El Megapuerto de Chancay: Desafíos para la generación de una relación sostenible

A. Caracterización de la ciudad portuaria objeto del caso de estudio

A.1. Localización y dimensiones físicas de la ciudad portuaria y el puerto

Situación

La Ciudad de Chancay se encuentra en la costa central del Perú, específicamente en la provincia de Huaral, que forma parte de la región Lima. Se encuentra a 80 km al Norte de la ciudad de Lima a 43 m.s.n.m. y está conectada por la carretera Panamericana Norte. Limita por el norte con el Distrito de Huacho, por el sur con el Distrito de Aucallama, por el este con el Distrito de Huaral y por el oeste con el Océano Pacifico. Las coordenadas de la ciudad de Chancay son11º33’27” de latitud sur y 77º16’07” de longitud oeste [1]. Se sitúa a orillas del océano Pacífico y su posición geográfica le brinda una conexión directa con el mar, lo que ha influido en su historia y desarrollo económico a lo largo del tiempo. El Proyecto del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay (TPMCH), actualmente en construcción, será una infraestructura portuaria completamente nueva de titularidad privada, uso público y alcance nacional; y, se ubica dentro del distrito de Chancay, en la bahía de Chancay, contiguo a punta Oyague, edificado sobre espacios terrestres y marítimos, donde no existía ningún tipo de infraestructura portuaria.

Ubicación

Ubicación de la ciudad portuaria de Chancay en el Mapa del Perú (B).



Ubicación del Distrito de Chancay dentro de la Región Lima. (Fuente: Estudio: Mapa de Peligros de la Ciudad de Chancay – INDECI – PNUD PER/02/051 00014426 – Ciudades Sostenibles).



Ubicación del proyecto del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay. (Fuente: APN – INFORME N° 0007-2021-APN-DITEC-MASV, 2021).



Territorio

La ciudad de Chancay tiene una superficie total de 150.11 Km^2, el área urbana del distrito de Chancay es 1,096 Ha [2]. Por su parte el proyecto del Megapuerto de Chancay, abarca 2.691.866,88 m^2 tanto área terrestre como acuática, tal como se muestra en el siguiente cuadro [3].

Área acuática o terrestre	Coordenadas UTM WGS84 Zona 18S			
	V	Este (m)	Norte (m)	Área (m^2)
Área de uso efectivo I	I1	251 923,25	8 718 364,32	71 346,59
Área de uso efectivo II	II1	251 286,38	8 718 592,41	4 839,64
Área de uso efectivo II	III1	252 114,71	8 717 374,23	320,02
Área de uso operativo	H1	251 814,79	8 718 449,28	278 346,01
Área de franja ribereña I	R1	251 655,85	8 718 116,04	10 907,12
Área de franja ribereña II	T1	251 415,91	8 718 078,62	48 440,81
Área acuática en muelle 1 y franjas ribereñas[1]				**414 200,19**
Área acuática de uso definitivo A	A	251 093,15	8 718 102,01	699 838,77
Área acuática de uso definitivo B	A	251 289,15	8 718 371,32	4 309,98
Área acuática de uso operacional	A	250 252,82	8 718 471,42	1 157 068,33
Rompeolas secundario	A	251 253,82	8 718 372,99	10 364,55
Área acuática en muelles 2, 3 y 4[2]				**1 871 581,63**
Nº 0	A-1	251 415,05	8 718 080,21	107 213,84
Nº 1				108 974,23
Nº 2				32 340,35
Nº 3				39 454,00
Nº 4				115 876,77

Ubicación del proyecto TPMCH. (Extraído de: Informe N° 00997-2020-SENACE-PE/DEIN, pag. 27-28, 2021).

A.2. La ciudad portuaria en cifras

DEMOGRAFÍA	
Población	63,000 Aprox.
Género	**Mujeres:** 50,24% **Hombres:** 49,76%
Edades	**0 a 14 años:** 25,21% **15 a 64 años:** 65,35%. **65 a +:** 9,45%
Población Económicamente Activa (PEA)	**76.92%** **Mujeres:** 36,70%. **Hombres:** 63,30%
ACTIVIDADES ECONÓMICAS	
Comercio por menor	19,27%
Sector industrial	12,32%
Pesca	9,04%
Construcción	8,78%
Agricultura	7,60%
Transporte urbano	7,34%
Instituciones públicas	5.50%
Hoteles y restaurantes	4,06%
Actividades relacionadas con la salud, educación, artesanía, turismo, entre otros	Valores menores al 3%

Ciudad portuaria de Chancay en cifras. (Fuente: INEI. Elaboración propia).

El proyecto del TPMCH será un Terminal que movilizará carga general, carga a granel (graneles sólidos y líquidos), carga rodante y carga en contenedores. Contará con los siguientes terminales especializados que estarán diseñados para ser administrados y operados en forma independiente:

- Terminal especializado de Graneles sólidos y líquidos, Carga General y Carga Rodante (importación y exportación), en adelante TGAR.
- Terminal especializado de Carga General y Carga Rodante en adelante TGER.

- Terminal especializado de contenedores (importación y exportación), en adelante TCONT.

Año	Tipo de carga (miles de toneladas)					
	Granel (Panamax)	General (Panamax)	Rodante (Car Carrier)	Contenedores (Post Panamax)	Contenedores (Triple E)	Total (Naves)
2024	50	30	18	56	8	162
2025	79	34	19	64	9	205
2026	109	39	19	75	10	252
2027	141	43	19	87	12	302
2028	145	48	19	99	14	325
2029	150	53	18	112	15	348
2030	154	57	19	125	17	372
2031	158	81	18	140	19	416
2032	162	87	20	148	19	436
2033	166	92	20	157	21	456
2034	170	97	21	166	22	476

Proyección de la cantidad de naves que arribarán al TPMCH. (Extraído de: Informe N°00997-2020-SENACE-PE/DEIN, 2021).

Año	Anual	Mensual	Semanal
2024	162	14	3
2025	205	17	4
2026	252	21	5
2027	302	25	6
2028	325	27	7
2029	348	29	7
2030	372	31	8
2031	416	35	9
2032	436	36	9
2033	456	38	10
2034	476	40	10

Frecuencia de flujo estimado de naves que arribarán al TPMCH. (Extraído de: Informe N°00997-2020-SENACE-PE/DEIN, 2021).

B. Breve reseña histórica de la ciudad portuaria

El distrito de Chancay forma parte, junto con otros 11 distritos, de la provincia de Huaral, en el departamento de Lima, y sus antecedentes históricos se remontan al periodo intermedio tardío o periodo de Reinos y Señoríos (800 d.C. y 1400 d.C.), que habitaron la costa central a 80Km, al norte de Lima [4]; periodo en el que surgieron señoríos, centros arquitectónicos, monumentales y producción alfarera, cerámica, textiles y manufacturas de madera.

El reino de Chancay se extendió hasta el tiempo del Tahuantinsuyo y formó parte

de la administración de los Hijos del Sol, que dominaron el territorio andino hasta la época de la conquista. En el siglo XVI, Luis Flores fundó Chancay siguiendo instrucciones del virrey Diego López de Zúñiga y Velasco, Conde de Nieva, llamándola Villa de Arnedo, en referencia a un feudo español.

Durante la Emancipación, en Chancay se libraron dos (2) batallas importantes: “la Batalla de Torreblanca (11.11.1820), y la Batalla de Río Seco o Pescadores (25.11.1820). En 1821, durante la época republicana, el Libertador San Martín estableció la demarcación territorial, convirtiendo el lugar en el “Distrito de Chancay”. Décadas después, en 1880, y en plena Guerra con Chile fue hundida la goleta chilena Covadonga, en las aguas del puerto de Chancay, hecho que ha quedado guardado en la memoria de la población.

Castillo de Chancay (atractivo turístico). (Fuente: https://andina.pe/agencia/noticia-huaral-y-su-encanto-te-esperan-conoce-sus-fascinantes-atractivos-turisticos-bioseguros-868212.aspx/).



C. Breve nota sobre la gobernanza de la ciudad y el puerto

El TPMCH no es una concesión, la empresa COSCO SHIPPING Ports Chancay PERU S.A. es dueña del terreno sobre el que construye la infraestructura portuaria, no obstante, se encuentra bajo los lineamientos de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), que es el organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, cuyo objetivo es establecer y consolidar una comunidad marítimo-portuaria que enlace a todos los agentes estatales y privados del sector para el fortalecimiento de la competitividad portuaria.

Dentro de esta gobernanza de la ciudad puerto se encuentran también la Municipalidad Distrital de Chancay, que es el órgano de gobierno local con autonomía política, administrativa y económica que ejerce jurisdicción exclusiva sobre el ámbito territorial del distrito y se encuentra representado por el Alcalde Distrital; el Gobierno Regional de Lima, que es el órgano responsable de promover el desarrollo integral y sostenible de la región y es representado por el Gobernador Regional; la sociedad civil y la academia.

Cabe resaltar que, no se reportaron conflictos sociales en el distrito, salvo movilizaciones no violentas ocurridas en el 2019 [5] y en 2023 (por el hundimiento de viviendas del Centro Poblado Peralvillo producto de las obras). Los actores involucrados mantienen una posición colaborativa, suscribiendo convenios de cooperación institucional para poder financiar actividades para el desarrollo de Chancay, como salud, seguridad, educación, turismo, entre otros.

D. Descripción del reto

En el caso del TPMC, que se encuentra en etapa de construcción, y que prevé el inicio de sus operaciones para fines del 2024, es importante tener en cuenta factores cruciales que deben ser abordados para lograr una relación puerto ciudad armoniosa, sostenible y duradera desde esta etapa.

Como primer factor, se puede señalar la falta de un marco normativo lo suficientemente sólido que promueva la relación puerto ciudad; la Ley del Sistema Portuario Nacional no establece alguna disposición sobre la relación puerto ciudad

de manera específica, a diferencia de otros países; únicamente, se cuenta con el Plan Estratégico Institucional de la Autoridad Portuaria Nacional 2020 – 2026, que contempla como como uno de sus lineamientos de política institucional, a la integración puerto ciudad; y, con el Plan de Integración Puerto Ciudad 2023, que establece algunas estrategias y tácticas para la integración Puerto Ciudad, pero de manera muy general; por lo que, estas herramientas de gestión resultan insuficientes para lograr avances significativos en esta integración a nivel de cada ciudad puerto y en específico de Chancay.

Otro factor a tener en cuenta es la multiplicidad de actores, que puede dificultar la alineación de los intereses a un mismo objetivo en común, ya sean agentes económicos, entidades públicas (además de la Autoridad Portuaria Nacional), gobiernos regionales y locales involucrados, la Academia y la sociedad civil.

Aunado a ello, la falta de un foro con comunicación de calidad, transparente y oportuna entre los todos los actores intervinientes puede limitar las posibilidades de dar a conocer el sector, sus beneficios y oportunidades; y, dificultar el diálogo colaborativo entre éstos para lograr el planeamiento y desarrollo de una estrategia de integración a corto, mediano y largo plazo.



Terminal Portuario Multipropósito de Chancay. (Fuente: https://www.linkedin.com/posts/puertodechancay_puertodechancay-progreso-construcciaejn-

activity-7056055618708590592-53C9?utm_source=share&utm_medium=member_desktop/).

Estos tres aspectos mencionados generan alto grado de desconocimiento de la importancia de la integración exitosa entre el puerto y la ciudad portuaria, como un factor determinante para el desarrollo y cumplimiento de objetivos de cada actor en sus respectivos ámbitos, de las localidades y del país en general.

En ese sentido, si no se abordan estos desafíos, seguiría sin establecerse claramente la gobernanza de la relación puerto ciudad, no habría una identidad de la ciudad y sus ciudadanos con su puerto y la planificación urbana no consideraría los planes de desarrollo e infraestructura portuaria; lo cual a su vez implicaría problemas mayores a largo plazo.

Para atender a estas necesidades se requiere de una decisión política de alto nivel, materializada a través de la conformación de un órgano colegiado encargado de elaborar un Máster Plan Multisectorial y multinivel con medidas a corto, mediano y largo plazo, contando con la participación colaborativa de todos los agentes involucrados, la cual deberá garantizar el tratamiento y desarrollo del plan de trabajo medible que considere como ejes transversales a la innovación, el desarrollo y la investigación y los Objetivos de Desarrollo Sostenible; así como el empleo de tecnologías exponenciales.



Plan Maestro del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, 2023. (Fuente: Presentación de la Junta General de Accionistas. Volcan Compañía Minera. Obtenido de: https://www.volcan.com.pe/wp-content/uploads/2022/11/230403-RB_017_2023_3_Adj_Pres-Proy-Pto-Chancay.pdf/).

Este órgano colegiado debería considerar como principales responsabilidades:

- Proveer la propuesta del marco normativo actualizado que establezca una gobernanza global, corporativa y proyectiva.
- Elaborar el planeamiento estratégico necesario para fortalecer las acciones realizadas por la Autoridad Portuaria Nacional en aras del desarrollo de la relación puerto ciudad, de cada Puerto con horizonte a corto y mediano y largo plazo.
- Mantener y mejorar la comunicación con la sociedad civil, academia y entidades vinculadas de manera directa y generar espacios de diálogo abierto; promoviendo una articulación vertical entre los gobiernos nacionales y sub-

nacionales y horizontal entre gobiernos subnacionales, la sociedad civil y la academia.
- Buscar el apoyo de organismos internacionales con expertos en la materia, generando aliados estratégicos a través de convenios de cooperación nacional e internacional para realizar estudios, programas o proyectos vinculados a la relación Puerto Ciudad.
- Brindar capacitación técnica especializada y acompañamiento a los gobiernos locales y regionales para su inserción en la relación con sus puertos.
- Promover que la planificación urbanística y de transporte sea compatible y esté armonizada con el Plan maestro de puertos, preservando vistas al mar y promoviendo zonas turísticas.
- Realizar encuestas permanentes para conocer la percepción o valoración de los ciudadanos.

En este escenario, un órgano colegiado permitiría la colaboración entre los diferentes actores, lo que conduciría a un enfoque más coherente y coordinado en el desarrollo de normativas y estrategias. Esto evitaría conflictos y contradicciones en las políticas y decisiones relacionadas con los puertos y aseguraría una toma de decisiones informada y enriquecida por diversas perspectivas, al mismo tiempo que podría impulsar el desarrollo económico local y regional al maximizar el potencial económico de los puertos y su influencia en las comunidades circundantes.

Conclusiones

La relación entre un puerto y la ciudad es compleja y multifacética, y tratarla desde el inicio del proyecto de construcción es esencial para garantizar que el puerto sea un activo para la ciudad y la región en lugar de convertirse en un problema. La planificación y la consideración cuidadosa de todos estos aspectos desde el principio pueden conducir a un desarrollo más sostenible y beneficioso tanto para el puerto como para la ciudad. En ese sentido, es esencial la conformación de un órgano colegiado encargado de elaborar y monitorear las propuestas que reflejen cómo el puerto se integrará en el tejido urbano desde el principio, cómo el puerto puede contribuir al desarrollo socioeconómico de la región y cómo puede integrarse con la comunidad de manera positiva. Una planificación adecuada de carreteras, ferrocarriles y otras infraestructuras de transporte desde el principio puede ayudar

a garantizar que el puerto funcione de manera efectiva y que la ciudad pueda acceder al puerto de manera eficiente, minimizando los impactos al medio ambiente.

IMAGEN INICIAL | *Terminal Portuaria Multipropósito de Chancay. (Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC).*



NOTAS

[1] PLAN DE DESARROLLO URBANO DEL DISTRITO DE CHANCAY 2008 – 2018. Obtenido de Chrome-extension: https://eudora.vivienda.gob.pe/observatorio/PDU_MUNICIPALIDADES/CHANCAY/PDU-CHANCAY.pdf/.
[2] Idem.
[3] Informe N° 0007-2021-APN-DITEC-MASV del 05.02.2021 emitido por la Autoridad Portuaria Nacional. Extraído de Chrome-extension: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1669754/Informe%20N%C2%B0%200007-2021-APN-DITEC.pdf.pdf/.
[4] Según la cronología de Jhon Rowe (1972), extraído del Informa APN.
[5] Pacientes del Hospital de Chancay reclaman por falta de equipos y médicos; y, pobladores protestan por la posible contaminación ambiental que puede generar el proyecto.

REFERENCIAS

Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas (2017). Instituto Nacional de Estadística e Informática. INEI.

Compendio de Mapas de Infraestructura Portuaria (2022). Ministerio de Transportes y Comunicaciones. MTC. http://www.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/mapas_viales.html/.

Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo. (2007).

Ley N°27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (2003).

Monografías sobre Gestión de Puertos (1996). Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo. UNCTAD.

Miguel Jiménez. (2023). Puerto es Ciudad, Ciudad es Puerto. Diario del Puerto.

Plan Estratégico Institucional 2020-2023 (2020). Autoridad Portuaria Nacional.

Plan de Integración Puerto Ciudad de la Autoridad Portuaria Nacional 2023. (2023).

PLAN DE DESARROLLO URBANO DEL DISTRITO DE CHANCAY 2008 – 2018. Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://eudora.vivienda.gob.pe/observatorio/PDU_MUNICIPALIDADES/CHANCAY/PDU-CHANCAY.pdf/.

Proyecciones de Población Total, según Departamento, Provincia y Distrito, 2018-2022 – Boletín Especial Nº 272017 (2017). Instituto Nacional de Estadística e Informática. INEI.

Reglamento de Organización y funciones – ROF de la Municipalidad Distrital de Chancay. (2023). Municipalidad Distrital de Chancay.