LA OTRA CARA

DEL MEGAPUERTO DE CHANCAY



CARLOS BOCANEGRA GARCÍA



ISBN: 978-9942-7496-6-6

BIBLIOGRAFÍA DEL AUTOR

Carlos A. Bocanegra García

Docente principal de la Universidad Nacional de Trujillo, Biólogo Pesquero, Magister en Ecología (Universidad Austral de Chile), Doctor en Planificación y Gestión, profesor invitado en las Escuelas de Posgrado de las Universidades Nacionales de Tumbes, Piura, Lambayeque, Huaraz, Cerro de Pasco, Cajamarca, Santa, San Martín, docente investigador Renacyt, autor de libros sobre Medio Ambiente.



Ha desempeñado cargos Administrativos y Académicos en la Universidad Nacional de Trujillo (Jefe de Departamento, Director de Escuela, profesor secretario de la Escuela de posgrado),director de Responsabilidad Social Universitaria.

Designado Vicepresidente Académico en las Universidades Nacionales de Bagua, Andahuaylas y Amazonas.

Primer puesto en primer concurso nacional de Tesis de Doctorado (Asamblea Nacional de Rectores, 2006).

Distinguido con la Orden de Tercer Grado “Obispo Baltazar Jaime Martínez de Compagñon y Bujanda”. Universidad Nacional de Trujillo

Reconocido como “Defensor Ambiental” (Congreso Nacional de la República del Perú-2017).

Reconocido como “ Liberteños que hacen patria” (Asociación Cívica del Bicentenario y el Congreso de la República, 2022).

Autor de libros y artículos científicos sobre Medio Ambiente.

LA OTRA CARA DEL MEGA PUERTO DE CHANCAY

Impactos Ambientales y Transformaciones del Ecosistema Marino Costero

Autor:

Carlos Alfredo, Bocanegra García

Orcid: https://orcid.org/0000-0001-9063-7600

Correo: carlosbocanegra2013@gmail.com

Filial: Universidad Nacional de Trujillo - Perú

Editorial “ACACFESA SAS”

La presente obra fue revisada por 2 pares académicos externos ciegos conforme al proceso editorial de ACACFESA SAS.

Los rigurosos procedimientos editoriales de ACACFESA SAS garantizan la selección de manuscritos por sus aportes significativos al conocimiento y cualidades científicas.

Editorial: ACACFESA SAS.

Sello editorial: 978-9942-7496

Teléfono: (+593) 998955446

Web: https://acacfesa.com/editorial/index.php/1

ISBN: 978-9942-7496-6-6

Doi: https://doi.org/10.70577/d9p9m443/ACACFESA.EDITORIAL

Año: Marzo 2026

Aviso Legal

El contenido de esta obra, que incluye ilustraciones, textos, tablas, gráficos, cuadros y referencias bibliográficas, es responsabilidad única del autor o autores. Lo que se ha dicho, los criterios y los datos no reflejan necesariamente la posición institucional ni el pensamiento de la Editorial ACACFESA SAS.

Derechos de Autor ©

Este documento se publica conforme los términos y condiciones de la EDITORIAL ACACFESA SAS



Esta obra está bajo una licencia internacional

Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0

La "Editorial ACACFESA SAS " y todos sus autores tienen la propiedad única de los derechos de autor y de propiedad intelectual e industrial relacionados con el contenido de esta publicación. La reproducción total o parcial de esta obra, su almacenamiento en sistemas informáticos, su tratamiento digital y cualquier tipo de distribución, transmisión o

comunicación pública por medios electrónicos, ópticos, mecánicos, químicos, fotográficos o de grabación están prohibidos. Esto se encuentra bajo las sanciones que establece la legislación vigente a menos que se cuente con la autorización previa y por escrito de los titulares del copyright.

Queda excluido únicamente el uso con fines académicos o de investigación científica, siempre que no busque objetivos comerciales y se ejecute sin remuneración, debiendo mencionarse en todo momento a la fuente editorial correspondiente. Los autores son los únicos responsables de las opiniones expresadas en los diferentes capítulos, las cuales no necesariamente representan el punto de vista institucional de la editorial.

Constancia de Arbitraje

La Editorial ACACFESA SAS, certifica que este libro es el resultado de un estudio llevado a cabo por los autores, el cual fue evaluado por jurados expertos bajo el sistema de doble ciego, tanto en contenido como en forma. Asimismo, se llevó a cabo un análisis del método de investigación, paradigma y enfoque; a partir de la matriz epistémica adoptada por los autores, utilizando las normas APA, Séptima Edición y el proceso de antiplagio en línea turnitinedu para asegurar que la obra fuera científica.

AGRADECIMIENTO

Redactar un libro académico requiere desde su concepción pasar por un riguroso proceso que se inicia en la observación, la investigación y contrastación con la realidad que se quiere trasmitir como conocimiento especializado, estructurado con claridad, coherencia y precisión.

Al finalizar este mi décimo libro luego de un tiempo caracterizado por sus dificultades, viajes y toma de información “in situ” vale decir en puerto Chancay, no puedo evitar resaltar que la objetividad de la información y la magnitud del aporte ha sido gracias a dos inigualables profesionales y dirigentes vecinales de Puerto Chancay como son Miriam Arce y Vladimir Cantoral, quienes me permitieron compartir las preocupaciones ambientales de la población de Chancay, me invitaron participar con mis charlas y debates académicos. Por ello, es para mí un compromiso en este espacio expresarles mi agradecimiento por facilitarme información de primera mano como fotografías, documentos y lo más valioso su amistad.

ÍNDICE DE CONTENIDO

BIBLIOGRAFÍA DEL AUTOR iii

AGRADECIMIENTO vii

PRESENTACIÓN xv

ÍNDICE DE CONTENIDO viii

ÍNDICE DE FIGURAS xi

ÍNDICE DE GRAFICO xiv

CAPÍTULO I 1

1. INTRODUCCIÓN 1

1.1. ANTECEDENTES 3

1.1.1. BREVE HISTORIA DE CHANCAY 3

1.1.2. ASPECTOS GEOLÓGICOS DE LA BAHÍA CHANCAY 4

1.2. EL PROYECTO PORTUARIO 5

1.3. CRONOLOGÍA DEL PROYECTO PUERTO MULTIPROPÓSITO DE CHANCAY… 9

1.4. DESAFECTACION DE AREA COSTERA DE DEFENSA NACIONAL 11

1.5. APROBACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DEL VIADUCTO DE TPCH S.A. 13

1.6. APROBACIÓN DEL PRIMER ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) .. 14

1.7. OTORGAMIENTO DE LA HABILITACION PORTUARIA A TERMINALES PORTUARIOS CHANCAY (TPCH S.A.) 17

1.8. TRABAJOS PRELIMINARES DE TPCH Y AFECTACIONES A LAS VIVIENDAS.. 19

1.9. EMPRESA ESTATAL CHINA COSCO SHIPPING COMPRA EL 60% DE LAS ACCIONES DE TERMINALES PORTUARIOS CHANCAY 22

1.10. AMPLIACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PUERTO MULTIPROPÓSITO Y OBSERVACIONES AL MEIA 23

1.11. SOCIEDAD CIVIL DE CHANCAY INTERPONE APELACIÓN A LA APROBACIÓN DE LA MODIFICATORIA DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (MEIA) POR EL SENACE 27
1.12. EJES VIALES DE ACCESO AL COMPLEJO DE INGRESO 28
1.13. PRIMERA CAIDA DEL TUNEL DE COSCO SHIPPING 30
1.14. CAMBIO DE TRAZO DEL TUNEL DE MANERA IRREGULAR 31
1.15. SENACE APRUEBA ITS SOLICITADO POR COSCO SHIPPING PARA EXTRACCION DE MATERIAL DE CANTERA DEL CERRO LA PUNTA 32
1.15.1. ARGUMENTOS DE LA APELACIÓN: 33
1.16. SEGUNDA CAIDA DEL TUNEL DE COSCO SHIPPING 34
1.17. PERSECUCIÓN JUDICIAL A LOS DIRIGENTES SOCIALES POR LA EMPRESA PORTUARIA 35
1.18. INAUGURACIÓN DEL MEGA PUERTO DE CHANCAY 36
CAPITULO II 38
2. EL DAÑO AMBIENTAL 38
2.1. RUPTURA DEL EQUILIBRIO AMBIENTAL 41
2.1.1. DESTRUCCIÓN DE CERROS DE LA BAHÍA DE CHANCAY 41
2.2. DESTRUCCIÓN DE PLAYAS 49
2.2.1. PLAYA CHORRILLOS 49
2.2.2. PLAYA CONCESIONADA 54
2.2.3. PLAYA DEL PUERTO DE CHANCAY 55
2.2.4. PLAYA “CASCAJO” 57
CAPITULO III 59
3. PRINCIPALES AFECTACIONES O IMPACTOS DE LAS OBRAS EN EL ECOSISTEMA COSTERO DE LA BAHÍA DE CHANCAY 59
3.1. INESTABILIDAD DE SUELOS Y COLAPSO DE VIVIENDAS 59
3.2. COLAPSO Y HUNDIMIENTO DE VIVIENDAS POR OBRAS DEL MEGA PUERTO DE CHANCAY 64

3.3. ALTERACIÓN DEL FONDO MARINO 65
3.4 DESTRUCCIÓN DE HABITAS Y RECURSOS PESQUEROS 69
3.5. CERRO LA PUNTA HABITAT DE AVE EN EXTINCIÓN EL PIQUERO PERUANO. 74
3.6. ALTERACIÓN DE LA CIRCULACIÓN MARINA SUPERFICIAL 75
3.7. MODIFICACIÓN DE LA LÍNEA DE ORILLA 78
3.8. ALTERACIÓN DE LA CIRCULACIÓN MARINA SUPERFICIAL 83
3.9. ALTERACIÓN RED VIAL URBANA 86
3.10. DISTORSIÓN DEL PAISAJE POR INSTALACIÓN DE GEOTUBOS 88
3.11. ENCUESTA DE PERCEPCIÓN DE LOS IMPACTOS DEL MEGA PUERTO DE CHANCAY EN LA PESCA ARTESANAL DE LOS NO EMBARCADOS 91
3.11.1 CONCLUSIONES 93
CAPITULO IV 95
4. MANIFESTACIONES, PROTESTAS Y CONFLICTOS DE LA SOCIEDAD CIVIL DE CHANCAY FRENTE AL PROYECTO DEL MEGA PUERTO 95
4.1. FOROS ORGANIZADOS POR LA SOCIEDAD CIVIL SOBRE IMPACTOS DEL PUERTO MULTIPROPOSITO 101
5. CONCLUSIONES 103
6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS 105
7. ORDENANZAS, DECRETOS, OFICIOS 108
8. FOTOGRAFÍAS 110

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Zona Operativa Portuaria 5
Figura 2 Complejo de ingreso 6
Figura 3 Túnel viaducto subterráneo 7
Figura 4 Amarraderos 1 y 2 forman parte del Terminal de Graneles, Carga General y Rodante 8
Figura 5 Amarraderos 3 y 4 forman parte del Terminal de Contenedores 8
Figura 6 Ubicación geográfica del Megapuerto Chancay 9
Figura 7 Representación del cambio del trazo del túnel 31
Figura 8 Vista actual del Megapuerto de Chancay 37
Figura 9 Vista de las principales estructuras naturales de bahía Chancay antes de la construcción del mega puerto (2018) 44
Figura 10 Vista del cerro "La Punta" antes y durante de su parcial destrucción 45
Figura 11 Vista Antes y Después de la voladura del cerro la Punta y Cascajo 46
Figura 12 Vista de la secuencia de destrucción de los cerros 47
Figura 13 Vista actual de lo que quedo de las estructuras naturales de la bahía de Chancay . 48
Figura 14 Vistas de la amplia franja de arena de la playa "Chorrillos" antes del Mega Puerto 51
Figura 15 Representación temporal de la modificación ambiental de la playa antes y después de la construcción del Mega Puerto. 52
Figura 16 Vista de los geotubos colocados en la playa 53
Figura 17 Vista de la destrucción de la playa por medio de relleno con material sedimentario. 54
Figura 18 *Representación de la erosión en la playa del puerto de Chancay* 56
Figura 19 Vista de destrucción de habitas litorales por relleno 56
Figura 20 Representación del cambio de substrato y variación de la línea de orilla de la playa "cascajo" 57
Figura 21 Vista de la modificación del litoral de la playa "Cascajo" 58
Figura 22 Vistas de explosiones en los cerros 59
Figura 23 Vista de las afectaciones a las viviendas por explosiones en el puerto de Chancay 61
Figura 24 Vistas de afectaciones a la zona urbana de Chancay puerto 64
Figura 25 *Vistas del dragado en puerto Chancay* 66
Figura 26 Vista de relleno de la franja litoral de bahía Chancay 67

Figura 27 Vista de construcción e instalación de espigón en la franja litoral de bahía Chancay 67
Figura 28 Vistas actuales de lo que significó la transformación de los cerros en plataformas planas para el puerto de Chancay 68
Figura 29 Representación de las áreas de bancos naturales de invertebrados 70
Figura 30 Capturas, distribución y concentración por zonas de pesca artesanal 2010-2012 .. 72
Figura 31 Distribución de captura de "Lorna", Chancay, 2011-2017 72
Figura 32 Distribución de captura de "Pejerrey", Chancay, 2011-2017 73
Figura 33 Distribución de captura del "Cangrejo violaceo", Chancay, 2011-2017 73
Figura 34 Medidas de protección del MEIA al Piquero Peruano 75
Figura 35 Circulación marina superficial: a) deriva o dirección de la corriente (RV) y b) intensidad (cm/s), Chancay. Agosto 2012 76
Figura 36 Representación del direccionamiento de la circulación marina superficial 78
Figura 37 Representación de la modificación de la línea de orilla 80
Figura 38 Representación de la modificación del perfil de playa por relleno o acarreo de sedimentos 81
Figura 39 Representación de la alteración de la línea de costa en la playa el "Cascajo" 82
Figura 40 Vista de la erosión del litoral de la playa "Chorrillos" 83
Figura 41 Circulación marina superficial: a) deriva o dirección de la corriente (RV) y b) intensidad (cm/s), Chancay. Agosto 2012 84
Figura 42 Representación del direccionamiento de la circulación marina superficial 86
Figura 43 Vistas de las construcciones viales para el funcionamiento del Megapuerto de Chancay 87
Figura 44 Vistas de la erosión y colocación de Geotubos en playa "Chorrillos" 89
Figura 45 Vistas de las manifestaciones de descontento social ante el proyecto del mega puerto 96
Figura 46 Puerto Multipropósito 98
Figura 47 Vladimir Cantoral Arteaga, Presidente del frente de defensa por la dignidad y libertad de Chancay 99
Figura 48 Vista de la exposición de William Jurado Zavallos (año 2019) vicepresidente del frente de defensa por la dignidad y libertad y Coordinador General del Comité de vigilancia ambiental del Humedal Santa Rosa-Chancay. 102
Figura 49 Vista de la exposición del Dr. Carlos Bocanegra García, 2018 102

Figura 50 Vista de la participación del Dr. Carlos Bocanegra García, en evento social en el 2024 103

ÍNDICE DE GRAFICO

Gráfico 1 Resultados de la encuesta 93

PRESENTACIÓN

Se conoce que el hombre desde que habita la tierra ha realizado y realiza intervenciones en la naturaleza con la finalidad de satisfacer sus necesidades diversas como alimentación, transporte, vivienda etc., hecho que necesariamente implican impactos ambientales positivos como negativos. Las intervenciones humanas en la zona marino costera están ampliamente documentadas las mismas que nos muestran transformaciones en el ecosistema marino al construir muelles, puertos, espigones, plataformas, etc. Que con el avance de la tecnología ha multiplicado sus impactos ambientales (sociales, económicos, ecosistémicos).

En la búsqueda de mejora de nuestra calidad de vida en la mayoría de los casos dichas intervenciones se han realizado sin plena conciencia de las consecuencias integrales, vale decir se priorizan beneficios económicos principalmente y obviando o relegando los impactos en el ecosistema marino.

En particular la construcción y operación del Megapuerto de Chancay (Lima, Perú), sin duda es reconocido como un hubo logístico clave entre Asia y América del Sur, que reduce distancias, disminuye costos del transporte que facilita las exportaciones e importaciones de productos como minerales, agropecuarios, vehículos, textiles entre otros, en suma, dinamiza la economía y que se caracteriza por el uso de tecnología automatizada. Sin embargo, poco se conoce de las afectaciones o impactos que dicha intervención ha ocasionado en el ecosistema marino litoral.

La presente obra tiene como objetivo central informar con evidencias como la actividad humana está afectando dramáticamente los procesos naturales al destruir los cerros o abrigos que circundaban el puerto de Chancay, como se ha destruido las playas, se ha cambiado línea de costa, alterado las corrientes y la disponibilidad de la biota por destrucción de habitas. Esta contribución trata en suma de mostrar la otra cara del Megapuerto de Chancay desde la perspectiva ambiental.

CAPÍTULO I

1. INTRODUCCIÓN

La historia nos detalla que el desarrollo de los puertos marítimos es la clave para el comercio, defensa naval, la industria pesquera y actualmente el posicionamiento estratégico desde el punto de vista geopolítico. La ubicación y el diseño de construcción de las infraestructuras portuarias tiene impactos económicos, sociales y ambientales positivos y negativos a escala local, nacional e internacional.

Desde el punto de vista ambiental, los impactos negativos se evidencian principalmente en la geomorfología, alteración de la línea de costa, de los ecosistemas marinos costeros, la contaminación por el dragado y embarque, así como por la urbanización no planificada (Bocanegra, 2017; Viñas et al., 2001; Guédez et al., 2003; Guilarte et al., 2015).

La alteración de la dinámica marina por la construcción de estructuras artificiales, referida a las corrientes y olas han derivado en impactos como erosión y acreción que han destruidos los espacios públicos como son las playas y

afectando directamente ecosistemas como los humedales y habitas de especies litorales (Bocanegra, 2011,2013, 2021, 2023).

El mega puerto de Chancay se concibió como un puerto multipropósito que movilizará carga en contenedores, carga general, carga granel no mineral, carga líquida y carga rodante y está destinado a ser un "Hub" regional de comercio y nodo sudamericano marítimo hacia el Asia y Oceanía. Según el Economista Indacochea, "tradicionalmente, la cuenca del Pacífico ha estado dominada por Estados Unidos. La presencia de China en esta región implica un manejo geoestratégico y un posicionamiento significativo en la cuenca del Pacífico. El tránsito desde Asia se reducirá en 12 o 15 días y se recibirán barcos de hasta 50,000 toneladas, los cuales no llegarán a otro puerto en América Latina ".

Es materia de esta publicación abordar la problemática desde la óptica ambiental y sus impactos negativos en el ecosistema marino litoral de lo que fuera la bahía de Chancay antes del Mega puerto..

1.1. ANTECEDENTES

1.1.1. BREVE HISTORIA DE CHANCAY

El distrito litoral de Chancay de la provincia de Huaral, se encuentra ubicado a 80 km al norte de la ciudad de Lima, históricamente ha sido un valle fértil que cobijó a una floreciente civilización que tuvo su apogeo entre los años 1200 y 1470 DC(Cultura Chancay),caracterizada por sus actividades agrícolas y pesqueras cuyos vestigios aún perduran: En 1562, recibió el nombre de Villa de Arnedo, el 16 de abril de 1828 mediante Ley recibió el título de " fidelísima villa". Durante la guerra del pacífico, Chancay sufrió el asedio y bombardeo de los buques chilenos no obstante el 13 de setiembre de 1880 los valerosos combatientes de Chancay lograron hundir la goleta chilena "Virgen de Covadonda" cuyos restos todavía se encuentran en las costas de Chancay. El 11 de mayo de 1976 mediante Ley N° 21481 el gobierno del general Francisco Morales Bermúdez se crea la provincia de Huaral que incluye Chancay, Canta siendo Chancay uno de sus distritos (El peruano, 2015).

Actualmente el distrito litoral de Chancay, experimenta una modernidad significativa que se evidencia en el comercio, la pesca, las comunicaciones etc. Sin embargo, lo más resaltante es la construcción y puesta en marcha del mega puerto que es el Terminal portuario más grande el Perú e incluso de Sudamérica.

1.1.2. ASPECTOS GEOLÓGICOS DE LA BAHÍA CHANCAY

Desde el punto de vista geológico el área del distrito de Chancay es un medio geofísico conformado por rocas intrusivas del Cretáceo Inferior, sedimentos rocosos y volcánicos y sedimentos del Cuaternario Pleistoceno y reciente, en el distrito litoral de Chancay se encuentra la Punta Chancay que forma la bahía cercados por cerros " la culebra", "Nueva estrella", "Trinidad", "Buena vista", " el Altillo" "Marquillo" que conforman los macizos de cerros colinosos Melgar. F. 2019 Sedimentología. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. En las zonas costeras de Lima y dentro de ellas Chancay es el resultado tectónico y plutónico debido a los procesos de geodinámica producto de esto se presenta la bahía de Chancay con acantilados y puntas (Julián, 2014.). El litoral de Chancay está

conformado por terrazas de baja y mediana altura, predominando una costa acantilada y plataformas de abrasión.

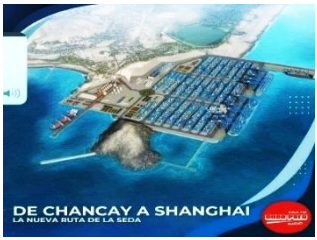
1.2. EL PROYECTO PORTUARIO

La obra del Terminal Portuario de Chancay se concibió como un puerto multipropósito que movilizaría carga en contenedores, carga general, carga granel no mineral, carga líquida y carga rodante. Está constituido por tres componentes:

a. Zona Operativa Portuaria. Es aquella en donde se realizan las actividades portuarias propiamente dichas, comprende los muelles, espigones, canales de ingreso marítimos, área de almacenamiento para contenedores carga a granel y rodante, áreas de mantenimiento y talleres. La zona operativa portuaria se ubica en la parte nor.- oeste del área del proyecto y comprende el macizo de Punta Chancay, el área marítima circundante, la bahía que se extiende hacia el este y la zona marítima que se extiende al sur de Punta Chancay.

Figura 1

Zona Operativa Portuaria



b. Complejo de ingreso. Incluye el antepuerto vehicular, puertas de ingreso al terminal, área de inspecciones de aduanas, oficinas administrativas y áreas de servicios logísticos y de apoyo. Se ubica hacia el este de la zona operativa a una distancia de aproximadamente 2 kilómetros.

Figura 2
Complejo de ingreso



c. Túnel viaducto subterráneo. Conecta el complejo de ingreso con la zona operativa portuaria, tiene una longitud de 1.8 kilómetros y constituye un corredor vial segregado y exclusivo para el tránsito de carga relacionada a la operación portuaria. Cuenta con tres carriles vehiculares, dos fajas transportadoras para graneles sólidos y tuberías multiproducto de graneles líquidos.

Figura 3

Túnel viaducto subterráneo



El proyecto se ejecutó por etapas (ya concluidas). La primera etapa en un área de 141 hectáreas y comprende la construcción de un intercambio vial de acceso desde la carretera panamericana hasta el antepuerto vehicular, el túnel de conexión con la zona operativa portuaria y el complejo de ingreso. Asimismo, en la zona operativa se construyeron los canales marítimos de aproximación y maniobra de naves, el espigón de abrigo al sur de Punta Chancay y los primeros 4 amarraderos de acuerdo con lo siguiente:

Los amarraderos 1 y 2 forman parte del Terminal de **Graneles, Carga General y Rodante.** El amarradero 1 es un muelle multipropósito que estará destinado a atender prioritariamente la demanda de graneles sólidos y líquidos y carga rodante. El amarradero 2, es un muelle destinado a atender prioritariamente la demanda de naves de transporte de carga general y carga suelta no contenedorizada. Dicho amarradero también atenderá naves del tipo Ro/Ro para carga rodante. Ambos amarraderos contarán con el equipamiento de carga,

descarga, así como las respectivas plataformas de almacenamiento de carga general y rodante

Figura 4

Amarraderos 1 y 2 forman parte del Terminal de Graneles, Carga General y Rodante



Los amarraderos 3 y 4 forman parte del Terminal de Contenedores, serán muelles especializados para atender naves porta contenedores, contaran con equipamiento moderno de alta tecnología para **carga, descarga y transferencia de contenedores, patios de almacenamiento, áreas administrativas, áreas de servicios y los talleres** que se requieren para el eficiente funcionamiento del Terminal.

Figura 5

Amarraderos 3 y 4 forman parte del Terminal de Contenedores



Figura 6

Ubicación geográfica del Megapuerto Chancay



Fuente: BBC News mundo (2022).

1.3. CRONOLOGÍA DEL PROYECTO PUERTO MULTIPROPÓSITO DE CHANCAY

2008

El puerto multipropósito comenzó a gestarse en Chancay desde el año 2008 con la razón social de Chancay Port. El ya fallecido ex almirante de la Marina del Perú Juan Ribaudo La Torre fue el promotor del proyecto, el ex almirante era un empresario pesquero dueño de la empresa pesquera Némesis en ese tiempo, cuya infraestructura se

ubicaba donde hoy se construyó el Puerto Multipropósito de Cosco Shipping, Junto con otro ex almirante de la marina el sr. José Noriega Lores, inician las gestiones para que les otorguen las autorizaciones de los primeros estudios para las concesiones acuáticas y Estudio de Impacto ambiental. El Socio de Chancay Port S.A. era la Empresa Administradora de Puertos S.A.C. cuyos representantes eran socios de Felipe Osterling vice presidente del directorio de la Minera Volcán. Uno de los terrenos que la empresa compró a bienes nacionales, era ocupado por un Parque Porcicultor desde el año 2006, por acuerdo de concejo N° 010-2006-MDCH, sin embargo, la gestión del entonces alcalde Juan Álvarez Andrade desconoció dicho acuerdo liberando los terrenos, lo que permitió a Chancay Port comprar dichos terrenos de manera cuestionable, no obstante que los porcicultores ya se encontraban posicionados en ese lugar desde el año 2006. Debido a esto las asociaciones de porcicultores mantuvieron un largo litigio legal con la empresa Chancay Port. Finalmente, en el año 2019 los porcicultores pierden los juicios legales y fueron obligados a salir, reubicándolos

en un lugar lejano, pero sin las condiciones que tenían de agua y desagüe.

1.4. DESAFECTACION DE AREA COSTERA DE DEFENSA NACIONAL

El señor Juan Ribaudo en su condición de Contralmirante (R) envió una carta el 30 de enero de 2008 a la Marina de Guerra del Perú solicitando que se modifique la Resolución Suprema 0694. 2005- DE/MGP del 30 de diciembre del 2005, para la construcción del terminal portuario de Chancay, hasta entonces, esta norma legal reservaba todas las áreas costeras del litoral como de interés para la seguridad nacional, y establecía que todos los inmuebles reservados para los institutos armados con fines de seguridad y defensa nacional eran "intangibles", "inalienables" e "imprescriptibles" por su carácter estratégico. Dos meses después de enviada su carta, el 17 de marzo de 2008, el Almirante Carlos Gamarra Elías, entonces Comandante General de La Marina, remitía un proyecto que modificaba la resolución del 2005, aduciendo que la construcción del terminal portuario **"no afectaría estratégicamente las actividades**

operacionales que realizan las Fuerzas Navales"; y el 14 de noviembre del mismo 2008, el Presidente Alan García y el Ministro de Defensa Antero Flores Araoz, aprueban la Resolución Suprema N° 539-2008-DE/MGP (ver Anexo), que modifica las coordenadas de las áreas acuáticas ubicadas dentro del área de Operaciones Centro ubicada frente a la Bahía del Puerto de Chancay, destinadas para fines de defensa nacional, alterando su función principal de Defensa Nacional y facilitar la construcción del Terminal Portuario de la empresa Chancay Port, de propiedad de un ex Contralmirante de la misma armada; mediante Resolución Suprema N° 539-2008-DE/MGP.

2011

A inicios del 2011 Chancay Port (razón social del proyecto del puerto multipropósito en ese tiempo) solicitan autorizaciones temporales por vencimiento de plazo, vulnerando el artículo 30 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional que dice que dicha autorización tiene carácter exclusivo y por lo tanto prohíbe las autorizaciones consecutivas DM2011-07-13.

Ante esta situación crean otra empresa, que incluye a Chancay Port S.A., con el nombre : Terminales Portuarios Chancay S.A. (con la misma dirección legal y el mismo gerente, con un valor de acciones de 30,000 soles) y vuelven a presentar el proyecto, ya sin la ruta ferroviaria la misma que es aprobada en tiempo récord, en el último gobierno de Alan García y un día antes de dejar el cargo mediante la autorización temporal por 2 años (26 de julio de 2011- RS2011-07-26).

2012

1.5. APROBACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DEL VIADUCTO DE TPCH S.A.

El entonces, Alcalde de la Municipalidad de Chancay Juan Álvarez Andrade, un año antes de aprobarse el Estudio de Impacto Ambiental del Terminal Portuario y sin la Aprobación del Concejo Municipal, el 02 de octubre 2012 ya había emitido la Resolución de Alcaldía N° 750-212-MDCH/A**,** donde aprueba los términos y condiciones generales presentados para el Proyecto de Mejora Vial (PVM), propuesto por la empresa TERMINALES PORTUARIOS CHANCAY S. A. (TPCH), que

comprende la construcción de un viaducto subterráneo cerrado y techado de aproximadamente 2.3 Kilómetros, que estará ubicado debajo de la vías vecinales (Pistas asfálticas) del Puerto, Santa Rosa, Peralvillo y los Álamos; el mismo que constituiría un corredor para el tránsito vehicular relacionado a la operación portuaria, Este proyecto fue cuestionado por la sociedad civil pues su funcionamiento, causaría impactos negativos a los pobladores en su calidad de vida por contaminación acústica por su cercanía a las viviendas. El mismo que posteriormente en el 2015 fue cambiado por un Túnel, del que hablaremos posteriormente.

2013

1.6. APROBACIÓN DEL PRIMER ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA)

En Enero del 2013 se realiza el primer taller participativo a cargo de ECSA ingenieros (empresa encargada de elaborar el EIA), un miércoles a las 9 am, una hora antes llenaron el local al 70% con personal municipal y miembros de construcción civil; fuerte presencia policial con escudos, impidiendo la toma de fotos y trasmisión del

evento. Aquí se explicó el cambio de planes en el proyecto: Una zona Operativa portuaria, Una zona logística y la construcción de vías subterráneas que atraviesan áreas urbanas y también zonas arqueológicas. En esta etapa se presentaron las siguientes irregularidades:

1. Los talleres participativos (26 de enero y 12 abril del 2013) y la Audiencia pública del 21 de mayo del 2013, se realizaron fuera del área de Influencia del Proyecto (Zona sur de Chancay). En la Audiencia Publica en forma arbitraria no permitieron el ingreso a los ciudadanos y representantes de la zona de Impacto del proyecto contraviniendo lo establecido en el D. S. N° 002-2009-MINAM.
2. El Resumen ejecutivo del EIA , ***No estuvo a disposición del público,** incumpliendo el articulo 34.5° del D.S. N° 002-2009-MINAM y el artículo 42° del D. S. N.º 019-2009-MINAM., tampoco fue publicado por el MTC, que ameritó un Acuerdo Regional 094-2015-CR/GRL, del 13 mayo 2015 en el que se expresó un " Voto de extrañeza al MTC

el 13 mayo 2015, por haberse aprobado el EIA a puertas cerradas y sin publicación.

3. Observaciones del EIA

- No contempló un estudio detallado de modelamiento de la dinámica de sedimentos, (A.C.R. 094-2015-CR/GRL)
- No contempló en la Línea base el ecosistema del Humedal Santa Rosa – Chancay,
- Carecía de un plan de Compensación, (Porcicultores, Pescadores y Pobladores)
- No se consideró el plan de monitoreo arqueológico del viaducto (20 mayo 2014).

Ante la propuesta del viaducto, el Gerente de Desarrollo Urbano de la Provincia de Huaral, dejó constancia que la ejecución del viaducto causaría graves daños a las viviendas y severa contaminación acústica a los moradores (Informe N° 0178-2014-MPH/DGUOT).

2014

1.7. OTORGAMIENTO DE LA HABILITACION PORTUARIA A TERMINALES PORTUARIOS CHANCAY (TPCH S.A.)

El 08 de Octubre del 2014 la Autoridad Portuaria Nacional mediante la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 046-2014-APN/DIR, otorga a la Empresa Terminales Portuarios Chancay S.A., la primera habilitación portuaria del proyecto "Terminal de Gráneles, sólidos, líquidos y carga rodante del Terminal Portuario Chancay".

2015

Como quiera que existía imposibilidad legal y técnica de construir el viaducto, la empresa TPCH propone el cambio de construcción del Viaducto a un túnel – Viaducto, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Resolución Directoral N-459-2015-MTC/16**,** aprueba el informe técnico sustentatorio (ITS) de la Construcción del Túnel – Viaducto, en forma irregular y contra la opinión técnica original de la especialista Ambiental de Dirección General de Asuntos Ambientales de MTC (informe N° 019-2015-MTC/16.01 ETMA). Existiendo dos versiones

de dicho documento con el mismo número de informe: uno donde recomienda la especialista realizar un EIA al tunel y otro donde recomienda un ITS. Lo que significa que hubo irregularidades. El Túnel de TPCH, según el proyecto constaría de 1.8 KM de largo, 14 metros de ancho y 7 metros de Altura, transcurrirá debajo varios Centros poblados como Marítima, AA.HH Santa Rosa, Cerro Trinidad, Peralvillo, y zonas arqueológicas intangibles. La construcción de esta infraestructura debería ser considerada mediante modificación regular del EIA y no un ITS. Además, se procedió a vulnerar la Ordenanza Municipal N.º 004-2010-MPH y el Plan de Desarrollo Urbano del Distrito de Chancay, aprobada con Ordenanza Municipal Nª 005-2010-MPH atentando contra el ordenamiento territorial y lo más preocupante es que se logró con el aval de la Municipalidad Distrital de Chancay, a pesar de las protestas de la sociedad civil.

2016

1.8. TRABAJOS PRELIMINARES DE TPCH Y AFECTACIONES A LAS VIVIENDAS

El 2016, La Minera Volcán compra el 100% de las Acciones de "Terminales Portuarios Chancay" TPCH, quedando como único accionista de dicha empresa. Es en este año que se inician los trabajos preliminares aprobados por el EIA de TPCH, con la remoción de escombros y rocas del cerro el Cascajo y la habilitación del portal del túnel, mediante voladuras que empezaron a causar afectaciones tanto a las viviendas del entorno cercano y playa del Puerto de Chancay.

Los trabajos se caracterizaron por el uso de explosivos a cielo abierto, ejecutando voladuras con ANFO en el Cerro Cascajo, lugar donde se encuentran ubicadas muchas viviendas, causando daños materiales y a la salud mental de los vecinos de los centros poblados, Marítima Alta y Baja, La Puntilla, Las Canarias, AAHH Santa Rosa y 21 de Enero.

Diversas organizaciones civiles como La Asociación en Defensa de las viviendas y Medio ambiente del Puerto de

Chancay (ADEVIMAP), denunció estos hechos ante la Defensoría del Pueblo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, La OEFA y la Fiscalía, pero no encontraron interés de dichas instituciones que por el contrario mostraron favoritismo a la empresa privada. Por ejemplo:

> La Directora de la DGSA (entidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones encargada de fiscalizar el proyecto del Puerto Multipropósito) cuando era ministro de Transportes y Comunicaciones el Sr. Martín Vizcarra**,** responde a las denuncias de la sociedad civil mediante oficio 1538-2017-MTC/16: que ***"No se puede atribuir que las afectaciones señaladas, tengan origen en las actividades de movimiento de tierras con maquinarias y voladuras ejecutadas por TPCH.***

Las denuncias ante la fiscalía, tanto en prevención del delito como en lo penal realizadas por la sociedad civil organizada, fueron archivadas, evidenciando una presunta corrupción.

2017

El 23 de diciembre del 2017, en la playa de Chancay, en el sector de Peñas llamado el Jardín, amaneció totalmente cubierto con piedras que formo una muralla de desmonte, impidiendo la libre circulación del agua del mar, desechos provenientes de los terrenos de la Empresa Terminales Portuarios Chancay, colindantes a esta playa. Hecho que fue denunciado ante la Capitanía del Puerto de Chancay, aperturando una investigación sumaria, que tuvo como resultado una sanción económica de siete UIT a favor de la DICAPI. No obstante, este hecho de traslado de piedras de desmonte ocurrido movilizaciones pacíficas de la población en la ciudad de Chancay. Sin embargo, en diciembre 2017, se ha repetido muchas veces más. Este y muchos otros hechos desencadenaron diversas en algunas de ellas la población fue reprimida por efectivos policiales, por reclamar sus justos derechos ante las autoridades indolentes.

2019

1.9. EMPRESA ESTATAL CHINA COSCO SHIPPING COMPRA EL 60% DE LAS ACCIONES DE TERMINALES PORTUARIOS CHANCAY

Desde que se inició el proyecto del Puerto Multipropósito en Chancay en el año 2008 hasta el 2018, sus accionistas siempre han buscado un socio estratégico por la limitación de capital suficiente para construir un puerto de esa magnitud, ni tampoco contaban al parecer con la experticia para hacerlo, solo han tenido autorizaciones y aprobaciones cuestionables.

En este escenario, durante el gobierno del entonces presidente de la República Pedro Pablo Kuczynski se da el viaje del presidente a China en busca del socio estratégico para el puerto Multipropósito. Es en este año que la empresa estatal China Cosco Shipping compra el 60% de las acciones del Puerto Multipropósito a la Volcán, la transacción se realiza en la bolsa de valores de Nueva York.

La empresa China Cosco Shipping Port, accionista principal de la empresa TPCH, proyectó construir 15 muelles, un túnel-viaducto, un espigón de 1.2 km y 850 hectáreas de área logística y almacenes.

2020

1.10. AMPLIACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PUERTO MULTIPROPÓSITO Y OBSERVACIONES AL MEIA

Como el proyecto inicial solo contemplaba la construcción de un muelle, la zona operativa portuaria , el túnel y la zona logística, en el año 2020 la Cosco Shipping inicia el proceso ante el SENACE para la aprobación de la ampliación del primer estudio de impacto ambiental de Terminales portuarios Chancay, MEIA (Modificación del Estudio de Impacto Ambiental)

La empresa en su Plan de Participación Ciudadana, con la aprobación del SENACE programo dos talleres antes de la Presentación del MEIA, en ambos casos se restringió la entrada a la mayoría de la población que cuestionaba el

proyecto, llenaron el local con gente de construcción civil y organizaciones aliadas a la empresa

En ese año, se realizó el segundo Taller Participativo correspondiente a la etapa de la elaboración de la modificación del Estudio de Impacto Ambiental detallado del Proyecto "Ampliación de la Zona Operativa Portuaria– Etapa uno del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, que se caracterizó por serias irregularidades como convocatorias ambiguas con horarios diferentes, actitud agresiva hacia las personas que cuestionaban el proyecto portuario.

Como es conocido en el 2020, se desencadenó la pandemia del COVID-19 y se decretó un estado de emergencia, el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles – SENACE y el Titular de la empresa TPCH aprueba en Audiencia Publica NO presencial, a favor de la Empresa China Cosco Shipping Port, mediante Resolución Directoral N°0046-2020-SENACE-PE/DEIN, 26 mayo. Este hecho redujo los mecanismos de participación (Talleres informativos),

recortó plazos restringiendo la participación de la ciudadanía. La sociedad civil ante estas irregularidades que incluso significo trasgredir la Constitución de la República y las normas ambientales, presentó los reclamos respectivos ante el SENACE, para que se suspenda la Audiencia Publica No Presencial, pero una vez más esta institución pública denegó la solicitud.

En ese año con la aprobación de la MEIA (Modificatoria del estudio de impacto ambiental) en diciembre del 2020, la empresa Estatal China Cosco Shipping comienza todos los preparativos para la construcción del Puerto Multipropósito en Chancay. Hay que resaltar que desde que obtuvieron la aprobación de su primer estudio de impacto ambiental EIA en el 2013, no realizaron ninguna obra, solo se dedicaron a remover tierras.

PRESENTACIÓN DE OBSERVACIONES AL MEIA (Modificación del Estudio de Impacto Ambiental) POR LA SOCIEDAD CIVIL:

- La Asociación Civil Comité de Vigilancia Ambiental del Humedal Santa Rosa, mediante oficio 016-2020-CVA/HSR del 20 de agosto del

2020, presenta ante el SENACE sesentaiocho (68) observaciones al MEIAd de Cosco Shipping

- Las Asociaciones sociales y ambientales del Distrito de Chancay presentan ante el SENACE cincuenta (50) observaciones al MEIA de Cosco Shipping, informe elaborado por el Biólogo Stefan Austermuller, con el apoyo de la Coordinadora Nacional de Derechos Humanos y la ONG CooPeracción.

Observaciones que no fueron levantadas en su totalidad por la empresa y que además no mereció acciones de los entes fiscalizadores como Ministerio del Ambiente, SENACE entre otras.

2021

1.11. SOCIEDAD CIVIL DE CHANCAY INTERPONE APELACIÓN A LA APROBACIÓN DE LA MODIFICATORIA DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (MEIA) POR EL SENACE

El 18 de Enero del 2021 la Sociedad civil organizada **interpone recurso administrativo de Apelación c**ontra la Resolución 000158-2020-SENACE-PE/DEIN, publicada el 22 de diciembre de 2020 a las 19:18 de ese día, que aprueba la modificación del Estudio de Impacto Ambiental detallado (MEIAd) del Proyecto "Ampliación de la Zona Operativa Portuaria – Etapa 1 del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay porque no se han levantado todas las observaciones presentadas por las organizaciones civiles y por representar un grave riesgo para la población de Chancay, por lo que se solicitó se declare su nulidad y deje sin efecto.

Quedaron un total de 29 observaciones que la sociedad civil consideró no levantadas porque la empresa:

1. Se negó reconocer el impacto ambiental a ser generado
2. No provee la información requerida para evaluar el impacto
3. Utiliza conceptos científicos de manera incompleta y errónea
4. Niega su responsabilidad para el impacto ambiental y lo acredita a terceros

2022

En el 2022, se inicia la nueva etapa de voladuras, en los cerros Cascajo y Cerro la Punta, involucrando a más poblaciones afectadas por estos trabajos. Además, que en esta etapa se empezó a construir otros componentes del proyecto aprobado en la MEIA como los ejes viales de acceso al Complejo de ingreso que colinda con la Panamericana Norte.

1.12. EJES VIALES DE ACCESO AL COMPLEJO DE INGRESO

Para el ingreso de camiones que transportan carga al TPMCH, proyectaron la construcción de un sistema de ejes viales de acceso a la altura del km 79+950 de la

carretera Panamericana Norte. Esta construcción se ejecutó en la calle Buena Vista , categorizada como vía local, que es considera como una vía cuya función principal es proveer acceso a los predios o lotes debiendo llevar únicamente su tránsito propio de ingreso como de salida.

La infraestructura vial es un bien de dominio público, en este caso su administración, conservación y mantenimiento está a cargo de la Municipalidad Distrital de Chancay. La empresa para tener el uso de la vía pública para construir su infraestructura vial privada, debía tener la concesión del área de la calle buena vista por la Municipalidad de Chancay.

POR LO TANTO

- Estaría construyendo en forma ilegal en un espacio publico
- La municipalidad de Chancay debe una explicación por la responsabilidad que le toca.
- Se estima que, concluida la construcción de las vías de la empresa, restringirá el tránsito de los

vecinos del AA. HH. Los Álamos y Señor de la Soledad.

1.13. PRIMERA CAIDA DEL TUNEL DE COSCO SHIPPING

El túnel de 1.8 km, es un componente principal del proyecto portuario, el cual fue aprobado en el 2015 con un Instrumento Técnico Sustentatorio (ITS) de manera irregular no previó

que al pasar por debajo de muchas poblaciones y bajo una geografía diversa durante su construcción se derrumbó en octubre del 2022 en plena vía pública vecinal generando un agujero de gran magnitud de un diámetro aproximado de seis metros, que dejó en muy malas condiciones a las viviendas colindantes y la inhabilitación de la vía por varios meses.

La procuraduría de la municipalidad denunció el hecho, pero el mismo día del derrumbe la empresa rellenó con cemento el agujero, hecho que no fue sancionado por las autoridades.

1.14. CAMBIO DE TRAZO DEL TUNEL DE MANERA IRREGULAR

La empresa Cosco Shipping desde el año 2021 inició 1a construcción del túnel del Proyecto del Terminal Portuario Chancay. Según el plano demostramos que la empresa estuvo excavando y construyendo el túnel por otro trazo del terreno diferente al otorgado por la SBN mediante Resolución N-098-2015/SBN-DGPE-SDAPE del 18 de febrero del 2015, situación que afectó severamente a las viviendas (casas rajadas) e infraestructuras públicas (agua, desagüe y electricidad) de las poblaciones cercanas al túnel.

Figura 7

Representación del cambio del trazo del túnel



Fuente: Adaptación: [redacted] [redacted]

2023

1.15. SENACE APRUEBA ITS SOLICITADO POR COSCO SHIPPING PARA EXTRACCION DE MATERIAL DE CANTERA DEL CERRO LA PUNTA

En el 2023, Cosco Shipping solicita al SENACE le apruebe un ITS (Instrumento técnico sustentatorio) para utilizar como cantera el cerro la Punta, lo que significaría la destrucción total del cerro la Punta que anteriormente ya había sido mutilado por múltiples explosiones.

El Frente de Defensa de Chancay apelo la aprobación por el SENACE del ITS de la "Ampliación de la Zona de Extracción de Material del Proyecto de la Zona Operativa Portuaria – Etapa uno del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay" por minimizar y omitir impactos ambientales severos. Se les propuso utilizar otras canteras fuera de Chancay donde pueden extraer dicho material.

1.15.1. Argumentos de la apelación:

1. En el Informe técnico Sustentario (ITS) no se realizó un análisis de alternativas de uso de canteras para explotación de material para la construcción del Terminal Portuario.

2. En la Selección de la Cantera de explotación de material para la construcción del Terminal Portuario; el Titular selecciona parte del Cerro la Punta como Cantera, sin considerar el entorno urbano cercano cuya distancia a varios asentamientos humanos es menor a 1,000 metros, incumpliendo con lo dispuesto al Numeral 4 del artículo 63° del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes DECRETO SUPREMO N.º 004-2017-MTC, donde establece que las canteras se deben ubicar a no menos de 1,000 mts de zonas pobladas.

3. El área seleccionada donde se extraerá el material rocoso para continuar con la construcción del espigón principal del Terminal Portuario de la empresa China Cosco Shipping, es de 2.75 hectáreas y está ubicada en gran parte en el cerro la Punta Chancay, que sin duda alguna impactará ambientalmente por el ruido, particulado

y vibraciones que además de afectar la salud de las personas, sus viviendas, destruye el hábitat del ave marina "piquero".

4. El titular no ha evaluado Impacto Ambiental de la Alteración de la calidad del paisaje. A pesar que el Cerro la Punta ha sido destruido en su gran parte avalada por la aprobación del MEIA, situación que altero el paisaje natural de nuestra bahía del Puerto de Chancay y con la excavación de 2.75 hectáreas de la porción que aún queda, con ello se alteraría aún más nuestro paisaje natural. Sin embargo, el SENACE aprobó el ITS, iniciando así una nueva etapa de voladuras para la destrucción del histórico cerro la Punta, completando el ocaso de la destrucción de un cerro que la naturaleza puso en beneficio de los seres humanos y la naturaleza.

1.16. SEGUNDA CAIDA DEL TUNEL DE COSCO SHIPPING

En Mayo del 2023 se cae el túnel por segunda vez, en este caso el derrumbe ocurrió a la altura del Km. 80 de la Panamericana Norte, muy cerca al complejo de ingreso del proyecto del puerto multipropósito. Esta vez el derrumbe

fue de una magnitud mayor, ocasionando el hundimiento de la vía y las casas ubicadas sobre el túnel. Hasta el momento la sociedad civil desconoce los resultados del peritaje realizado por la Autoridad Portuaria Nacional APN, a pesar de haberlo solicitado muchas veces. Esto evidencia una presunta colusión de las entidades fiscalizadoras del proyecto como el MTC, APN y otras en favor de este proyecto. La construcción del túnel generaría severas afectaciones a la salud de los pobladores que se encuentran en la influencia directa de este componente, por las explosiones y trabajos con máquinas picoteras, que producen grandes movimientos telúricos semejantes a sismos y una fuerte contaminación sonora con vibraciones las 24 horas del día, alterando la salud mental y física de los seres humanos, como daños materiales a las viviendas.

2024

1.17. PERSECUCIÓN JUDICIAL A LOS DIRIGENTES SOCIALES POR LA EMPRESA PORTUARIA

Ante la protesta social constante ejercida por las organizaciones de la sociedad civil, tanto la empresa

TPCH razón social anterior, ahora Cosco Shipping iniciaron procesos de seguimiento y denuncias a los dirigentes sociales como a comunicadores sociales por las opiniones vertidas discrepantes con la empresa a las que consideraron difamación. Actualmente al 2024 Cosco Shipping ha interpuesto denuncia a más de 25 dirigentes y pobladores del AA.HH. Santa Rosa, por protestar y reclamar sus derechos, dirigentes que han sido sujetos de amenazas y ataques físicos por trabajadores de construcción civil, con la finalidad de acallar la voz del pueblo.

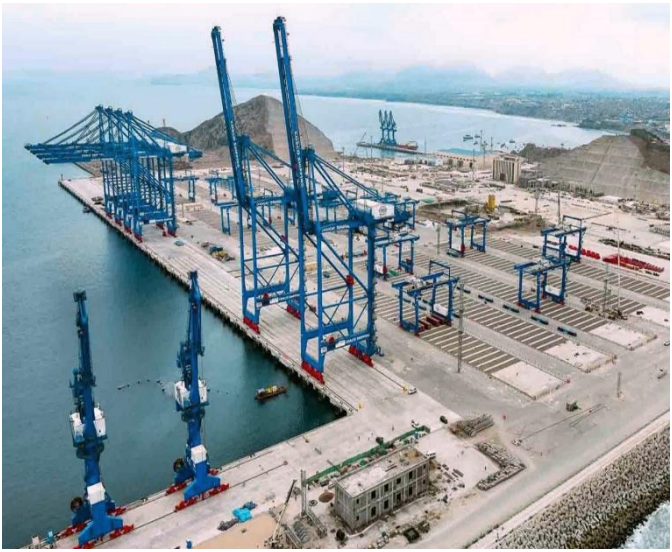
1.18. INAUGURACIÓN DEL MEGA PUERTO DE CHANCAY

El día 14 de noviembre de 2024, se dio por inaugurado el Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, ubicado en la provincia de Huaral, distrito de Chancay , en el marco de la Semana de Líderes Económicos del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC). La inauguración contó con la participación de la presidenta de Perú, Dina Boluarte, el presidente de la República Popular China, Xi Jinping, el ministro de Transportes y

Comunicaciones, Raúl Pérez Reyes, en ceremonia desde Palacio de Gobierno enlazados con el puerto de Chancay.

Figura 8

Vista actual del Megapuerto de Chancay



Fuente: Google

CAPITULO II

2. EL DAÑO AMBIENTAL

El puerto de Chancay se encuentra dentro de lo que es la cuenca de Chancay – Huaral con características geomorfológicas propias de la costa del Perú con relieves planos, accidentados y semi planos. Su estructura geológica está determinada por afloramientos rocosos de origen intrusivo, volcánico y sedimentario que se complementa con fallas, plegamientos que se relacionan con el plegamiento andino, aquí es notorio los cerros Salinas, Trinidad con su prolongación hacia la Punta Chancay al lado costero. Estas estructuras geológicas.

La historia del daño ambiental en la bahía de Chancay, comenzó en el 2008 con las autorizaciones para el proyecto del mega puerto de Chancay y en el 2016 se iniciaron la remoción de tierras en la ZOP con las explosiones, relleno de la bahía y derrumbe del cerro cascajo que con el tiempo fue ampliando sus planes, que de hecho implicaba la destrucción sistemática de los cerros, playas y ecosistemas marino costeros.

Para entender el daño ambiental recordemos las siguientes definiciones:

Medio Ambiente. Se considera que el medio ambiente no solo implica conceptos tradicionales (aire, agua, recursos naturales), sino que además involucra aspectos inmateriales, como el cultural y artificial, que de acuerdo a la Sentencia del Tribunal Constitucional manifiesta que "debe entenderse al ambiente como un sistema, como un conjunto de elementos naturales, sociales, culturales, bióticos y abióticos, que interactúan en un tiempo y espacio determinado y que influyen en la vida material y psicológica de los seres humanos" (Zevallos, 2022).

De acuerdo Ley General del Ambiente - 28611 (en adelante LGA), en su Art. 2° - 2.3 menciona que para los efectos de la presente Ley, que toda mención hecha al "ambiente" o a "sus componentes" comprende a los elementos físicos, químicos y biológicos de origen natural o antropogénico que, en forma individual o asociada, conforman el medio en el que se desarrolla la vida, siendo los factores que aseguran la salud individual y colectiva de las personas y la conservación de los recursos naturales, la

diversidad biológica y el patrimonio cultural asociado a ellos, entre otros".

Daño Ambiental. Este concepto está referido principalmente a las actividades humanas como el transporte, construcciones portuarias, agricultura, minería y energía, que por un lado generan impactos preferentemente positivos en la economía que cubren las necesidades sociales. Por otra parte, estas actividades también generan impactos negativos o perjuicios a nivel individual y colectivo al afectar los recursos naturales que muchas veces constituyen patrimonio natural y cultural que perjudican la calidad de vida humana y del entorno o medio ambiente.

De acuerdo a la doctrina jurídica, el daño ambiental esta referida a la ruptura del "equilibrio ecológico"; en tal sentido daño constituye todo menoscabo, pérdida o detrimento de la esfera patrimonial o extrapatrimonial de la persona (damnificado), que significa la privación de un bien jurídico, respecto del cual era objetivamente esperable su conservación de no haber acaecido el hecho dañoso como es la alteración de la naturaleza lo cual

implica que el daño ambiental no solo impactará en la salud y patrimonio de las personas (Fonseca,2010) sino, también en otros componentes ambientales (Andaluz, 2016) que afectan la calidad de vida en general. Por lo tanto, el daño ambiental es lo que está consagrado en la Ley General del Ambiente en su artículo 142.2 que a la letra dice: Se denomina daño ambiental a todo menoscabo material que sufre el ambiente y/o alguno de sus componentes, que puede ser causado contraviniendo o no disposición jurídica, y que genera efectos negativos actuales o potenciales". Los daños ambientales deben ser considerados como producto de una acción u omisión, cuyas consecuencias pueden ser a corto, mediano y largo plazo y que puede comprometer a poblaciones futuras.

2.1. RUPTURA DEL EQUILIBRIO AMBIENTAL

2.1.1. DESTRUCCIÓN DE CERROS DE LA BAHÍA DE CHANCAY

Se entiende como equilibrio ambiental a la relación armónica y normal entre los componentes bióticos (flora, fauna) y su entorno natural (factores abióticos: vientos, temperatura, suelo, aire). El estado de equilibrio significa que los recursos naturales se renuevan y se corrigen de

manera natural, situación que no ocurre cuando se produce un desequilibrio que en mayoría de las veces es irreversible. La ruptura del equilibrio ambiental es por factores naturales (Tsunami, huracanes, terremotos) o por factores externos de origen humano (construcciones portuarias, carreteras, etc.).

El desequilibrio ambiental implica la inestabilidad del entorno natural (biológico, físico, químico) que se produce por la perturbación de los elementos que constituyen, participan y mantienen la estabilidad del medio ambiente, que tiene como consecuencias como pérdida de biodiversidad, destrucción de habitas, alteración de la cadena alimentaria, en suma, reducción de la calidad ambiental.

Históricamente los Cerros son cortinas naturales que tiene relación directa con la circulación de los vientos y han sido considerados como parte del patrimonio cultural y ambiental de gran importancia para los pueblos ribereños por ser un referente ecosistémico relevante para el desarrollo de las sociedades y comunidades costeras desde las pesquerías ancestrales, industriales, turismo de playa

entre otras actividades. Los cerros son elevaciones naturales protectores de la calidad de los suelos y de acuerdo a su geografía son determinantes para la orientación de los vientos, protegen la vegetación y en general cuidan de los ecosistemas**.** La bahía de Chancay además de la belleza natural de sus playas, ha sido considerado un sitio de especial interés para la vida silvestre (flora y fauna), son los cerros los que determinan su belleza paisajística sumada a la alta biodiversidad que sustenta la pesca artesanal, el surfismo y el turismo de playa. Es importante resaltar que los cerros que circundan la bahía son el hábitat de especies guaneras como el "Piquero peruano" (*Zula variata*).

La figura 9, correspondiente al año 2018, nos muestra tal como la naturaleza nos dejó como legado y patrimonio con los recursos naturales conformados por los cerros que circundan y protegen la bahía de Chancay, las playas y el humedal Santa Rosa; componentes del ecosistema marino costero que le costó a la naturaleza miles de años formarlos y que el hombre en su afán egoísta los destruyó en tan solo unos pocos años.

Figura 9

Vista de las principales estructuras naturales de bahía Chancay antes de la construcción del mega puerto (2018)



Fuente. Google, adaptación del autor

Figura 10

Vista del cerro "La Punta" antes y durante de su parcial destrucción





Fuente: Adaptación del autor

Figura 11

Vista Antes y Después de la voladura del cerro la Punta y Cascajo

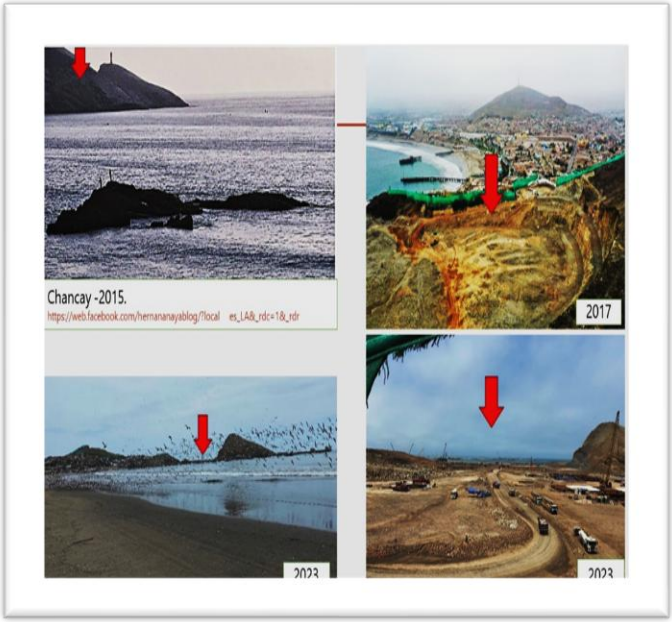




Fuente: Adaptación del Autor

Figura 12

Vista de la secuencia de destrucción de los cerros



Fuente: Adaptación del autor

Las fig. 13. nos muestra la secuencia de la destrucción de los cerros “La Punta” y “Cascajo” producto de la construcción de infraestructura portuaria que implicaron voladuras mediante explosiones. Este hecho sin duda alguna constituye un atentado y daño ambiental puesto que se ha modificado la estructura original del cerro que miles de años le costó a la naturaleza brindarnos como abrigo y protección de los vientos y hábitats de diversas especies de fauna marina.

Figura 13

Vista actual de lo que quedo de las estructuras naturales de la bahía de Chancay



Fuente: adaptación del autor



Fuente: Google

La fig.13. nos muestra lo que queda de las estructuras y recursos naturales de la bahía de Chancay, destacando a primera vista la destrucción del del cerro "Cascajo" y gran parte del cerro "La Punta", además de las playas. El daño ambiental es evidente y no puede ser ignorada puesto que se trata de bienes públicos. No olvidemos que los cerros son considerados como abrigos o entornos de protección pues funcionan además como cortinas naturales y tienen importancia en la dirección y velocidad de los vientos. Es importante comparar esta imagen con la figura 9.

2.2. DESTRUCCIÓN DE PLAYAS

2.2.1. PLAYA CHORRILLOS

Se dice que el nombre de la playa " Chorrillos", está relacionada con las filtraciones de agua (Chorritos) que brotan de las formaciones rocosas del acantilado que incluso son utilizadas como duchas por los turistas y para

llenar piletas o piscinas. La playa Chorrillos es el espacio de recreación de los pobladores de Chancay y turistas que durante el verano aprovechan el sol y la arena, además tiene un significado histórico por el hundimiento de la fragata chilena "Virgen de Covadonga" por una acción patriota de los Chancayanos un 13 de setiembre de 1880. La playa se caracterizaba por su amplia franja arenosa de 650 metros de longitud, la misma que albergaba una importante cadena alimentaria marina de especies propias de fondos blandos y duros como: "Gaviota de Francklin" (Leucophaeus pipixcan), " cangrejo ermitaño" (Calcinus tubularis) entre otras especies de fauna. La flora estaba representada por Solanaceae, Bromeliaceae y Aizoaceae.

Es importante resaltar que en este espacio amplio de playa se ubicaban comercios que ofertaban productos para disfrutar del verano y que constituía fuente de trabajo para muchos pobladores del lugar.

Figura 14

Vistas de la amplia franja de arena de la playa "Chorrillos" antes del Mega Puerto



Fuente: Mincetur

Figura 15

Representación temporal de la modificación ambiental de la playa antes y después de la construcción del Mega Puerto.

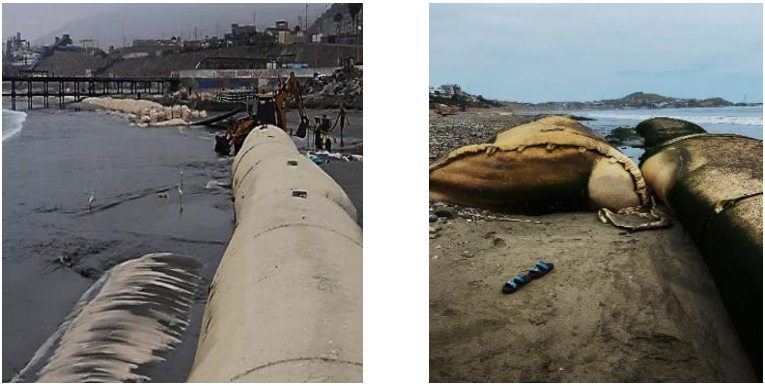


Fuente: Adaptación del autor

La figura 15, nos muestra la transformación ocurrida en la playa conocida como “Chorrillos” que de ser una amplia playa arenosa hasta el año 2022, en tan solo doce meses , se convirtió en playa llena de cascajo y piedras producto del impacto de las construcciones portuarias en el año 2023, impacto que se trató de mitigar o corregir en los primeros meses del año 2024 utilizando geotubos. Como quiera que la erosión continuaba aceleradamente y destruyendo la playa, se optó por colocar defensas denominadas “Geotubos” o estructuras textiles que son sacos rellenos de arena, alternativa que no dio resultado positivo y por el contrario alteró más el equilibrio de la playa al extremo de hacerla no transitable.

Figura 16

Vista de los geotubos colocados en la playa



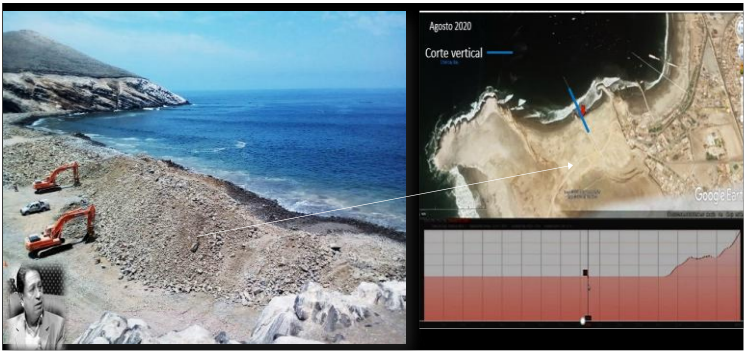
Fuente: El autor

2.2.2. PLAYA CONCESIONADA

La playa del entorno a la "punta" fue concesionada a la empresa Cosco Shiping, la misma que ha sido destruida por el proceso de relleno con material proveniente del cerro mediante detonaciones por explosivos que cubrieron por completo el ecosistema marino litoral y alteraron la línea de orilla, tal como se observa en la fig. 17

Figura 17

Vista de la destrucción de la playa por medio de relleno con material sedimentario.



La figura 17, muestra como era la playa de la bahía de Chancay hasta el 2016, donde se observa que las olas ingresan al lecho marino descargando su energía en la amplia franja arenosas. Durante las construcciones portuarias, esta hermosa playa fue destruida y anulada su función ecosistémica, debido al relleno con material sedimentario producto de las voladuras que se sometieron

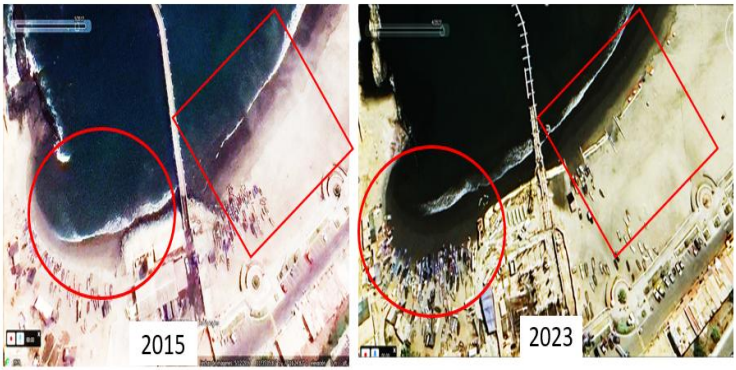
a los cerros en el año 2023, la transformación del litoral es evidente y ha tenido consecuencias dramáticas.

2.2.3. PLAYA DEL PUERTO DE CHANCAY

La playa de Chancay (al costado del megapuerto) , se ubica a continuación de la playa concesionada y se caracterizaba por ser una zona de pesca de orilla por los substratos rocosos y arenosos, aquí era frecuente capturar lenguados, cangrejos y peces como lenguado, chita, peje sapo entre otros. Al rellenar la playa concesionada , se cambió la dirección de las corrientes y el tren de olas lo que significó traslado de sedimentos duros en un primer momento (Fig. 18) para luego ser erosionada que significa pérdida de arena y de playa que no es más que la alteración del equilibrio ambiental.

Figura 18

Representación de la erosión en la playa del puerto de Chancay



Fuente: Adaptación del autor

Figura 19

Vista de destrucción de habitas litorales por relleno



Fuente. Autor

2.2.4. PLAYA “CASCAJO”

La playa “Cascajo se ubica al sur de la punta Chancay y se caracterizaba por una amplia franja de cascajo, piedras y material sedimentario duro, pero con las construcciones portuarias sufrió una alteración al sedimentarse es decir un proceso contrario a la erosión, en otras palabras, lo que antes era cascajo y piedras se convirtió en una playa con arena, tal como se representa en la figura 20 y 21.

Figura 20

Representación del cambio de substrato y variación de la línea de orilla de la playa “cascajo”



Fuente. Adaptación del autor

Figura 21

Vista de la modificación del litoral de la playa "Cascajo"



Fuente: Adaptación del Autor

La ruptura del equilibrio ambiental en las playas de Chancay significó no solo alteración de la circulación marina, sino también del perfil de playa que las construcciones de infraestructura portuaria significo erosión en la zona norte y sedimentación o acreción en el

CAPITULO III

3. PRINCIPALES AFECTACIONES O IMPACTOS DE LAS OBRAS EN EL ECOSISTEMA COSTERO DE LA BAHÍA DE CHANCAY

3.1. INESTABILIDAD DE SUELOS Y COLAPSO DE VIVIENDAS

Las voladuras de roca de los cerros “Cascajo” y “La Punta”, implicó excavaciones de roca fija y excavación de roca madura para la producción de material de relleno a ser utilizada en la zona operativa. Las voladuras realizadas diariamente provocaron ruido intenso que violenta la tranquilidad de la población y afecta las viviendas del área de influencia directa del proyecto. como también el hábitat de las aves guaneras y del humedal Santa Rosa.

Figura 22

Vistas de explosiones en los cerros





Fuente: Miriam Arce

La Asociación en Defensa de las Viviendas y el Medio Ambiente dirigida por Míriam Arce, desde el año 2016 presidenta del colectivo social presentó reclamaciones al extremo de solicitar la reubicación del puerto. La denuncia menciona que "muchos vecinos han visto cómo aparecían grietas en sus casas y hay barrios enteros que tienen que ser evacuados a diario por las voladuras", "Estamos sufriendo daños psicológicos. Nadie sabe lo que es vivir todo el día con el sobresalto de las explosiones", mencionaba desde ese entonces, clamor que no fue atendido, a pesar que el ministro Barrenzuela del gobierno de Castillo, reconoció . que "las demoliciones y el corrimiento de tierras están produciendo inestabilidad en los suelos y el colapso de algunas viviendas". La figura 23,

muestra el impacto de las explosiones en las viviendas de los pobladores de puerto Chancay.

Figura 23

Vista de las afectaciones a las viviendas por explosiones en el puerto de Chancay






Edición Central
DENUNCIAN QUE TRABAJOS DEL MEGAPUERTO EN CHANCAY
VIENE OCASIONANDO SERIOS DAÑOS A VIVIENDAS


Edicion Central
DENUNCIAN QUE TRABAJOS DEL MEGAPUERTO EN CHANCAY
VIENE OCASIONANDO SERIOS DAÑOS A VIVIENDAS



Fuente: Paucar (2017)

En una entrevista con LaMula.pe (2017), Miriam Arce (dirigente vecinal), señaló que hasta ese momento "se han realizado 32 explosiones". Que, además , "el 90% de las viviendas del puerto están afectadas". "*También la contaminación sonora es insoportable con maquinaria pesada taladrando el cerro colindante a las viviendas es insoportable y dañino a la salud humana*", agregó.

3.2. COLAPSO Y HUNDIMIENTO DE VIVIENDAS POR OBRAS DEL MEGA PUERTO DE CHANCAY

Las obras en tierra realizadas por la construcción del túnel del Mega Puerto de Chancay produjeron afectaciones severas en la zona urbana de Peralvillo debido al hundimiento del terreno donde se construyó el túnel con explosivos y maquinaria pesada evidenciadas por la destrucción de viviendas, pistas y veredas (Fig. 24), hecho que mereció las protestas de los ciudadanos y la apertura de una investigación preliminar por parte de la Fiscalía Penal de Huaral contra los que resulten responsables Empresa Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A.

Figura 24

Vistas de afectaciones a la zona urbana de Chancay puerto



Fuente: Fotografía del diario la Republica



Fuente: Fotografía de CooperAcción

3.3. ALTERACIÓN DEL FONDO MARINO

Las obras portuarias realizadas en el litoral marino de puerto Chancay implicaron dragados (remoción de sedimentos) y construcción de espigones y muelles. Estas obras estaban destinadas a poner en marcha la Zona Operativa Portuaria (ZOP). El dragado estimado que incluyó cuenca y canales alcanzó la remoción más de 14,293,000 m3 de sedimentos, hecho que se evidencia en las fotografías (2) que nos da una idea de la magnitud del impacto por la exposición de materia orgánica y metales pesados contenidos en los sedimentos. Debe resaltarse que estas intervenciones en el fondo marino generaron desde su inicio liberación, exposición y distribución de material

particulado a la atmósfera que afectó a todo el ecosistema costero.

Figura 25

Vistas del dragado en puerto Chancay

Fuente: Asociación peruana de agentes marítimos, 2018.





Figura 26

Vista de relleno de la franja litoral de bahía Chancay



Fuente: Asociación peruana de agentes marítimos, 2018.

Figura 27

Vista de construcción e instalación de espigón en la franja litoral de bahía Chancay



Fuente: Asociación peruana de agentes marítimos, 2018.

Figura 28

Vistas actuales de lo que significó la transformación de los cerros en plataformas planas para el puerto de Chancay



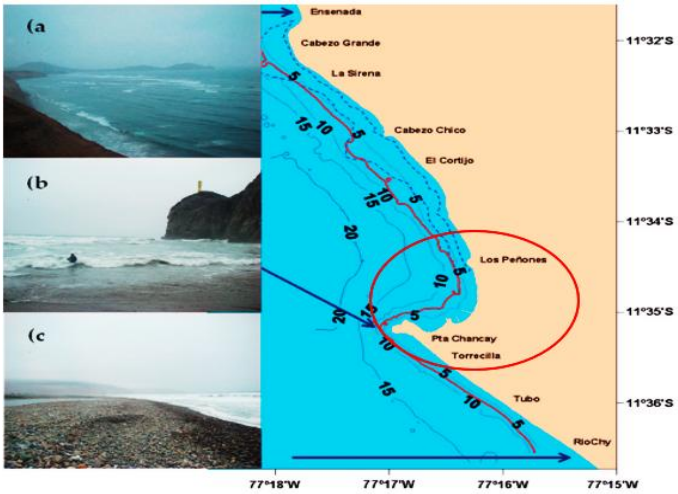
Fuente: Google

3.4 DESTRUCCIÓN DE HABITAS Y RECURSOS PESQUEROS

Las construcciones de las obras portuarias impactaron dramáticamente en las playas de bahía Chancay que se caracterizaban por ser ecosistemas de fondos blandos (arena) y duros (rocas, piedras), con hábitats de alta diversidad biológica que era el soporte para la pesca artesanal, tal como lo reporto el IMARPE (2022) (Fig. 29, 30,31,32,33). Los mayores porcentajes de captura y concentración de la pesca artesanal se encontraba en la "Punta" y "Cabezón". Las playas eran espacios de mixtura morfológica con 13 tipos complejos de sustratos identificados, constituidos por rocas (caliza y granito), plataformas rocosas, piedras, canto rodado, arena fina y gruesa compacta, limo, fango, permitiendo fijación y refugio de invertebrados marinos y peces, en otras palabras, aquí se iniciaba la cadena alimentaria y reproductiva de especies costeras o litorales del mar. Todos estos espacios naturales fueron destruidos por el relleno con sedimentos obtenidos de las explosiones de los cerros.

Figura 29

Representación de las áreas de bancos naturales de invertebrados



Fuente: IMARPE, 2022

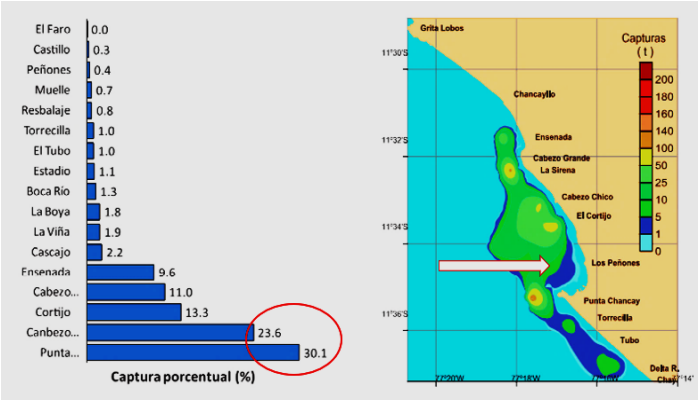
En resumen, en el litoral marino de Chancay se desembarcaban 51 especies de peces propias del lugar como Odontesthes regia "pejerrey", Sciaena deliciosa "lorna", Mugil cephalus "lisa", Engraulis ringens "anchoveta" y Menticirrhus ophicephalus "mis". Entre los invertebrados Platyxanthus orbignyi "cangrejo violáceo" y Cancer setosus "cangrejo peludo". Actualmente la destrucción de las playas por relleno y por la erosión generada por las construcciones portuarias han alterado los

habitas y con ello la disponibilidad de los recursos o especies marinas litorales que impactarán en la pesca artesanal por la disminución de las capturas en estas áreas afectadas.

La bahía de Chancay se encontraba entre cortinas naturales que eran los cerros que las protegía, de acuerdo a geomorfología antes de la intervención humana con las construcciones portuarias (mega puerto), entre el cerro la "punta" y los "peñones" se encontraba excelentes playas caracterizadas por su amplia franja arenosa circundada por el macizo rocoso que formaban un ecosistema marino costero con biodiversidad importante. Aquí eran muy concurridas por los veraneantes las playas como playa "turística y pesquera" "Chorrillos", "playa la Viña" entre otras; así mismo eran frecuentadas por los pescadores de orilla en busca de invertebrados y peces marinos.

Figura 30

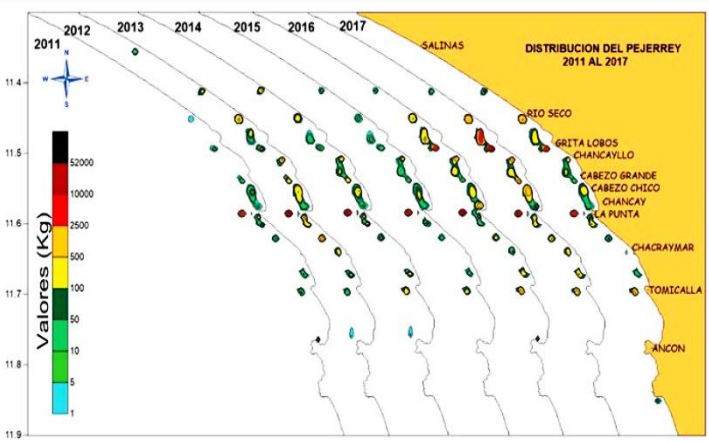
Capturas, distribución y concentración por zonas de pesca artesanal 2010-2012



Fuente: IMARPE, 2022

Figura 31

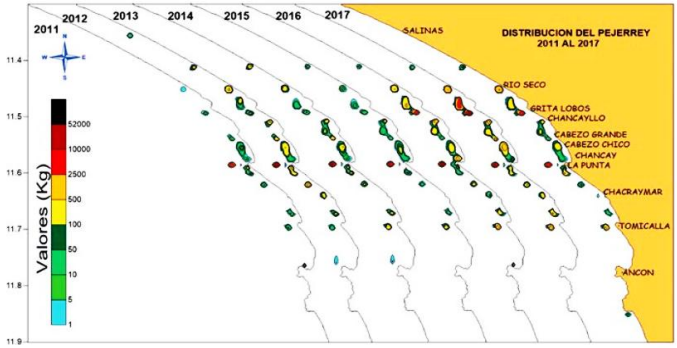
Distribución de captura de "Lorna", Chancay, 2011-2017



Fuente: IMARPE, 2022

Figura 32

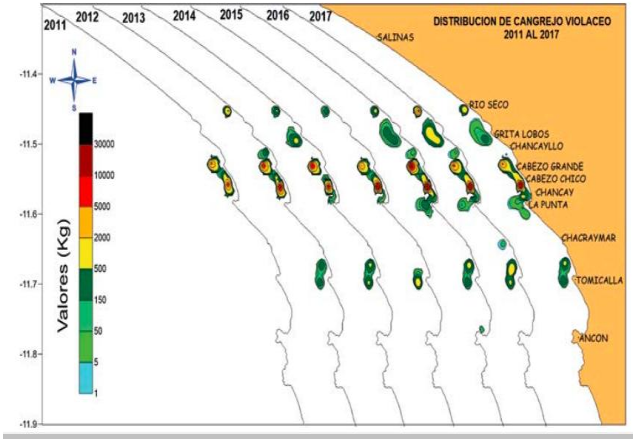
Distribución de captura de "Pejerrey", Chancay, 2011-2017



Fuente: IMARPE, 2022

Figura 33

Distribución de captura del "Cangrejo violaceo", Chancay, 2011-2017



Fuente: IMARPE, 2022

Según el Instituto del Mar del Perú (IMARPE, 2022), las principales especies de peces que sustentaban la pesca artesanal de puerto Chancay serán la "Lorna" (*Sciaena deliciosa*) y el "pejerrey" (Odontesthes regia). En crustáceos destacaba el "cangrejo violáceo" (*Platyxanthus orbignyi*), especies concentradas en el entorno litoral entre "Cabezo grande" y "La Punta" donde se ubicaban su habitas, ahora destruidas.

Como quiera que las construcciones portuarias han modificado dramáticamente la zona marina litoral por una parte rellenando espacios de la bahía y por otra generando erosión, estas acciones sin duda alguna han alterado los habitas de las especies y con ello su disponibilidad para su extracción.

3.5. CERRO LA PUNTA HABITAT DE AVE EN EXTINCIÓN EL PIQUERO PERUANO

En la MEIA aprobada por SENACE, se identificó que en el cerro la Punta que se encuentra dentro del área concesionada por la empresa Cosco Shipping y que ha sido mutilado por explosiones, era un hábitat natural del ave en peligro de extinción, el "Piquero peruano" (Zula variata). Sin embargo, el SENACE claudicando una vez más a su función le otorga la viabilidad al proyecto y permite hacer voladuras muy cerca del lugar de anidamiento de esta especie. En la página de biólogos peruanos y del mundo se publicó una denuncia al respecto.

Figura 34

Medidas de protección del MEIA al Piquero Peruano



3.6. ALTERACIÓN DE LA CIRCULACIÓN MARINA SUPERFICIAL

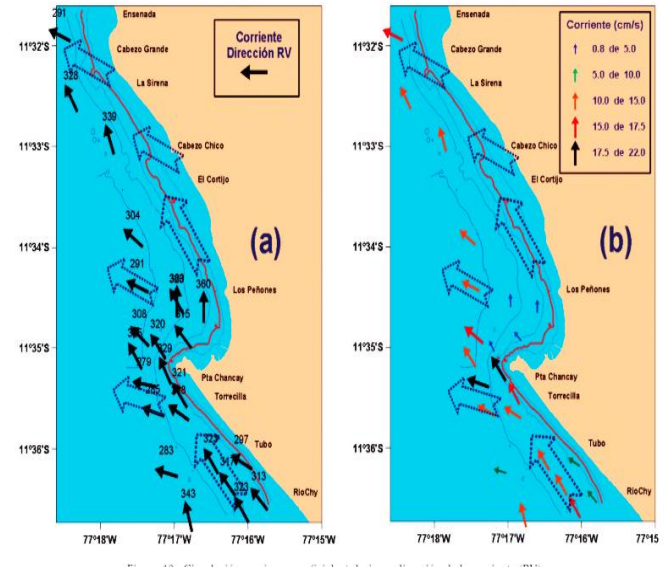
Según el informe del IMARPE (2022) con datos registrados en el año 2012, menciona que la circulación marina en bahía Chancay se caracterizaba por el predominio e velocidades moderadas, la que se incrementaba en la rompiente de la zona resguardada por Punta Chancay (cerro la Punta), con velocidades débiles

en el área protegida de la bahía y que en general, los flujos toman dirección hacia el NNW (Nor Oeste) y en algunos casos ligeramente NW (Nor Oeste) cuando estas chocan con las salientes geográficas del perfil costero (Punta Chancay, Cabezo Chico y Cabezo Grande (Fig. 35)

Figura 35

Circulación marina superficial: a) deriva o dirección de la corriente (RV) y b) intensidad (cm/s), Chancay. Agosto 2012

Fuente: IMARPE, 2022



Con las construcciones e infraestructuras portuarias (relleno de la bahía, espigones, voladuras de cerros,

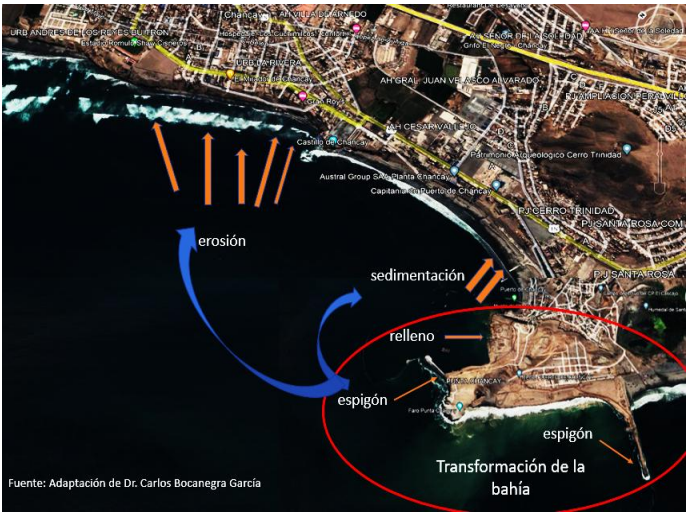
plataformas), sin duda alguna se modificó el flujo de circulación superficial y de fondo, pues la energía que antes se disipa en las playas ahora choca y genera erosión en la zona norte y sedimentación en la zona sur.

No puede negarse que las obras portuarias han variado la dirección e intensidad del flujo de las corrientes tal como he tratado de representar en la figura 12, donde el flujo y las velocidades que era antes moderado y débil, sería intenso al extremo que provoca la erosión al norte donde además no llega los sedimentos por ser retenidos por los espigones esto se refleja en las playas que prácticamente han perdido arena.

En la playa concesionada (entorno de la Punta Chancay) al ser rellenada de sedimentos pasó de albergar un flujo de circulación débil a ser de flujo intenso que además cambió de dirección NNW a NW toda vez que ya no existe la playa protegida y toda la energía de las olas y corrientes chocan y se direccionan al norte generando erosión, tal como lo represento en la figura 35.

Figura 36

Representación del direccionamiento de la circulación marina superficial



Fuente: Adaptación del Autor

3.7. MODIFICACIÓN DE LA LÍNEA DE ORILLA

Las intervenciones humanas en área costera de la bahía de Chancay, transformaron y modificaron la configuración de la línea de costa por procesos de sedimentación y erosión del ecosistema marino litoral. La bahía de Chancay y su franja litoral han sido transformadas por las obras como construcción de espigones, muelles, plataformas etc., del Mega puerto. La transformación ha significado la pérdida de la playa como espacio (Fig. 13) 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. Un caso parecido en menor escala ocurrió en las playas de la ciudad de Trujillo (Región La Libertad), donde la construcción de un molón (espigón) de 1,050 metros de longitud ubicado en el puerto de Salaverry erosionó las playas de Las Delicias, Buenos Aires y parte de Huanchaco (Bocanegra, 2023, 2019, 2013,2011). Está demostrado que Los perfiles temporales tomadas de las imágenes satelitales correspondientes a los años 2015 y 2020 (ver Figura.36), evidencian el grado de transformación del medio natural del área, debido a la intervención antrópica.

La representación de los perfiles en ambas zonas muestra que estamos ante una playa con perfil de acreción, con la presencia de una pendiente que se incrementa conforme uno se acerca al mar. En la figura 36, se evidencia cómo se alteró la pendiente por el relleno que ha modificado el

perfil de playa de la bahía. En ambos casos se ha fragmentado el hábitat de las especies marino litorales.

El relleno (acarreo de sedimentos) de la bahía, ha generado la variación de la línea de costa, y con ello ha cambiado el paisaje geográfico (ver Figura 37). Esta trasformación de la geomorfología ha producido impactos en la fragmentación del hábitat de diversas especies, además ha impactado en la playa adjunta donde se desarrollan actividades de pesca industrial y artesanal, así como el turismo de recreación.

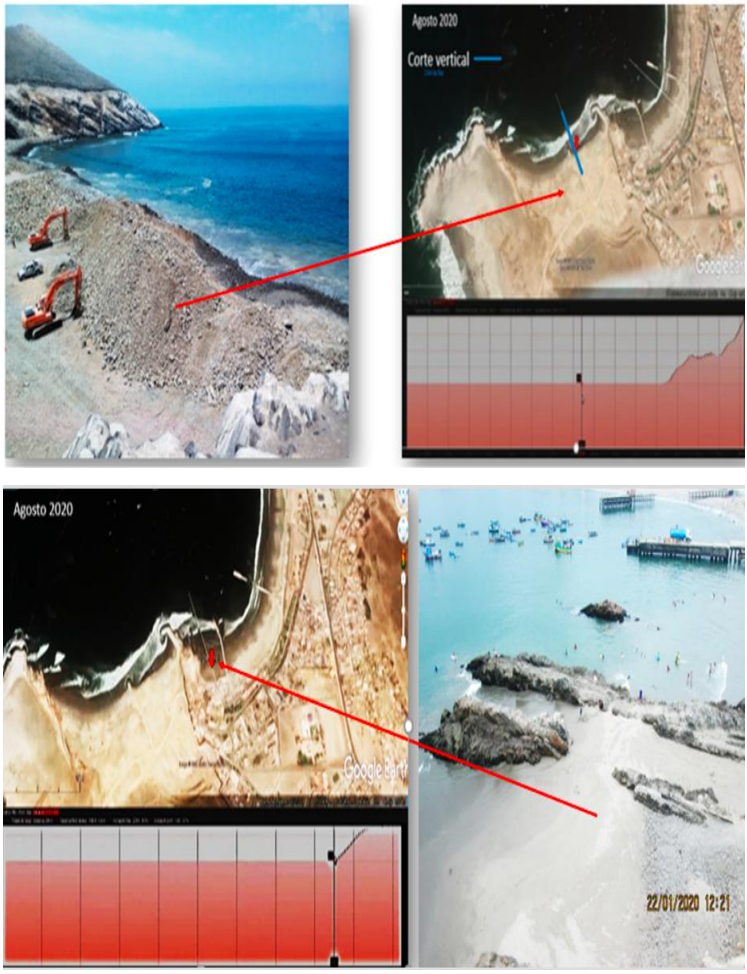
Figura 37

Representación de la modificación de la línea de orilla



Figura 38

Representación de la modificación del perfil de playa por relleno o acarreo de sedimentos

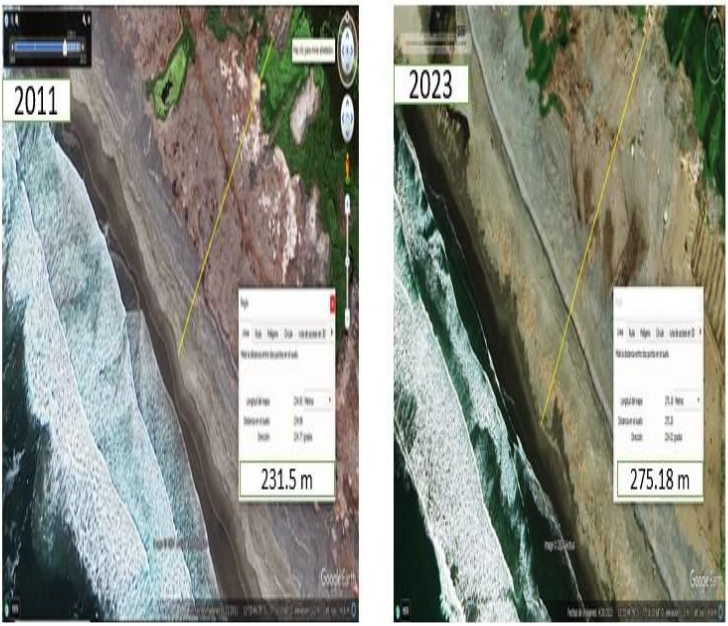


Fuente: Bocanegra (2021)

La modificación de la línea de costa ocurrió tanto en la zona norte donde se generó erosión (pérdida de playa) como en la zona sur donde se produjo acreción (ganancia de playa).

Figura 39

Representación de la alteración de la línea de costa en la playa el "Cascajo"





Fuente: Adaptación del autor

Figura 40

Vista de la erosión del litoral de la playa "Chorrillos"



Fuente: El autor

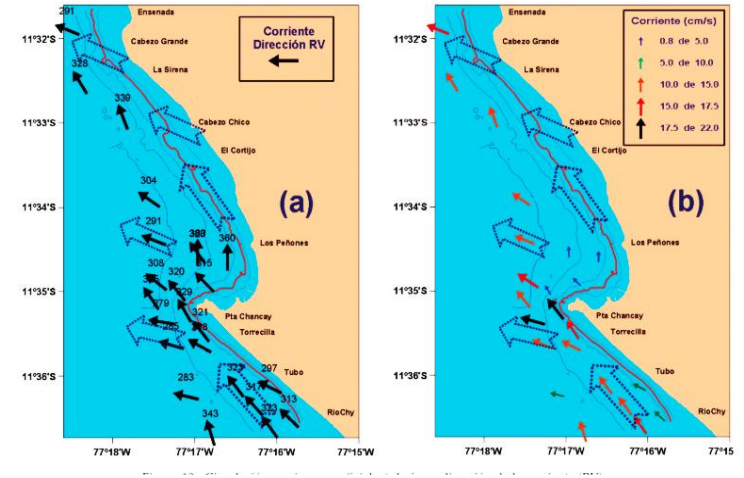
3.8. ALTERACIÓN DE LA CIRCULACIÓN MARINA SUPERFICIAL

Según el informe del Imarpe (2022) con datos registrados en el año 2012, menciona que la circulación marina en bahía Chancay se caracterizaba por el predominio e velocidades moderadas, la que se incrementaba en la

rompiente de la zona resguardada por Punta Chancay (cerro la Punta), con velocidades débiles en el área protegida de la bahía y que en general, los flujos toman dirección hacia el NNW (Nor Oeste) y en algunos casos ligeramente NW (Nor Oeste) cuando estas chocan con las salientes geográficas del perfil costero (Punta Chancay, Cabezo Chico y Cabezo Grande).

Figura 41

Circulación marina superficial: a) deriva o dirección de la corriente (RV) y b) intensidad (cm/s), Chancay. Agosto 2012



Fuente: IMARPE, 2022

Con las construcciones e infraestructuras portuarias (relleno de la bahía, espigones, voladuras de cerros, plataformas), sin duda alguna se modificó el flujo de circulación superficial y de fondo, pues la energía que antes se disipa en las playas ahora choca y genera erosión en la zona norte y sedimentación en la zona sur tal como ha sido representado.

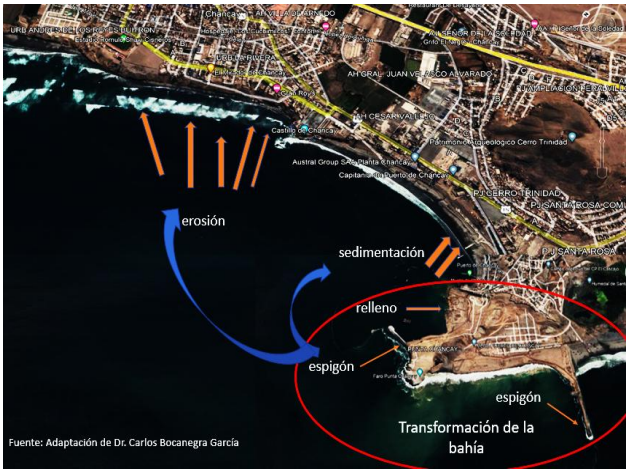
No puede negarse que las obras portuarias han variado la dirección e intensidad del flujo de las corrientes tal como he tratado de representar en la figura 16, donde el flujo y las velocidades que era antes moderado y débil, sería intenso al extremo que provoca la erosión al norte donde además no llega los sedimentos por ser retenidos por los espigones esto se refleja en las playas que prácticamente han perdido arena.

En la playa concesionada (entorno de la Punta Chancay) al ser rellenada de sedimentos pasó de albergar un flujo de circulación débil a ser de flujo intenso que además cambió de dirección NNW a NW toda vez que ya no existe la playa protegida y toda la energía de las olas y corrientes chocan

y se direccionan al norte generando erosión, tal como lo represento en la figura 43.

Figura 42

Representación del direccionamiento de la circulación marina superficial



Fuente: Adaptación del autor

3.9. ALTERACIÓN RED VIAL URBANA

Las obras de construcción y operación del Megapuerto de Chancay han generado fuertes alteraciones en la red vial local, destacando el colapso de vías de acceso y un aumento crítico en la congestión. La falta de planificación urbana y el incremento del tráfico pesado amenazan con inhabilitar la infraestructura vial existente, poniendo en

riesgo la conectividadLa construcción de los ejes viales generó afectaciones directas (libre tránsito, deterioro de viviendas y ruido, expropiaciones) a los pobladores del entorno "Centro Poblado Peralvillo", Asentamientos humanos "Los Álamos", Señor de la Soledad, "El Pacífico", "Mirama", etc., los mismos que realizaron protestas y movilizaciones que fueron reprimidas con violencia por personal de la obra y ciudadanos defensores del mega puerto de Chancay.

Figura 43

Vistas de las construcciones viales para el funcionamiento del Megapuerto de Chancay





Fuente: Google

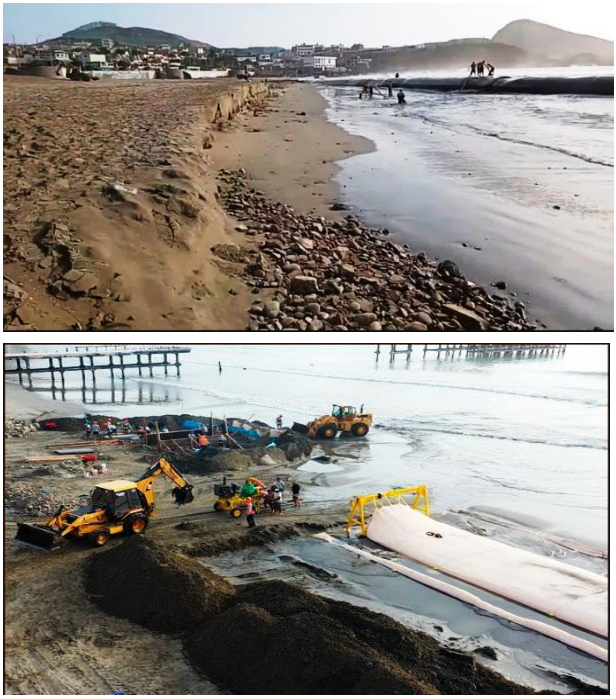
3.10. DISTORSIÓN DEL PAISAJE POR INSTALACIÓN DE GEOTUBOS

Como quiera que las intervenciones en el litoral marino de Chancay como fue la construcción e instalación de muelles, espigones impactaron negativamente erosionando las playas del sur como la playa “chorrillos”, la empresa Cosco Shipinng decidió instalar estructuras conocidas como Geotubos , que son sacos llenos de arena obtenidos a través de un proceso de dragado en el que se extrae arena del fondo marino. El objetivo de los Geotubos es disipar la energía de las olas, corrientes y mareas que ocasiona la erosión de las playas y de manera complementaria lograr se deposite arena. Tal como lo

advertimos antes de su colocación dicha instalación generó modificación o distorsión del paisaje natural. El espacio de playa se ha visto degradada en sus ámbitos paisajísticos tal como se observa en las Figuras 44, impactando negativamente sobre todo a los veraneantes, locales y foráneos (turistas) y también a los comerciantes que se beneficiaban del verano.

Figura 44

Vistas de la erosión y colocación de Geotubos en playa "Chorrillos"









Fuente: El autor

3.11. ENCUESTA DE PERCEPCIÓN DE LOS IMPACTOS DEL MEGA PUERTO DE CHANCAY EN LA PESCA ARTESANAL DE LOS NO EMBARCADOS

1. **¿Tubo información de la construcción del mega puerto en sus inicios?**

SI (2)

NO (56)

2. Cómo eran las capturas de pesca antes del proyecto

Abundantes (58)

regularles (0)

escazas (0)

3. Qué especies capturaban frecuentemente

Corvina, chita, cangrejo, peje sapo, borracho, pez diablo, caracol, trambollo, coco, pintadilla, Lorna, cabinza, mojarrilla, lenguado.

4. Cómo son las capturas actualmente

Abundantes

regulares (1)

escazas (57)

nulas (0)

5. Porqué considera que las capturas han disminuido o ya no se captura

Destrucción de habitas (47)

contaminación (4)

Ambas (9)

6. Qué afectaciones considera que ha generado el proyecto a los pescadores no embarcados

Pérdida de fuente de trabajo (45)

Pérdida de recursos alimenticios (9)

Ambas (4)

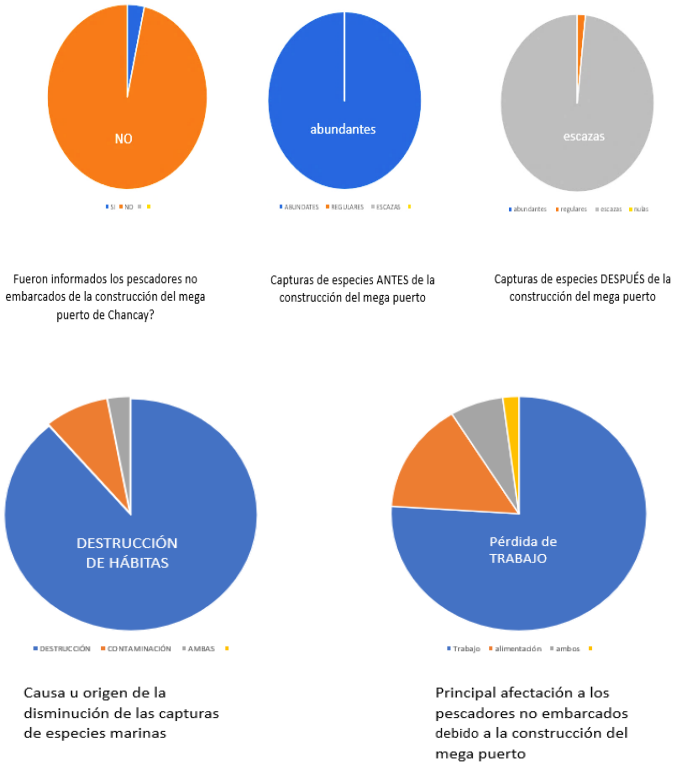
7. Que propone para reparar el daño ocasionado

Reparación del daño a los pescadores que consista en :

a. Compensación justa
b. Propuesta de fuentes de trabajos alternativos
c. Repoblación de especies marinas litorales afectados

Gráfico 1

Resultados de la encuesta



Fueron informados los pescadores no embarcados de la construcción del mega puerto de Chancay?

Capturas de especies ANTES de la construcción del mega puerto

Capturas de especies DESPUÉS de la construcción del mega puerto

Causa u origen de la disminución de las capturas de especies marinas

Principal afectación a los pescadores no embarcados debido a la construcción del mega puerto

Fuente: Del autor

3.11.1 CONCLUSIONES

Los pescadores no embarcados (de orilla) en su gran mayoría (56) no tuvieron información de la construcción

del mega puerto de Chancay, hecho que no les permitió avizorar los impactos en su actividad principal de trabajo y alimentación de subsistencia.

Las capturas antes de la construcción dl mega puerto menciona eran abundantes. Esto se explica por cuanto los hábitats de las especies permanecían en su estado natural normal. Actualmente mencionan que las capturas son escazas debido a la destrucción de los habitas de las especies al transformar lo natural (playas de arenosas) por lo artificial (plataformas, espigones, etc.). Esto se explica porque la diversidad de especies de peces, moluscos y crustáceos, especies propias de hábitats de fondos blandos (playas de arena) y de fondos duros (rocas), ya no se encuentran disponibles y se han alejado a otros espacios.

CAPITULO IV

4. MANIFESTACIONES, PROTESTAS Y CONFLICTOS DE LA SOCIEDAD CIVIL DE CHANCAY FRENTE AL PROYECTO DEL MEGA PUERTO

Como es habitual la población de diversas edades, ideologías, credos, ante la vulneración de sus derechos, tranquilidad y bienestar, expresan sus demandas a través de variadas actividades como es caso de la sociedad civil organizada de Chancay que desde inicios del proyecto del mega puerto se pronunció solicitando información completa del proyecto, ser tomado en cuenta en los talleres de sensibilización y toda acción que realice el mencionado proyecto. Como quiera que las demandas no fueron tomadas en cuenta en este documento se describe las principales acciones colectivas con una visión histórica.

Figura 45

Vistas de las manifestaciones de descontento social ante el proyecto del mega puerto




MINISTERIO DE CULTURA
CERRO
TRINIDAD





A partir de la aprobación de la MEIA que dio pase a la construcción del proyecto del Puerto Multipropósito, se intensificaron las movilizaciones y protestas sociales, ya que las afectaciones fueron más severas y comprometiendo a muchas poblaciones por la construcción de los componentes del proyecto.

Figura 46

Puerto Multipropósito





Figura 47

Vladimir Cantoral Arteaga, Presidente del frente de defensa por la dignidad y libertad de Chancay








TRINIDAD II
PRESENTE
SIEMPRE DE PIE
Y NUNCA


MEGAPUERTO EN LA PLAYA CHORRILLOS
Derribaron parte de los muros si tener permisos, sin embargo la
Marina de Guerra les da permiso para hacer trabajos en ésta playa



Fuente: Fotos de Miriam Arce

4.1. FOROS ORGANIZADOS POR LA SOCIEDAD CIVIL SOBRE IMPACTOS DEL PUERTO MULTIPROPOSITO

La sociedad civil organizada con la finalidad de contar con elementos y conocimiento científico y profesional sobre los impactos ambientales que el proyecto del mega puerto de Chancay ocasionaría en el ecosistema marino y urbano, convocó a diversos académicos y profesionales a exponer sus experiencias en eventos como foros los mismos que se realizaron previa convocatoria y publicidad a toda la ciudadanía de puerto Chancay.

Figura 48

Vista de la exposición de William Jurado Zavallos (año 2019) vicepresidente del frente de defensa por la dignidad y libertad y Coordinador General del Comité de vigilancia ambiental del Humedal Santa Rosa-Chancay.



Figura 49

Vista de la exposición del Dr. Carlos Bocanegra García, 2018



Figura 50

Vista de la participación del Dr. Carlos Bocanegra García, en evento social en el 2024

5. CONCLUSIONES



Los impactos ambientales o afectaciones al ecosistema litoral del puerto de Chancay por la construcción y operación del Mega puerto se resumen en:

- Destrucción de cerros que protegen a la bahía debido a las voladuras realizadas para instalar las plataformas portuarias.

- Modificación de la línea de costa, cambio en la dirección y tren de olas y corrientes que han provocado procesos de erosión al norte (destruyendo las playas de arena) y acreción al sur (cambiando el tipo de substrato) en la playa el cascajo y con ello afectando la biodiversidad.
- Alteración de los habitas de especies del ecosistema marino litoral que afectan la disponibilidad de recursos marinos para la pesca artesanal y la alimentación de la población.
- Modificación del paisaje costero por instalación de Geotubos que no dieron resultados positivos.
- Afectación directa a los pobladores cuyas viviendas de han deteriorado por las explosiones y afectación a su salud por la emisión de ruidos.
- Incertidumbre por la frecuente alteración a la tranquilidad de la población por el hundimiento de pistas, caída de túnel entre otros.

¡QUE EL DESARROLLO ECONÓMICO NO DESTRUYA LA NATURALEZA ¡

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bocanegra, C. (2023) Destrucción de la playa de Huanchaco*: Ni perdón ni olvido. FEUNT. Fondo editorial de la Universidad Nacional de Trujillo*

Bocanegra, C. (2021) . Impacto por obras del complejo portuario en la franja costera de la bahía de Chancay (Perú). *Revista* Gaceta Científica, ISSN 2617-4332. 7(2), 51-57 http://revistas.unheval.edu.pe/index.php/gacien/article/view/1101

Bocanegra, C. (2017) Impacto del dragado de sedimentos en el ecosistema de Salaverry – Perú. Editorial académica española.

Bocanegra, C. (2013) Crónica de un daño ambiental impune: Erosión costera de Trujillo. Editado por Editorial Universitaria Nacional de Trujillo.

Bocanegra, C. (2011) Destrucción del Litoral de Trujillo. Sociedad Geográfica de Lima

BBC News mundo (2022) Chancay, el megapuerto estratégico para el comercio con Asia que China construye

en Perú (y el impacto que ya genera) https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-62746144

IMARPE (2022) Invertebrados bentónicos y peces en bancos naturales entre ensenada y delta del río Chancay (provinciaHuaral-región Lima)https://repositorio.imarpe.gob.pe/bitstream/20.500.12958/4045/1/Informe%2049-1%20art%C3%ADculo6.pdf

Julián, J .J. (2014) Geomorfología de Lima. Universidad Nacional de San Marcos. https://www.academia.edu/9221230/Geomorfolog%C3%ADa_de_Lima

Melgar. F. 2019 Sedimentología Universidad Nacional Mayor de San Marcos https://pdfcoffee.com/geologia-ancon-4-pdf-free.html).

Mincetur. Recursos turísticos. https://consultasenlinea.mincetur.gob.pe/fichaInventario/index.aspx?cod_Ficha=11061

Paucar (2017) Chancay: Vecinos denuncian daños en sus viviendas por construcción de megapuerto. https://redaccion.lamula.pe/2017/03/27/chancay-viviendas-se-caen-a-pedazos-por-explosiones-en-construccion-de-megapuerto-videos/jorgepaucar/

Zevallos, J. (2022) Análisis del daño ambiental en la legislación peruana: reflexiones a 17 años de vigencia de la ley general del ambiente – 28611 https://www.ucm.es/iuca/file/articulo_6_m-a_2022?ver=n

7. ORDENANZAS, DECRETOS, OFICIOS

Acuerdo de concejo N° 010-2006-MDCH

El peruano (2015) Suplemento Chancay 452 Años.

https://www.calameo.com/books/00164483225d304e06ab3

Informe N° 0178-2014-MPH/DGUOT

Oficio016-2020-CVA/HSR del 20 de agosto del 2020. Asociación Civil Comité de Vigilancia Ambiental del Humedal Santa Rosa.

Ordenanza Municipal N.º 004-2010-MPH

Plan de Desarrollo Urbano del Distrito de Chancay, aprobada con Ordenanza Municipal Nª 005-2010-MPH

Resolución Suprema 0694. 2005- DE/MGP del 30 de diciembre del 2005,

Resolución Suprema N° 539-2008-DE/MGP

Resolución Suprema N° 539-2008-DE/MGP.

Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes DECRETO SUPREMO Nº 004-2017-MTC artículo 63°

El Peruano (2005) Ley General del Ambiente – 28611

Recurso administrativo de Apelación **c**ontra la Resolución 000158-2020-SENACE-PE/DEIN

Resolución Directoral N°0046-2020-SENACE-PE/DEIN, 26 mayo

Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2022

Resolución de Alcaldía N° 750-212-MDCH/A

Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional que dice que dicha autorización tiene carácter exclusivo y por lo tanto prohíbe las autorizaciones consecutivas DM2011-07-13

8. FOTOGRAFÍAS

Fotografías de Miriam Arce

Fotografía del diario La República

https://larepublica.pe/sociedad/2023/05/16/megapuerto-chanchay-en-vivo-ultimas-noticias-hundimiento-de-terreno-por-obras-en-terminal-portuario-huaral-cosco-shipping-598944

Fotografía de CooperAcción.

https://cooperaccion.org.pe/calles-y-viviendas-se-hunden-por-obras-del-tunel-del-megapuerto-de-chancay/

Fotografías: Asociación peruana de agentes marítimos, 2018.

https://apam-peru.com/se-iniciaron-trabajos-de-dragado-en-el-canal-de-acceso-al-terminal-portuario-del-callao/