

El megapuerto de Chancay. Resistencia social, expulsión silenciosa e incertidumbre

Alejandro Chirinos P.

Sumilla

Los ojos del mundo están puestos en el Perú. Con una inversión de 3600 millones de dólares se construye en Chancay el terminal portuario más importante del continente. Concebido como un *landlord port* y controlado desde Pekín, el proyecto portuario marcó el ingreso del Perú a la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR), una gran estrategia geoeconómica promovida por China que ha empezado a recomponer el mundo, dotándole al gigante asiático de un gran peso geopolítico.

Se ha hablado mucho acerca de los beneficios económicos que traerá el futuro terminal portuario cuando comience a concentrar el comercio de la región y se consolide como el *hub* comercial más grande del continente. Sin embargo, poco se ha dicho sobre los impactos sociales y ambientales que está ocasionando su construcción. Viviendas rajadas, vías colapsadas, zonas de pesca removidas, líderes sociales querellados, estrés permanente, patrimonio arqueológico destruido, son características de un panorama preocupante en Chancay. La población considera que el proyecto fue impuesto sin considerar sus preocupaciones, pasando de ser un conflicto de resistencia a uno de convivencia. Hoy, lo que se ha instalado en Chancay es una gran incertidumbre sobre su futuro, ante la indiferencia del Estado.

La estrategia global china

El año 2013 marcó un momento clave para la República Popular China (RPCh). Xi Jinping pondría en marcha la implementación de una estrategia geoeconómica ambiciosa que rápidamente comenzaría a tener grandes implicancias geopolíticas. Este esquema de reconfiguración global, expresado en la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR)¹, consiste en el establecimiento de dos rutas combinadas, una de infraestructuras terrestres y otra marítima, cuyo propósito es mejorar las conexiones chinas tanto en el continente asiático como hacia el exterior².

Este particular esquema geoeconómico, que podría verse como una suerte de redefinición de la tesis del sistema-mundo de Immanuel Wallerstein, está recomponiendo el tablero global en la actualidad. En este esquema, China obtiene un peso relevante a escala internacional y lo hace ampliando su influencia a través de cierto tipo de relaciones que se caracterizan por el fomento de

¹ También conocida como la nueva Ruta de la Seda 2.0. Se le conoce por las siglas OBOR, que corresponde a *One Belt and One Road*.

² El objetivo detrás de este proceso es reducir a cero la pobreza aún concentrada en los territorios del sureste chino. Para ese propósito, China requiere de importantes cantidades de materias primas y recursos minerales que abundan en los territorios del sur global. Asimismo, busca una mejor distribución de los productos chinos en menor tiempo en toda la región.

dependencias comerciales y económicas con otros países respecto de Pekín³. Así, en menos de diez años, China ha logrado un posicionamiento importante y una gran influencia económica y política a nivel mundial⁴. Hoy, China es el principal socio comercial de América latina, con alrededor de 55 000 millones dólares invertidos en la región, y la cifra va en aumento⁵.

La importancia del Perú para el gigante asiático

El Perú es un territorio clave para los objetivos estratégicos de China. No solo porque posee ingentes cantidades de minerales y materias primas sin procesar, sino porque una de sus mayores fortalezas está dada por su ubicación estratégica en el Pacífico.

La costa central peruana es un punto de acceso importante en la región, tanto para intensificar la distribución de bienes chinos en América del Sur como para abastecer al gigante asiático de recursos y materias primas venidas del Atlántico y del Pacífico, en menor tiempo y a menor costo. Para afianzar ese aprovisionamiento de largo plazo y sus flujos comerciales, China requiere de toda una cadena logística de transporte que solo es posible a través de un

³ La Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR), también conocida como «La nueva Ruta de la Seda», es una estrategia de posicionamiento global que, bajo el esquema de cooperación al desarrollo, se basa en la siembra de relaciones de dependencia de países del sur global o periferia. Los países que se insertan a la IFR se caracterizan por tener un nivel muy bajo de institucionalidad ambiental y política; son democracias muy débiles o frágiles, con una fuerte tendencia a la inestabilidad e ingobernabilidad; sus niveles de inversión en infraestructura, investigación y tecnología son muy bajos, pero cuentan con un alto índice de materias primas y recursos o bienes naturales sin explotar. Hacerse de esos recursos sin explotar le permitirían a China posicionarse como potencia y sacar del hambre y la pobreza a su población más golpeada situada en el sur este.

⁴ Para el régimen comunista chino la implementación de esta estrategia involucrará, al menos, a las dos terceras partes de la población mundial y plantea un escenario que ya ha comenzado a redefinir las relaciones sociales, políticas, culturales, económicas y ambientales en el mundo.

⁵ Ver: *Latinoamérica Sustentable (LAS) y Sustentarse. A diez años de la Iniciativa de la Franja y la Ruta: desafíos ambientales y sociales de las inversiones de China en América del Sur*. Quito: LAS, 2024. En: rb.gy/4izh7j

hub portuario en Sudamérica. El megapuerto de Chancay, inscrito en la ruta de infraestructuras marítimas de la IFR, reúne esas condiciones.

Los orígenes del terminal portuario de Chancay y los impactos iniciales

El primer bosquejo del puerto multipropósito en Chancay fue concebido el año 2007 por el empresario pesquero peruano y contraalmirante de la Marina de Guerra del Perú, Juan Ribaudó. Para materializar ese propósito, el empresario creó la empresa Chancay Port S.A. (ChP S.A.) y diseñó la primera versión del proyecto, que contemplaba cuatro muelles y una zona logística de dimensiones mucho menores a lo que hoy es el megapuerto de Chancay. La idea del proyecto generó inmediatamente preocupación en la población por los múltiples impactos que una futura infraestructura portuaria destinada completamente a operaciones de carga de gran magnitud podría ocasionar en la tranquila bahía de pescadores de Chancay y en la pequeña ciudad costera habitada por poco más de 65 000 habitantes, la cual destacaba, en ese entonces, por tener un buen desempeño en la gestión de sus políticas ambientales.

Entre los años 2008 y 2010 la empresa propietaria del proyecto, ChP S.A., se concentró en una serie de actividades estratégicas que iban desde el desarrollo de estudios técnicos, la adquisición de terrenos, la gestión de permisos de habilitación, autorizaciones y licencias ante el Estado, hasta la búsqueda de socios dentro y fuera del país. Encontrar un socio con capital era clave para poner en marcha el proyecto que requería una inversión de USD 480 millones.

Los primeros actores en reaccionar contra la posibilidad de un terminal portuario fueron los pescadores artesanales. La construcción de un megapuerto impactaría negativamente su zona

de trabajo y sus medios de vida. Las manifestaciones de rechazo no solo estaban dirigidas a la empresa ChP S.A., sino también a la autoridad distrital de ese entonces. El alcalde era cuestionado por haber facilitado las condiciones para que la empresa lleve a cabo, sin mayor dificultad, los estudios técnicos que requería. Sin tener en cuenta las preocupaciones de su población por los potenciales impactos que el terminal portuario ocasionaría en sus vidas, en los ecosistemas y en el ambiente, la autoridad distrital no dudó en respaldar el proyecto y estrechó lazos de amistad con el empresario. De esa forma, comenzaba a configurarse un proceso de desvinculación de la autoridad con la población que explicaría posteriormente las dimensiones del conflicto.

Volcan y su vínculo con el proyecto portuario

El año 2011, la compañía minera peruana Volcan materializó su interés en el proyecto portuario, adquiriendo el 50% de las acciones de ChP S.A. a través de una empresa subsidiaria, la Empresa Administradora de Puertos S. A. C. Debido a su mala reputación por los pésimos desempeños ambientales de sus operaciones mineras en Junín y en Pasco, y en la cuenca alta de Huaral, Volcan había cosechado la desconfianza de la población de Chancay. Cualquier vínculo de la compañía minera con el proyecto portuario activaba inmediatamente el rechazo de la gente, ya que se asociaba el futuro terminal portuario al transporte de minerales y, por consiguiente, a la contaminación de toda la zona de pesca y de la ciudad. Para Volcan, librarse de su mala imagen no le era fácil. Así, para no levantar sospechas y gestionar sin dificultades cualquier rechazo u oposición social que pudiera entorpecer sus planes, la compañía minera intentó pasar desapercibida, operando a través de empresas subsidiarias.

Y así como utilizó empresas subsidiarias, Volcan también recurrió a empresas *offshore*. Efectivamente, la compañía minera

comenzó a adquirir terrenos a precios muy baratos, en varias zonas estratégicas de Chancay. La *offshore* responsable de la triangulación para estas operaciones de compra fue Roque Global Ltd., creada en Islas Vírgenes por el bufete panameño Mosack Fonseca⁶. El objetivo detrás de la compra de esos terrenos era que formaran parte del polígono logístico del futuro terminal portuario.

Con las acciones repartidas en igualdad de condiciones, ChP S.A. y la Administradora de Puertos S. A. deciden crear el consorcio Terminales Portuarios Chancay S.A. (TPCh S.A.). Bajo este nuevo esquema societario se comienza a trabajar la elaboración del plan maestro del terminal portuario. Proyectada su construcción en seis etapas, el proyecto estaba conformado por tres componentes: un conjunto de diez muelles y amarraderos, en un espacio de 48 hectáreas; una zona de operaciones logísticas y de almacenamiento, en un área de 800 hectáreas; y un túnel o viaducto para el ingreso y salida de la zona portuaria, y cuya extensión era de 1.8 km.

Para echar a andar la construcción del terminal portuario se requería contar con un Estudio de Impacto Ambiental detallado (EIA-d) aprobado por el Estado y por las comunidades que serían directamente impactadas por el proyecto. Entre los años 2011 y 2012, el consorcio se concentró en completar los estudios técnicos necesarios para la elaboración del expediente del EIA-d, el cual estuvo listo hacia el primer trimestre del año 2013. Inmediatamente, el Estado convocó a talleres participativos preparatorios y luego a una audiencia pública definitiva para someter a consulta popular el proyecto.

Según las personas afectadas, una serie de irregularidades ocurrieron antes y durante la audiencia, desde la fase de convocatoria

⁶ De acuerdo con la investigación realizada por los Panamá Papers, se demostró que esta empresa estaba vinculada al rubro inmobiliario y de inversiones en el extranjero, y tenía como beneficiario final a la compañía minera Volcan y a sus accionistas. Ver: Arriarán, Gabriel. *De Islas Vírgenes a la costa peruana. El escondite offshore del Megapuerto de Chancay*. Lima: Latindad y Convoca, 2017.

hasta el desarrollo del taller. Por ejemplo, la convocatoria no había sido difundida ampliamente como indicaba la norma, por el contrario, su difusión fue muy limitada; el horario propuesto para la audiencia (nueve de la mañana), no era el adecuado, la norma indica que se debe buscar el horario más adecuado para que haya una amplia participación ciudadana; desde 24 horas antes el local se encontraba resguardado por un contingente policial como nunca antes había ocurrido; además, las zonas aledañas estaban empapeladas con información incorrecta que confundía al público. Asimismo, el lugar escogido para el desarrollo de la consulta popular estaba ubicado fuera del área de influencia del proyecto. Finalmente, la audiencia se llevó a cabo en la zona sur de Chancay, donde la concurrencia de público no sería mayoritaria.

De otro lado, el día de la audiencia no se permitió el ingreso de las y los ciudadanos y líderes sociales de las zonas en donde el proyecto⁷ ocasionaría sus mayores impactos. Según las personas afectadas, el local estaba abarrotado por personal municipal que había sido obligado a asistir a la reunión. Las quejas de las y los asistentes coincidían en que la audiencia había sido conducida de manera arbitraria. La población tampoco tuvo acceso al resumen ejecutivo del EIA-d, tal como indicaba el artículo 34.5° del Decreto Supremo n° 002-2009-Minam y el artículo 42° del Decreto Supremo n° 019-2009-Minam. Este conjunto de situaciones configuraba la vulneración de los derechos de las personas y deslegitimaba al proyecto que no había logrado la licencia social.

A mitad de diciembre del 2013, el Estado aprobó el EIA-d presentado por el consorcio TPCh S.A. La aprobación daba luz verde a la construcción de un muelle, además de la zona logística, y establecía la modificación del trazo inicial por donde atravesaría el viaducto. Pero el EIA-d aprobado presentaba una serie

⁷ Ver el Decreto Supremo n° 002-2009-MINAM, decreto que aprueba el reglamento sobre transparencia, acceso a la información pública ambiental y participación y consulta ciudadana en asuntos ambientales, en: rb.gy/upgzzh

de observaciones que fueron señaladas por el colectivo que se oponía al proyecto, así como por instituciones del gobierno local y regional. Por ejemplo, no se contaba con un estudio detallado de modelamiento de la dinámica de sedimentos; no había un estudio de la línea de base biológica del Humedal Santa Rosa - Chancay; no se incluía el plan de compensación para porcicultores, pescadores y población afectada; etcétera. Es decir, era un expediente incompleto. Asimismo, el gerente de desarrollo urbano de la provincia de Huaral había señalado unos meses después que la ejecución del componente modificado referido a la construcción del viaducto causaría graves daños a las viviendas, además de una severa contaminación acústica que afectaría a las y los moradores de la zona (informe n° 0178-2014-MPH/DGUOT). El mensaje era una alerta para lo que vendría seis años después.

La deslegitimación del Estado

El panorama estaba claro, la aprobación del EIA-d en esas condiciones había quebrado la legitimidad del Estado ante un sector de la población que demandaba insistentemente ser escuchado, pero cuyas preocupaciones y demandas frente a lo que consideraban una gran amenaza no eran tomadas en cuenta. Ese mismo año, hacia el segundo semestre del 2014, el gobierno de Ollanta Humala daba inicio a un proceso de flexibilización de la fiscalización ambiental nacional a través de la aprobación de la ley n° 30230, conocida como «ley del paquetazo ambiental», que favorecía la inversión privada y le otorgaba prioridad con el pretexto de acelerar la reactivación económica.

De esta manera, el descontento popular tenía sustento: el Estado no había sido transparente con la aprobación de permisos para la operación y había descuidado su principal función, garantizar los derechos de la ciudadanía, al mismo tiempo que facilitaba las condiciones al consorcio para que el proyecto portuario

pueda ejecutarse, colocando en una situación de desprotección y vulnerabilidad a la población.

No al megapuerto

Unos años atrás los defensores de Chancay se habían organizado en el Frente de Defensa por los Intereses y el Desarrollo del distrito de Chancay. Esta era una respuesta frente a la amenaza que significaba la instalación de un terminal portuario privado en la bahía de pescadores. Una fuerte identidad colectiva con la bahía, con la historia del distrito, con el lugar que las/los vio nacer, movilizaba al colectivo. Sensibilizados contra el abuso, el frente de defensa comenzó a fortalecer aún más la resistencia cuando tuvo conocimiento de que Volcan estaba detrás del proyecto portuario. Sus acciones de lucha se organizaron en torno al eslogan: «¡No al megapuerto!». Su oposición no era a la inversión privada estrictamente, sino a tres aspectos específicos: i) la instalación del proyecto en plena zona urbana y en la bahía; ii) la manera en cómo el Estado había favorecido a la iniciativa privada sin tener en cuenta el daño y las afectaciones a la población; y iii) la posibilidad de que el puerto sea destinado al transporte de minerales, lo que ponía en alto riesgo la pesquería artesanal de miles de trabajadores y trabajadoras.

Con insistencia solicitaron al Estado la instalación de una mesa de diálogo para evaluar y buscar salidas al conflicto socioambiental ya instalado. La demanda legítima de las organizaciones sociales era la construcción de un necesario proceso de gobernanza que canalizara las demandas, encontrara salidas a los nudos críticos y hallara alternativas. Pero las limitaciones institucionales y la apuesta por la reactivación económica no permitieron que esa demanda sea atendida. La población consideraba que el proyecto había sido «impuesto» a pesar de sus preocupaciones y que el Estado, mostrando una voluntad política de bajo nivel, les había dado la espalda, les había invisibilizado.

Los primeros impactos y el papel de las mujeres

Hacia la segunda mitad del año 2015 comenzarían los primeros movimientos de tierra en la bahía. Se utilizó maquinaria pesada para remover y compactar el suelo, y se empleó dinamita para las primeras voladuras. El objetivo era modificar el cerro Cascajo que formaba parte de la bahía. Esta formación geográfica tenía una altura de 80 metros y servía como barrera natural para desviar o atenuar los vientos costeros. Su función era alojar a la avifauna marina cuyas heces y detritos orgánicos contribuían a la alta productividad hidrobiológica de la zona marina de Chancay y, por consiguiente, a la sostenibilidad de la pesquería artesanal, tanto de orilla o no embarcada, como de la que emplea pequeñas embarcaciones. El propósito del consorcio era eliminar el cerro y aplanarlo hasta una altura de cuatro metros, para así alojar la zona logística y de carga.

Las voladuras en la bahía ocasionarían los primeros impactos en las viviendas que se encontraban a menos de 100 metros del área del proyecto. Estas presentaban rajaduras estructurales debido a las vibraciones permanentes y fueron un detonante para las acciones de resistencia más organizadas. El frente de defensa organizó plantones en el frontis de la empresa, bloqueos de zonas de acceso y carreteras, y movilizaciones dentro de la ciudad.

Las mujeres tuvieron un papel fundamental en esta etapa y fueron quienes encabezaron la gran respuesta de resistencia. Se vieron obligadas a asumir ese rol pues sus compañeros salían a trabajar fuera de Chancay o hacia otras ciudades del norte chico, quedándose ellas al cuidado de la casa. Por consiguiente, estaban expuestas a las voladuras, a las vibraciones y a los daños que estas ocasionaban. Así pues, conocían mejor que nadie la intensidad de las detonaciones, los momentos tensos, el aviso de las sirenas y los miedos de las personas que salían de sus casas para ponerse a buen recaudo.

Volcan y el control absoluto del proyecto

El año 2016, Volcan adquiere el 100% de las acciones del proyecto y asume el control absoluto del consorcio TPCh S.A. Las voladuras programadas para modificar las formaciones rocosas y el cerro colindante con la bahía continuaron ese año y el siguiente. La afectación a las viviendas comenzaba a traer consigo impactos a la salud por la emisión de polvos y partículas, y también golpeaba la salud mental de las personas por el estrés permanente al que estaban sometidos. Ambos años, 2016 y 2017, estuvieron llenos de protestas permanentes: se bloquearon vías de acceso y se hicieron plantones en los exteriores de la sede de la empresa, así como en el frontis de la Municipalidad Distrital de Chancay. A la primera le exigían que detenga las voladuras, a la segunda la paralización de la obra.

El año 2018, las operaciones bajaron en intensidad. La empresa comenzó a tener dificultades de financiamiento y buscaba un socio estratégico. Fue un año de relativa calma para las y los afectados, para quienes la esperanza de que el megapuerto se detuviera finalmente parecía hacerse realidad. A la empresa no le quedó otra que recurrir al gobierno para que le eche una mano en la búsqueda de un inversionista.

La llegada de Cosco Shipping Ports Limited y la transformación del megapuerto de Chancay

Durante el evento anual del Foro Económico Mundial⁸ desarrollado en Davos, Suiza, el año 2019, la vicepresidenta peruana, Mercedes Araoz, anunció el interés de la estatal china Cosco Shipping Ports Limited en el proyecto portuario de Chancay. La noticia

⁸ La edición del año 2019 del Foro Económico Mundial llevó por lema: «Globalización 4.0: Configurando una arquitectura global en la era de la Cuarta Revolución Industrial».

se propaló rápidamente, generando preocupación entre las y los chancayanos. Cosco Shipping Ports Limited había adquirido el 60% de las acciones del proyecto y Volcan se quedaba con el 40%. Con el nuevo socio mayoritario, la inversión se incrementó hasta USD 3600 millones. Una de las condiciones del socio asiático era la ampliación del proyecto. Se proyectaban cinco muelles adicionales para las siguientes etapas y la ampliación de la zona portuaria en dirección hacia el Sur, muy cerca al humedal Santa Rosa. La apuesta china era la instalación de un *hub* portuario comercial en el Pacífico que esté alineado con los objetivos del IFR. Entonces, se creó el consorcio Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. (CSPChP) e inmediatamente se procedió a gestionar la aprobación de la Modificación del Estudio de Impacto Ambiental detallado (MEIA-d) de la zona portuaria en el año 2020⁹.

La aprobación de la Modificación del Estudio de Impacto Ambiental detallado (MEIA-d) y la ampliación del conflicto

En pleno pico de contagios de COVID-19 se llevó a cabo la audiencia para someter a consulta popular la aprobación de la MEIA-d del proyecto portuario. Semanas atrás el consorcio había presentado la propuesta de modificación del Plan de Participación Ciudadana (PPC), que buscaba la realización de la audiencia a través de medios digitales debido a la situación de emergencia sanitaria. El Estado aprobó la realización de la audiencia bajo modalidad virtual sin mayor retraso y a través de una norma, lo cual generó el rechazo de las organizaciones sociales y de la población afectada, quienes

⁹ Las medidas tomadas por el gobierno para frenar la expansión de la COVID-19 durante los años 2020 y 2021 jugaron a favor del consorcio Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. (CSPChP). El gran forado económico que estaba dejando la pandemia obligó al Estado peruano a apostar por el proyecto portuario que hasta ese momento constituía una de las inversiones más importantes para el país.

consideraban que esa modalidad limitaba su participación y que solo se buscaba favorecer al proyecto.

La MEIA-d presentada por la empresa tuvo más de 50 observaciones hechas por la sociedad civil con asesoría técnica especializada y también tuvo observaciones de parte de algunas entidades públicas. Gran parte de estas observaciones estaban relacionadas a los impactos severos en la zona marino costera, desde el dragado de los fondos bentónicos para poder alojar a los buques «triple E»¹⁰ o pos-Panamá, hasta afectaciones al humedal Santa Rosa, un valioso hábitat costero que forma parte del corredor biológico del Pacífico sur y que aloja a más de 89 especies de aves, formando parte de las potencialidades paisajísticas y turísticas del distrito. Asimismo, otras observaciones relevantes estaban asociadas a impactos en la salud de la población por exposición permanente a material particulado y gases tóxicos. Y a pesar de que la mayoría de esas observaciones no fueron levantadas por la empresa, el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (Senace) decidió aprobar la MEIA-d el 23 de diciembre del año 2020. La aprobación de la MEIA-d expresaba la apuesta del Estado por el proyecto y la no instalación de la mesa de diálogo que demandaban las/los afectados demostraba la indiferencia del Gobierno hacia la población.

La expulsión silenciosa

Con el nuevo financiamiento y con luz verde para operar, el proyecto comenzó una nueva etapa, magnificándose los impactos por los plazos autoimpuestos por Cosco Shipping Ports Limited. Así, entre los años 2022 y 2024 las voladuras se hicieron constantes

¹⁰ Son los buques más grandes del mundo. Poseen una eslora de 400 metros, 59 metros de manga y 20 metros de calado. El nombre «triple E» deriva de sus tres principios de diseño: «economía de escala, eficiencia energética y la mejora de medio ambiente». En inglés: Economy of scale, Energy efficient and Environmentally improved.

e intensas: fueron programadas dos veces al día y todos los días, no solo en la zona de la bahía, sino también en la zona donde atravesaría el viaducto. Las casas que colindaban con la zona portuaria terminaban cubiertas de polvo y continuaban agrietándose; las viviendas ubicadas en el trayecto del viaducto se rajaban y en algunos casos los acabados de los techos se desprendían y caían; y el estrés en la población era permanente por el riesgo de colapso de sus viviendas.

En dos ocasiones las vías de acceso se hundieron. La subsidencia más severa fue la ocurrida en la zona este, cerca de la vía Panamericana norte, que dejó inhabitables un conjunto de viviendas. También fueron afectadas zonas de patrimonio arqueológico. En varias ocasiones, durante el proceso de excavación, se hallaron cerámicas de la cultura Chancay, y si el Ministerio de Cultura hizo alguna observación o reclamo a la empresa al respecto, pues pasó completamente desapercibido. Fue un actor ausente.

El dragado de la zona bentónica fue violento e intenso durante esta etapa y la zona natural destinada al desove de especies que sustentaban la pesca artesanal se perdió. La actividad pesquera enfrentaría en adelante un escenario negativo, con cientos de pescadores sin posibilidad de poder trabajar en su tradicional zona de pesca o con operadores turísticos sin opciones para ofrecer servicios a quienes visitaban de Chancay, disminuyendo las visitas progresivamente.

Entonces, el frente de defensa intensificó las acciones de protesta. Cada vez más gente se sumaba a las movilizaciones y los reclamos fueron permanentes y subiendo de intensidad. El reclamo a la empresa era por los derechos afectados y por una justa compensación, mientras que el reclamo a la municipalidad se centraba en exigirle a la autoridad que paralice las obras, sin descartar la posibilidad de que gestione la reubicación del proyecto cinco kilómetros hacia el norte, donde no existía riesgo de afectación a la población. El ofrecimiento de mejores oportunidades de trabajo durante la

construcción del terminal portuario fue una promesa que no se cumplió del todo. Empresas contratistas llegaron a la zona con su personal para llevar a cabo la obra, por lo que la población se sintió timada, siendo este un motivo más para fortalecer las protestas. Pero no toda la población se oponía al proyecto. Quienes estaban a favor era el sector conformado por los empresarios del distrito, es decir, los dueños de hospedajes, de restaurantes y de otros rubros comerciales, cuyos negocios estaban alejados de la zona de construcción, por lo que no recibían los impactos negativos de la obra.

Para controlar las protestas sociales que se habían incrementado en esta nueva etapa ampliada del proyecto, el consorcio apeló a la estrategia de la querrela: decenas de defensores y defensoras, principalmente las mujeres, fueron demandadas por cargos de difamación contra la empresa solo por protestar por las afectaciones. De esa forma se buscaba debilitar la lucha social.

Así pues, con una diversidad de derechos vulnerados, lo que ocurrió en este periodo fue la afirmación de un proceso de expulsión silenciosa, progresiva y multidimensional, gestado en los años precedentes, y que tuvo como factores favorables a la débil institucionalidad ambiental, la «permacrisis» política y económica, y un Estado desconectado de la sociedad que unas veces estaba ausente y en otras actuaba indiferente. Hábitats marinos removidos, espacios costeros modificados, especies hidrobiológicas expulsadas, pesca artesanal quebrada, patrimonio arqueológico dañado, avifauna amenazada, fuentes de trabajo disminuidas, tranquilidad emocional alterada, son algunas de las características de esta etapa del proyecto.

La instalación de la incertidumbre

En este último tramo se confirmaba la inauguración del megapuerto de Chancay. Ocurrirá en el marco del Foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico (APEC) y con la presencia de Xi Jinping.

Una vez que comience a operar el megapuerto, la gran pregunta que han comenzado a hacerse en Chancay es: ¿adónde va la ciudad y cuáles son los beneficios reales de alojar un *hub* portuario en el distrito? La respuesta a esa pregunta está relacionada, por lo menos, con cuatro aspectos que han terminado por instalar una gran incertidumbre en Chancay.

El primero tiene que ver con la continuidad de las siguientes etapas del proyecto que se encuentran pendientes de ser desarrolladas y en perspectiva de consolidar un *hub* regional. Esa inquietud ha abierto la posibilidad de una gran amenaza: la probable expropiación de terrenos¹¹ para la ampliación.

El segundo aspecto está relacionado con los supuestos beneficios económicos que logrará el distrito cuando opere el megapuerto. ¿Chancay administrará los ingresos económicos o la renta de aduana que se genere por la operatividad del megapuerto, o esta será administrada desde Lima y hará que finalmente Chancay termine por convertirse en una ciudad satélite dependiente de la capital? Para la población la posibilidad de una zona franca es también una amenaza.

El tercero está referido a si la ciudad tendrá la capacidad para soportar y gestionar las dinámicas que se van a generar cuando opere el terminal portuario, es decir, el crecimiento exponencial de la población, el incremento de la inseguridad ciudadana por la probable expansión de economías ilegales, la contaminación ambiental que se genere, la cobertura de servicios básicos, etc.

El cuarto aspecto tiene que ver con una pregunta que hoy es la más recurrente: ¿cómo van a convivir las y los afectados con los enormes buques «triple E» o pos-Panamá cuando comiencen a llegar al megapuerto?

¹¹ Tema que fue abordado en una de las últimas sesiones del pleno del Congreso de la República, debatiéndose y votándose el texto sustitutorio del proyecto de ley n° 7752, que proponía delegar en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en materia de reactivación económica, simplificación y calidad regulatoria, actividad empresarial del Estado, seguridad ciudadana y defensa nacional.

Finalmente, echando una mirada a las diversas experiencias de inversión llevadas a cabo en el país y que desembocaron en conflictos socioambientales, el proyecto portuario perdió la oportunidad de hacer las cosas bien y de construir una mejor relación con la población. El Estado también perdió la oportunidad de recomponer sus relaciones con la sociedad y de construir un proceso de gobernanza estratégica por las dimensiones del proyecto. Su indiferencia ante las demandas de la población solo ha profundizado la crisis de legitimidad que hoy caracteriza al régimen y al aparato público.