

ROL DEL ESTADO, EL SECTOR PRIVADO, LA ACADEMIA Y LA SOCIEDAD CIVIL ANTE EL IMPACTO DEL PROYECTO DE MEGAPUERTO DE CHANCAY

(*) Dr. Víctor Castañeda Guzmán



Resumen:

El presente artículo describe el razonamiento socioeconómico y una nueva mirada al estado de las cosas en términos de las asociaciones entre el Estado, el sector privado, la academia y la sociedad civil, a partir de la naturaleza del proyecto de mega puerto multipropósito, que viene desarrollando COSCO SHIPPING Ports en el distrito de Chancay, provincia de Huaral en la región Lima en Perú.

Los ejes teóricos, conceptuales y empíricos en torno al presente trabajo han tenido como instrumentos cualitativos, las visitas al distrito de Chancay y entrevistas realizadas a personalidades políticas, del management¹ privado, del sector académico y otras vinculadas a la dirección de esta mega obra, con respecto al escenario de transformación social y tecnológica que se avizora para los próximos años en esta parte del país, y porque no decirlo de la cuenca del Pacífico SUR latinoamericano.

Palabras claves: hinterland, foreland, intermodalism, door to door, pre-staking zone, management, technology, coworking.

Abstract:

This article describes the sociological reasoning and a new look at the state of things in terms of the associations between the State, the private sector, academia and civil society, based on the nature of the

¹ Se refiere a la acción de gerenciar.

² La variante de Pasamayo es un área que forma parte de la Ruta nacional PE-1, se encuentra dentro del departamento de Lima

multipurpose mega port project, which is coming developing COSCO SHIPPING Ports in the Chancay district, Huaral province in the Lima region in Peru.

The theoretical, conceptual and empirical axes around this work have had as qualitative instruments, visits to the district of Chancay and interviews carried out with political personalities and from private management and the academic sector interested or linked to the direction of this mega work, with regarding the future scenario and social and technological transformation that is foreseen for the coming years in this part of the country and why not say it in the Latin American SOUTH Pacific basin.

Introducción

Desde hace más de tres décadas no se consideraba un territorio tan extenso para la expansión marítima y portuaria en el Perú. Salir de Lima, cruzar la av. Elmer Faucett y tomar la Av. Gambeta para luego conducir por el distrito de Ventanilla, Ancón, pasar por el acceso al próximo Parque Industrial de Ancón, llegar a la variante² y finalmente arribar a Chancay, probablemente es una travesía que se repetirá constantemente para muchos de los empresarios peruanos que pongan sus ojos en esta, por ahora, pequeña ciudad.



Fotografía N° 01: Vista aérea del actual puerto de Chancay en construcción.

Fuente: COSCO SHIPPING Ports Chancay Perú.

Y es que este nuevo espacio portuario trae a la mente como se construyó el Canal de Panamá, el Puerto de Cartagena y hasta el mismo Puerto de Long Beach en California, Estados Unidos. Todos implementados con la visión de convertirse en nodos de carga y descarga que compitan en costos por el

entre los distritos de Aucallama y Ancón pertenecientes a las provincias de Huaral y Lima respectivamente.

servicio portuario, pero que finalmente acabaron transformando sus ciudades y relaciones comerciales en esas partes del mundo, donde ahora también compete el Perú.

Sin embargo, pese a la gran inversión privada y fases del proyecto de la multinacional COSCO SHIPPING Ports, el factor social aún no brilla poderosamente, y más bien pareciera ser un componente que falta trabajar por las autoridades lugareñas y nacionales. El túnel de aproximadamente dos kilómetros, por debajo de terrenos donde habitan poblaciones vulnerables en Chancay, invisibiliza y se pone de espaldas a lo que será la actividad económica, portuaria, el tráfico de naves marítimas y terrestres, básicamente por carecer de una conexión natural con lo que deberá ser la futura ciudad puerto y su gente (CAJAMAR, 2003:44).

Conceptualizando el Hinterland y Foreland

Estos desplazamientos de capitales en las casi 1.000 hectáreas de extensión en construcción del Puerto de Chancay por el gigante chino COSCO SHIPPING PORTS LIMITED y su socio minero nacional VOLCÁN, aportarán por lo menos alrededor de 0.2 puntos al crecimiento anual del producto bruto interno (PBI) del Perú, una vez que entre en operación según el grupo Moody's Investors Service³, lo cual transformará en el mediano plazo esta región costera.

En ese sentido, un hinterland⁴ o zona de influencia comercial está siendo vista como un proceso acelerado de globalización que el Perú debe fructificar a raíz de esta mega obra. No obstante, la pobreza y el abandono que existe de forma exponencial en los 80 kilómetros de camino entre Lima a Chancay, sin contar la propia ciudad, hacen pensar que el Estado peruano no ha dado impulso a la innovación, a parques tecnológicos, a promover cadenas o líneas de industrialización logística y montaje, que debió hacer desde hace décadas en esta

zona, tanto que ni siquiera se han construido ambientes para coworking⁵ o desarrollo de capacidades en el terreno destinado al Parque Industrial de Ancón⁶. Es necesario insistir en crear zonas económicas especiales - ZEE⁷ en particular en Chancay, algo común en el mundo de hoy (CMT, 1998:206) pero, si buscamos sembrar árboles sin pensar en sembrar primero la semilla y avanzar de menos a más, se impedirá que estas zonas se desarrollen y tengan una expansión sostenible y participativa con el foreland⁸ o áreas complementarias, seguramente de lo que serán las zonas de importaciones y exportaciones, donde la comunidad local podría laborar con facilidad en procesos creativos, distributivos y logísticos (AGE, 2006: 271).



Fotografía N° 02: Vista del terrero y local en total abandono por parte del Estado del Parque Tecnológico de Ancón.

Fuente: Propia.

Las sociedades y naciones del mundo tienden a considerarse eternas (KISSINGER, 2017: 16) por otra parte, valoran la historia que habla de sus orígenes. Algo similar que hay que destacar entre China y el Perú, pues son civilizaciones que ya existían antes del resto del mundo, y cuyos sectores productivos de comercio exterior se movieron desde milenios por rutas marítimas y sistemas intermodales, que nos hacen presagiar que Chancay será parte de una nueva “Ruta de la seda”, donde germinarán emporios de productos chinos y esperemos también de productos peruanos con valor agregado.

³ Compañía consultora internacional de investigación financiera y calificación crediticia de bonos con más de 100 años en el mercado global.

⁴ Es la zona de influencia o región interna situada tras un puerto donde se recogen las exportaciones y distribuyen las importaciones.

⁵ Es una forma de trabajo que permite a profesionales independientes, emprendedores, y pymes de diferentes sectores, compartir un mismo espacio de trabajo, tanto físico como virtual, para desarrollar sus proyectos profesionales de

manera independiente, a la vez que fomentan proyectos conjuntos.

⁶ Centro de Innovación Público en estado de abandono en la actualidad.

⁷ Definición de Zonas Económicas Especiales.

⁸ Área complementaria a un puerto conectada a este por barco, es decir, al conjunto de áreas desde donde se atraen las importaciones y se distribuyen las exportaciones.

China regresa por su trono

Todos sabemos que la competencia en precio entre los productos chinos con los de la industria nacional, han sido la principal preocupación durante las dos últimas décadas. China no está jugando con este mega proyecto de Puerto en nuestro continente, sino que pone de manifiesto que quiere volver a ser lo que ya fue hace cinco siglos, como primera potencia económica mundial y que hoy “regresa por su trono”, tal como lo describe Angus Maddison⁹ en su libro “Historia Estadística de la Economía Mundial” (MADDISON, 2002: 216).

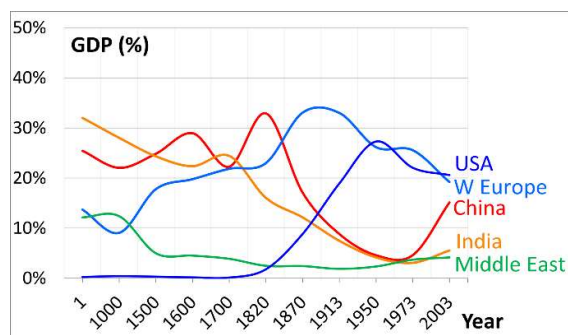


Gráfico N° 01: Imagen de la evolución del PBI mundial desde el año 0 al 2003 en el mundo. Nótese cuando China ya fue el primero.
Fuente: Libro del autor Angus Maddison (2002).

Por lo tanto, la intensificación de flujos y aceleración comercial con China hace necesario que el sector privado peruano logre agendar dentro de las esferas del estado una hoja de ruta a futuro y un vasto conjunto de proyectos que permitan en el corto y mediano plazo, implementar nuevas redes de conectividad que dinamicen la productividad, calidad y valor agregado de los productos de nuestras regiones, incluyendo la creación de puertos secos¹⁰ o zonas de Pre-staking¹¹ que faciliten almacenar carga contenerizada de manera temporal por las diferentes rutas o corredores regionales como la IIRSA Norte, IIRSA Centro e IIRSA Sur, dotadas de la seguridad y el resguardo para que estos corredores carreteros tengan las comodidades y garantías necesarias para pernoctar, de ser el caso durante el día y la noche, con acceso a radio, televisión, internet, servicios hoteleros y alimentarios bastos, a cargo de personas

⁹ (6 de diciembre de 1926 - 24 de abril de 2010) fue un distinguido economista británico especializado en historia macroeconómica cuantitativa, incluida la medición y análisis del crecimiento y desarrollo económicos.

¹⁰Lugar zona a dentro de un territorio destinada al almacenamiento de contenedores por vía terrestre.

¹¹ Zona de almacenamiento tizada o señalizada para el depósito o estadia temporal de contenedores para revisión aduanas.

calificadas que solo el sector privado podría satisfacer (MARTNER, 1999:103-120).



Gráfico N°02: Imagen de las carreteras transoceánicas IIRSA en el Perú.
Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Precisamente, ese fue el clivaje¹² que existe entre la China antigua y la China moderna, una en donde hasta la década de los ochenta existían carruajes jalados por pobladores chinos de alpargatas y sombreros de paja, y otra que treinta años después, producto de la paradoja capitalista de un modelo político comunista, pero con un intensivo plan de infraestructura, formación académica de recursos humanos e innovación tecnológica, como lo viene haciendo la UNMSM¹³ con su escuela de administración, en convenio con la Municipalidad de Chancay, han permitido que los agentes económicos capitalistas y el Estado Chino desempolven su proyecto de globalizar sus operaciones en este lado del mundo, en un proceso de desencanche comunista, al cual Henry Kissinger¹⁴ en su libro “China” denomina: un nuevo mundo en estructura, en dinastía, en esencia es una nueva ideología por primera vez en la historia de China (KISSINGER, 2017: 101).

¹² Término que significa fractura, muy utilizado en los ámbitos de las ciencias políticas.

¹³ Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

¹⁴ Ex secretario de Estado y político estadounidense de origen judeoalemán que tuvo una gran influencia sobre la política internacional, no solo de Estados Unidos con respecto a los demás países, sino también sobre otras naciones como China.



Fotografía N° 03: vista del local de la Facultad de Administración de la UNMSM en el distrito de Chancay, actualmente activa y con carreras profesionales vinculadas al comercio exterior.

Fuente: Propia.

Conclusiones

El estremecimiento de la geopolítica mundial se reduce a qué pueden ser competitivos Estados Unidos y China, sin mediar problema. Pero poco probable que triunfe un proyecto explícito de Estados Unidos con el objeto de frenar a China o crear una campaña en su contra, en parte porque China se ha convertido en un socio comercial y proveedor indispensable de los países del mundo. Pero esencialmente porque su sociedad es de una dimensión incomparable, metódica y constante a lo largo de su historia.



Fotografía N° 04: Vista de un buque carguero superpost panamax de contenedores de COSCO SHIPPING Lines en plena travesía.

Fuente: COSCO SHIPPING Lines.

Durante los últimos 2000 años en términos de contribución porcentual a su PBI, China ha demostrado ser una comunidad al rededor del océano pacífico que lidera este índice sin ser propagandista. Sobre esta base, el Perú deberá constituir nuevas versiones de proyectos portuarios para Corío, Chancay, Bayóvar, Ilo, San Juan de Marcona y Callao, con salidas y corredores bioceánicos que

persuadan a la civilización China de tratarnos como su principal socio en el continente.

En ese sentido, las PMO¹⁵ del sector privado y del Estado peruano (GRAY, 2009: 482) deberán integrarse y realizar esfuerzos conjuntos con oficinas de otros países latinoamericanos para trabajar con el mayor criterio portafolios comerciales, en busca de surtir de productos agrícolas al mercado chino, que respondan a la estacionalidad de nuestros climas. Para Brasil este desempeño lo viene buscando desde hace meses en reuniones con autoridades de COSCO SHIPPING PORTS LIMITED en clara búsqueda por encontrar la vía de menor tiempo y costo en sacar sus productos al océano pacífico a través del puerto de Chancay rumbo al Asia.

Para el éxito de este megapuerto existe un equipo conformado por oficiales retirados de la Marina de Guerra del Perú, quienes han garantizado un disruptivo uso de tecnologías digitales, especialmente de herramientas que permitan la automatización del transporte interno del puerto mediante robots. Sin embargo, todas las dudas sobre la adopción de este modelo a control remoto de la operación portuaria, podrían quedar de lado, sino se considera la capacidad de trabajo de los pobladores Chancayanos en las operaciones normales de todo puerto, por lo que es probable que este futuro no deseable sea parte de las pujas de transformación social previsible, que tengamos que enfrentar en la zona de Chancay (MEGATENDENCIAS, 2022: 4).



Fotografía N° 05: Vista alusiva a la relación comercial entre China y Latinoamérica.

Fuente: Internet.

Finalmente, el desenganche del patrón comunista de la cosmología tradicional China es un punto de anclaje positivo para esta nueva megazona portuaria de nuestro territorio, pues permitirá conectarse rápidamente a un proceso de trabajo conjunto, unido por la tradición civilizatoria peruano-china basada en principios como los del Ama Sua (No seas ladrón),

¹⁵ Abreviación de "Oficina de Proyectos".

Ama Llulla (No seas mentiroso), Ama Quella (No seas flojo) y del Tianxia (todo bajo el cielo) chino, en busca de una modernidad capitalista que encuentra al Perú en su momento más recesivo después de treinta años, y donde inversiones portuarias y terrestres, como las que viene haciendo COSCO SHIPPING PORTS LIMITED en el Cairo y toda Europa, representan una oportunidad histórica para posicionar a China como tutor del desarrollo nacional, donde tal vez la pregunta para concluir sea ¿Por qué las grandes potencias del mundo occidental en su momento, no hicieron este tipo de inversiones en América Latina?



(*) **Dr. Víctor Castañeda Guzmán**

Es uno de los profesionales peruanos de mayor prestigio nacional en el campo de la Reforma del Estado. Master (MSc) en Ingeniería, Economista graduado de la Maestría en Gestión Pública de la Universidad del Pacífico y Ciencia Política & Gobierno de la PUCP. Titulado del Programa de Gobernabilidad, Gerencia Política y Gestión Pública The George Washington University (GWU) y candidato a Doctor del Instituto de Gobierno y Gestión Pública de la USMP.

Ha sido director general de SUNAFIL, Gerente en CORPAC S.A., secretario del Comité RED-TIC de FONAFE, director general del MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN; y funcionario del CONGRESO DE LA REPÚBLICA, MINISTERIO DE DEFENSA, MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, MINISTERIO DE TRABAJO, MINISTERIO DE AGRICULTURA, MINISTERIO DE EDUCACIÓN, MINISTERIO DE SALUD, RENIEC y BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO - BID, entre otros.

Referencias:

- MADDISON (2002). La economía mundial Una perspectiva milenaria. Maddison Angus, Editorial: Mundi-Prensa Libros. Madrid. España, 216 p.
- KISSINGER (2017). China. Kissinger Henry, Editorial Debate. Edición 001. España, 16 p.
- KISSINGER (2017). China. Kissinger Henry, Editorial Debate. Edición 001. España, 101 p.
- CAJAMAR (2003). Ciudades, arquitectura y espacio urbano. Instituto de Estudios de Cajamar. ISBN: 84-95531-12-7. Almería España, 44 p.
- GRAY (2009). Administración de proyectos, Clifford F. Gray / Erik W. Larson, Mc Graw Hill, Editores S.A. de C.V. Mexico, 482 p.
- CMT (1998). La desserte terrestre des ports maritimes, Round table 113, Conferencie Européenne des Ministres des Transports, Paris, 206 p.
- MARTNER (1999). El puerto y la vinculación entre lo local y lo global. Martner Reyrelongue Carlos, Revista eure (Vol. XXV, N° 75), Santiago de Chile, 103-120 p.
- AGE (2006). Introducción a la lectura geográfica de un hinterland portuario: El ejemplo de Barcelona. Instituto Nacional de investigación sobre transportes. Boletín de la A.G.E. N° 42, 271 p.
- MEGATENDENCIAS (2022). “Global Megatrends” (c) Project Management Institute Inc, 12 p.

Lima 01, noviembre del 2023.