

¿Más allá de Chancay-Shanghái? Explorando los escenarios para pasar de enclaves mineros a un corredor multipropósito interregional*

Autores: Omar Narrea Rivas y Erick Martínez Rivadeneyra (Universidad Nacional Agraria La Molina)

RESUMEN:

En este estudio, se plantea prospectivamente si el futuro puerto de Chancay podría despertar capacidad productiva más allá de su zona de influencia directa. Partiendo de la definición de “corredores económicos”, con ayuda de los datos espaciales, se analizaron las redes de conectividad desde Chancay y se evaluaron cuatro clústeres competitivos para saber si formarían corredores económicos en el área de influencia del nuevo puerto. Como hallazgo, se encontró que existen condiciones para configurar un corredor económico competitivo en Chancay-Oyón-Pucallpa. También se exploraron los riesgos ambientales. Justamente, en el tramo Oyón-Pucallpa, un estudio de Serfor encuentra que las provincias competitivas identificadas presentan las mayores cantidades de hectáreas deforestadas. Finalmente, al identificar que la naturaleza del corredor es interregional, se recomienda que las estrategias de conservación no deben ser limitadas por las fronteras políticas regionales.

PALABRAS CLAVE:

Infraestructura portuaria, riesgos ambientales, corredor económico, corredor interregional multipropósito

El 60% de la carga que llega al puerto de Shanghái, en China, tiene como destino las provincias vecinas de Hangzhou y Naijing, por lo que el transporte intermodal requiere trenes que recorren aproximadamente 500 kilómetros desde Shanghái.

En Brasil, el tren del corredor de Carajás (que une las minas de Parauapebas con el terminal marítimo de Ponta da Madeira) tiene una vía de 892 kilómetros para llevar el hierro de la minera Vale, así como carga general y pasajeros. Ambos casos

*Este artículo es una versión resumida de la investigación *¿Más allá de Chancay-Shanghái? Explorando los escenarios para pasar de enclaves mineros a un corredor multipropósito interregional*, ganadora del XXI Concurso Anual de Investigación CIES 2019, con la cooperación del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), el Ministerio de Energía y Minas (Minem), y con el auspicio de la Fundación Manuel J. Bustamante de la Fuente. Ni el CIES ni la Universidad Nacional Agraria La Molina concuerdan necesariamente con el contenido de este artículo, que es de exclusiva responsabilidad de su autor.

El estudio completo, realizado por Omar Narrea Rivas y Erick Martínez Rivadeneyra, se encuentra disponible en www.cies.org.pe.

ejemplifican cómo es que cadenas productivas fuertemente integradas a la economía internacional pueden generar redes de conectividad en el territorio, siendo capaces de superar los 500 kilómetros de longitud.

Ambas experiencias son importantes para el caso del puerto de Chancay, porque permiten preguntarse de una manera real y prospectiva si esta nueva infraestructura portuaria podría despertar capacidad productiva en el territorio peruano, ya que esta ha estado dormida debido a las largas distancias a los nodos del comercio.

El proyecto del puerto no es solo relevante por el monto de inversión para su construcción. Los aproximadamente 1300 millones de dólares invertidos por el consorcio entre la minera Volcan y Cosco Shipping Ports Limited lograrán en una primera fase transportar seis millones de toneladas

de carga en una primera fase.

Esto ubicará rápidamente a Chancay como el cuarto principal puerto peruano luego de Callao (57 millones de toneladas), San Nicolás en Ica (15.5 millones de toneladas) y Matarani en Arequipa (nueve millones de toneladas).

En términos de contenedores para el comercio internacional, el puerto espera tener una capacidad anual de un millón de TEU, lo cual colocaría a Chancay en el top 20 de los principales puertos de Latinoamérica (CEPAL, 2019).

Por ello, es necesario ver a Chancay como un megaproyecto, lo cual, según la literatura, implica esperar un comportamiento de agente de cambio que destapa transformaciones más allá del campo productivo y de sus fronteras físicas (Dimitriou *et al.*, 2013).

Mapa 1: Mapa de clústeres identificados en el *buffer*



Fuente: Autoridad Nacional del Agua, Instituto Nacional de Estadística e Informática, Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Elaboración propia

Justamente, el primer objetivo de la investigación es explorar qué recursos peruanos podrían ser potenciados con la construcción del puerto, con la finalidad de formar nuevos corredores económicos. Siguiendo una metodología geoespacial, ubicar un *buffer* de 500 kilómetros permite evaluar las dinámicas de algunos espacios con ciertas características para cumplir los requisitos de formar

corredores, pues se comportan como *drivers* de la conectividad.

En base a ese trabajo, se han identificado cuatro clústeres en provincias cercanas entre sí, las cuales, por su alto grado de producción, podrían denominarse competitivas: (i) clúster Bellavista-Mariscal Cáceres, (ii) clúster Huari, (iii) clúster Oyón-

Pasco-Yauli y (iv) clúster Chancay-Oyón-Pucallpa.

En términos generales, estos centros económicos cuentan con sectores variados y pueden estar cerca o lejos de Chancay. En términos particulares, solo Bellavista-Mariscal Cáceres es multipropósito, pues alberga competitividad en el sector forestal y

el agrícola.

De hecho, se puede encontrar que Huari es un clúster con la configuración de enclave que funciona con infraestructura propia y ha sabido adaptarse al contexto del territorio.

Mapa 2: Recursos en tramo Oyón-Pucallpa.



Fuente: Ministerio de Agricultura y Riego, Ministerio de Energía y Minas, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado. Elaboración: Propia.

Metodológicamente, un clúster no es un corredor. Nogales (2014) identifica a los corredores económicos como modelos para desarrollar un territorio a partir de la construcción de una aglomeración de la población y actividades económicas alrededor de infraestructura de transporte.

Partiendo de esa definición, con datos espaciales, se analizaron las redes de conectividad hacia Chancay, para evaluar si estos cuatro clústeres formarían corredores en el área de influencia del nuevo puerto.

Se identificó que dos de ellos son corredores económicos muy competitivos, pero se encuentran fuera del área de influencia por estar muy bien vinculados a los mercados externos por los puertos del Callao (clúster Oyón-Pasco-Yauli) y de Punta Lobitos (clúster Huari).

El hallazgo establece, entonces, que sí existen condiciones para configurar un corredor económico en Chancay-Oyón-Pucallpa. Este sería un corredor interregional multipropósito, ya que en su primer tramo podría existir minería (Chancay-Oyón) y, en el segundo tramo, actividad forestal (Oyón-

Pucallpa). La construcción de la vía Oyón-Ambo es vital para liberar el eje, aunque la geografía imponga el reto de construir carreteras entre 4000 y 5000 metros de altura. Algo interesante es que a pesar de que el cuarto clúster (Bellavista-Mariscal Cáceres) se encuentra vinculado al puerto de Paita, al potenciarse el corredor Shanghái-Chancay-Pucallpa, estas provincias podrían encontrar en Tingo María un nodo que facilite su acceso al nuevo puerto. Se reconoce que en este análisis el estudio se enfrenta a limitaciones, pues no fue posible realizar trabajo de campo debido al contexto de pandemia.

El segundo objetivo de esta investigación agrega un enfoque ambiental, que busca encontrar los riesgos ambientales que puedan generar los nuevos corredores, ya que existen ejemplos de fuertes impactos climáticos en experiencias como el caso del corredor de Carajas. Sobre el corredor Chancay-Oyón-Pucallpa, un estudio de Serfor (2018) sobre la competitividad de la cadena maderable señala que las provincias competitivas identificadas presentan las mayores cantidades de hectáreas deforestadas: Padre Abad (45,000 ha), Coronel Portillo (26,600 ha), Mariscal Cáceres (14,600 ha), Bellavista (12,000 ha) y Puerto Inca (44,000 ha).

Igualmente, en cuanto al tramo entre Chancay y Oyón, también se han identificado riesgos sobre áreas naturales y áreas de conservación regional. Cerca del puerto de Chancay se encuentra el humedal de Santa Rosa, que es materia de revisión por parte del Senace en cuanto a la modificación del estudio de impacto ambiental (EIA). Debido a la materia de este estudio, que se enfoca en las tensiones de la red de conectividad a raíz del proyecto del puerto sobre el territorio, también se

identifica que en la carretera que va a Sayán, punto de desvío para ir a Oyón, se encuentran las Lomas de Lachay.

En el campo de la política pública y de infraestructura, el nuevo corredor requiere de estrategias de prevención de aprovechamiento forestal sostenible como las que propone Serfor.

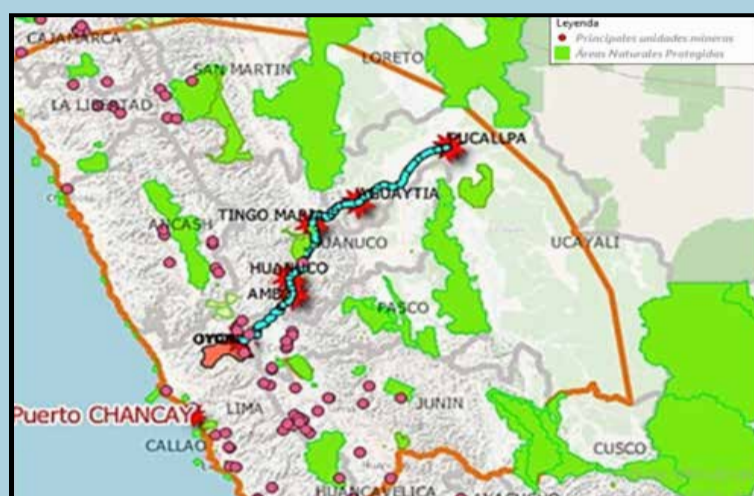
Así pues, la única manera de aprovechar los bosques de este corredor es implementando un plan que integre como prioridad medidas de trazabilidad, para garantizar que la madera aprovechada esté siendo extraída de manera sostenible.

Esto a su vez, se exige una mirada interregional, pues involucra a Lima-Huánuco-Ucayali y potencialmente a San Martín.

En la medida de que el contacto Shanghai-Chancay posicione al puerto como un *hub*, se intensificarán tanto las oportunidades como los riesgos que se podrían expandir hasta la lejana Pucallpa.

Además, al identificar que la naturaleza del corredor es interregional, las estrategias de conservación no deben ser enfocadas de manera individual región por región.

Mapa 3: Áreas naturales protegidas en el *buffer* vinculado al corredor Chancay-Pucallpa



Fuente: Ministerio de Energía y Minas, Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado. Elaboración: Propia.

REFERENCIAS

APN (2020). *Movimiento de carga en los terminales portuarios de uso público a nivel nacional*. Lima: Autoridad Portuaria Nacional.

Azamar, A. (2019). *Mining Extractivism In Peru And National Subalternity*. Universidad Autónoma Chapingo.

Banco Mundial (2018). *Índice de Desempeño Logístico 2017-2018*.

Bowland, C Geneva., L. (2012). Implementing Development Corridors. Lessons from the Maputo Corridor. *SALIA Policy Briefing*, 54. Johannesburg.

Cornejo Díaz, R. (2018). *Las cadenas logísticas mineras en el Perú: oportunidades para una explotación más sostenible de los recursos naturales* (Serie Documentos de Proyectos). CEPAL.

Guangwen, M. & Zihua Zeng, D. (2019). *Structural transformation through free trade zones: the case of Shanghai*. UNCTAD Transnational Corporations.

Instituto Nacional de Estadística e Informática (2018). *Perú: Perfil Sociodemográfico, 2017*. INEI. https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1539/

Serfor (2020). *Servicio para realizar el estudio de la cadena productiva y estrategias para la promoción de plantaciones forestales con fines comerciales y sostenibles* [consultoría comisionada por Serfor al ingeniero Armando Quispe].

Simula, M. (2001). *Comercio y medio ambiente en la producción forestal*. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo.

Triscritti, F. (2013). Mining, development and corporate community conflicts in Peru. *Community Development Journal*.

Nota: El resto de las referencias y los detalles del estudio se pueden revisar en <http://www.cies.org.pe/es/investigaciones/mas-alla-de-chancay-shanghai-como-pasar-de-enclaves-mineros-un-corredor>