de-contenedores-en-todo-el-mundo>

Gobierno de la República Popular China. Acuerdos Comerciales, TLC-Perú-China. 28 de abril de 2009. <http://fta.mofcom.gov.cn/topic/enperu.shtml>

Jan Hoffmann. El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano, Revista de la CEPAL. N° 71, agosto 2000, PP 122.

Humberto, Rodríguez Pastor. Presencia, influencia y alcances. Chinos en la sociedad peruana.1850-2000. (Lima, Fondo Editorial UNMSM, 2017), 19. La gran oleada de migración de ciudadanos chinos a Perú en el siglo XIX (1849-1874).

Jimena Puga Gómez. Universidad de Navarra. Center for Global Affairs & strategic Studies (GASS) Una Nueva Ruta de la Seda para el siglo XXI. (2018).<https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/una-nueva-ruta-de-la-seda-para-el-siglo-XXI>

Marianela Acuña Ortigoza et al. Ruta de la seda. Nuevas alianzas para la participación de América Latina. Universidad del Zulia. Revista Venezolana de Gerencia, vol. 23, núm. 83, (abril-mayo 2018), pp. 530-542. <https://www.redalyc.org/journal/290/29058775002/html/>

Ministerio del Ambiente del Perú. 30 de setiembre de 2022.

https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3714839/Resoluci%C3%B3n%20de%20Presidencia%20Ejecutiva_00075_2022_SENACE_PE.1.pdf.pdf?v=1664735903

Ministerio de Transporte y comunicaciones del Perú. 23 de enero de 2019. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/24838-se-firmo-convenio-para-el-proyecto-del-puerto-de-chancay-impulsado-por-el-mtc>

Ministerio de Transporte y comunicaciones del Perú. 05 de mayo de 2004. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/19410/1_0_2790.pdf?v=1530727972

Rubén Tang Unzueta. Inmigración China en el Perú: 170 Años de Aporte Cultural. Working Paper Series (WPS) - REDCAEM Eje Historia y Relaciones Culturales. Publicación de REDCAEM. Red China y América Latina, mayo 2019.

TLC Perú-China: Una Década de Ganancias, ComexPerú, Actualidad. 07 de febrero, 2020.

TV. Perú. Noticias. “Martín Vizcarra lidera firma de convenio para la construcción del Terminal Portuario de Chancay”, video de YouTube, 21:20, acceso el 13 de mayo de 2019. <https://www.youtube.com/watch?v=yo9CEcSVoCw>

SENACE (2022). Acceso en: <https://www.gob.pe/senace>

VOLCAN Compañía Minera S.A.A. 2023. Acceso en: <http://www.answers.com/topic/volcan-compa-ia-minera-s-a-a>

[1] Arturo, Jiménez Borja. *Introducción a la cultura Chancay. Culturas precolombinas: Chancay. Colección de arte y tesoros del Perú. Banco de Crédito.* (Lima, Lavalle y Lang. Editores, 1981), 9-48.

[2] Gobierno de la República Popular China, Acuerdos Comerciales, TLC-Perú-China. 28 de abril de 2009.

<http://fta.mofcom.gov.cn/topic/enperu.shtml>

[3] Gobierno de la República Popular China, Acuerdos Comerciales, TLC-Perú-China. 28 de abril de 2009.

<http://fta.mofcom.gov.cn/topic/enperu.shtml>

[4] TLC Perú-China: Una Década de Ganancias, ComexPerú, Actualidad. 07 de febrero, 2020.

[5] TLC Perú-China: Una Década de Ganancias, ComexPerú, Actualidad. 07 de febrero, 2020.

[6] Jimena Puga Gómez. Universidad de Navarra. Center for Global Affairs & Strategic Studies (GASS) Una

Nueva Ruta de la Seda para el siglo XXI. (2018)

[7] Marianela Acuña Ortigoza et al. Ruta de la seda. Nuevas alianzas para la participación de América Latina.

Universidad del Zulia. Revista Venezolana de Gerencia, vol. 23, núm. 83, (abril-mayo

2018), pp. 530-542. <https://www.redalyc.org/journal/290/29058775002/html/>

[8] Tenemos iniciativas importantes referidas al desarrollo económico de la región Asia-Pacífico, así fue establecido el Foro APEC en Canberra, Australia en noviembre del año de 1989, por el primer ministro australiano, (de aquel entonces) Robert Hawke, en relación a la creciente interdependencia económica de los países del Asia Pacífico.

Aduanas News. 2022. <https://aduananews.com/peru-sera-el-anfitrión-de-apec-en-2024/> 11 febrero, 2022.

[9] Marianela Acuña Ortigoza et al. Ruta de la seda. Nuevas alianzas para la participación de América Latina.

Universidad del Zulia. Revista Venezolana de Gerencia, vol. 23, núm. 83, (abril-mayo 2018) pp. 530-542. <https://www.redalyc.org/journal/290/29058775002/html/>

[10] DAR. Memorandum de Entendimiento Perú-China. Geopolítica china y recursos naturales en el Perú. 2018.

[11] Gobierno de la República Popular China, Acuerdos Comerciales, TLC-Perú-China. 28 de abril de 2009.

<http://fta.mofcom.gov.cn/topic/enperu.shtml>

[12] Ministerio de Transporte y comunicaciones del Perú. 23 de enero de 2019.

<https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/24838-se-firmo-convenio-para-el-proyecto-del-puerto-de-chancay-impulsado-por-el-mtc>

[13] TV. Perú. Noticias. “Martín Vizcarra lidera firma de convenio para la construcción del Terminal Portuario de Chancay”, video de YouTube, 21:20, acceso el 13 de mayo de 2019. <https://www.youtube.com/watch?v=yo9CEcSVoCw>

[14] VOLCAN Compañía Minera S.A.A. es una empresa minera diversificada y un importante productor global de zinc, [plata](#) y [plomo](#). Está ubicado en el distrito de Simón Bolívar, en el centro poblado de Paragsha. Acceso en: <http://www.answers.com/topic/volcan-compa-ia-minera-s-a-a>

[15] Jan Hoffmann. El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano, Revista de la CEPAL N° 71, agosto 2000, PP 122.

[16] Según los expertos del MTC, (2022) dicho monto podría ser mayor al finalizar el Megaproyecto.

[17] Geiner Alvarado López, ministro de Transportes y Comunicaciones (MTC), gobierno de Pedro Castillo Terrones, 2022. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/638188-geiner-alvarado-juro-como-ministro-de-transportes-y-comunicaciones>

[18] Las medidas concretas y exactas del contenedor al que se refiere una TEU son 20 pies de largo por 8 pies de ancho y 8 pies y medio de altura. Esto supone un volumen exterior de 38,51 metros cúbicos. En: https://www.google.com/search?q=cuanto+equivale+una+TEU&rlz=1C1VDKB_esPE993PE993&oq=cuanto+equivale+una+TEU&aqs=chrome.69i57j0i22i30l2.22855j1j15&sourceid=chrome&ie=UTF-

[19] Asociación Peruana de Puertos Marítimos del Perú. 2022.

En: <https://www.google.com/search?>

[q=puerto+de+chancay+chancay&rlz=1C1VDKB_esPE993PE993&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwje2LGFuc39AhWtSTABHY2VB6QQ_AUoAnoECAEQBA&biw=1527&bih=854&dpr=1.1#imgrc=jn-fNGoXD6518M](https://www.google.com/search?q=puerto+de+chancay+chancay&rlz=1C1VDKB_esPE993PE993&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwje2LGFuc39AhWtSTABHY2VB6QQ_AUoAnoECAEQBA&biw=1527&bih=854&dpr=1.1#imgrc=jn-fNGoXD6518M)

[20] Diario El Comercio. [https://elcomercio.pe/economia/negocios/](https://elcomercio.pe/economia/negocios/puerto-chancay-inicia-construccion-puerto-)

[area-logistica-211182-noticia/?foto=1](https://elcomercio.pe/economia/negocios/puerto-chancay-inicia-construccion-puerto-area-logistica-211182-noticia/?foto=1), acceso 25 de mayo de 2016

[21] Cámara de Comercio Peruano China. 24 de octubre de 2022.

En: <https://www.google.com/search?>

[q=puerto+de+chancay+chancay&rlz=1C1VDKB_esPE993PE993&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwje2LGFuc39AhWtSTABHY2VB6QQ_AUoAnoECAEQBA&biw=1527&bih=854&dpr=1.1#imgrc=jn-fNGoXD6518M](https://www.google.com/search?q=puerto+de+chancay+chancay&rlz=1C1VDKB_esPE993PE993&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwje2LGFuc39AhWtSTABHY2VB6QQ_AUoAnoECAEQBA&biw=1527&bih=854&dpr=1.1#imgrc=jn-fNGoXD6518M)

[22] Asociación Peruana de Agentes Marítimos. 25 de abril 2019.

En: <https://apam-peru.com/web/estudios-maritimos-portuarios/>

[23] TEU. Unidad de medida de un contenedor de 20 pies (609.6 cm) Asociación Peruana de Agentes

Marítimos. 25 de abril 2019. En: <https://apam-peru.com/web/estudios-maritimos-portuarios/>

[24] Delfin Group Co. Shipping Agency & Freight Forwarder. 29 noviembre, 2021.

<https://delfingroupco.com.pe/noticias/319-los-10-principales-puertos-de-trafico-de-contenedores-en-todo-el-mundo>

[25] Delfin Group Co. Shipping Agency & Freight Forwarder. 29 noviembre, 2021.

<https://delfingroupco.com.pe/noticias/319-los-10-principales-puertos-de-trafico-de-contenedores-en-todo-el-mundo>

[26] Cámara de Comercio Peruano China. 24 de octubre de 2022.

En:[https://www.google.com/search?](https://www.google.com/search?q=puerto+de+chancay+chancay&rlz=1C1VDKB_esPE993PE993&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwje2LGFuc39AhWtSTABHY2VB6QQ_AUoAnoECAEQBA&biw=1527&bih=854&dpr=1.1#imgrc=jn-fNGoXD6518M)

[q=puerto+de+chancay+chancay&rlz=1C1VDKB_esPE993PE993&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwje2LGFuc39AhWtSTABHY2VB6QQ_AUoAnoECAEQBA&biw=1527&bih=854&dpr=1.1#imgrc=jn-fNGoXD6518M](https://www.google.com/search?q=puerto+de+chancay+chancay&rlz=1C1VDKB_esPE993PE993&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwje2LGFuc39AhWtSTABHY2VB6QQ_AUoAnoECAEQBA&biw=1527&bih=854&dpr=1.1#imgrc=jn-fNGoXD6518M)

[27] Cámara de Comercio Peruano China. 24 de octubre de 2022.

En:[https://www.google.com/search?](https://www.google.com/search?q=puerto+de+chancay+chancay&rlz=1C1VDKB_esPE993PE993&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwje2LGFuc39AhWtSTABHY2VB6QQ_AUoAnoECAEQBA&biw=1527&bih=854&dpr=1.1#imgrc=jn-fNGoXD6518M)

[q=puerto+de+chancay+chancay&rlz=1C1VDKB_esPE993PE993&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwje2LGFuc39AhWtSTABHY2VB6QQ_AUoAnoECAEQBA&biw=1527&bih=854&dpr=1.1#imgrc=jn-fNGoXD6518M](https://www.google.com/search?q=puerto+de+chancay+chancay&rlz=1C1VDKB_esPE993PE993&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwje2LGFuc39AhWtSTABHY2VB6QQ_AUoAnoECAEQBA&biw=1527&bih=854&dpr=1.1#imgrc=jn-fNGoXD6518M)

[28] Según los expertos del MTC, (2022) dicho monto podría ser mayor al finalizar el Megaproyecto.

[29] Asociación Peruana de Puertos Marítimos del Perú. 2022.

En:[https://www.google.com/search?](https://www.google.com/search?q=puerto+de+chancay+chancay&rlz=1C1VDKB_esPE993PE993&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwje2LGFuc39AhWtSTABHY2VB6QQ_AUoAnoECAEQBA&biw=1527&bih=854&dpr=1.1#imgrc=jn-fNGoXD6518M)

[q=puerto+de+chancay+chancay&rlz=1C1VDKB_esPE993PE993&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwje2LGFuc39AhWtSTABHY2VB6QQ_AUoAnoECAEQBA&biw=1527&bih=854&dpr=1.1#imgrc=jn-fNGoXD6518M](https://www.google.com/search?q=puerto+de+chancay+chancay&rlz=1C1VDKB_esPE993PE993&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwje2LGFuc39AhWtSTABHY2VB6QQ_AUoAnoECAEQBA&biw=1527&bih=854&dpr=1.1#imgrc=jn-fNGoXD6518M)

[30] Carlos Aquino. Actualmente se desempeña como director del Instituto de Investigaciones Económicas, Facultad de Ciencias Económicas. UNMSM. 2023. Puerto de Chancay: El puerto que preocupa a Chile y EE. UU (Proyecciones de SIMA) video de YouTube, 14:44, acceso el 17 de marzo de 2023.

[31] Elkin Vanegas. Presidente del comité de frutas y hortalizas de Adex.

Puerto de Chancay: El puerto que preocupa a Chile y EE. UU (Proyecciones de SIMA) video de YouTube, 14:44, acceso el 17 de marzo de 2023.

[32] Significa "moneda del pueblo". Su unidad básica es el yuan (CNY) y ambos términos se utilizan indiferentemente. Es decir, 5RMB es lo mismo que 5 ¥ (0,70 US \$). En: <http://pe.china-embassy.gov.cn/esp/> 24 de febrero 2023.

[33] En: <https://www.gob.pe/mtc> 24 de febrero 2023.

El recurso agua y el megapuerto de Chancay

Dr. Oscar Tinoco Gómez
Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Correo Electrónico: otinocog@unmsm.edu.pe

Resumen: La trascendencia e impacto del megapuerto de Chancay, para el Perú debe ir de la mano con un manejo sostenible del recurso hídrico tanto en la cuenca Chancay Huaral, como en toda su zona de influencia. En Perú, la Autoridad Nacional del Agua (ANA) es la máxima autoridad normativa respecto a gestión del recurso hídrico y establece esta zona como uno de los Consejos de Recursos Hídricos de Cuenca (CRHC), que para efectos de prevención de conflictos por el uso del agua contempla el uso del enfoque participativo y planificar el aprovechamiento sostenible de este recurso. Estudios anteriores a la concepción y ejecución del megaproyecto advertían ya sobre la contaminación del río Chancay debido a las diferentes actividades económicas (agricultura, pesca, comercio y turismo) que se desarrollan en la cuenca, situación que se multiplicará enormemente con la puesta en marcha del megapuerto. La sociedad civil ha venido realizando múltiples observaciones sobre los estudios de impacto ambiental, algunos sectores han indicado la permisividad de las autoridades gubernamentales. Autoridades y empresarios han resaltado las ventajas económicas y sociales. Más allá de las posturas a favor y en contra de este megaproyecto es necesario abordar de manera seria y sostenida la preservación del recurso hídrico, de modo tal que tanto Chancay como el área de influencia del proyecto no comprometan las actividades económicas y sociales en esta área

geográfica. Urge convocar y comprometer a los diferentes actores sociales para encontrar soluciones a las grandes inquietudes que devienen de la próxima inauguración y puesta en marcha del puerto multipropósito de Chancay. Compete al poder ejecutivo asumir su rol de concertador el interés privado y el de la sociedad civil, para lograr beneficio para todos. Sería conveniente tomar como punto de partida la organización social existente (Comites de regantes) e implementar desde la cuenca alta acciones de cosecha de agua, infraestructura temporal y permanente de acumulación y/o reserva de agua. De otro modo, tanto los agricultores y pobladores de Chancay Huaral serán simples convidados de piedra.

Palabras claves: Recurso hídrico/ Enfoque cuenca/ Megapuerto Chancay/ Desarrollo sostenible.

Abstract: The significance and impact of the Chancay megaport for Peru must go hand in hand with sustainable management of water resources both in the Chancay Huaral basin and in its entire area of the influence. In Peru, the National Water Authority (ANA) is the highest regulatory authority regarding water resource management and establishes this area as one of the Cuenca Water Resources Councils (CRHC), which for the purposes of preventing conflicts over use of water contemplates the use of the participatory approach and planning the sustainable use of this resource. Studies prior to the conception and execution of the megaproject already warned about the contamination of the Chancay River due to the different economic activities (agriculture, fishing, commerce and tourism) that are developed in the basin, a situation that will multiply enormously with the implementation of the project. megaport. Civil society has been making multiple observations on environmental impact studies; some sectors have indicated the permissiveness of government authorities. Authorities and businessmen have highlighted the economic and social advantages. Beyond the positions for and against this megaproject,

it is necessary to seriously and sustainably address the preservation of the water resource, so that both Chancay and the area of the influence of the project do not compromise the economic and social activities in this area. geographical. It is urgent to convene and engage the different social actors to find solutions to the major concerns that arise from the upcoming inauguration and commissioning of the multipurpose port of Chancay. It is up to the executive branch to assume its role as a coordinator of private interest and that of civil society, to achieve benefits for all. It would be convenient to take the existing social organization (Irrigation Committees) as a starting point and implement water harvesting actions, temporary and permanent water accumulation and/or reserve infrastructure from the upper basin. Otherwise, both the farmers and residents of Chancay Huaral will be simple stone guests.

Keywords: Water resources/ Basin approach/ Chancay megaport/ Sustainable development

Résumé : L'importance et l'impact du mégaport de Chancay pour le Pérou doivent aller de pair avec une gestion durable des ressources en eau tant dans le bassin de Chancay Huaral que dans toute sa zone d'influence. Au Pérou, l'Autorité nationale de l'eau (ANA) est la plus haute autorité de régulation en matière de gestion des ressources en eau et fait de cette zone l'un des Conseils des ressources en eau de Cuenca (CRHC) qui, dans le but de prévenir les conflits liés à l'utilisation de l'eau, envisage l'utilisation de l'approche participative et la planification de l'utilisation durable de cette ressource. Les études préalables à la conception et à l'exécution du mégaprojet mettaient déjà en garde contre la contamination de la rivière Chancay en raison des différentes activités économiques (agriculture, pêche, commerce et tourisme) qui se développent dans le bassin, une situation qui se multipliera énormément avec la mise en œuvre du projet mégaport. La société

civile a fait de multiples observations sur les études d'impact environnemental ; certains secteurs ont souligné la permissivité des autorités gouvernementales. Les autorités et les hommes d'affaires ont souligné les avantages économiques et sociaux. Au-delà des positions pour et contre ce mégaprojet, il est nécessaire d'aborder sérieusement et durablement la préservation de la ressource en eau, afin que ni Chancay ni la zone d'influence du projet ne compromettent les activités économiques et sociales dans cette zone géographique. Il est urgent de réunir et d'impliquer les différents acteurs sociaux pour trouver des solutions aux préoccupations majeures qui découlent de l'inauguration et de la mise en service prochaine du port polyvalent de Chancay. Il appartient au pouvoir exécutif d'assumer son rôle de coordonnateur des intérêts privés et de ceux de la société civile, pour que tous en bénéficient. Il serait opportun de s'inspirer de l'organisation sociale existante (Comités d'irrigation) et de mettre en œuvre des actions de collecte d'eau, d'accumulation temporaire et permanente d'eau et/ou d'infrastructures de réserve à partir du bassin supérieur. Sinon, les agriculteurs et les habitants de Chancay Huaral seront de simples invités de pierre.

Mots-clés: Ressource en eau/ Approche bassin/ Mégaport de Chancay/ Développement durable.

1. Introducción

La importancia del agua para la humanidad ha sido reconocida al establecerse que el acceso al recurso hídrico constituye un derecho fundamental para los seres humanos.

Según informe de la UNESCO (2023) el uso del agua se incrementa, aproximadamente, un 1% anual desde hace 40 años y se prevé que su crecimiento será a un ritmo similar hasta el 2050.

El documento enfatiza que la escasez hídrica se torna endémica a raíz del estrés hídrico físico. También se avizora para el 2050 un crecimiento del 80% de la demanda urbana de agua; para ello se observa con frecuencia una reasignación del agua destinada a la agricultura hacia las ciudades, motivado por el crecimiento demográfico, estrategia que, sin embargo, podría conducir a un impacto negativo en el sector agrícola y rural, en tanto habrá menor disponibilidad hídrica para el regadío, propiciando una menor seguridad alimentaria.

En el Perú, la Autoridad Nacional del Agua (ANA) es la máxima autoridad normativa respecto a gestión del recurso hídrico, está adscrita al Ministerio de Agricultura y tiene como marco legal tanto la Constitución Política como la Ley de Recursos Hídricos. La ANA es la única encargada de otorgar los permisos de uso, administrar, vigilar y autorizar obras en las fuentes naturales; también es responsable de la evaluación de instrumentos ambientales; cuenta actualmente con 14 Autoridades Administrativas de Agua (AAA), 72 Administraciones Locales de Agua (ALA) y 10 Consejos de Recursos Hídricos de Cuenca (CRHC) y (5) que se encuentran en etapa de implementación. (Villar, 2018). Una de las diez CRHC corresponde a Chancay-Huaral, al norte de Lima.

Según Villar (2018) una cuenca puede “abarcar departamentos, regiones y localidades, por lo que es importante identificar qué instrumentos de las políticas públicas nos ayudarán para poder delimitarlas geográficamente”. Destaca, además, “que de una sola cuenca se puede tomar agua para diversas actividades, como las siguientes: agricultura, energía, pesca, industria, turismo, entre otras”. Otro aspecto importante es que una CRHC puede utilizar, como elementos para prevenir conflictos en torno al uso de agua: “1. El enfoque participativo de esta política pública entre los

diversos usuarios del agua. 2. Su rol de planificador del aprovechamiento sostenible del agua”.

El Informe Anual de Gobernanza del Agua en el Perú (OECD, 2021) revela que el Perú, a pesar de registrar importantes avances en la Gestión de Recursos Hídricos, todavía no ha alcanzado el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 6 (Agua limpia y saneamiento) para el 2030. Se señala que “el 9.2% de los peruanos carece de acceso a servicios de agua y el 25.2% no tiene acceso a servicios de alcantarillado y existe una amplia brecha urbano-rural”. Se agrega que “la gestión inadecuada de los residuos sólidos y la minería informal e ilegal también afectan la calidad del agua”, dando origen a complicaciones en la salud pública y propiciando conflictos sociales.

El documento (OECD, 2021) resalta la importancia de coordinar políticas sectoriales, potenciar las bases de datos y la búsqueda de mecanismos eficientes del uso de agua, para lograr una buena gobernanza, dado que esta última tiene un papel clave para obtener seguridad hídrica a largo plazo, conjugando las expectativas de usuarios individuales como el accionar colectivo. También enfatiza una gestión de recursos hídricos con acento en la gestión de la demanda de agua, así como la gestión conjunta de aguas superficiales y subterráneas.

- A propósito de la importancia de la gestión de los recursos hídricos en el Perú, Bernex (sf) señala puntos importantes: En el litoral peruano los ríos constituyen fuente principal aprovechable para todo uso.
- Los ríos de costa y sierra presentan régimen temporal e irregular y marcada fase de estiaje que condiciona la disponibilidad de agua.
- El principal uso consuntivo del agua, es agrícola (85.74%) mientras que el poblacional alcanza un 6.67%.

- Se presentan niveles altos tasas de contaminación por deficientes sistemas de drenaje.
- Proliferan “conflictos sociales como consecuencia de la demanda creciente de agua para riego”.
- “Pérdida de prácticas ancestrales, usos y costumbres en relación al recurso agua”.

“En la costa peruana, 16 de los 53 ríos que la cruzan transversalmente, se encuentran contaminados con diversos tipos de vertimientos y efluentes (tanto industriales como domésticos y de origen minero)”.

2. Provincia de Huaral y distrito de Chancay

La provincia de Huaral forma parte del departamento de Lima, región Lima Provincias. Su capital tiene el mismo nombre. Cuenta con 12 distritos y es la tercera provincia más extensa del Perú. Territorialmente comprende “desde la Cordillera que se inicia en Paseo, donde destacan un conjunto de nevados con altitudes mayores de 5,000 m.s.n.m. Cuenta con altitudes habitables variables que van desde los 43 m.s.n.m del distrito de Chancay llegando hasta los 4,000 m.s.n.m en el distrito de Pacaraos, Santa Cruz de Andamarca, distritos más altos de la provincia”. (Municipalidad Provincial de Huaral, 2023). Una de sus principales actividades es la agricultura y la pecuaria; en el litoral se registra pesca industrial y artesanal.

El área total en hectáreas (Ha) de Huaral es de 367111.4 ha, su área agrícola es de 39559.48 ha; mientras que en el distrito de Chancay el área total es de 15478.56 ha y el área agrícola de 5049.74 ha.

Chancay es una ciudad costera ubicada al norte de Lima Metropolitana, se ubica en la parte baja del río Chancay, frente al Océano Pacífico, aproximadamente a 80 km; constituye una fuente de abastecimiento de la ciudad capital, proporcionándole frutas,

verduras y carnes (aves, vacunos, porcinos y ovinos). Como toda ciudad costera, la agricultura de esta ciudad depende del sistema de canales de riego de aguas provenientes del río. Cuenta con un clima muy seco y semicálido.

La Junta de Usuarios del Distrito de Riego del río Chancay-Huaral, cuenta con 17 Comisiones de Regantes, cada una de las cuales se encarga de la gestión del riego en su zona. Estas comisiones son integradas por agricultores del valle. El Río Chancay rodea a la ciudad en el llamado cono deyectivo de la cuenca. Su recorrido es corto, se desplaza a manera de estrechos cursos torrentosos en su curso alto y medio y desarrolla un amplio valle en su curso inferior, con muy buenos suelos que permiten una amplia actividad agrícola, aunque de escaso valor agregado. Nace del nevado de Alcay y una serie de lagunas, al noroeste de la provincia de Canta. Su recorrido es de 110 Km. y es determinante para los centros poblados y la ciudad del distrito de Chancay. (INDECI, 2007)

El Mapa de Peligros (2007) de la ciudad de Chancay reporta “fenómenos naturales de inundación fluvial en la margen derecha del río Chancay, sobresaturación en los humedales de la Albufera Santa Rosa (Peralvillo), problemas de amplificación sísmica en la zona de Quepepampa por elevación de los niveles freáticos, inundación marina y derrumbes localizados en su franja litoral; y por otro lado, la ocurrencia de peligros tecnológicos derivados de la mala práctica humana producto de las actividades agropecuarias, pesqueras e industriales”.

Respecto a los suelos del distrito de Chancay éstos “presentan un conjunto de terrazas aluviales no inundables de primer y segundo nivel, bajo un rango de pendiente entre 0 y 2 %, son suelos de reacción moderadamente alcalina, con un horizonte arable de textura media o moderadamente fina que descansa sobre una sección de control de textura similar”. Son suelos que presentan

buen drenaje y debido a su textura “son considerados los mejores suelos del área agrícola del valle de Chancay”. (Municipalidad Provincial de Huaral, 2023).

Por otro lado, Cabrera et al (2000) abordaron la problemática de la gestión ambiental en el litoral de Chancay.

- Respecto a los suelos indican que “por sus características texturales son considerados los mejores suelos del área agrícola del valle de Chancay”.
- Respecto al Río Chancay, sostienen que “es la principal fuente de regadío y de consumo en la cuenca, se origina con el nombre de Acos en la confluencia de los ríos Pacaraos y Baños en la localidad de puente Tinco a 2750 m.s.n.m, es de régimen muy irregular y de carácter torrencioso”.
- Añaden que el río Chancay “recibe durante su recorrido varios afluentes y diversas descargas domésticas e industriales y de todo tipo, causando contaminación sobre el distrito de Chancay”

En Chancay se desarrollan otras actividades económicas, diferentes a la agricultura. La actividad pesquera industrial, registra 7 fábricas, que tienen una capacidad de procesamiento 563 TM de pescado por hora. Mientras que “la población total dependiente de la pesca artesanal marítima son aproximadamente 250 personas”. (Municipalidad Provincial de Huaral, 2023).

Por otro lado, Baldeón y Ganoza (2022) analizaron la pesca artesanal en Chancay durante 2011 y 2017, en donde resaltan que dicha actividad presenta “alta informalidad”, anotando las siguientes conclusiones:

- Arte de pesca más utilizado durante el septenio: la cortina (64,9%), espinel (10,1%) cangrejera (8,9%), pinta (15,2%), trasmallo (0,7%), cerco (0,1%) y buceo (0,004%).
- Por capacidad de bodega hubo 277 embarcaciones (66,3%) de 0,9 t, seguida por 42 embarcaciones (10,0%) de 2,0 t, de 3 t (23,5,5%), de 1,5 y 5 t (14,3,3%);
- De 418 embarcaciones registradas, 63,2% se caracterizan por no tener motor, su propulsión es a remo, 33,3% tiene motor central y 3,65% cuenta con motor fuera de borda.

A la informalidad se le añade la precariedad en la que se desenvuelve esta actividad.

Otra actividad importante es la referida al comercio y a los servicios, entre ellas el turismo orientado a la playa Chacra y Mar y el Castillo de Chancay. Actividad que depende sensiblemente del recurso hídrico”

3. El recurso agua y el mega puerto de Chancay

Terminal Portuario Multipropósito de Chancay

Mediante la plataforma digital única del Estado peruano (noviembre 2022) el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) anuncia:

- “La construcción del nuevo Terminal Portuario Multipropósito de Chancay permitirá que el Perú se convierta en una potencia a nivel comercial, debido a que será el primer centro logístico del Pacífico sudamericano.”
- “Este megaproyecto, a cargo de la empresa china Cosco Shipping, es clave para el comercio internacional y será un hub que redistribuirá la carga de los países de Chile,

Ecuador y Colombia. Su inversión asciende, en su primera etapa, a US\$ 1213 millones (no incluye IGV), y su concepción final superará los US\$ 3600”.

- “La construcción del Puerto de Chancay, ubicado a 80 km al norte de Lima, en Huaral, beneficiará económicamente a miles de familias en el corredor del centro del país hacia la costa, impactando en la generación de empleos y promoviendo beneficios para los usuarios de la cadena del comercio internacional. Durante la etapa de construcción, se estima que se generará 7500 empleos directos e indirectos.”

El proceso de implementación de esta megaobra ha estado sujeta a diversas opiniones, a favor y en contra, desde sus inicios hasta el presente.

Por ejemplo, en el diario La República (24 de abril de 2024) se recogen algunos puntos de vista:

La República 29 abr 2024

“¿Cómo podemos alegrarnos por la megaobra cuando no tenemos salud, seguridad ni tranquilidad? Estamos totalmente abandonados”, cuestionó Julissa Vite Olivos, desde el sector de Peralvillo.

“La inversión de 1.300 millones de dólares de la primera etapa de esta mega obra no se ha reflejado en la realidad de Chancay”, afirmó el alcalde del distrito, Juan Álvarez,

“El Perú estará en condiciones de vender **productos agrícolas** al **mercado asiático** hasta por 50.000 millones de dólares, lo cual podría concretarse con la puesta en marcha del **megapuerto de Chancay** y la ejecución de cuatro grandes proyectos de irrigación en la costa peruana, según sostuvo el **titular del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), José Arista**”.

“De acuerdo con especialistas, los impactos ambientales del megapuerto se dividen en tres categorías principales: **calidad del aire, agua y suelo**. Estas abarcan 50 puntos críticos, los cuales ya han sido expuestos por la sociedad civil organizada de Chancay frente al Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (Senace)”.

Frente a la magnitud y trascendencia de una obra como la del megapuerto de Chancay el debate en torno a su impacto económico debe centrarse en la gestión de los recursos naturales, en particular en la gestión del recurso agua, dado que, al dinamizarse y expandirse las actividades económicas, da lugar a una competencia entre los diferentes usos del agua. El problema se agudiza si se tiene en cuenta que este recurso constituye un derecho humano fundamental para la vida y la salud. Más aún, el agua es un recurso escaso, ya identificado desde las culturas precolombinas en Perú. Su abordaje requiere el uso intensivo de la participación ciudadana para concordar las acciones en torno a una adecuada gestión hídrica en todos los niveles y con todos los actores de la cuenca.

Desde el punto de vista oceanográfico la bahía de Chancay es un área marina abierta al medio oceánico. Las características oceanográficas del lugar pueden variar en espacio y tiempo y están dentro del patrón de distribución para las masas de aguas costeras frías del mar peruano, con temperaturas promedio de 18.1 °C y 35.1 o/oo en promedio de salinidad en la estación invernal, los valores de los nutrientes (Fosfatos, Silicatos, Nitratos y Nitritos), están asociados a la productividad del medio marino y a la actividad industrial y domestica por lo que pueden variar. Las mareas que se presentan en la zona de estudio son predominantes de tipo semidiurno, 2 pleamares y 2 bajamares durante todo el día. (Perez, 2019)

Zegarra (2014) destaca las principales actividades económicas dependientes del agua: la agricultura, con un uso intensivo del recurso, la industria, pesquería, minería, actividades recreacionales, entre otros. Resalta la complejidad inherente a la gestión del agua de cara al “uso multisectorial en una misma cuenca hidrográfica”. Tal es el caso de las diferentes actividades económicas, las actuales y las nuevas, en torno al Mega Puerto de Chancay y su zona de influencia.

En todo esto, el manejo ambiental, aspecto transversal, cumple un papel importante.

El Informe Técnico del Primer Monitoreo Para la Cuenca del Río Chancay Huaral (2014) reportaba algunos puntos con valores superiores a los estándares de calidad ambiental (ECA categoría 3): Zinc (Laguna Vilcachipu); coliformes termotolerantes (Chancay), Nitrógeno Total (Baños, Chancay), Manganeso (Rio Chancay), Aluminio (Chancay). En casi todos los puntos de monitoreo se presentaron valores superiores al ECA 3 para la demanda bioquímica de oxígeno (DBO) y demanda química de oxígeno (DQO)

Gutierrez (2021) abordó el análisis de los impactos ambientales para el Terminal Portuario Multipropósito de Chancay. Reporta que el Humedal de Santa Rosa, catalogado como ecosistema frágil, “sin embargo, de acuerdo a la Resolución de Dirección Ejecutiva N° 153- 2018-MINAGRI-SERFOR-DE, en el que se enlista los ecosistemas frágiles identificados en Perú, no se incluye al humedal de Santa Rosa”.

Bocanegra-Garcia (2019) aborda el “Impacto por obras del complejo portuario en la franja costera de la bahía de Chancay”, estudio en el que concluye que “en su franja litoral han sido transformadas por las obras hasta ahora preliminares de lo que será un mega puerto. La transformación ha significado la pérdida de la playa como espacio recreativo y hábitats de importantes especies que sustentan la pesquería artesanal. Lo que antes era una playa donde se descargaba la energía de las olas, mareas y corrientes, ahora se ha convertido en un sistema rígido frente a los procesos naturales hidrodinámicos que ha roto el equilibrio natural del sistema”.

Con respecto a los impactos ambientales generados por la actividad pesquera industrial en la bahía de Chancay Pérez (2019) señala que para cada uno de los parámetros evaluados en cinco empresas industriales, se encontró que el “pH” se encuentra dentro del rango (5 - 9) de los LMP establecidos; el parámetro DBO5, se precisa que las concentraciones obtenidas se encuentran por encima del valor LMP referencial, y para los parámetros Agua y Grasa (350 mg/L), las concentraciones obtenidas evidencian un comportamiento con tendencia al cumplimiento de los LMP.

Blaz (2022) analizó la “modificatoria del estudio de impacto ambiental del proyecto terminal portuario multipropósito de Chancay. Encontró que “los resultados a la calidad de agua y sedimentos en los parámetros Boro, Plomo y Bario se determinó que exceden los estándares de calidad de agua (ECA) en casi todas las estaciones evaluadas”, los mismos que “se explican por los posibles aportantes de metales al mar provenientes de la cuenca del río ChancayHuaral”.

Asimismo, Blaz (2022) encontró que, luego de la valorización e identificación de los impactos ambientales, “impactos leves un 70%, impactos moderados 25% e impactos altos en 5%, lo cual permite la viabilidad del proyecto aplicando e implementando las estrategias de manejo ambiental”.

Desde la perspectiva legal ambiental, la Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA) elaboró un análisis del mega puerto de Chancay (SPDA, 2023), en donde se destaca:

- El megaproyecto presenta tanto impactos positivos (económico y social) como la generación de impactos ambientales (aire, agua y suelo) lo cual influirá en el ámbito social.

- “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” (Resolución Directoral 158-2020-SENACE-PE/DEIN) es el único instrumento que ahonda en la caracterización del Humedal Santa Rosa en el área de influencia indirecta ambiental, e identifica los impactos ambientales producto de la actividad y las respectivas medidas de manejo ambiental”.
- Reporta vacíos en los mecanismos de participación ciudadana, relacionados con el sector transporte. “Las disposiciones sobre los procedimientos de participación ciudadana para el proceso de evaluación ambiental se encuentran dispersas en diversas normas, las que no han sido modificadas hace más de 20 años, por lo que ameritaría una revisión y eventual actualización de estas normas, para establecer mayores estándares para el ejercicio efectivo del derecho de participación ciudadana a lo largo del ciclo de vida de los proyectos de inversión”.
- Tanto en el EIA-d como en el MEIA-d “se lograron identificar distintas preocupaciones de la ciudadanía como: la contaminación del ambiente, la afectación al humedal Santa Rosa, cuestionamiento sobre si el trazo del viaducto es la alternativa de menor impacto ambiental, entre otros”.
- Alarmante “ausencia de un Plan de Compensación Ambiental de un proyecto de inversión de tan alta envergadura, inclusive si se cuenta con un marco normativo que dispone de su consideración en el instrumento de gestión ambiental correspondiente”.
- Preocupación “ por la colocación de un rompeolas y un sistema de bypass artificial por la erosión que puede causar en las playas de Chancay no solo perjudicaría las actividades turísticas, recreacionales y económicas, también

afectaría a los recursos hidrobiológicos que habitan en el fondo marino y puedan verse afectados por la actividad”.

- En el estudio realizado se convoca a “la Municipalidad de Chancay construya con prontitud una planta de tratamiento de aguas residuales domésticas y que la empresa administradora del megapuerto pueda colaborar en esta tarea. La construcción del megapuerto ha generado un acelerado crecimiento inmobiliario durante los últimos 10 años, sin ninguna planificación urbana, por tanto, se han incrementado las invasiones de espacios públicos, entre otros. De tal manera que, a mayor población, se produce mayor cantidad de aguas residuales”.

En lo social, se ha multiplicado el caos vehicular en un nuevo escenario. Asimismo, “una variedad de viviendas se vio afectadas por el hundimiento del suelo, debido a la construcción del túnel del futuro puerto multipropósito de Chancay”.

4. Corolario

Esta preocupación, que no es reciente, ya había sido avizorada por Cabrera et al (2002) cuando abordaron el estudio de la gestión ambiental de esta cuenca, aspecto que toma relevancia en la actualidad. Los autores señalaron:

- El medio físico natural sigue siendo un condicionante básico de las formas de ocupación y explotación del ambiente territorial en Chancay.
- Las actividades productivas más relevantes en Chancay son la agricultura, ganadería e industria, condicionan la localización de las instalaciones industriales y agropecuarias.
- Existe una fuerte presión demográfica sobre todo en cinturones externos de la ciudad, este crecimiento

poblacional se organiza a través de pequeños núcleos, lo que facilita la explotación integral del espacio.

- Es necesario realizar esfuerzos conjuntos entre gobierno central y gobierno local y empresas privadas para la implementación de infraestructura y formación de recursos humanos altamente capacitados.
- Establecer un plan maestro de Ordenamiento Territorial de mediano y largo plazo con un organismo de gestión de gran alcance.
- Establecer un sistema de monitoreo debidamente implementado con la participación de instituciones gubernamentales y privadas.
- Establecer un organismo de control que efectúe un seguimiento de las principales actividades que tienen relación con el desarrollo sostenido con capacidad de implantar medidas correctoras

Finalmente, bajo el enfoque de cuenca, contenido en la legislación peruana vigente, es necesario convocar y comprometer a los diferentes actores sociales para encontrar soluciones a las grandes inquietudes que devienen de la próxima inauguración y puesta en marcha del puerto multipropósito de Chancay. Esto comprende tanto a la empresa privada como al sector público, en todos sus niveles, y a la sociedad civil; compete al poder ejecutivo asumir su rol de concertador entre los intereses privados y los de la sociedad civil, para lograr beneficio para todos.

Teniendo como punto de partida la organización social existente (Comités de regantes) es necesario implementar desde la cuenca alta acciones de cosecha de agua, infraestructura temporal y permanente de acumulación y/o reserva de agua, definición y monitoreo de la célula de cultivo, priorizando la alimentación de la población, lo que implica la selección de cultivos y la acción del gobierno para la regulación de precios y otros mecanismos.

Fortalecer las competencias y recursos de la población orientada a la actividad agropecuaria, dada su importancia tanto local y regional, como para Lima Metropolitana, más aún si se presume una demanda agroexportadora de grandes proporciones.

En la parte marina, generar alternativas sostenibles para la pesca artesanal y la industrial, aspecto en el que la Academia desempeñará un rol importante.

De igual manera en las actividades recreacionales y la actividad turística, la apertura y/o consolidación de un turismo sostenible, tanto en el litoral como en la zona rural.

Se impone, además, la implementación de estructura sanitaria y proyectos de tratamiento de aguas residuales.

5. Literatura Citada

Baldeón, A & Ganoza, F. (2022) Desembarques demersales y costeros de pesca artesanal, Chancay: 2011-2017. Inf Inst Mar Perú, Vol. 49 / No. 4 / Octubre - Diciembre 2022

Bernex, N. (sf) La gestión de los recursos hídricos en el Perú. <http://repositorio.pucp.edu.pe/index//handle/123456789/11887>

Blaz, E (2022) Modificatoria del estudio de impacto ambiental del proyecto terminal portuario multipropósito de Chancay. Tesis Ingeniería Ambiental, Universidad Nacional del Callao, Lima, Perú.

- Bocanegra-Garcia, C.** (2019) Impacto por obras del complejo portuario en la franja costera de la bahía de Chancay (Perú). Revista Gaceta Científica ISSN: 2617 - 4332 (Versión Digital).
- Cabrera, C.** (2022) "Contaminación e Impacto en la bahía de Chancay". Revista de Investigación de la Facultad de Ingeniería Geológica, Minera, Metalúrgica y Geográfica. UNMSM Vol.5. N.º 9. Lima, Perú.
- Gutierrez, A.** (2021) Evaluación de impactos ambientales y propuesta de la estrategia de manejo ambiental para el proyecto: "Terminal portuario multipropósito de Chancay". Tesis de Maestría, Universidad Nacional José Faustino Sanchez Carrión, Huacho. Perú.
- INDECI (Instituto Nacional de Defensa Civil).** (2007). Estudio: Mapa de estudio de la Ciudad de Chancay- INDECI-PNUD PER/02/51 00014426- Ciudades sostenibles Chancay. Chancay, Perú.
- OECD** (2021) Gobernanza del Agua en Perú, OECD Publishing, París, <https://doi.org/10.1787/f826f55f-es>.
- Municipalidad Provincial de Huaral** (2023) Diagnóstico de brechas de la provincia de Huaral- PMI 2025-2027.
- Perez, M.** (2019) Evaluación de parámetros físico-químicos de los efluentes industriales de empresas pesqueras de consumo humano indirecto, bahía de Chancay (2011-2017). Tesis de Maestría, UNFV, Lima, Perú.

Sociedad Peruana de Derecho Ambiental [SPDA]. (2023).
Megapuerto de Chancay: Análisis legal ambiental.
Lima: SPDA

Unesco (2023). Informe Mundial de las Naciones Unidas sobre el
Desarrollo de los Recursos Hídricos 2023.
Resumen Ejecutivo.

Zegarra, Eduardo (2014) Economía del agua conceptos y
aplicaciones para una mejor gestión. Lima,
GRADE.

Acerca de los autores



JESUS ENRIQUE TINOCO GÓMEZ - Nació en Huaraz, capital del departamento de Ancash, en 1946; estudió primaria y secundaria en su ciudad natal, en la Escuela Monumento Antonio Raimondi y el Colegio Nacional “La Libertad”, su formación profesional la realizó en la Universidad Nacional Agraria “La Molina”, donde se recibió de ingeniero agrícola. Inició su trabajo profesional en el sector público, primero en el SINAMOS y luego en el Instituto Nacional de Planificación - INP; luego pasó a las ONGs CEDEP y CIDIAG y al sector privado como consultor en la empresa Asesoría en Planificación y Sistemas - APS; durante esos trabajos conoció Amazonas, Cajamarca, Lambayeque y Lima y recorrió, profesionalmente, casi todo el Perú. Viajó al Brasil

para un curso de especialización en 1983, regresó brevemente al Perú y desde 1986 radica en Salvador, capital del estado de Bahia, en el Brasil donde trabajó como consultor en temas de capacitación para reforma agraria, desarrollo local sostenible, gestión de emprendimientos rurales asociativos, planificación local participativa, compensación socio ambiental y promoción del emprendedorismo social; todo ello a través de organismos como el PNUD y el IICA. Para atender las demandas específicas de esos trabajos realizó diversos cursos de especialización tanto en organismos como la FAO cuanto en universidades como la PUC - Minas Gerais. Esta experiencia universitaria se extendió a la participación como docente invitado en la universidad UNIFACS de Salvador - Bahia, para el curso MBA en Gestión de la Sustentabilidad y Responsabilidad Corporativa. También actuó en la producción rural, donde fue presidente de la Asociación Bahiana de Productores de Flores y Plantas Ornamentales.

Escribe con alguna regularidad, sus publicaciones mas recientes son: **Cronicas Bahianas 2016**. Lima. 2017; **Historia del Coro de la Universidad Nacional Agraria de La Molina - Relatos y testimonios sobre sus orígenes y evolución**. Lima. 2017, en coautoría con Andrés Solari Vicente y Moisés Quito Vidal en representación de los fundadores del citado coro; **La apacheta del cuatro de febrero de 2022 - Acuerdo Chino-Ruso sobre el nuevo orden mundial**. Brasil. 2022, primera experiencia en temas geopolíticos y, la semana pasada un artículo en portugués sobre la experiencia autogestionaria de Villa el Salvador, en Lima, para el

numero de lanzamiento de la revista digital Nuevos
Tiempos Modernos, dedicado al tema urbano.

FRANCISCO JAVIER WONG CABANILLAS



Nació en Lima, en el distrito capitalino de Lince, en el año 1955. Su formación profesional la realizó en las siguientes universidades: Universidad Nacional de Ingeniería (UNI), obteniendo el título de Ingeniero Electrónico, Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM) Facultad de Ciencias Sociales obteniendo el título de Licenciado en Sociología a su vez, realizó estudios de en la Facultad de Ciencias Contables y Administrativas obteniendo el grado de Doctor en Ciencias Contables y Empresariales, realizó estudios en la Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle, obteniendo el grado de Doctor en Ciencias de la Educación.

Dentro de su formación complementaria a llevado los siguientes diplomados: Diplomado en Planificación y Gestión del Desarrollo Local y Regional en la Universidad Nacional de Ingeniería (UNI) y el Diplomado en Políticas Públicas e Interculturalidad (UNMSM)

Inició su trabajo profesional en el sector público, en el Ministerio de Agricultura y posteriormente se ha dedicado a la investigación, así como a la Docencia universitaria en el pregrado y posgrado en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, así como en la Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle. Su línea de investigación es multidisciplinaria, ya que abarcan diversos aspectos tales como: la Ingenierías Eléctrica, Electrónica e Informática, la educación, el desarrollo socioeconómico y empresarial, la responsabilidad social en el ámbito de proyectos de producción sostenible en la zona de Lima Norte y en poblaciones de pueblos originarios amazónicos, teniendo así una visión científica, social y educativa con una proyección de desarrollo socioeconómico y empresarial en las áreas de trabajo a realizarse en las zonas urbanas y rurales así como otras Ingenierías y Tecnologías.

Director General de la Revista Digital CTS-CAFÉ-Para ciudadanos, tiene en su haber diversas publicaciones, libros:

Sistemas de Manufacturas (2018), Sistemas Dinámicos (2019), así como artículos, Relationship between

socioeconomic development and Foreign Franchise presence in North Lima (2013) Cosmovisión Indígena. preservación, uso y manejo de los recursos naturales en la amazonia peruana: El Caso Ashaninka (2014), Análisis y diseño de un sistema de información para la gestión de reuniones de docentes universitarios (2017) Acerca del distrito de Carabayllo ubicado en Lima Norte: Presencia e Importancia (2018), La educación como variables para entender el desarrollo en Lima Norte, entre otros trabajos publicados.

Ha desempeñado diversos cargos a nivel académico y profesional, jefe de la Oficina General de Cooperación y Relaciones Interinstitucionales (OGCRI) de la UNMSM, director académico y director del Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales de la Facultad de Ciencias Sociales en la UNMSM. Director General de la Dirección General de Responsabilidad Social (DGRS) en la UNMS. Rector de la Universidad Garcilaso de la Vega, en el periodo, 2023-2024.

En la actualidad, de desempeña como docente de pregrado y posgrado, así como Coordinador de Estudios Generales en la Facultad de Ingeniería Industrial- UNMSM

LUZ ROSSANA ARBAIZA GONZALES



Nació en Lima, en el distrito capitalino de Lince, en el año 1975. Su formación profesional la realizó en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM) Facultad de Letras y Ciencias Humanas obteniendo el título de Licenciada en Lingüística. Candidata a magister en Gestión Educativa por la Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle.

Dentro de su formación complementaria a llevado el Diplomado en Políticas Públicas e Interculturalidad (UNMSM)

Inició su trabajo profesional como investigadora de lenguas originarias en CIAMB-Comunidad Indígena Ashaninka Marankiari Bajo-Chanchamayo-Perene, en la consultora DAIMI-PERU SAC.: Iquitos, Loreto- PE. Especialista en el

Área de Lingüística. Investigación Interdisciplinaria entorno a Pueblos Indígenas en Aislamiento Voluntario y Contacto Inicial. Propuesta de la Reserva Territorial Napo-Tigre-Curaray.. (Loreto). Participación como Docente-Monitor en el Curso de Currículo y Especialidad Académica en el programa Nacional de Formación y Capacitación Permanente. UNMSM-UGEL-Chanchamayo. (Junín). Se ha desempeñado como docente en la Escuela de Estudios Generales en la Facultad de Ingeniería Industrial de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Semestre Académico-2022.

Ha publicado los siguientes artículos: Acerca del distrito de Carabayllo ubicado en Lima Norte: Presencia e Importancia. Revista de Investigación Multidisciplinaria CTSCAFE.

Mahoya y sus funciones de Conectividad Textual en la Lengua Ese Eja. Revista de Investigación Multidisciplinaria CTSCAFE:

Cosmovisión Indígena. Preservación, uso y manejo de los recursos naturales en la Amazonia Peruana: El caso Asháninka. Uku Pacha.

La Mitología Amazónica y su Relación con la Simbología Chavín. Investigaciones Sociales. Vol.14 N° 24, pp. 341-350 UNMSM-IIHS.

Diccionario: Vocabulario Español Huarayo (ese eja) del P. José Álvarez. Book-review.

Papachi Ese Eja. (Estudio Introductorio) Misioneros y -Huarayos: Una historia interrumpida. Editado por el Centro Cultural José Pío Aza- Misioneros Dominicanos. 2008. Book-chapter.

Se desempeña como asesora externa de la Asociación del Pueblo Originario Ese ´Eja en Madre de Dios (Perú) es encargada del área se proyectos de proyección social pueblos originarios en la ONG-CTS-LN.

OSCAR RAFAEL TINOCO GÓMEZ



Nació en Huaraz, capital del departamento de Ancash, sus estudios primarios los realizó entre Huaraz y Lima, la secundaria en la Gran Unidad Escolar Ricardo Bentín, Lima, su formación profesional la realizó en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM), donde se recibió como Ingeniero Industrial. Su grado de Doctor lo obtuvo en la Universidad Nacional Federico Villarreal, en Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Actualmente es Director de la Escuela Profesional de Ingeniería Industrial de la Facultad de Ingeniería Industrial de la UNMSM, docente Renacyt nivel VI y coordinador del Grupo de Investigación “Producción más limpia”.

Autor de textos universitarios y artículos científicos en revistas indexadas, impulsor de actividades de responsabilidad social universitaria y promotor de eventos científicos con participación estudiantil en la UNMSM (Ciiddeii, Codeii, Citexim, Coditex, entre otros)

Expositor en diferentes eventos internacionales como el SustexModa de la Universidad de Sao Paulo (Brasil) y el Simposio Internacional “Circularidad Y Sostenibilidad En La Cadena De Suministro” (Cirsos) em la UNMSM, el IX Evento Internacional La Universidad En El Siglo Xxi, Manabí, Ecuador, entre otros.