

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN CONEXIÓN CHANCAY - AMAZONÍA

Desde Chancay a la Amazonía:

panorama de expectativas,
retos y oportunidades



Proyecto de Investigación Conexión Chancay - Amazonía

El Proyecto *Conexión Chancay - Amazonía* busca promover una comprensión integral del desarrollo del puerto de Chancay y de sus implicancias sobre la Amazonía, considerando los distintos procesos de transformación territorial, económica y ambiental que puede generar, así como los posibles impactos a gran escala sobre el paisaje, los riesgos sociales y la pérdida de biodiversidad en la región amazónica. Asimismo, tiene como objetivo desarrollar y difundir recomendaciones para abordar los impactos socioambientales y promover que los procesos de conectividad entre el Pacífico y la Amazonía se desarrollen de manera sostenible y respetuosa de los derechos colectivos e individuales de las poblaciones locales.

A través de estas acciones, el proyecto procura que las comunidades locales, las autoridades nacionales y regionales, las organizaciones de la sociedad civil, los responsables de políticas públicas, el sector privado y el público en general estén mejor informados y más involucrados en torno a las implicaciones y dinámicas que plantea el desarrollo del puerto de Chancay y su infraestructura asociada.

El Proyecto *Conexión Chancay - Amazonía* es una iniciativa desarrollada con el apoyo de la Fundación Gordon and Betty Moore y cuenta con la participación de tres instituciones socias: el Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico (CECHAP) de la Universidad del Pacífico, el Centro de Estudios sobre la Extracción de los Recursos Naturales y Sociedad de Clark University (Extractives@Clark), y la organización Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR).

Sobre esta serie de publicaciones

El Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico (CECHAP) es una de las instituciones socias del Proyecto de Investigación Conexión Chancay - Amazonía y, en ese marco, publicará una serie de documentos que incluirá los reportes elaborados conjuntamente con los socios del proyecto, así como *technical briefs* de análisis especializado. Esta serie tiene como propósito difundir conocimiento riguroso, claro y accesible sobre las dinámicas e impactos vinculados al puerto de Chancay y a la infraestructura asociada en la Amazonía, contribuyendo al debate público y al diseño de políticas basadas en evidencia.

Las opiniones, interpretaciones y conclusiones expresadas en estas publicaciones son responsabilidad exclusiva de sus autores y no reflejan necesariamente la posición institucional del CECHAP, de la Universidad del Pacífico.

Desde Chancay a la Amazonia: Panorama de expectativas, retos y oportunidades

Autores:

Pilar Delpino Marimón
Leolino Dourado
Denise Humphreys Bebbington
César Gamboa Balbín
Denisse Linares Suárez
Omar Narrea Rivas
Natali Pinedo Liao
Gabriela Soto Zavaleta

Edición:

Universidad del Pacífico
Jr. Gral. Luis Sánchez Cerro 2141, Jesús María, Lima Perú

Diseño y diagramación:

Camila Bustamante Dejo

Depósito Legal:

N°2026-03506

Está permitida la reproducción parcial o total de esta publicación, su tratamiento informático y su transmisión por cualquier forma o medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia u otros; con la necesaria indicación de la fuente cuando sea utilizada en publicaciones o difundida por cualquier medio.

El presente informe ha sido elaborado gracias al apoyo de Gordon and Betty Moore Foundation y en colaboración con el Centro de Estudios sobre la Extracción de los Recursos Naturales y Sociedad de Clark University (Extractives@Clark); Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR); y del Centro de Estudios sobre China y Asia Pacífico de la Universidad del Pacífico (CECHAP).

Su contenido es responsabilidad exclusiva de sus autores y en ningún caso debe considerarse que refleja los puntos de vista de Gordon and Betty Moore Foundation, el Centro de Estudios sobre la Extracción de los Recursos Naturales y Sociedad de Clark University (Extractives@Clark); Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR) ni del Centro de Estudios sobre China y Asia Pacífico de la Universidad del Pacífico (CECHAP).

Hecho en Perú.

Contenido

1. Introducción y esquema del reporte	8
1.1. Antecedentes y contexto	9
1.2. Justificación/Propósito del reporte	11
2. Presentación del puerto de Chancay	14
2.1. Proyecto de inversión	16
2.2. Puerto de Chancay vs. otros puertos peruanos	17
3. ¿Cómo llegamos aquí? Desarrollo y consolidación del puerto hub	19
3.1. De puerto local a puerto hub multipropósito	20
3.2. Polémicas relacionadas con la aprobación del proyecto	23
3.3. Controversias sobre actuación del Estado ante cuestionamientos al proyecto	24
4. Chancay: Puerto que promete	27
4.1. Expectativas generales	28
4.2. Brasil y el uso del puerto de Chancay	31
4.3. China y el uso del puerto de Chancay	35
5. Conexión Chancay–Amazonía: ¿por qué debemos estar atentos?	37
5.1. Vinculando a Chancay con la Amazonía: el puerto y su hinterland	40
5.2. Lecciones aprendidas de la inversión en infraestructura en la Amazonía	44
4.3. Lecciones aplicadas para la conexión Chancay-Amazonía	47
6. Retos/interrogantes que surgen	51
6.1. Gobernanza, participación y transparencia	52
6.2. Participación de China en el proyecto e implicancias para el país	55
7. Conclusiones	57
Referencias	61

Lista de tablas:

1. Tabla 1. Línea del tiempo con hitos en la expansión del puerto de Chancay
2. Tabla 2. Proyecto de infraestructura complementarios al puerto de Chancay, propuestos por MTC

Lista de gráficos:

1. Gráfico 1. Tamaño del puerto de Chancay, comparado con otros puertos en las Américas
2. Gráfico 2. Puerto hub y sus áreas de influencia
3. Gráfico 3. Principales componentes que cambiaron en los contratos de inversión 2016, 2019 y 2021

Lista de mapas:

1. Mapa 1. Deforestación en la Amazonía referida a proyectos de infraestructura para la conectividad
2. Mapa 2. Proyectos de infraestructura para la conectividad propuestos por la agenda IIRSA
3. Mapa 3. Rotas de Integração Sul-Americana propuestas por el gobierno de Brasil
4. Mapa 4. Sistema de carreteras existente, pérdida de cobertura forestal y áreas protegidas
5. Mapa 5. Rutas propuestas como adicionales al puerto de Chancay, basadas en la Tabla 2.

Lista de Siglas y Acrónimos

APN	Autoridad Portuaria Nacional
AIDSESP	Asociación Interétnica de Desarrollo de la Selva Peruana
APM	APM Terminals
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CAF	antes conocido como la Corporación Andina de Fomento, ahora el Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe.
CB	Corredores Biológicos
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CEPLAN	Centro Nacional de Planeamiento Estratégico
CHP	Chancay Ports
CLC	Comisión de Defensa de la Libre Competencia
COSCO	China Ocean Shipping Company
CSPCH	Cosco Shipping Ports Chancay S.A.
DAR	Derecho, Ambiente y Recursos Naturales
DNIT	Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte (Brasil)
DP	DP World
EIA	Estudio de Impacto Ambiental
EIA-d	Estudio de Impacto Ambiental detallado
EPC	Engineering, Procurement, and Construction
GICA	Global Infrastructure Connectivity Alliance/Alianza para la Conectividad de la Infraestructura Mundial
GTT	Grupo de Trabajo Trilateral
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana
INDECOPI	Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual
ITS	Informe Técnico Sustentatorio
MAAP	Proyecto de Monitoreo de la Amazonía Andina

MEIA-d	Modificación del Estudio de Impacto Ambiental Detallado
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
MINCETUR	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo
MINAM	Ministerio del Ambiente
MPO	Ministerio de Planificación y Presupuesto (Brasil)
MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
MVCS	Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento
OSITRAN	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
PBI	Producto Bruto Interno
PIACI	Pueblos Indígenas en Aislamiento y Contacto Inicial
PIM	Presupuesto Institucional Modificado
PRODUCE	Ministerio de la Producción
REMA	Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público
SEIA	Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental
SENACE	Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles
SERNANP	Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado
SPDA	Sociedad Peruana de Derecho Ambiental
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (Unidad Equivalente a Veinte Pies)
TPCH	Terminales Portuarios Chancay S.A.
UAJ	Unidad de Asesoría Jurídica
ULCV	Ultra Large Container Vessels
ZEE	Zona Económica Especial



1. Introducción y esquema del reporte

¹ Nota metodológica: El presente “Estado de la cuestión sobre el puerto de Chancay” ofrece una visión integral y exhaustiva del complejo portuario de Chancay y de su objetivo de convertirse en el nuevo puerto de relevancia global en el Perú. Sus métodos cualitativos combinan análisis de discurso y documental, institucional, legal-normativo, y geoespacial interpretativo, así como estadística descriptiva. Su unidad de análisis multiescala (subnacional, nacional e internacional) con enfoque interdisciplinario, integra ciencia política, derecho, economía, geografía y relaciones internacionales. Emplea fuentes primarias y secundarias, incluyendo contratos, acuerdos de directorio, cartas, convenios de accionistas, leyes, resoluciones, informes técnicos, notas de prensa, revistas académicas y otros documentos, comunicados oficiales, y discursos públicos e intervenciones en foros, conferencias, reuniones en el Congreso y mesas de diálogo.

Este primer estado de la cuestión sobre el puerto de Chancay busca desmitificar narrativas que contienen grandes expectativas sobre el proyecto de este *hub*, y establecer la vinculación del desarrollo del puerto con el territorio amazónico. A través de sus secciones, se brinda un panorama amplio e integral sobre el puerto de Chancay, resaltando temas discutidos por otras fuentes (Ojo Público; Apostolopoulou y Pizarro, 2024; Farah y Zeballos 2024; Maúrtua de Romaña 2024; Cervilla, 2024; SPDA, 2023; Narrea 2022) y ofreciendo nuevas perspectivas y asuntos a considerar en la evaluación y análisis del puerto, explorando puntos adicionales a los ya discutidos por otros sectores de la sociedad en análisis que aún no abarcan el tema amazónico.

La Introducción presenta los alcances del tema y describe el contenido de sus secciones. La sección 1 explica y describe brevemente la lógica operativa del puerto, y el propósito del reporte. A continuación, la sección 2 detalla las características del proyecto de puerto de Chancay. La sección 3 se ocupa del desarrollo y consolidación requeridos para convertirlo en un potencial mega puerto y *hub* internacional, así como las polémicas generadas en el proceso para su aprobación legal. La sección 4 mapea las principales expectativas a nivel tanto nacional como internacional, identificando las promesas asociadas al puerto de Chancay, y las políticas o acciones que se promueven para realizarlas. En la sección 5 aterrizamos las expectativas mapeadas, subrayando la necesidad de monitorear la conexión Chancay–Amazonía, y advirtiendo sobre crecientes presiones para impulsar la conexión del Perú con la selva, y de Brasil con el puerto de Chancay; se revisan asimismo experiencias con otros proyectos de infraestructura en la Amazonía, para extraer lecciones sobre situaciones económicas, ambientales y sociales que deben evitarse al contemplar propuestas de conectividad entre Chancay y la Amazonía. La sección 6 plantea los principales retos e interrogantes que aparecen al explorar cómo cumplir las promesas y expectativas mapeadas, e impulsar efectivamente el desarrollo económico del país. Finalmente, la sección 7 ofrece conclusiones basadas en los procesos analizados.

1.1. Antecedentes y contexto

Con la inauguración del puerto de Chancay en noviembre de 2024, se abre una nueva era de comercio ampliado entre el Perú y China, posibilitando que el primero se convierta en centro logístico global para el dinámico comercio entre Sudamérica y Asia. Se espera que la más reciente instalación portuaria de aguas profundas en el litoral Pacífico de Sudamérica incremente rápidamente sus operaciones y ofrezca a los exportadores una ruta más rápida y económica hacia los mercados asiáticos.

Integrando avanzada tecnología, capaz de acoger buques portacontenedores ultra grandes (*Ultra Large Container Vessels*, ULCV), la infraestructura es considerada apta para reconfigurar las redes regionales de transporte marítimo y los flujos de mercancías hacia la región Asia-Pacífico. El desarrollo del proyecto de Chancay cumple también con ambiciones históricas del Perú: construir y operar puertos de primer orden, mejorar su conectividad con países vecinos y con mercados asiáticos, y posicionarse en el sistema global de transporte y logística. Se espera que esta instalación portuaria dinamice la economía tanto regional como nacional, y promueva el desarrollo del país.

Gobiernos de todo el mundo apuestan por grandes obras de infraestructura para impulsar el crecimiento económico y las oportunidades de desarrollo local, nacional y regional. Inversiones coordinadas en redes de transporte y energía —impulsadas por la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)— han buscado realzar tanto la conectividad como la competitividad de las economías de Sudamérica en las últimas dos décadas. La construcción de carreteras y la promoción de corredores de transporte multimodal (carretera, ferrocarril y vías fluviales) para movilizar carga a grandes distancias han sido elementos clave de la agenda de IIRSA. Aunque no siempre se ha explicitado o evaluado a profundidad el impacto de esta conectividad sobre distintos grupos sociales (Global Infrastructure Connectivity Alliance, 2018), bajo este enfoque su aumento es percibido como un beneficio social. El puerto de Chancay coincide con tal paradigma de política pública.

CHANCAY REPRESENTA UN NUEVO MODELO DE CONECTIVIDAD BASADO EN CORREDORES COMERCIALES TANTO MARÍTIMOS COMO TERRESTRES

Aunque el Perú tiene un largo historial en desarrollar grandes obras de infraestructura referidas a carreteras y desarrollo energético, el puerto de Chancay representa un nuevo modelo de conectividad basado en corredores comerciales tanto marítimos como terrestres, demarcación de zonas económicas especiales, y constitución de nodos logísticos para movilizar grandes volúmenes de mercancías hacia y desde el terminal portuario. La operación a gran escala y la rentabilidad de esta iniciativa requerirán desarrollar nuevos espacios económicos y relaciones comerciales que alimenten estos corredores. Aunque la naturaleza de estas relaciones y la ubicación de dichos espacios no están todavía claramente definidos, experiencias previas con megaproyectos de infraestructura sugieren que los planificadores y gestores de decisiones enfrentarán múltiples desafíos interrelacionados para evitar resultados perjudiciales a la nación. Estos desafíos incluyen:

- i. Un "sesgo optimista" (Flyvbjerg, 2007, 2010; Flyvbjerg et al., 2003), en virtud del cual los promotores y gestores de proyectos de gran escala exageran beneficios y/o subestiman costos y riesgos para asegurar su ejecución. Por ejemplo, al discutir los beneficios de este proyecto, se ignora el estado de la infraestructura y conectividad física en el país, y se obvia el potencial transformador de una carretera sobre el territorio, especialmente en conexión con la Amazonía.
- ii. Aunque muchos lo consideran un megapuerto, la capacidad máxima de las instalaciones de Chancay equivale a un tercio de la carga movilizada por las dos terminales del puerto del Callao. Para alcanzar un volumen relevante de carga de trasbordo, deberá consolidarse como punto de conexión con Asia para empresas de países vecinos ya conectados mediante servicios navieros que recalán en Chancay. Para aumentar la carga desde el Perú, se propone reformular políticas públicas actuales —como la del cabotaje— y construir infraestructura que conecte con los principales centros productivos.
- iii. Hay escasa información sobre los centros productivos desde los cuales se enviarán mercancías al puerto — operativo desde hace varios meses. El Estado nacional y gobiernos regionales y locales han propuesto iniciativas de infraestructura para mejorar la conectividad con el puerto, pero aún no se ha definido un proceso claro para priorizar las rutas, especialmente respecto a la Amazonía. La experiencia de la Carretera Interoceánica Sur resalta la importancia de una adecuada estimación para justificar la inversión pública en obras de gran envergadura. Para una planificación territorial coherente con necesidades y ventajas locales, resulta clave monitorear las discusiones sobre conectividad e inversión en infraestructura.

iv. Experiencias previas con obras de infraestructura a gran escala han sido problemáticas en el Perú. Percibidas como bien público necesario, se asume automáticamente que estas inversiones en infraestructura producirán beneficios económicos y sociales significativos, y una relación costo-beneficio favorable. Por lo general, no se evalúa adecuadamente el impacto de las obras de infraestructura hasta después de implementarlas. Más aún: por su envergadura, complejidad y volumen de recursos involucrados, los grandes proyectos de infraestructura son especialmente vulnerables a la corrupción, como sucedió en el caso de los proyectos IIRSA, donde perduran hasta la actualidad impactos socioambientales no calculados adecuadamente en términos de costo-beneficio.

v. Es preocupante la falta de acceso a información sobre futuras inversiones en infraestructura, zonas económicas especiales, centros logísticos y otras transformaciones en los nodos productivos. La multiplicidad de planes —en constante cambio— dificulta identificar y analizar posibles impactos de las inversiones propuestas, así como entender su orientación a largo plazo.

vi. El Perú tiene significativa experiencia en el desarrollo de infraestructura en ecosistemas frágiles y con poblaciones vulnerables. A lo largo de las décadas, se ha creado una serie de instrumentos importantes para fomentar una gobernanza inclusiva y sostenible. Sin embargo, la urgencia por aprobar estas iniciativas y asegurar inversiones privadas suele reducir los incentivos del Estado para practicar una gobernanza inclusiva y detectar preventivamente sus impactos ambientales y sociales, directos e indirectos. El riesgo es que, al priorizar la inversión, se debiliten los procesos de gobernanza inclusiva y aumente la probabilidad de conflictos en el futuro.

1.2 Justificación/Propósito del reporte

Aunque la Cordillera de los Andes separa el complejo portuario de Chancay del área de influencia directa de la Amazonía, proyectos de infraestructura de esta envergadura no existen en un vacío. Las obras de conectividad vinculan diferentes espacios para facilitar el flujo eficiente de mercancías, servicios, energía, información, etc. (Khanna, 2016; Rodrigue, 2024). En este contexto, la función del puerto de Chancay en el litoral oeste sudamericano es doble: como punto de transbordo hacia puertos de países vecinos mediante rutas de barcos alimentadores (*feeder services*), y como conexión con otros puertos peruanos a través de servicios de cabotaje, dinamizando los flujos marítimos regionales, e impulsando el desarrollo de redes logísticas terrestres, especialmente en torno a zonas de extracción de recursos, y polos de producción y comercio.

Declaraciones políticas de representantes del Estado peruano parecen indicar que algunas de esas conexiones incluyen la Amazonía. Por un lado, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú (MTC) está impulsando corredores en el Norte Chico¹ que vincularían la instalación portuaria con la selva central. Por otro lado, la creciente discusión sobre el ferrocarril Chancay-Pucallpa, y el potencial relanzamiento de la Ferrovía Transcontinental, evidencian el interés del Perú, Brasil y China por co-

¹ Las provincias norteñas de la Región Lima (Huaral, Huaura, Barranca, Oyón y Cajatambo) se conocen coloquialmente como el Norte Chico. El puerto de Chancay se encuentra en la provincia de Huaral.

nectar zonas productivas brasileras con el puerto de Chancay atravesando territorio amazónico. Si bien ya existen rutas que enlazan partes de la Amazonía², el creciente interés por invertir en nuevos proyectos de conectividad entre Chancay y regiones productivas amazónicas peruanas y brasileñas exige reflexionar en las posibles implicancias de estos nuevos flujos para un territorio complejo como el amazónico. El Mapa 1 muestra la cuenca amazónica, las áreas deforestadas entre 2000 y 2024, las carreteras de existentes, y las vías de interés.

El mapa refleja una situación normal, donde áreas deforestadas suceden a proyectos de infraestructura como resultado del status legal y regulatorio actual. La pregunta es: ¿Cómo cambiaría este panorama con las nuevas presiones generadas por el interés de conectarse con el puerto de Chancay?

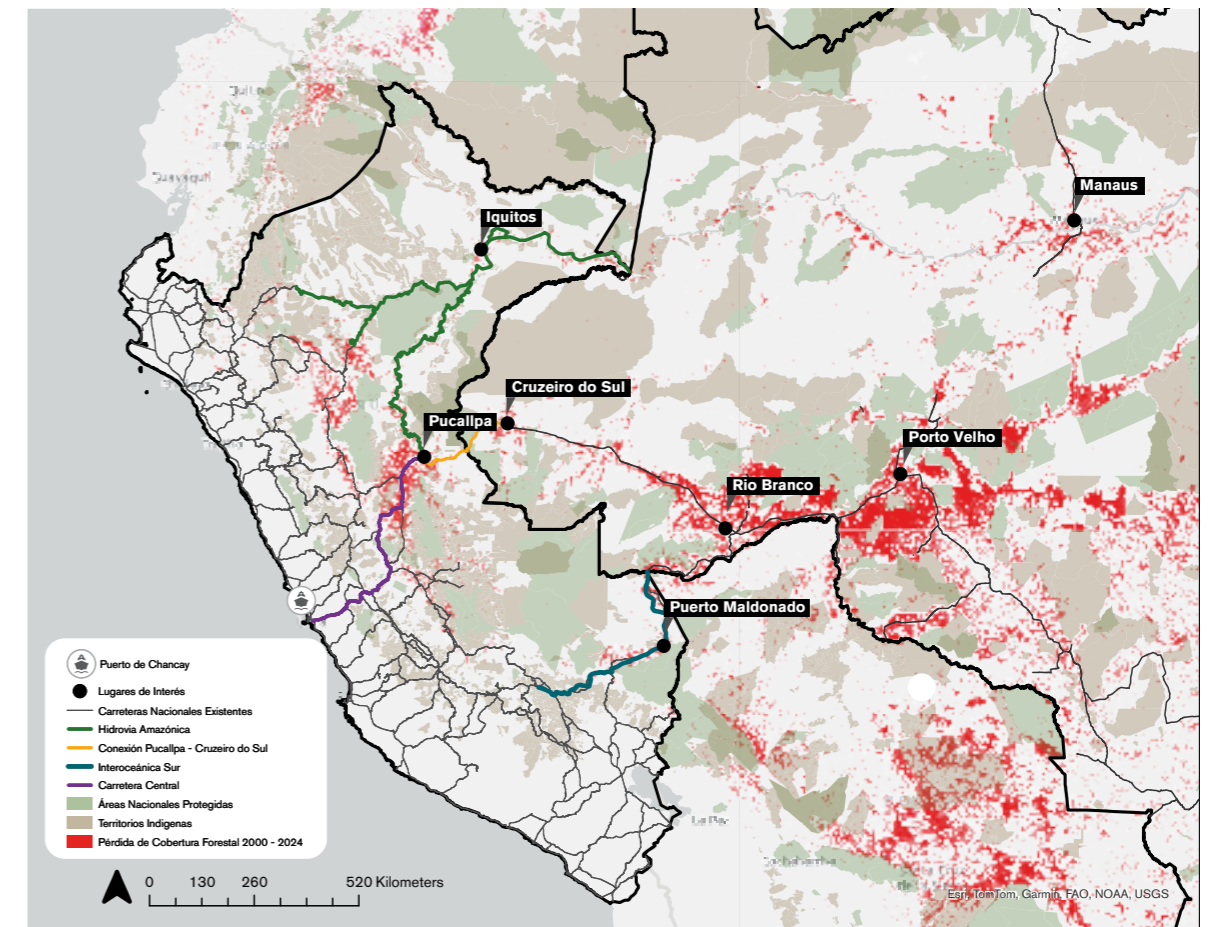
La Amazonía peruana enfrenta riesgos y amenazas debido a actividades formales, informales e ilegales, lo que amerita debates de fondo sobre el papel de la planificación de la conectividad a nivel nacional y regional para prevenir y mitigar las amenazas que los pueblos indígenas enfrentan directamente. Desde un enfoque netamente ambiental, la diversidad biológica y los ecosistemas probablemente sufrirán impactos generados por cualquier inversión en infraestructura de acceso: dichos impactos se agravarán cuando decisiones sobre inversiones se toman antes de realizar de procesos de evaluación de riesgo, y la situación empeorará aún más en contextos de expansión de actividades ilegales.

En suma, los retos para revertir esta situación son inmensos, y exigen la confluencia de diferentes actores públicos, privados, de la sociedad civil y académicos para mejorar la planificación de la infraestructura para la conectividad en la Amazonía, la cual debe coordinarse con otros sectores, permitiendo implementar lecciones aprendidas y priorizando la estabilidad social y política como elementos cruciales para lograr los objetivos de planificación planteados.

Bajo esta premisa y buscando consolidar información existente sobre el puerto, este primer reporte brinda información exhaustiva sobre el proyecto del puerto de Chancay y sus posibles implicancias para la Amazonía, y busca identificar: 1) cómo surgió el puerto de Chancay; 2) quiénes son los inversionistas involucrados, y 3) cuáles son los intereses y aspiraciones de los distintos actores respecto al puerto y la infraestructura relacionada. También se plantea posibles escenarios para el desarrollo de corredores de transporte vinculados al puerto, y se identifica y analiza los principales desafíos de gobernanza mientras el proyecto avanza hacia su siguiente fase. Los subsiguientes informes buscarán seguir la evolución del complejo portuario y su infraestructura relacionada, y desarrollar análisis más profundos sobre las implicancias de potenciales proyectos de infraestructura de acceso en la Amazonía peruana.

EL CRECIENTE INTERÉS POR CONECTARSE CON EL PUERTO DE CHANCAY EXIGE REFLEXIONAR EN LAS POSIBLES IMPLICANCIAS DE ESTOS NUEVOS FLUJOS PARA UN TERRITORIO COMPLEJO COMO EL AMAZÓNICO.

Mapa 1. Deforestación en la Amazonía referida a proyectos de infraestructura para la conectividad



Fuente: Global Forest Change³, RAISG, MTC 2018, DNIT 2024. Elaboración propia.

² Por ejemplo, la Interoceánica Sur, la Interoceánica Norte y la Carretera Central ya conectan la selva peruana con el puerto.

³ Para mayor información véase <https://glad.earthengine.app/view/global-forest-change>



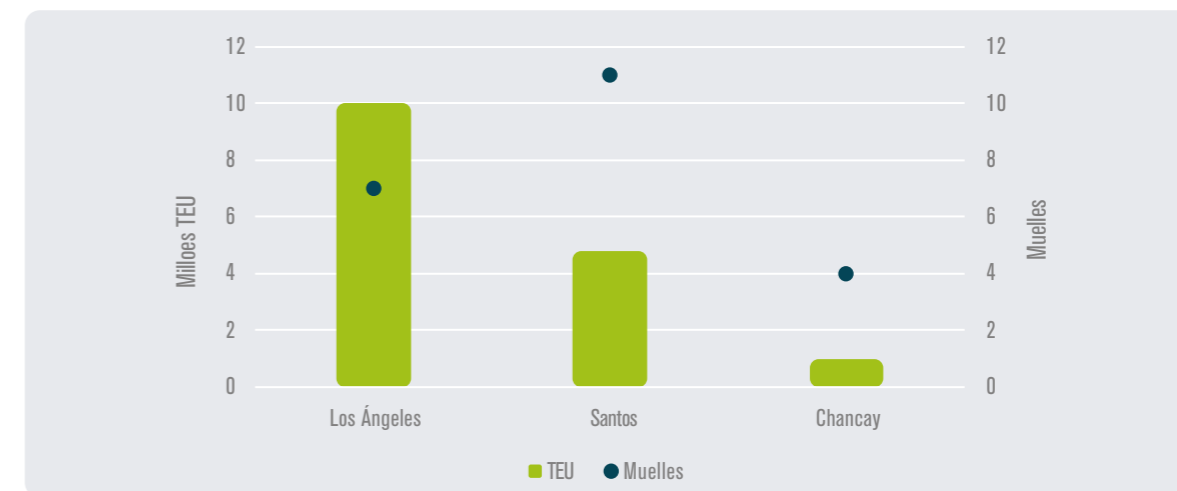
2. Presentación del puerto de Chancay

Unos 70 km al norte de la ciudad de Lima, el Terminal Portuario Multipropósito de Chancay es un proyecto logístico privado de uso público inaugurado en noviembre del 2024. En su primera fase, ya construida, tiene la capacidad de manejar un millón de TEU al año, ocupando 141 has. donde operan cuatro muelles y un patio náutico automatizado. Hay dos muelles de contenedores y dos de carga a granel, carga general y vehicular. En su fase final debe ocupar 280 hectáreas y operar 11 muelles de contenedores, y cuatro muelles de carga a granel, general y rodante (Volcan Compañía Minera, 2023).

Poniendo esta capacidad en contexto, el puerto de Los Ángeles es el más grande en las Américas con siete muelles de contenedores en total, que en 2024 movieron 10 millones de TEU (*Port of Los Angeles 2024*). En Sudamérica, el puerto más grande es el de Santos en Brasil con 11 muelles de contenedores, a través de los cuales se movieron 4.8 millones de TEU en 2023 (*Porto Do Santos Fatos y Datos 2024*). Aunque estas cifras son muy superiores a la capacidad del puerto de Chancay, es preciso rescatar su tamaño relativo para su ubicación en la costa oeste de Latinoamérica, al igual que su papel en las rutas marítimas. Así, de alcanzar su capacidad plena de 1 millón de TEU, ocuparía el 8vo puesto de importancia en América Latina, en la costa oeste de Sudamérica⁴. Además, la longitud de sus muelles de contenedores y la tecnología de los mismos, lo hacen capaz de realizar eficientemente las labores de transbordo, lo que le permitirá operar como nodo en rutas de transbordo de la región en el Pacífico.

En el contexto nacional, el puerto de Chancay se perfila como una infraestructura potencialmente prominente. En el puerto del Callao, los dos principales operadores de contenedores –DP World (Muelle Sur) y APM Terminals (Muelle Norte)— movilizaron 1.9 millones de TEU y 1.1 millones de TEU en el 2024 respectivamente (Autoridad Portuaria Nacional, 2024). Con su capacidad actual de 1 millón de TEU, Chancay se convertiría en la tercera terminal más importante a nivel nacional, muy por encima del puerto de Paíta, que movió 309 mil TEU en 2024.

Gráfico 1. Tamaño del puerto de Chancay, comparado con otros puertos en las Américas



Fuentes: (Port of Los Angeles, 2024); (*Porto Do Santos Fatos y Datos 2024*) y (Barleta et al., 2025). Elaboración propia.

⁴ Según Barleta et al (2025), los principales puertos en el litoral del Pacífico en América Latina, medidos en millones de TEU en 2023, son: Manzanillo (3.7), Callao (2.7), Guayaquil (2.5), Balboa Panamá (2.3), Lázaro Cárdenas (1.8), San Antonio (1.4), Buenaventura de Colombia (1).

2.1. Proyecto de inversión

El puerto de Chancay es una inversión privada que opera Cosco Shipping Ports Chancay S.A. (CSPCH), siendo Cosco Shipping Ports Limited el accionista mayoritario con control de 60% del proyecto. Esta empresa es subsidiaria de China Cosco Shipping Corporation, conglomerado estatal chino. El socio minoritario, Inversiones Portuarias Chancay S.A.C. (filial de Volcan Compañía Minera S.A.A., que a su vez pertenece al grupo Integra Capital de Argentina), controla el 40% restante.

Como puerto multipropósito con función de nodo, el proyecto de Chancay contempla para su fase final una inversión de unos US\$ 3,500 millones. Su primera fase tuvo una inversión inicial de US\$ 1,300 millones, pero existe un historial de compromisos de inversión antes de que el proyecto tomase su forma actual. Cuando el puerto de Chancay se concebía como un terminal de carga, el primer contrato suscrito entre Terminales Portuarios Chancay S.A.⁵ y el Estado peruano en 2016 acordaba un monto de inversión de US\$ 447 millones. Ya en 2021, tras la inclusión en la iniciativa de Cosco Shipping Ports Chancay S.A. como inversor principal, este monto se incrementa a US\$ 1,213 millones, redefiniéndose el proyecto como un puerto de contenedores con función de *hub*, cambio que incluye equipamiento de última generación para el funcionamiento automatizado de los muelles para contenedores.

También cambió considerablemente la magnitud del modelo de negocio del puerto: de estar limitado al mercado peruano de carga, pasa a incluir los mercados sudamericano y asiático. Para operar como puerto *hub*, Chancay deberá recibir y despachar embarcaciones con destino y origen en los principales puertos de países vecinos, con metas de carga movilizadas que ascienden a 250-300 mil contenedores en 2025, y entre 500 mil y un millón en 2027 (*Puerto de Chancay proyecta cerrar su primer año con hasta 300 mil contenedores*, 2025). El puerto de Chancay está colocado ventajosamente para transportar la fruta que Ecuador y Chile exportan a Asia, valorada en unos US\$ 4 mil millones y US\$ 8 mil millones respectivamente – siempre que ofrezca precios competitivos y consolide las rutas marítimas que se están desarrollando rápidamente, tal como veremos.

En cuanto a financiamiento, la *joint venture* entre Cosco Shipping Ports Limited y Volcan Compañía Minera recibió un préstamo sindicado de US\$ 975 millones a un plazo de 15 años con una tasa de interés cercana al 6.5 % anual (*Chancay Port Opens as China's Gateway to South America*, 2024) por parte de cuatro bancos comerciales de China encabezados por Bank of China y con participación del Bank of Communications, China Minsheng Banking y Shanghai Rural Commercial Bank (Garrigues, 2023), garantizado por Cosco Shipping Ports Limited y Volcan Compañía Minera con acciones del puerto de Chancay, todos los activos, cuentas, e hipoteca de tierras y concesiones (Garrigues, 2023). Aunque ello muestra la participación significativa de la banca china en el proyecto, el acuerdo se da entre empresas sin garantía soberana, de modo que el proyecto es una iniciativa estrictamente privada sin involucramiento directo de los gobiernos chino o peruano.

Pese a ser un proyecto privado, el terminal portuario de Chancay está tipificado como de uso público⁶. Es decir, está abierto para que otras empresas o usuarios utilicen sus instalaciones y servicios mediante el pago de tarifas establecidas, a diferencia de puertos privados no accesibles a terceros, como Bayóvar en

5 Empresa formada por el contraalmirante Ribaldo y Volcan S.A.A.

6 De los 59 terminales portuarios en el Perú, 42 son de uso privado y 17 son de uso público.

Piura (Puerto Bayóvar S.A.C.) o Punta Lobitos (Antamina) en Huarney, Ancash, que se restringen a la exportación de sus productos/minerales e importación de suministros clave para su actividad. Dado su carácter de uso público, el reto del puerto de Chancay es traducir la mejora en la conectividad con los mercados asiáticos en un incremento de la carga peruana a dichos destinos. De otro lado, en un proyecto privado como éste, el país recibe ingresos de impuestos a la renta por atención de carga. La figura de beneficio económico aquí es distinta a la de minería, donde el país recibe ingresos por su participación en regalías, a través del canon, e impuesto a la renta⁷.

El carácter privado de este puerto exige mayor articulación con políticas públicas para crear sinergias con el territorio y los centros donde se origina la carga. Los proyectos generados por iniciativa privada (a diferencia de los concesionados) no están habilitados para ejecutar directamente obras fuera del recinto portuario⁸. Ello limita su participación en infraestructura clave como accesos viales, redes logísticas e instalaciones complementarias – esenciales para la eficiencia operativa del puerto y su integración territorial.

Aunque su impacto en el comercio internacional será relevante, el nuevo puerto no se convertirá en una fuente significativa de ingresos fiscales, ya que incluso una terminal de mayor magnitud como la del Callao Sur reporta haber recaudado US\$ 527 millones entre 2010 y 2024 (DP World, 2025). Ante este escenario, el puerto de Chancay enfrenta el desafío de construir un marco de colaboración público-privada que no sólo facilite el financiamiento de infraestructuras en función de sus intereses privados, sino que lo consolide como un nodo logístico al servicio del desarrollo productivo del *hinterland*.

2.2. Puerto de Chancay vs. otros puertos peruanos

A diferencia de otros puertos en el Perú, el de Chancay está organizado bajo la lógica de un puerto *hub*, es decir, un terminal donde llegan servicios navieros de larga y corta distancia para realizar labores de transbordo, cuya ventaja consiste en que la carga de buques pequeños luego se transferirá a otros más grandes para el transporte de larga distancia, y viceversa. La dinámica del transbordo es resumida en el Gráfico 2. El éxito del puerto *hub* dependerá de cómo articule y consolide el *foreland* y el *hinterland*⁹. La consolidación del *foreland* depende de los acuerdos con los servicios navieros a China, como destino principal, y los servicios *feeder* a nivel regional¹⁰. Por otro lado, la consolidación del *hinterland* no sólo depende de la maduración de cadenas productivas competitivas en las regiones, sino también del estado de la infraestructura física que conecte estos espacios con el puerto.

El puerto de Chancay destaca sobre otros del litoral oeste sudamericano por su infraestructura operativa y tecnología de última generación, que le permiten operar siete días a la semana. La gran extensión de los muelles de contenedores, sumada a seis grúas pórtico automatizadas y 15 grúas de patio, permitiría acoger en simultáneo barcos de nivel superior a 18,000 TEU mientras se atiende otro gran barco de contenedores. El modelo de puerto inteligente, que utiliza maquinaria automatizada,

7 Este tema debe explorarse en reportes futuros pues los datos disponibles no permiten realizar un análisis profundo.

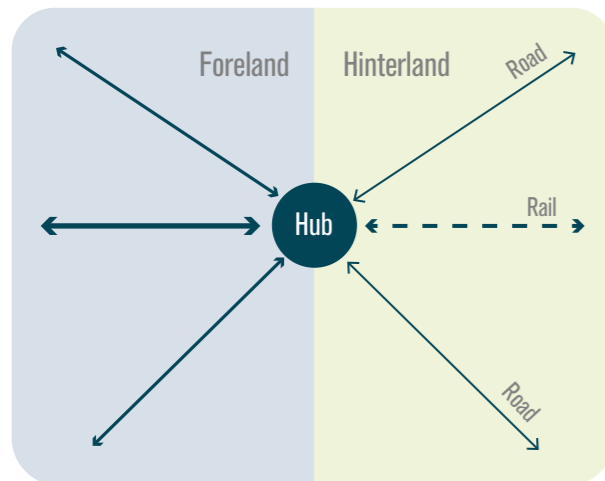
8 Según el reciente cambio (julio del 2025) al reglamento de la Ley N.º 27943–Ley del Sistema Portuario Nacional, los concesionarios pueden ejecutar inversiones fuera del área de concesión, siempre que éstas se alineen con los planes nacionales de infraestructura y la política sectorial de transportes.

9 El *hinterland* es el área de influencia continental del *hub*, definida por las relaciones comerciales con otras regiones. El *foreland*, por su parte, es el área de influencia marítima definida por las relaciones comerciales con otros puertos.

10 Los barcos alimentadores (*feeder*) son buques de carga que recogen contenedores de puertos más pequeños y los entregan en terminales centrales (puertos *hub*), donde se transfieren a buques más grandes para transporte de larga distancia. A su vez, también distribuyen carga desde puertos grandes a puertos regionales más pequeños. Los *feeders* tienen una capacidad entre 100 y 3,000 mil TEU, y su tamaño les permite navegar en aguas someras y acceder a puertos con infraestructura limitada.

incrementa significativamente la rapidez en las operaciones de carga, descarga y transbordo, lo que permitirá a Chancay competir en tiempo de atención con otras terminales de la costa oeste.

Gráfico 2. Puerto *hub* y sus áreas de influencia.



LA COSTA OESTE DEL PACÍFICO SUDAMERICANO REDUJO A 23 DÍAS LA TRAVESÍA DE CHANCAY A SHANGHÁI PARA NAVES DE 2,300 A 9,500 TEU QUE TRANSPORTAN CONTENEDORES SECOS Y REFRIGERADOS.

Fuente: (Notteboom et al., 2022). Elaboración propia.

En rutas transpacíficas, esta rapidez representaría una ventaja clave para navieras de larga distancia, posicionando a Chancay como un puerto *hub* confiable dentro de sus itinerarios programados—o sea, en rutas planificadas que conectan varios puertos en una secuencia determinada. A pocos meses de haber sido inaugurado, Cosco Shipping Lines (la empresa especializada en rutas navieras del grupo Cosco) y otras empresas han confirmado seis servicios navieros (tres transpacíficos y tres regulares) que usarán Chancay como un *hub* para sus rutas. Desde el 16 de diciembre de 2024, Sudamérica ya se conecta directamente con Asia, cesando la dependencia de la región respecto a puertos mexicanos hasta ese momento¹¹. De esta forma, la costa oeste del Pacífico sudamericano redujo a 23 días la travesía de Chancay a Shanghái para naves de 2,300 a 9,500 TEU que transportan contenedores secos y refrigerados, elevando la competitividad de la agroexportación y de otras cadenas de valor para los países que logren conectarse con el puerto¹².

Finalmente, no debe obviarse el hito que este puerto representa para el Perú, al demostrar su capacidad para llevar a cabo proyectos de gran envergadura en plazos reducidos – aunque la historia del puerto de Chancay no comenzó en 2019 sino en 2007. En la siguiente sección se explora tal trayectoria y los procesos que posibilitaron el célere avance del proyecto durante años recientes.

¹¹ Las rutas transpacíficas WSA1 y WSA5/TLP5 mantienen la conexión de las exportaciones asiáticas vía puertos mexicanos. En cambio, el retorno del servicio WSA5/TLP5 se hace con conexión directa entre Chancay y Shanghái. También se ha sumado el servicio WSA4. Las rutas navieras son trayectos marítimos regulares que conectan puertos de salida y retorno, y nomenclaturas como WSA1 o TLP5 identifican servicios específicos utilizados por las navieras para organizar sus itinerarios.

¹² Para expandir los beneficios a más puertos del litoral oeste sudamericano, la WSA5 ha incluido recaladas en los terminales de Buenaventura (Colombia) y Conteton Guayaquil (Ecuador) que llegan en menos de tres días al puerto de Chancay (Red-agricola, 2025). En el sur, se han definido nuevas rutas para *feeders*. La empresa X-Press Feeders ofrece semanalmente el servicio CPX para la ruta Perú-Norte de Chile con un barco de capacidad de 1,341 TEU que arribaría una vez al mes al puerto de Ilo. Además, Cosco ha programado su propio servicio *feeder* 'Chancay Express' (CHX) que llega hasta los puertos de San Antonio y Lirquen en Chile con barcos de 2,586 TEU de capacidad (Mundo Marítimo, 2025). Asimismo, COSCO Shipping ha puesto en marcha el servicio West Coast South American X-Press (WSX), que enlaza los puertos de Chancay y Callao con destinos del norte, como Paita, Guayaquil y Balboa.



3. ¿Cómo llegamos aquí? Desarrollo y consolidación del puerto *hub*

Aquí se presenta el proceso de consolidación del puerto *hub*, incluyendo los procesos legales y técnico-ambientales que contribuyeron a su pronta culminación, así como los debates y controversias surgidos.

3.1. De puerto local a puerto hub multipropósito

Inicios (2007-2010): Fundada en 2007 por el exalmirante Juan Ribaldo de la Torre como terminal portuario para su actividad productiva privada, Chancay Ports S.A. (CHP) disponía originalmente de un solo muelle para la movilización de contenedores, carga a granel y minerales (LÍNEA DIRECTA CHANCAY, 2012). Paralelamente, el gobierno regional de Lima estimó que el puerto debería acompañarse de una ferrovía para desviar el tráfico de la carretera central desde Huachipa hacia Chancay (Andina Agencia Peruana de Noticias, 2009). Desde sus orígenes, el puerto de Chancay fue planteado como un dinamizador económico regional para Lima y sus provincias, con alcance al Norte Chico y parte de la región norte del país (Gestión, 2024c).

Durante este período, CHP logró la desafectación de la zona costera intangible (0.17 km²) para la construcción del Terminal Portuario¹³ y obtuvo la autorización temporal para uso del área acuática y franja costera¹⁴ en una superficie de 0.62 km². CHP adquirió 0.19 km² (189,927.98 m²) de terreno del Estado a través de subastas públicas.

Reorientación estratégica (2011-2016): Volcan Compañía Minera S.A.A. se suma al proyecto en 2011 con un 50% de participación, formando Terminales Portuarios Peruanos Chancay S.A. (TPCH) y la Empresa Administradora de Puertos S.A.A.¹⁵ TPCH modificó sustancialmente la propuesta al eliminar el terminal de minerales y postergar la movilización de contenedores hasta después de 2020, arguyendo que inversiones recientes en el puerto del Callao —tanto en un terminal de minerales como en nuevos muelles de contenedores— cubrían la demanda para esos segmentos de carga. De otro lado, el Plan de Desarrollo Urbano de Chancay 2008-2018 señalaba que el manejo de toneladas de mineral podría afectar la agroindustria y la pesca industrial, de modo que el proyecto portuario requería alinearse mejor con la economía del distrito. El proyecto terminó reorientándose hacia otros tipos de carga, incluyendo productos agroindustriales sólidos a granel (maíz, trigo, soya, fertilizantes, etc.) y líquidos (aceite de pescado y de soya), carga rodante, carga general, y naves de pasajeros y turismo internacional.

En 2013 se aprobó el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) detallado¹⁶ basado en el nuevo plan maestro, con la propuesta de construir una sola terminal que excluía los minerales y se concentraba en los tipos de carga arriba mencionados. El instrumento ambiental incluía también un viaducto subterráneo para conectar la terminal portuaria con el complejo de ingreso y, en el futuro, con las áreas aledañas de Volcan S.A., destinadas a desarrollar proyectos industriales.

En 2016, Volcan S.A. adquirió el 100% de TPCH e inició la búsqueda de un socio internacional para la etapa de construcción a través de MBA Lazard (Volcan Compañía Minera S.A.A., 2017).

¹³ Véase RS N° 539-2008-DE/MGP.

¹⁴ Véase RS 022-2009-MTC/

¹⁵ Al morir el exalmirante Ribaldo en 2016, Volcan adquiere sus acciones y asume el proyecto TPCH como único titular.

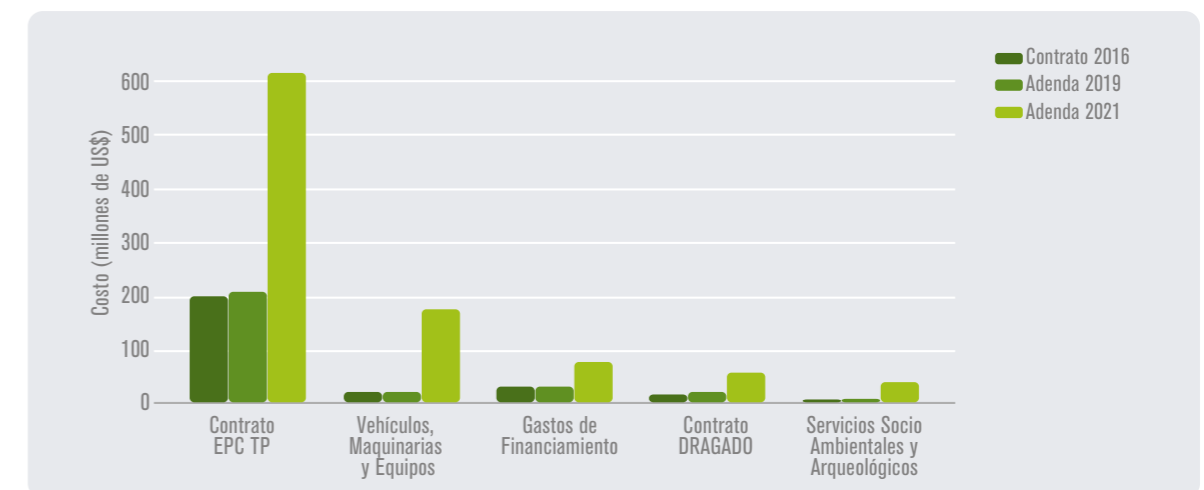
¹⁶ Véase RD 535-2013-MTC/16.

Transformación con Cosco y transición a puerto *hub* (2017-2024): Para seleccionar a Cosco Shipping Ports Limited (entonces sin presencia en América Latina) como socia del proyecto, Volcan S.A. consideró fundamental su “conocimiento, experiencia y capacidad técnica [...] para desarrollar y operar puertos”, así como su “solvencia financiera [...] para realizar los aportes de capital y acceder a financiamiento de largo plazo” (Convenio de Accionistas, 2019). Igualmente importante resultaba su conexión con Cosco Shipping Holding, la tercera operadora de transporte marítimo más grande del mundo, “para causar que los miembros de la Alianza del Océano celebren acuerdos comerciales” con el puerto de Chancay (Convenio de Accionistas, 2019).

Negociaciones iniciadas en 2017 entre Volcan y Cosco culminaron en el Foro Económico Mundial de Davos (enero de 2019) y en Palacio de Gobierno (mayo de 2019), con la creación de Cosco Shipping Ports Chancay S.A., nuevo operador del puerto. La Adenda al Contrato de Inversión de 2021 materializa la transformación radical de la escala y perfil técnico del proyecto con el ingreso de Cosco, elevando la inversión total en 166%, de US\$ 447 millones a US\$ 1,213 millones, y reformulando el contrato de Engineering, Procurement, and Construction (EPC)¹⁷ para obras del terminal portuario por el triple de su valor (US\$ 197 millones a US\$ 618 millones), mientras que la compra de maquinaria y equipos se multiplicó por diez (US\$ 16 millones a US\$ 172 millones). La apuesta de Cosco por la automatización y eficiencia operativa de última generación transformó el concepto original, de un terminal de alcance nacional a un puerto *hub* estratégico altamente tecnificado para la integración transpacífica.

En el plano legal, en 2020 Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. logró que el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (SENACE) aprobase la modificación del EIA detallado (MEIA-d) para ampliar la zona portuaria, incrementando el área de influencia del proyecto, de 334.09 ha en 2013 a 2,597.88 ha (25.9km)¹⁸.

Gráfico 3. Principales componentes que cambiaron en los contratos de inversión 2016, 2019 y 2021.



Fuente: Agencia de Promoción de la Inversión Privada (ProInversión). (2010, 2019 & 2021). Elaboración propia.

Operación actual: Con una fase de “comisionamiento/marcha blanca” y plenas capacidades operativas, el puerto fue inaugurado el 14 de noviembre de 2024, y el 6 de diciembre realizó el primer servicio comercial regular con el buque Shipping Seine 037E, con capacidad superior a 21,000 TEU.

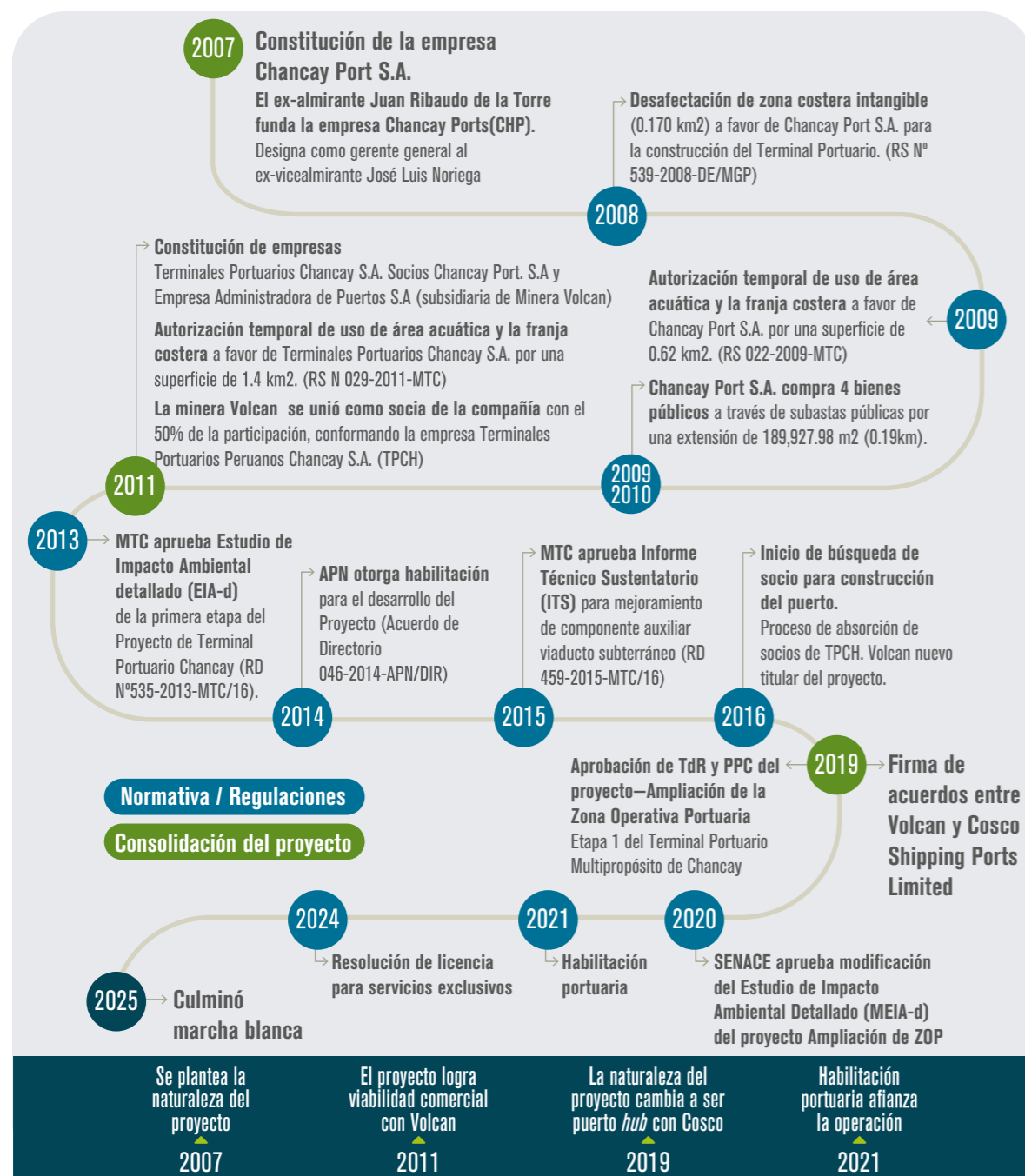
¹⁷ Ingeniería, Adquisiciones y Construcción (EPC) es un método de implementación de proyectos conocido como “llave en mano”, donde el contratista se responsabiliza de todos los aspectos del proyecto, desde el diseño inicial y la ingeniería incluyendo la adquisición de materiales y la construcción, hasta la entrega del producto final.

¹⁸ Véase RD 00158-2020-SENACE-PE/DEIN.

Pocos meses después, Cosco Shipping Lines y otras empresas confirmaron cuatro servicios que usarán a Chancay. La conectividad regional se materializó rápidamente: desde marzo de 2025, el puerto de Arica recibe barcos de 1,300 TEU para transbordo hacia Chancay con destino a China (Redacción Portal Portuario, 2025), como ejemplo de la ofrecida transformación como *hub* donde contenedores provenientes de Asia y puertos sudamericanos se consolidan, clasifican y reenvían.

El 5 de junio 2025 culminó la marcha blanca, otorgándose la licencia oficial de operaciones. Los resultados iniciales muestran la movilización de 80,000 TEU (32% transbordo), 400,000 toneladas de carga a granel (principalmente maíz) y 3,000 vehículos (MTC, 2025). De noviembre 2024 a febrero 2025, se exportó a través del puerto mercadería por casi US\$ 170 millones, principalmente aceite de palma, palta, arándano, uva y ajo hacia Asia, México y los Estados Unidos (Ninahuanca, 2025).

Gráfico 4. Línea del tiempo con hitos en la expansión del puerto de Chancay



Elaboración propia.

3.2. Polémicas relacionadas con la aprobación del proyecto

Procedimientos cuestionables: Aunque el MTC aprobó en 2015 el Informe Técnico Sustentatorio (ITS) que modifica el trazo y diseño del viaducto del puerto de Chancay, señalando el cumplimiento de las exigencias ambientales y sociales requeridas, la Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA), indica que tal trámite requería ser aprobado mediante una modificación de estudio de impacto ambiental detallado (que corresponde a cambios, ampliaciones o mejoras importantes en proyectos de inversión de gran envergadura y cuyo proceso tarda 135 días hábiles), y no mediante un ITS (que se utiliza para ajustes menores o que no generen significativos impactos ambientales, y cuya evaluación y aprobación puede tomar 15 días hábiles).

Aunque la empresa señaló que recurrió a un ITS para aprobar la modificación del trazo del viaducto porque la construcción no causaría daños a edificaciones existentes, tal argumento fue desacreditado en 2023 cuando las obras del viaducto produjeron hundimiento del suelo y afectación de viviendas, requiriendo respuesta inmediata por parte de Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A.^{19, 20}

Insuficiente participación ciudadana: La organización no gubernamental (ONG) CooperAcción hace eco de la preocupación entre la población local, organizaciones sociales y ambientales del distrito de Chancay respecto a potenciales impactos socioambientales del proyecto – inquietud que no fue apropiadamente atendida en la modificación al EIA de 2020.

En 2020, la Asociación en Defensa de las Viviendas y Medio Ambiente del Puerto de Chancay, el Comité de Vigilancia Ambiental del Humedal Santa Rosa-Chancay, el Frente de Defensa de Chancay y la Coordinadora por la Defensa de los Intereses de Chancay presentaron al SENACE un informe técnico elaborado por la Asociación Mundo Azul (Austermühle, 2020), identificando 50 observaciones al MEIA-d que incluían impactos por contaminación del aire por voladuras, contaminación sonora, impactos en el ecosistema y fauna marina por erosión de las costas, retiro del mar, contaminación de las playas de Chancay, afectación a la salud pública de la población, afectación al humedal Santa Rosa, congestión vehicular, e impactos a la pesquería artesanal y el turismo en el distrito (Sociedad Peruana de Derecho Ambiental, 2023). Un nuevo informe en 2021 señalaba que 29 de las 50 observaciones no fueron levantadas por la empresa (Austermühle, 2021).

En suma: Aunque pareciera que el puerto de Chancay surgió súbitamente con la llegada de Cosco, en realidad es producto de un proceso de casi cuatro lustros que revela patrones orgánicos del desarrollo de infraestructura en el Perú. La aparente rapidez con que se concretó (de 2019 a 2024) no obedece a una eficiencia excepcional sino a la acumulación estratégica de avances legales y regulatorios por parte de CHP y TPCH en etapas previas, cuando la visibilidad pública y escrutinio internacional respecto al proyecto eran menores. Deficiencias en procesos de evaluación ambiental, exclusión de la participación ciudadana y uso de instrumentos regulatorios inadecuados revelan una preocupante dinámica que privilegia la celeridad en la ejecución del proyecto sobre la sostenibilidad social y ambiental.

AUNQUE PARECIERA QUE EL PUERTO DE CHANCAY SURGIÓ SÚBITAMENTE CON LA LLEGADA DE COSCO, EN REALIDAD ES PRODUCTO DE UN PROCESO DE CASI CUATRO LUSTROS

19 Véase <https://elcomercio.pe/lima/hundimiento-chancay-a-que-acuerdos-llegaron-la-empresa-cosco-shipping-y-las-familias-afectadas-por-hundimiento-de-tierra-en-peralvillo-panamericana-norte-noticia/?ref=ecr>

20 Véase <https://ojo-publico.com/5761/mega-puerto-chancay-gobierno-ignoro-irregularidades-el-tunel>

3.3. Controversias sobre actuación del Estado ante cuestionamientos al proyecto

Analizando las acciones tomadas por instituciones estatales para impulsar el puerto de Chancay, resaltan ejemplos de interacción y respuesta ante dos situaciones de cuestionamiento al proyecto de inversión.

a. Prestación exclusiva de servicios portuarios

El terminal portuario enfrentó una controversia debido a la habilitación otorgada por el Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) en 2021 (Gobierno del Perú, 2021) que incluía la exclusividad de CSPCH para la explotación de servicios esenciales de la infraestructura portuaria – no aplicable a un proyecto como el puerto de Chancay según la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) (APN, 2024). La APN aprobó la medida días después de recibir reiterados anuncios de que CSPCH estaba reconsiderando su inversión si no se le otorgaba exclusividad (Chávez et al., 2024). En el informe legal de la Unidad de Asesoría Jurídica (UAJ), la APN justificó su decisión afirmando que dicha exclusividad era jurídicamente viable al tratarse de un proyecto de interés público y que permitía el desarrollo de metas programáticas del Estado (MTC, 2021) – razonamiento no estipulado en la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) y su Reglamento, que sólo consideran la figura de exclusividad en el marco de compromisos contractuales con el sector privado para la explotación de un área de desarrollo portuario o de un área dentro de una zona portuaria (artículo 11.3 de la Ley No 27943), y previo informe de la comisión de libre competencia del INDECOPI respecto al impacto de la exclusividad sobre la competencia en actividades de prestación de dichos servicios. Dichos supuestos no se cumplían en el caso del terminal portuario de Chancay, de titularidad privada y uso público desarrollado a través de un procedimiento administrativo de derecho de uso de área acuática, que no constituía un compromiso contractual con el Estado (APN, 2024).

Al no contemplar la exclusividad fuera de contratos con privados, la Ley del Sistema Portuario Nacional y su Reglamento tampoco incluía espacios de discusión técnica para evaluar casos ajenos a su marco. El procedimiento de habilitación portuaria establecía la revisión y evaluación por la Autoridad Portuaria y Marítima que culmina al otorgarse la habilitación por Acuerdo de Directorio, incluyendo la precisión respecto a actividades esenciales desarrolladas en el terminal portuario – sin mencionar la exclusividad.

Meses antes de inaugurarse el puerto, el periodismo expuso públicamente esta irregularidad, evidenciando no sólo que funcionarios de APN actuaron fuera del marco de la ley sino que la empresa había presionado para obtener una habilitación portuaria a su medida (Cardenas et al., 2024). Ello se repitió más adelante, cuando el MTC pidió anular la habilitación para resolver el error administrativo de la APN (APN, 2024), indicando que la exclusividad otorgada incumplía el principio de legalidad administrativa y contradecía la libre competencia prevista en el artículo 61° de la Constitución (Gestión, 2024c). CSPCH señaló que la demanda constituía una afectación a la seguridad y estabilidad jurídica de las inversiones (Chávez et al., 2024) y, mediante carta dirigida al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) en abril del 2024, dio seis meses de plazo para solucionar la controversia y así evitar un posible proceso de arbitraje internacional contra el Estado peruano (Gestión, 2024) (Ramos, 2024).

EN 2024 EL CONGRESO MODIFICA LA NORMATIVA PORTUARIA PARA QUE UN TITULAR DE UN PUERTO PRIVADO Y DE USO PÚBLICO PUEDA BRINDAR SERVICIOS PORTUARIOS DE MANERA EXCLUSIVA

En junio de 2024 y con la opinión favorable del MTC, el Congreso se presenta como actor político y plantea modificar la normativa portuaria mediante la aprobación de la Ley N°32048 (Gestión, 2024; Ojo Público, 2024), como salida a la controversia jurídica en un contexto de riesgo a la inversión. Según el artículo 9° de esa ley, el titular de un puerto privado y de uso público que cuente con habilitación portuaria puede brindar servicios portuarios de manera exclusiva, siendo la aprobación automática.

b. Supervisión y regulación del puerto de Chancay

En octubre de 2024, poco después de superar la controversia sobre exclusividad de servicios portuarios y mediante una demanda de amparo, CSPCH presentó una nueva disputa legal respecto a la supervisión de OSITRAN sobre el puerto de Chancay. Las diferencias entre OSITRAN y CSPCH se iniciaron con un informe técnico del primero remitido en 2017, informando a CSPCH sobre sus competencias en instalaciones portuarias de titularidad privada y uso público como Terminales Portuarios Chancay S.A.

En síntesis, el informe de OSITRAN señalaba lo siguiente (Organismo Supervisor de la inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, 2017):

- i. Conforme a lo establecido en la Ley N°26917 y al Reglamento del OSITRAN, el Terminal Portuario Chancay, en su calidad de Entidad Prestadora, se encuentra sujeto a la competencia de OSITRAN como titular privado de infraestructura nacional de transporte de uso público.
- ii. La aplicación de facultades reguladoras sobre el puerto requería un análisis de INDECOPI acerca de las condiciones de competencia de los mercados donde se presten los servicios portuarios. En caso de no existir competencia, la APN propone una tarifa a OSITRAN para inicio del proceso de fijación tarifaria. Como entidad prestadora que realiza actividades en infraestructura de transporte de uso público, se estipula también la sujeción al Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN (REMA).
- iii. La aplicación de competencias de supervisión, fiscalización y sanción de OSITRAN en los aspectos económicos y comerciales referidos en el Reglamento General de Supervisión y en aspectos vinculados a aporte por regulación señalados en la Ley N° 26917 y Ley N° 27332 y el Reglamento de Aporte por regulación.
- iv. La competencia de OSITRAN en materia de solución de controversias, acorde al Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de la entidad.

Recién en setiembre de 2024, CSPCH emitió una respuesta tajante al planteamiento de OSITRAN. En carta enviada al ente regulador, CSPCH precisa que debido a su carácter privado, el organismo no tiene competencia para regular el puerto (Cosco Shipping Ports Chancay Peru S.A., 2024a). Tampoco se considera una entidad prestadora porque el carácter privado determina su operación, y por no encontrarse comprendido dentro del concepto establecido en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público.

En demanda interpuesta ante el Juzgado Civil de Chancay, CSPCH solicita a OSITRAN se abstenga de ejercer facultades de regulación, supervisión, fiscalización y sanción en el puerto, aduciendo la amenaza a sus derechos constitucionales a la propiedad y libertad de empresa (Cardenas et al., 2024). El ente regulador, por su parte, instó a la empresa a dialogar y evitar los litigios.

El proceso está aún por resolverse. Respecto a la determinación de funciones regulatorias del OSITRAN sobre condiciones de competencia de los servicios portuarios de Chancay, la Comisión de Defensa de la Libre Competencia (CLC) del Indecopi concluyó el 10 de abril de 2025 que no existían condiciones de competencia en la prestación de los servicios que brinda el puerto de Chancay (Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual, 2025). En virtud de esta resolución y según la normativa vigente, el puerto pasaría a ser regulado por APN y OSITRAN. Empero, CSPCH anunció el mismo día que emprenderá nuevas acciones legales para proteger su inversión contra esta decisión, manteniendo la postura expresada por la empresa en octubre de 2024 (Hernández, 2025) (Cosco Shipping Ports Chancay Peru S.A., 2024b)

Puede concluirse que en años recientes instituciones del Estado han respondido rápidamente a las controversias y han adaptado tanto la normativa como la planificación territorial, teniendo en cuenta el potencial del puerto de Chancay para el desarrollo económico nacional. Los proyectos de inversión representan al mismo tiempo promesas de progreso y desafíos complejos, evidenciando frecuentemente tanto la falta de preparación institucional para su implementación como la dificultad para garantizar que sus beneficios y costos se distribuyan equitativamente. Estas tensiones son visibles al analizar las expectativas que genera un proyecto como el Terminal Portuario Multipropósito de Chancay.

LA COMISIÓN DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA DEL INDECOPI CONCLUYÓ EN ABRIL DE 2025 QUE NO EXISTÍAN CONDICIONES DE COMPETENCIA EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS QUE BRINDA EL PUERTO DE CHANCAY



4. Chancay: Puerto que promete

El Terminal Portuario Multipropósito de Chancay es un claro ejemplo de un ambicioso megaproyecto de infraestructura que genera grandes expectativas y contiene promesas de transformación económica, social y territorial a futuro (Flyvbjerg et al., 2003). Inicialmente concebido como puerto de carga con alcance regional, orientado a las necesidades del Norte Chico, su proyección cambió significativamente con la incorporación de COSCO Shipping Ports en 2019, asumiendo el potencial de colocar al Perú en el centro de la matriz logística del litoral Pacífico en Sudamérica (MTC, 2022).

Esta oportunidad ha generado grandes expectativas sobre el potencial impacto del puerto de Chancay para el país y la región, expresadas en declaraciones políticas de diversas instituciones del Estado y resumidas en la sección siguiente. Dada la relevancia estratégica de la relación entre el puerto con China y Brasil, se incluye una sección específica que explora las expectativas asociadas a estos vínculos.

4.1. Expectativas generales

Diferentes actores han impulsado el desarrollo del puerto de Chancay: al inicio, fueron las empresas Chancay Port y Terminales Portuarios Chancay, y el Gobierno Regional de Lima, y al crecer en tamaño y alcance, surgieron Cosco Shipping Chancay Ports y el MTC. En general, existe considerable convergencia entre los beneficios y oportunidades que estos actores esperan del puerto de Chancay.

Desde la firma del consorcio en el Foro Económico Mundial en Davos en 2019, la operadora portuaria se ha orientado a convertir Chancay en el *hub* más importante de Sudamérica. Según sus representantes, Cosco espera que el puerto permita reducir ineficiencias de infraestructura en el Perú y así promover el desarrollo del país²¹. Además, distintas agencias del gobierno peruano esperan convertir al país en un centro logístico regional, y consideran que el proyecto impulsará la productividad del país haciéndolo más competitivo y eficiente, alentará el desarrollo de infraestructura de soporte, favorecerá el desarrollo de zonas económicas especiales, y será vector del desarrollo económico local, de la industria nacional, y del comercio en el Perú.

A continuación, se agrupan estas expectativas y promesas en dos categorías: 1) como impulsor del desarrollo económico del país; y 2) como vía para convertir al Perú en un centro logístico de la región.

a. Impulsor del desarrollo económico del país

Cosco Shipping Chancay Ports, el MTC y otros entes del gobierno esperan que el puerto de Chancay “dinamice” la economía regional y nacional (Zárate, 2021) y promueva con ello el desarrollo económico del país. A nivel local, la empresa estima que la operación del puerto generará unos 8,000

empleos directos e indirectos²² (Embajada de la República Popular China en la República del Perú, 2024). El MEF indica que el interés generado en diversos sectores económicos creará empleo, crecimiento, desarrollo tecnológico y una mejor calidad de vida para la población del distrito (MEF, 2023). Igualmente, actores locales y agencias del gobierno esperan que se produzca un despegue de la ciudad y del distrito de Chancay a partir de los ingresos que éste recibiría por el canon aduanero²³, las zonas económicas especiales privadas propuestas entre Chancay y Ancón, y parques industriales en zonas circundantes al puerto – lo que se refleja en proyecciones urbanas y escenarios de desarrollo incluidos en el Plan de Desarrollo Urbano Chancay para el período 2024-2034.

A NIVEL LOCAL, LA EMPRESA ESTIMA QUE LA OPERACIÓN DEL PUERTO GENERARÁ UNOS 8,000 EMPLEOS DIRECTOS E INDIRECTOS.

A nivel nacional, de otro lado, el puerto promete desarrollo económico al ser “la puerta de entrada al Asia”, por lo que se espera un considerable impulso del comercio exterior y del desarrollo productivo industrial en el país. Según el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), la exportación de productos peruanos a través del puerto de Chancay los haría más competitivos (MINCETUR, 2024c). El nuevo puerto acortará los viajes a un promedio de 23 días – 10 menos que antes, permitiendo una mayor participación de productos perecibles en mercados asiáticos establecidos (China, Japón, Corea del Sur, India, Malasia, Tailandia, Vietnam, Indonesia, Singapur y Filipinas), y reduciendo en 20% los costos logísticos (Embajada de la República Popular China en la República del Perú, 2024). Igualmente, el uso del puerto incentivaría a nuevos productores a colocar sus productos perecibles en estos mercados. En general, MINCETUR proyecta que un 25% de la agroexportación nacional salga a través de Chancay (Andina Agencia Peruana de Noticias, 2024c).

En cuanto al desarrollo de la actividad industrial, el Ministerio de la Producción (PRODUCE) espera que el puerto de Chancay y sus actividades asociadas tengan un impacto económico y social importante para el país. El Proyecto de Ley de Fomento, Promoción e Incentivo para crear la Zona Económica Especial de Chancay (Congreso de la República, 2022) se propone transformar el distrito de Chancay y la Región Lima en “foco [...] para la inversión privada” y potenciar las oportunidades que brinda el puerto, promoviendo la inversión en infraestructura, tecnología, y negocios de comercio exterior.

Aunque el gobierno no intervino en la planificación de esta enorme inversión en infraestructura, sus funcionarios reproducen y circulan visiones y expectativas que los peruanos tienen respecto al puerto. Por ejemplo, según representantes del MEF, “estamos pensando en grandes empresas que van a venir a ensamblar y desde acá se va a distribuir esa mercadería a todo el polo sur de la región” (Andina Agencia Peruana de Noticias, 2024b). Esto no solo generaría empleo, sino que desarrollaría la actividad industrial en el Norte Chico. Por ejemplo, en el 2019, se mencionó la oportunidad de que Huawei pudiera instalar una fábrica de ensamblaje de sus productos dentro del área del puerto (Redacción RPP, 2019). De igual forma, en junio del 2024, a pocos meses antes de la inauguración del puerto, la presidencia del Perú extendió una invitación formal a BYD a establecer una planta de ensamblaje de autos cerca al puerto (Magallanes, 2024). Si bien no hay nada concreto aún, la propuesta de establecer zonas económicas especiales privadas en Chancay tiene en su mayoría visiones favorables al verse como una estrategia para el desarrollo nacional,

21 Véase «Chinese company buys 60% stake in Peru port», 29 de enero de 2019. <https://www.chinadaily.com.cn/a/201901/25/WS5c4a6594a3106c65c34e6744.html>.

22 La falta de datos desagregados sobre cuántos de estos empleos serán directos/indirectos, permanentes/temporales, formales/informales, autónomos/dependientes o calificados/no calificados, impide medir el beneficio económico resultante.

23 El 2% de lo recaudado por Aduanas en el puerto irá a la provincia y al distrito de Chancay.

que generaría oportunidades de exportación, impulsaría la competitividad y promovería el desarrollo económico del país (Pérez, 2023).

Según PRODUCE, el puerto de Chancay y su desarrollo industrial asociado podrían generar US\$ 4,500 millones en ingresos anuales (1.8% del PBI) (El Peruano, 2024). Según el Banco Central de Reserva, la primera etapa del puerto contribuye en un 0.3%, y se espera que, con la operación total del proyecto, su aporte al PBI aumente a 0.9% para el 2025 (Cervilla, 2024).

b. Perú como centro logístico regional

Desde la firma del consorcio en Davos en 2019, el puerto de Chancay es considerado el primer puerto *hub* del Perú y del Pacífico Sur, y el gobierno peruano lo ve como una oportunidad para que el país se convierta en un centro logístico sudamericano. Tal visión corresponde al tamaño del puerto y su potencial capacidad de carga, su posible rol dentro de las rutas marítimas, su ubicación estratégica en la región, y su proximidad a ejes de conectividad terrestre.

Como *hub*, el puerto de Chancay debe recibir carga de países vecinos (Chile, Ecuador, Colombia y Brasil) con destino a Asia (TLW Redacción, 2023), conectándolos directamente con Shanghái sin necesidad de escalas en puertos de Centro o Norte América (Mandujano, 2023). Según ciertas fuentes, Chancay se convertiría en “pieza clave” para aumentar la competitividad logística peruana, reduciendo costos y tiempo de transporte hacia Asia (Sihue, 2025; Zárate, 2021), y permitiendo también redistribuir carga proveniente de Asia a países en Sudamérica (Cervilla, 2024). Representantes del MEF afirman que países vecinos exploran cómo adaptar las cadenas logísticas para poder utilizar el puerto (P.F.A. Schreiber, 2024). Éste es un ejemplo de cómo el puerto podría reconfigurar las rutas navieras existentes.

Esta posible reconfiguración encaja con oportunidades que trae la nueva ley de cabotaje (MIN-CETUR, 2024a). El puerto de Chancay también se asocia con la reactivación portuaria en otros puntos del Perú. Según la Sociedad de Comercio Exterior (COMEX), navieras internacionales considerarán al Perú al diseñar sus rutas marítimas debido a las oportunidades que ofrece el puerto de Chancay y la nueva ley de cabotaje (Zárate, 2021), convirtiendo al país en centro logístico estratégico en la región.

El desarrollo del puerto de Chancay también podría desencadenar la expansión de infraestructura complementaria que contribuiría a transformar el país en un nodo logístico regional (Instituto de Ingenieros de Minas del Perú, 2023). En un comunicado de 2016 (Georgina Carlos – Líder Chancay, 2016), el MTC destacaba la buena conectividad del puerto de Chancay, dada su ubicación respecto a las regiones norte y centro, y a la selva del país (Andina Agencia Peruana de Noticias, 2024d). Por otro lado, la empresa también incluye en su visión de crecimiento la necesidad de invertir en proyectos de infraestructura que conecten el puerto con diversas zonas del país (Revista Economía, 2024) (ver sección 5 para más detalles). En particular, existe la expectativa compartida por la empresa y agencias del gobierno de que parte de los proyectos de infraestructura complementaria propuestos también sirvan para conectar al puerto con zonas productivas amazónicas en el Perú y Brasil (MINCETUR, 2024b; Schreiber, 2024), reafirmando así la transformación del país en un nodo estratégico regional.

REPRESENTANTES DEL MEF AFIRMAN QUE PAÍSES VECINOS EXPLORAN CÓMO ADAPTAR LAS CADENAS LOGÍSTICAS PARA PODER UTILIZAR EL PUERTO

4.2. Brasil y el uso del puerto de Chancay

Aquí se explora las expectativas de que Chancay funcione como nodo logístico del comercio de Brasil con Asia-Pacífico, particularmente con China. Bajo este enfoque, el puerto facilitaría el desarrollo de un corredor logístico transpacífico, articulando intercambios comerciales entre Brasil y esa región. En el corredor, Chancay tendría un lugar estratégico al movilizar carga asociada a tal comercio. El puerto manejaría exportaciones provenientes de los estados brasileños de Acre, Rondônia, Amazonas e incluso Mato Grosso—territorios relativamente cercanos al Perú que envían productos agrícolas al mercado chino, principalmente soya, maíz y carne vacuna. También se estima que facilitaría las importaciones provenientes de China hacia esos estados. Propuestas más ambiciosas plantean incluso que el alcance de ese corredor podría llegar a otros estados – idea alimentada por la expectativa de que Chancay sea una ruta alternativa más eficiente para el comercio entre Brasil y China, asumiendo que el transporte por el Pacífico (vía Chancay) sería considerablemente más corto, rápido y económico. Tal proposición carece de fundamentos sólidos y resulta altamente discutible (Dourado, 2024a), pero está muy difundida (como veremos) y podría alimentar nuevas inversiones en infraestructura en la Amazonía.

a. Visión de Cosco

Cosco Chancay siente gran apego por su meta de convertir el puerto en punto de entrada y salida para el comercio entre Brasil y China – visión plasmada en el origen de la asociación empresarial Perú-China que impulsó el desarrollo del puerto. En su carta oferta de 2017, la empresa china expresó su pretensión de que el puerto integre un grupo logístico para transportar carga del intercambio comercial entre Brasil y China (y otros destinos y cargas)²⁴. Reforzando su importancia, altos ejecutivos de la *joint venture* han reiterado recientemente esta visión en declaraciones y presentaciones públicas (por ejemplo: Congreso de la República del Perú 2023, PUCP 2024, Universidad Continental 2024). Según analistas, la capacidad de carga del puerto respalda también la idea de que el puerto de Chancay fue diseñado para atraer carga procedente de Brasil, pues la proyectada capacidad en una eventual fase 2 no se justificaría únicamente para movilizar carga proveniente de Perú o de países vecinos en la costa oeste sudamericana (Dourado, 2024b). En suma, estos elementos reflejan que la visión de la empresa sobre el puerto como un nodo logístico para Brasil juega un papel clave dentro de su plan estratégico.

La Carretera Interoceánica permitiría iniciar la materialización de esa conexión. Como componente clave de esta visión, sin embargo, Cosco Chancay no sólo espera, sino que impulsa activamente el desarrollo de nueva infraestructura de transporte para mejorar la integración con Brasil, y sostiene que el país requiere fortalecer y optimizar su interconexión física con el mercado brasileño para convertirse en un centro logístico regional. En especial, busca relanzar el proyecto del Ferrocarril Transcontinental Brasil-Perú (también conocido como Tren Bioceánico), promoviendo un recorrido que conecte a Chancay con el país vecino a través de la región central del Perú. El entonces gerente general adjunto de la empresa, Carlos Tejada, promovió efusivamente el proyecto ante el Congreso de la República del Perú, afirmando pomposamente que la iniciativa sería tan beneficiosa como el Canal de Panamá. En otro evento público, Tejada dijo: “No dejemos de soñar con el tren bioceánico. Hagamos todo lo necesario para que este proyecto sea una realidad [...], el tren debe estar en la agenda” (Artica, 2024). La empresa despliega denodados esfuerzos por impulsar el proyecto, con narrativas sesgadas por el optimismo o la distorsión estratégica (Flyvbjerg, 2007) que exaltan supuestos beneficios sin respaldo técnico para generar entusiasmo político y social hacia una obra de viabilidad cuestionable.

²⁴ Según declaraciones del entonces gerente general adjunto de Cosco Chancay, Carlos Tejada. <https://www.youtube.com/watch?v=fWEWN0EaTXM>. Véase a partir de 00:08:20.

b. Estado y gobierno del Perú

Más allá del gobierno de turno, el Estado peruano persigue la consolidación del país como puente entre Asia y la región, con especial énfasis en Brasil. El Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050 señala: “La solidez macroeconómica, red de acuerdos comerciales y ubicación geoestratégica del Perú podrían convertirlo en un *hub* comercial y eje articulador de las inversiones y el comercio entre Asia y Sudamérica” (Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, 2023, p. 55); y resalta la meta de que el Perú actúe como plataforma logística para canalizar el comercio brasileño hacia Asia, aprovechando su ubicación privilegiada entre ambos polos económicos. Como parte de esta visión, sucesivos gobiernos peruanos en los últimos 20 años han impulsado iniciativas para fortalecer la conexión física con Brasil, como la Carretera Interoceánica Sur (2005–2011) y los intentos por lanzar el Ferrocarril Transcontinental Brasil–Perú (2014–2017); la carretera Pucallpa–Cruzeiro do Sul (2004–2021); y la Hidrovía Amazónica (2017–2020). Todo ello evidencia la antigua ambición peruana de convertirse en nodo logístico regional, particularmente en relación con Brasil, que trasciende gobiernos e ideologías.

Desarrollada sin participación directa del gobierno peruano, la construcción del puerto de Chancay reavivó dicha aspiración en el sector público. La presidenta Dina Boluarte sostuvo que el puerto “será el punto neurálgico de la conexión comercial a través del Océano Pacífico, no sólo del Perú sino de toda Sudamérica con China, Asia y Oceanía” (Presidencia del Perú, 2024), redistribuyendo carga de Brasil y de países vecinos. Respaldan e impulsan esa visión ministros de diferentes carteras – Agricultura, Comercio y Turismo, Transportes, y Relaciones Exteriores (Congreso de la República, 2022). Similares expectativas sobre Chancay y su conexión con Brasil mostró el presidente del Congreso (Congreso de la República del Perú, 2024). A nivel subnacional, comparten esa expectativa varios gobiernos regionales, especialmente del departamento de Ucayali (Gobierno Regional de Ucayali, 2024) en la frontera con Brasil, y de otras regiones a lo largo de la ruta hacia ese país.

Para alcanzar plenamente esta visión –idealmente iniciada con la infraestructura actual– el gobierno peruano espera desarrollar proyectos de integración física con Brasil. Según el titular del MTC, se alistan inversiones por miles de millones de dólares para facilitar tal conexión, incluyendo un ferrocarril Chancay–Pucallpa (que empalmaría eventualmente con Brasil) y el relanzamiento de la Hidrovía Amazónica (Congreso de la República del Perú, 2024). El ministro peruano prometió que en 2025 se licitaría el estudio de viabilidad para determinar la demanda y definir la ruta del ferrocarril entre Pucallpa y el puerto. Sobre la conexión con Brasil –probablemente con Cruzeiro do Sul–, el ministro sostuvo que “para nosotros podría tener un impacto en la medida que nos permita relacionarnos más con Brasil, mover la carga brasileña”; pero dado que supuestamente beneficiaría más a Brasil y China, su ejecución “tendría que venir con un componente de financiamiento importante [de ellos]” (Andina Agencia Peruana de Noticias 2024d). La cautela del gobierno central contrasta con el entusiasmo de gobiernos regionales –principalmente en Ucayali– que piden priorizar la conexión ferroviaria con Brasil (Gobierno Regional de Ucayali 2024).

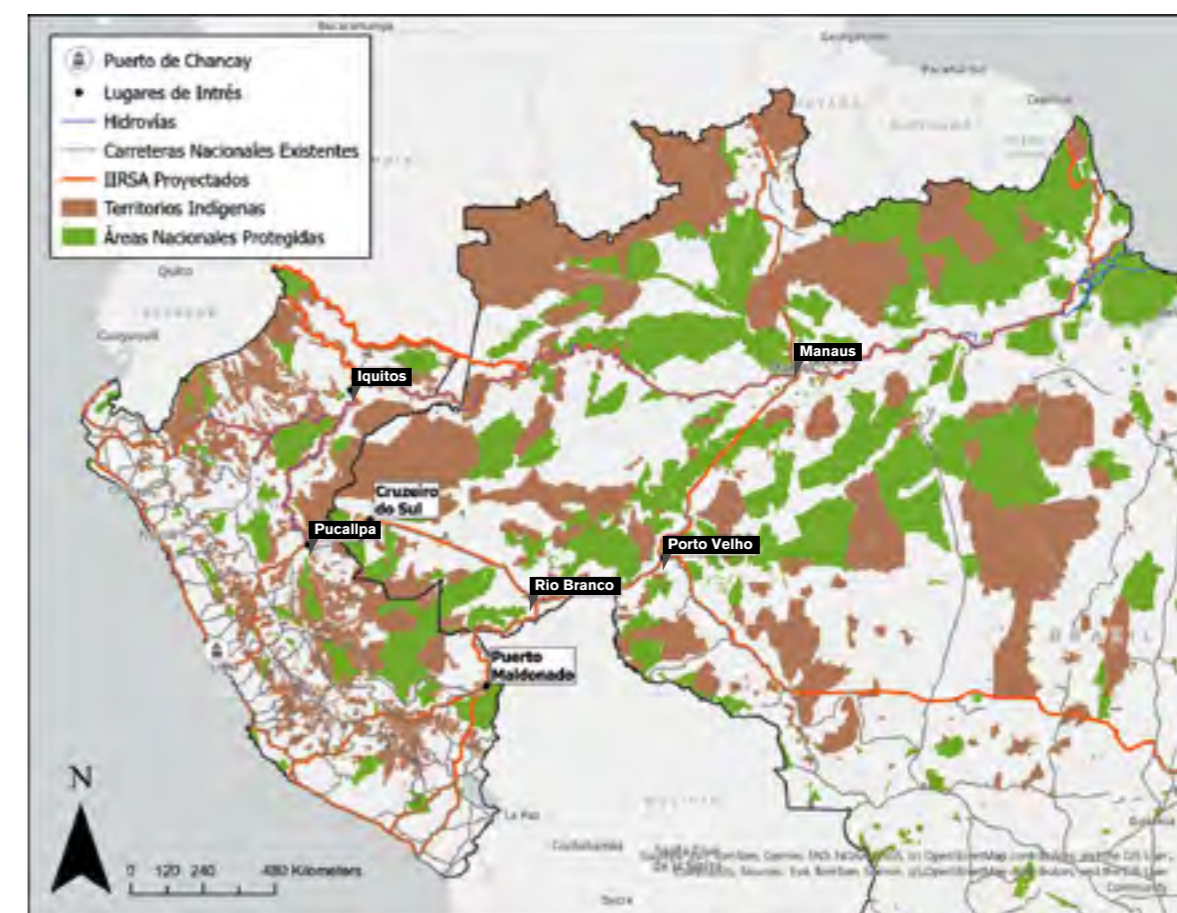
En 2025 se enviaría a ProlInversión el proyecto de la Hidrovía Amazónica (desde Santa Rosa, en la frontera con Brasil, hasta Yurimaguas) para la licitación que conduzca a su construcción y operación (Congreso de la República Peru, 2024). La conexión con Chancay desde Yurimaguas sería por carretera o cabotaje desde puertos del norte del país.

LA ANTIGUA ASPIRACIÓN PERUANA DE CONVERTIRSE EN UN NODO LOGÍSTICO REGIONAL, ESPECIALMENTE EN RELACIÓN CON BRASIL, TRASCIENDE GOBIERNOS E IDEOLOGÍAS

c. Estado y gobierno de Brasil

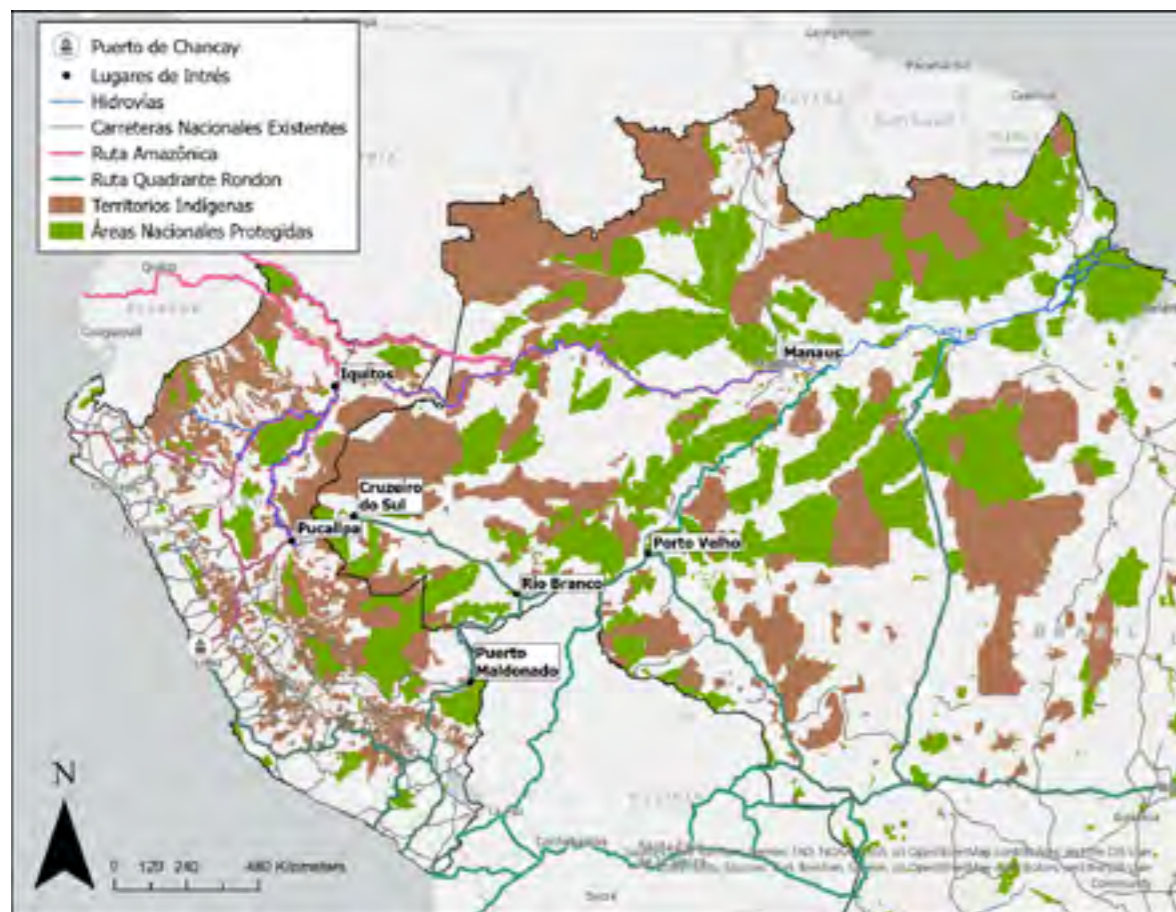
Brasil conserva en su imaginario el arraigado deseo de tener una salida al Océano Pacífico y tiene un marcado interés en el Perú. Aunque planteamientos de integración brasileña con el Pacífico se remontan al siglo XIX, los primeros planes concretos para una carretera Brasil–Perú datan de la década de 1960 (Desconhecido, 1967). Pero fue en el nuevo milenio, como parte de una estrategia regional para conectar a Brasil con el Océano Pacífico, en gran medida orientada por la lógica de corredores de exportación (Padula & Fiori, 2016), que la idea empezó a articularse más sistemática y estructuradamente con la creación de IIRSA y la formulación de varios ejes de integración bioceánica. En ese contexto, se desarrolló la ya mencionada Carretera Interoceánica Sur (IIRSA Sur). Las crisis económica y política en Brasil en la década de 2010 pausaron la agenda de conexión con el Pacífico. El nuevo gobierno de Lula lanzó la política nacional *Rotas de Integração Sul-Americana* (2024) —una especie de IIRSA 2.0 pero sin la coordinación internacional— para fortalecer la integración física entre Brasil y sus vecinos. Brasil ha vuelto a mirar al Pacífico y ve a Chancay en el Perú como una de sus principales puertas de acceso.

Mapa 2. Proyectos de infraestructura para la conectividad propuestos por la agenda IIRSA



Fuente: IIRSA 2016, RAISG, MTC 2018, DNIT 2024.

Mapa 3. Las Rotas de Integração Sul-Americana propuestos por el gobierno de Brasil



Fuente: MPO 2024, RAISG, MTC 2018, DNIT 2024. Elaboración propia.

La visión para integrar Brasil con el Pacífico, concretada en el informe *Rotas de Integração Sul-Americana* (Ministério do Planejamento e Orçamento, 2024) incluye al puerto de Chancay en su texto y mapas, y plantea la conexión entre ambos mediante dos rutas: la Carretera Interoceánica y, eventualmente, la Hidrovía Amazónica peruana. En ambos casos, una vez en territorio peruano, se podría llegar directamente a Chancay por otras carreteras o, alternativamente, por cabotaje desde otros puertos. Para optimizar la Carretera Interoceánica, se debe incrementar el número de fiscales en las aduanas y ejecutar obras de mejoramiento ya previstas). La inclusión de la Hidrovía Amazónica peruana en los planes corresponde a la intención del gobierno peruano de desarrollarla y conectarla con su par brasileña, ya navegable (Ministério do Planejamento e Orçamento, 2024). Ello refleja el gran interés de Brasil hacia Chancay, centrado en aprovechar la infraestructura nacional existente. Hasta junio de 2025, la política de *Rotas de Integração Sul-Americana* no contempla inversiones para desarrollar nuevos proyectos de conexión física. Para ello, es preciso sopesar otras iniciativas en curso.

Podría reactivarse la cooperación con China orientada a desarrollar el Ferrocarril Transcontinental Brasil-Perú que conecte ese país con Chancay. En abril de 2025, la Secretaría Nacional de Transporte Ferroviario del Ministerio de Transporte de Brasil discutió la implementación de ese proyecto con una delegación visitante de China (Agência Brasil (EBC), 2025). En mayo, el proyecto ferroviario fue un tema en la agenda bilateral durante la visita del presidente Lula a China. Aunque no hay anuncios de acuerdo alguno sobre la materia (hasta junio de 2025), estos hechos reflejan la voluntad del gobierno brasileño de reactivar el proyecto de conexión ferroviaria Brasil-Perú para llegar a Chancay.

Entre los gobiernos subnacionales brasileños más próximos al Perú (Acre, Amazonas, y Rondônia), ha prendido una gran expectativa de ganar competitividad en sus exportaciones a través del Pacífico y de recibir nuevas inversiones en infraestructura (Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, n.d.; Moraes, 2024) movilizándolos a concretarlas a través de proyectos de integración con Chancay.

4.3. China y el uso del puerto de Chancay

Lo que sigue es un análisis de las marcadas expectativas e intereses del gobierno chino y de la empresa Cosco Shipping Ports Ltd. –entre los que existe gran convergencia– respecto al puerto de Chancay, guiados por sus respectivas agendas estratégicas.

a. Intereses de Beijing

Aunque Beijing ha mostrado enorme interés en el proyecto, evidenciado por la inusitada presencia del presidente Xi Jinping en la inauguración del puerto realizada desde Lima (noviembre de 2024), el gobierno chino no tiene vinculación directa y formal con el puerto de Chancay (a diferencia del Ferrocarril Transcontinental Brasil-Perú, y paquetes de inversión en Paquistán y Malasia), por constituir un acuerdo entre empresas. Xi caracterizó el evento como “el nacimiento de un nuevo corredor terrestre y marítimo entre Asia y América Latina y el Caribe” y lo asoció con la “sólida y feliz implementación de la Iniciativa de la Franja y la Ruta” (TVPerú Noticias, 2024). De hecho, el puerto ha sido vinculado inequívocamente con la Franja y la Ruta aunque esto se dio años después de establecida la *joint venture* y de manera informal en declaraciones del gobierno chino.

Funcionarios del gobierno chino también tomaron parte en otros dos hitos del proyecto: las firmas de acuerdos entre Cosco y Volcan celebradas en Davos y en Lima (2019). El propio embajador de China en Perú anunció la inversión de Cosco en la iniciativa (junio de 2018); el gerente general adjunto de la *joint venture* resaltó el “compromiso” del gobierno chino con el puerto (Revista ProActivo, 2024); y los discursos del embajador chino en Perú respaldan esta visión (Puente a China, 2025). Todo evidencia el interés de Beijing en el puerto de Chancay y una vinculación (si bien indirecta) con el proyecto.

La potencial mayor eficiencia logística que resultaría en mayor flujo comercial y de inversiones entre China y el Perú, y potencialmente otros países de la región, figura entre las razones económicas y geopolíticas para tan marcado interés, vinculado con los objetivos de China de ampliar mercados para sus exportaciones y asegurar acceso a productos esenciales para su economía, incluyendo alimentos. Asimismo, directivos del puerto declaran intenciones de facilitar el transporte de soya y carne vacuna de Brasil hacia China (El Peruano, 2024). La conexión entre Chancay y las rutas comerciales asociadas a la seguridad alimentaria china tiene considerables implicancias para la Amazonía (Fearnside & Figueiredo, 2016).

El desarrollo del puerto se alinea asimismo con el objetivo de Beijing de internacionalizar sus empresas, particularmente la industria de la construcción y la naviera. El proyecto de gran magnitud impulsaría a nivel internacional los servicios y tec-


EL PUERTO SE VINCULA CON OBJETIVOS GEOPOLÍTICOS DE CHINA: AMPLIAR MERCADOS, ASEGURAR ACCESO A ALIMENTOS Y PROYECTAR INTERNACIONALMENTE A SUS EMPRESAS NAVIERAS Y DE CONSTRUCCIÓN

nología de ingeniería chinos y abordaría el tema de sobrecapacidad en la industria, mientras que la operación del puerto –concebido como “el más importante y eficiente terminal portuario multipropósito de Sudamérica” (COSCO PUERTO DE CHANCAY, n.d.) reforzaría el liderazgo de China en la industria naviera mundial a través de la megaempresa estatal Cosco. La posible contribución del puerto de Chancay a estrategias económicas (enmarcadas en políticas como la Iniciativa de la Franja y la Ruta y “*Going Global*”) explica el interés de Beijing en el proyecto.

Geopolíticamente, inversiones como la asociada al puerto de Chancay impulsarían otros intereses estratégicos, como la ampliación de la influencia geopolítica vis-a-vis el Perú y potencialmente otros países, creando buena voluntad en el país socio (Blanchard, 2024). Podría esperarse que los beneficios económicos generados por el capital chino y el interés por recibir nuevas inversiones promuevan (hasta cierto punto) una disposición más favorable a los intereses de Beijing en el Perú, y fomenten que otros países reciban inversiones similares.

b. Intereses de Cosco

En cuanto a las expectativas y motivaciones de Cosco Shipping Ports Ltd para invertir en Chancay, sin duda el interés económico juega un papel central en el proceso. Cosco ha implementado una estrategia de internacionalización desde 1999, para convertirse en una empresa de primer orden en su sector (Shi et al., 2013). La estrategia de expansión de la empresa la ha llevado a interesarse en operaciones en Europa y América (Yu y Smith 2017), para reducir su vulnerabilidad ante las crisis y aumentar su mercado mediante el control y operación de rutas clave, incluyendo puertos y naves. La inversión en Chancay encaja en ese contexto. Para Zhang Wei (director ejecutivo de Cosco Shipping Ports), el puerto consolida su liderazgo en el sector y rinde ganancias para los accionistas; su ubicación geográfica privilegiada y potencial para expandirse en Sudamérica, incluyendo mover carga comercial entre Brasil y China, dicta su importancia estratégica (COSCO Shipping Holdings Co., Ltd., 2020).



5. Conexión Chancay– Amazonía: ¿por qué debemos estar atentos?

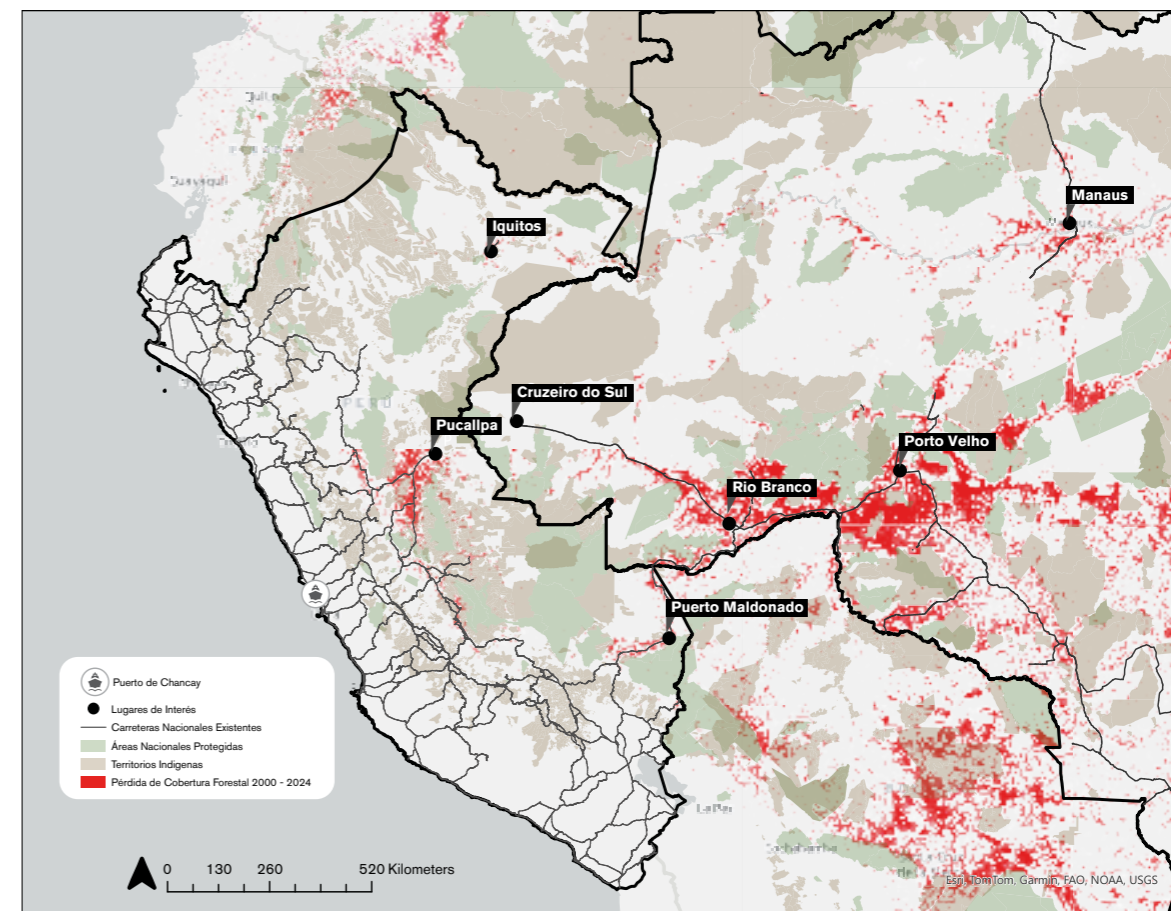
Al presente sigue siendo limitada la magnitud de las relaciones comerciales del puerto, y el énfasis en el corto plazo parece enfocarse en el cabotaje para incrementar el arribo de embarcaciones más pequeñas provenientes de puertos vecinos. Para alcanzar un volumen de un millón de TEU en los próximos años, el puerto requiere consolidar y expandir su *hinterland*. Pero debido a la falta de un plan de crecimiento claro, tal proyección genera no sólo elevadas expectativas para el país y la región, sino también incertidumbre y aprensión respecto a potenciales consecuencias, tanto para el desarrollo nacional como para los ecosistemas y territorios amazónicos.

Aunque no haya figurado en la narrativa dominante a nivel nacional, la conexión entre el puerto de Chancay y la Amazonía debe ser explorada y monitoreada. Se han identificado propuestas e intenciones que muestran los potenciales puntos de conexión durante los próximos años: conectar la sierra y selva del país con el puerto para movilizar oferta para la exportación, y emplear el puerto de Chancay como punto de tránsito para la carga brasilera destinada a mercados asiáticos.

La preocupación ante el vínculo Chancay–Amazonía obedece a que el Perú no tiene un buen historial con proyectos de infraestructura en esa región: se concibe e implementa la obra primero, y después se contemplan sus impactos; o los gestores de proyectos tienden a distorsionar el análisis costo-beneficio para garantizar su aprobación. También hay una relación directa, exhaustivamente debatida y trabajada (A. Bebbington et al., 2018; Dourojeanni, 2006; Fearnside & Figueiredo, 2016), entre desarrollo de infraestructura y expansión de áreas deforestadas por una limitada regulación ambiental; uno de los principales *drivers* en transformar la cobertura forestal en espacios amazónicos son las infraestructuras para la conectividad asociadas con actividades extractivas tanto legales como ilegales, según diversos estudios (Bebbington et al., 2018; Vilela et al., 2020) que demuestran también cómo las áreas protegidas –ya sean áreas de conservación o territorios indígenas– contribuyen a desacelerar o reducir las posibilidades de deforestación generada por vías de acceso, y la tasa en que cambia la cobertura forestal (Cuba et al., 2022; Delpino Marimón et al., 2021). En el Perú, la construcción de vías ha sido la segunda causa de deforestación entre 2001 y 2019 (Rojas et al., 2021). En las regiones de Loreto, Ucayali y San Martín, para el período 2001-2020, la distancia a carreteras vecinales es el factor que más ha contribuido a la deforestación –seguido por la distancia a actividad agrícola y a centros poblados.

LA CONEXIÓN ENTRE EL PUERTO DE CHANCAY Y LA AMAZONÍA DEBE SER EXPLORADA Y MONITOREADA, PUES EXISTEN PROPUESTAS PARA ARTICULAR LA SIERRA Y SELVA CON EL PUERTO Y PARA USARLO COMO TRÁNSITO DE LA CARGA BRASILEIRA HACIA ASIA

MAPA 4. Sistema de carreteras existentes, pérdida de cobertura forestal y áreas protegidas



Fuente: Global Forest Change, RAISG, MTC 2018, DNIT 2024. Elaboración propia.

Desde un enfoque de ecosistemas, éstos son los más afectados por el efecto sinérgico entre los proyectos de infraestructura de acceso y la expansión de economías clandestinas. En el caso de Madre de Dios, la minería de oro fluvial no sólo contamina el río con metales pesados, sino que también degrada los corredores biológicos, afectando la distribución y reproducción de peces debido a la gran turbidez del agua, y limita el desarrollo de toda vida acuática (Ramirez, 2017). A su vez, se ha deforestado un total de 18,174 hectáreas en el Corredor Minero entre 2021–2023 (Inforegion, 2024), rompiendo los ciclos naturales de los bosques tropicales.

La preocupación, empero, no es meramente ambiental. Las economías ilegales, como la tala, minería, narcotráfico y tráfico de tierras producen el desplazamiento forzoso de poblaciones indígenas, e incrementan crímenes contra defensores ambientales – durante los últimos 15 años, 35 líderes indígenas habían sido asesinados por defender su territorio (AIDSESP, 2024), y un permanente estado de alerta ha sacudido las comunidades. Tal es el caso de la comunidad shipibo-conibo Flor de Ucayali²⁵, donde el narcotráfico ha tomado el control, lo mismo que en otras 16 comunidades de esa región²⁶, e incluso en pueblos en aislamiento y contacto inicial.

²⁵ Ubicada en el distrito de Calleria, Coronel Portillo.

²⁶ Uno de los casos más investigados fue el asesinato de cuatro líderes en Saweto (Hurtado, 2024; Quispe Ore & Salazar, 2019).

Una serie de actividades ilícitas (como el narcotráfico, tala y minería ilegal) en la Amazonía han aprovechado un incremento de infraestructura de acceso para expandirse. Esto se evidencia en varios casos de proyectos en la Amazonía peruana²⁷, siendo emblemáticos el caso de la Carretera Interoceánica Sur y la expansión de la minería ilegal en Madre de Dios, y con la Carretera Federico Basadre en Ucayali y su rol en la expansión de zonas cocaleras en la región²⁸.

En la siguiente sección se aborda explícitamente el vínculo entre el puerto de Chancay y la Amazonía, planteando lecciones aprendidas respecto a proyectos de infraestructura en la región, y se exploran aspectos a considerar para anticipar impactos potenciales sobre el territorio amazónico.

5.1. Vinculando a Chancay con la Amazonía: el puerto y su hinterland

Se estima que el cabotaje y barcos *feeder* no bastarán para alcanzar la meta de 250-300 mil contenedores en 2025 y entre 500 mil y un millón de contenedores en los primeros cinco años. Tanto *stakeholders* como analistas comparten el criterio de que el éxito del puerto depende de su articulación con el *hinterland*, y de la existencia de cadenas productivas competitivas. Vincular el puerto con centros de producción (nacional e internacional) requiere de conectividad terrestre – aunque cada proyecto precisará un riguroso estudio de viabilidad (incluyendo proyección de demanda, costos de implementación, e identificación de potenciales impactos socioambientales y medidas de mitigación) para evaluar su costo-beneficio.

La siguiente tabla resume los proyectos de infraestructura complementarios al puerto de Chancay con alcance macrorregional propuestos por el MTC – sin incluir el anillo vial periférico o la nueva variante de Pasamayo por tratarse de proyectos con alcance local. Son iniciativas de inversión promovidas por el Estado peruano que ayudarían a lograr la expectativa trazada: desarrollar al puerto y al distrito de Chancay como un *hub* logístico del Pacífico sudamericano.

Tabla 2. Proyectos de Infraestructura complementarios al puerto de Chancay, propuestos por MTC

Proyecto	Principal impulsor	Comentarios
Carretera Chancay/Huaral-Acos-Huayllay —Provincias de Lima Norte	GORE Lima + MTC	Tramo Chancay-Acos operativo desde el 2018, a cargo de Concesión Chancay-Acos S.A. Falta asfaltar ruta Acos-Huayllay.
Sayan-Oyón-Ambo-Huánuco-Pucallpa -Ejes nacionales	GORE Lima + MTC	Contemplada como parte de la IIRSA Centro en 2012. GORE Lima con miras de vincularse con Brasil.

²⁷ En Loreto, Ucayali y Cusco se evidencian estos temas en proyectos en fase de formulación y ejecución. Un análisis publicado por ORAU y ProPurus para Ucayali desarrolla el vínculo entre carreteras, actividades ilegales, deforestación y afectación a pueblos indígenas. Véase <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/Kawsaypacha/article/view/25115/24276> y <https://www.biodiversidadla.org/Documentos/Situacion-de-los-defensores-indigenas-en-Ucayali-2024>.

²⁸ La Región Ucayali es una zona de reciente colonización (desde la década de 1950) impulsada por la construcción de la vía Federico Basadre, que conecta Tingo María con Pucallpa. Durante el auge cocalero, Ucayali tuvo relativa (si bien creciente) participación en la expansión y producción de coca dirigida al narcotráfico (Soberon, 2025)

Huayllay–Canta–Lima Provincias de Lima Norte	MTC	Concluido desde 2024.
Río Seco–Sayán–Oyón Provincias de Lima Norte	GORE Lima + MTC	Declarado como proyecto de necesidad pública en el 2008. PL N.º 2265. Impulsado por congresista de Pasco.
Ferrocarril Huachipa–Chancay -Ejes nacionales	Chancay Ports y Ferrocarril Central Andino	No ha sido retomado desde el 2011.
Ferrocarril Chancay–Pucallpa - Ejes nacionales	MTC	Propuesto inicialmente como corredor vial en 2022. Impulsado por congresista de Huánuco. Declarado de interés nacional en el 2022. PL N.º 5121-2022-CR. Términos de Referencia para el servicio de consultoría actualmente en etapa de elaboración. Aún no se ha formalizado como proyecto de inversión pública.
Ferrocarril Lima–Barranca-Lima-Callao-Chancay	MTC	En fase de estudio de preinversión desde 2024. Antes llamado Tren de Cercanías que conecta Barranca con Ica, declarado de interés Nacional PL N.º 1780/2017-CR.

Mapa 5. Rutas propuestas como adicionales al puerto de Chancay, basadas en la Tabla 2.



Fuente: MTC. Elaboración propia.

Estas rutas alternativas, menos transitadas, servirían para descongestionar la actual Carretera Central, y permitirían un mejor acceso a las regiones andina y amazónica del país. Pero el nivel de inversión de estos proyectos excede los presupuestos de las entidades relevantes: gobiernos regionales de Lima (S/ 2,500 millones) y Pasco (S/ 625 millones), y al presupuesto 2023 del MTC (S/ 11,457 millones) según su Programa Multianual de Inversiones (PIM) (Andina Agencia Peruana de Noticias, 2024e; Compite, 2024). Por ejemplo, ambos proyectos ferroviarios suman casi US\$ 18,400 millones, mientras que la construcción y mantenimiento de las vías hacia la selva de Ucayali supera los S/ 2,200 millones (Comex Perú, 2024). Además, con un déficit fiscal de 2.8 % del PBI en el 2023 —sobre la meta de 2.4 % (Consejo Fiscal del Perú, 2024)—, es preciso identificar mecanismos de financiamiento sostenibles, basados en un análisis exhaustivo de la cartera de proyectos que integre tanto beneficios económicos como costos fiscales, ambientales y sociales.

De otro lado, en el *hinterland* del puerto de Chancay ya existen cadenas productivas competitivas a nivel internacional, como la pesca y la agroindustria, con distintos niveles de desarrollo a lo largo de diferentes corredores logísticos. Éstos podrían activarse para aprovechar el puerto de Chancay y acceder al mercado asiático (Narrea, 2022). Entre ellos, cabe resaltar el corredor logístico Chancay-Ucayali.

En el 2024, Ucayali exportó US\$ 156.6 millones, principalmente en cacao en grano (65%) y aceite de palma (30%). San Martín llegó a US\$ 294.5 millones, destacando también en cacao, café y aceites; y Huánuco registró casi US\$ 14 millones, gracias al cacao y sus derivados (MINCETUR, 2024b). De los US\$ 465.1 millones que exportan los tres departamentos, sólo US\$ 84 millones (18%) van directamente a Asia. En cuanto a exportación por región, los tres departamentos figuran rezagados: San Martín ocupa el puesto 18, Ucayali el 20 y Huánuco el último entre 25 regiones (MINCETUR, 2025). Ello muestra el gran reto que enfrenta este corredor para aprovechar la ruta Chancay-Asia.

En el mediano plazo, el corredor Chancay-Ucayali tiene capacidad de expandir su área productiva para aumentar su comercio con Asia sin mermar su participación en mercados tradicionales ya establecidos (Europa, los EE.UU. y Latinoamérica). Para lograrlo, el corredor precisaría incrementar su inversión empresarial e infraestructura de conectividad, cadena de frío y recursos como sistemas de energía.

Además, crear espacios económicos para atender estos nuevos escenarios potenciales demandaría una transformación ambiental, económica, política y social del territorio amazónico. Dada la limitada competitividad de la agroindustria, se espera un gran incremento de las presiones en los ecosistemas amazónicos. De construirse todas las vías de orden nacional/regional/local proyectadas por el MTC, por ejemplo, se incrementaría la deforestación, llegando a perderse alrededor de un millón de has en Loreto, Ucayali y San Martín hacia el 2030 (Rojas, 2021). Por ello, cualquier estrategia para dinamizar este corredor debe incorporar enfoques de sostenibilidad en todas sus etapas de desarrollo.

Mirando a Chancay desde la Amazonía, existen iniciativas para mejorar la conectividad como el Proyecto de Ley N.º 6960/2023-CR que declara de interés nacional la pavimentación del corredor vial Pucallpa–Nueva Italia–Sawawo–Breu (Ucayali) para fortalecer la conectividad con Brasil, dinamizar el comercio bilateral y facilitar acceso a servicios básicos en las zonas de influencia. Este eje permitiría el transporte de mercancías desde la frontera Acre/Ucayali hacia puertos de la costa peruana, especialmente Chancay.

DADA LA LIMITADA COMPETITIVIDAD DE LA AGROINDUSTRIA, SE ESPERA UN INCREMENTO SIGNIFICATIVO DE LAS PRESIONES SOBRE LOS ECOSISTEMAS AMAZÓNICOS: SI SE CONSTRUYEN TODAS LAS VÍAS PROYECTADAS, PODRÍAN PERDERSE ALREDEDOR DE UN MILLÓN DE HECTÁREAS EN LORETO, UCAYALI Y SAN MARTÍN HACIA 2030.

Las enormes implicancias sociales y ambientales para los territorios amazónicos de estas propuestas para vincular el puerto de Chancay con la Amazonía deben abordarse de forma preventiva. Limitándose al caso de la vía Pucallpa–Nueva Italia–Sawawo–Breu, surgen las siguientes preocupaciones:

- i. **Afectación a pueblos indígenas:** La vía propuesta atraviesa territorios habitados por pueblos en situación de contacto inicial (PIACI), incluyendo la Reserva Indígena Murunahua, y afecta a 48 localidades donde viven comunidades amahuaca, asháninka, ashéninka, shipibo-konibo y yine.
- ii. **Deforestación y pérdida de biodiversidad por infraestructura vial:** La infraestructura cruzaría zonas de bosque primario, con riesgo de pérdida significativa de cobertura boscosa y biodiversidad; cambio de uso del suelo y ocupación desordenada del territorio²⁹.
- iii. **Legalización de rutas ilegales:** El trazo vial se superpone con caminos abiertos ilegalmente por actividades extractivas, conllevando su legalización y facilitando economías ilícitas.
- iv. **Incremento de actividades ilícitas:** La presencia de nueva infraestructura podría fomentar el narcotráfico, el tráfico de tierras y otras economías ilegales.
- v. **Incumplimiento normativo:** Existe riesgo de que los estándares ambientales y sociales requeridos por la legislación nacional e internacional no se cumplan.

¿Cuáles serían las implicancias, preocupaciones y riesgos sociales y ambientales de todos los otros proyectos de infraestructura propuestos para vincular estos territorios con el puerto? Los proyectos de infraestructura propuestos y corredores logísticos existentes tienen impacto sobre la cobertura boscosa, tenencia de tierras, dinámicas territoriales y otros aspectos, los cuales podrían amplificarse con la articulación entre estos corredores, y posibles efectos acumulativos debido a la ejecución de nuevas propuestas para desarrollo de infraestructura, ya sea proyectos dentro de la cartera del MTC, nuevas visiones de integración regional a partir de la infraestructura, u otros nuevos proyectos.

Igualmente, existen iniciativas de conectividad que no prosperaron y que podrían reaparecer ahora que el puerto de Chancay está operativo. Por ejemplo, la interconexión terrestre entre Pucallpa y Cruzeiro do Sul, el Ferrocarril Transcontinental Brasil-Perú y la Hidrovía Amazónica. ¿En qué medida el funcionamiento del puerto de Chancay reavivará el interés por estos proyectos? Debido al puerto de Chancay, el Ferrocarril Transcontinental Brasil-Perú está de nuevo sobre la mesa y, con él, el fortalecimiento de vínculos entre el Perú y Brasil. La Hidrovía y otros proyectos podrían ser los siguientes en retomarse.

En este escenario, es preciso garantizar el derecho a la consulta previa, libre e informada de los pueblos indígenas potencialmente afectados; también incorporar salvaguardas ambientales y sociales, criterios de sostenibilidad y enfoque intercultural en todas las etapas del ciclo del proyecto, mediante el abordaje de intervención para prevenir impactos negativos y asegurar beneficios equitativos, promoviendo el desarrollo de infraestructura compatible con la conservación del patrimonio natural y cultural amazónico³⁰. Debe evaluarse de forma integral la viabilidad de los proyectos que conecten a Chancay con la Amazonía, considerando los riesgos socioambientales que afectarían los derechos de pueblos

²⁹ Véase https://dar.org.pe/wp-content/uploads/2023/01/resumen_politicas_necesidades_locales_240123.pdf

³⁰ Propuestas para una infraestructura sostenible para la vida. Recomendaciones para una conectividad vial sostenible: <https://dar.org.pe/wp-content/uploads/2025/01/Infografia-Lineamientos.pdf>

indígenas y la sostenibilidad de ecosistemas amazónicos. Es esencial un enfoque de desarrollo equilibrado con participación de las comunidades locales para asegurar que estos proyectos generen beneficios reales sin poner en riesgo la biodiversidad ni los derechos humanos.

5.2. Lecciones aprendidas de la inversión en infraestructura en la Amazonía

La preocupación por la conectividad física u otros proyectos asociados con la infraestructura en la Amazonía viene de larga data. Anteriores propuestas de conexión han minimizado la necesidad de prever marcos de gobernanza y planes para mitigar impactos ambientales y sociales, y han sobreestimado sus beneficios económicos. La experiencia de ciertos proyectos cuyos impactos no fueron debidamente considerados puede convertirse en lecciones aprendidas relevantes para conexiones físicas relacionadas con el puerto de Chancay que atraviesen la Amazonía peruana:

a. La Interoceánica Sur (IIRSA Sur)

La IIRSA Sur se proponía unir la costa peruana del Pacífico con la costa Atlántica para transportar la soya brasileña al mercado asiático. Adendas y sobornos incrementaron su costo inicial de US\$ 800 millones, a US\$ 2,400 millones al finalizar su construcción en 2009. Una preocupación social principal fue el desplazamiento forzado de miles de personas que carecían de títulos de propiedad debido al avance de la obra. Una segunda preocupación fue la ambiental, pues el trazo propuesto facilitaría la migración hacia zonas ambiental y socialmente sensibles en la región de Madre de Dios. Su construcción tomó tres años (2006-2009) y, tres lustros más tarde, la minería ilegal se ha expandido de 20 mil has a cerca de 100 mil has degradadas, más allá del Corredor Minero³¹.

Esta experiencia grafica el potencial del desarrollo de infraestructuras para facilitar y promover la deforestación y degradación de bosques amazónicos, la minería ilegal y otras actividades ilícitas (Gallice et al., 2019; Pérez & Castillo Hurtado, 2023, p. 234), vis-a-vis problemas estructurales como la ausencia estatal o un frágil Estado de Derecho. Aunque el Estado peruano incurrió en un préstamo con la CAF para diseñar e implementar un programa de mitigación de impactos indirectos alrededor de esta vía, el proyecto se aprobó e inició sin contar con un EIA completo (Dourojeanni, 2006; Congreso de la República, 2017), de manera que no tuvo el efecto buscado, y causó impactos negativos no deseados.

Otro tema de fondo en este proyecto fue la sobreestimación de los beneficios sociales y económicos de la carretera. No se concretó proyecto alguno de exportación de soya de Brasil a través del Perú que justificase el costo de la obra, ni se materializaron los beneficios proyectados para la población local. Tras la implementación del proyecto promocionado como una oportunidad para el desarrollo local y cierre de brechas, los indicadores sociales de la región siguen mostrando profundas diferencias, como servicios de salud precarios (Comex Peru, 2024)³².

El proyecto IIRSA Sur es un ejemplo de imprevisión respecto a potenciales impactos ambientales y sociales de proyectos de inversión en la Amazonía. Los impactos ambientales directos e indirectos no fueron revisados, ni se aprovecharon los posibles impactos positivos. En el proceso de evalua-

31 Corredor Minero: Zona de pequeña minería y minería artesanal en el departamento de Madre Dios, según el Decreto Legislativo N. 1100. <https://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2017/04/DLeg-1100.pdf>

32 La segunda región con capacidad sanitaria inadecuada es Ica (98.8 %), también parte de la actual ruta de IIRSA.

ción y operación, la falta de capacidad logística para mejorar la producción local y la generación de una industria nacional fueron soslayados por discursos sobre la conectividad internacional. Cabe preguntar: ¿de qué manera estos discursos obtienen credibilidad y generan expectativas en la población? (Dourojeanni, 2016).

b. El Tren Bioceánico

El Tren Bioceánico se proponía unir los puertos de Santos en Brasil con Bayóvar en el Perú –aunque algunos precisan que la meta era conectar el centro oeste del Brasil con el Pacífico– para llegar a China. Transportaría entre 21 y 35 millones de toneladas, principalmente de soya y minerales, y cruzaría los Andes y la Amazonía peruana y brasileña por la zona central. La iniciativa comenzó con una Declaración Conjunta Perú-Brasil-China y un primer memorando de entendimiento en 2014, y la creación de un Grupo de Trabajo Trilateral (GTT) entre la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China, el Ministerio de Transporte de Brasil y el MTC del Perú para realizar los estudios de factibilidad. En 2015, otro memorando marcó el inicio del Estudio Básico de Viabilidad. Desde entonces hubo restricciones para obtener información del proyecto, en especial criterios técnicos y costos de la obra (Hopkins et al., 2015), y el posible trazado del proyecto – el cual podría afectar áreas protegidas y tierras de comunidades indígenas (Dourojeanni, 2016). Aunque nunca se definió el costo real de la obra, se mencionó que éste podría rondar los US\$ 72 mil millones (Dourado, 2022).

Antes de realizar los estudios básicos, el GTT incorporó al equipo al Ministerio del Ambiente (MINAM), el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado y el Ministerio de Cultura (MINCUL) para alertar sobre posibles superposiciones territoriales en el trazado; una Evaluación Ambiental Preliminar de C.P.S. de Ingeniería y China Railway Eryuan Engineering Group identificó el trazado con el menor impacto posible. El GTT determinó que, al no superponerse totalmente con áreas protegidas de interés (Parque Nacional Sierra del Divisor [Perú], Parque Nacional Serra do Divisor [Brasil], Bosque de Protección de Alto Mayo, tierras de comunidades nativas y reservas territoriales para pueblos indígenas aislados), la ruta norte era la mejor opción.

Después de los estudios técnicos, el Perú abandonó la propuesta de construcción de esta ferrocarril. Era difícil acceder a información oficial debido a la confidencialidad sobre los estudios, estipulada en los acuerdos entre países. A sus inquietudes sobre posibles impactos ambientales y sociales, la sociedad civil sumó cuestionamientos sobre los costos económicos, la definición de impuestos a las mercancías transportadas, y el plazo de concesión a favor de la empresa administradora. La experiencia mostró la necesidad de mejorar la transparencia, la coordinación entre sectores, y la claridad sobre beneficios frente a costos económicos, ambientales y sociales de estas iniciativas.

c. La Hidrovía Amazónica

La Hidrovía Amazónica era una concesión para que Sociedad Concesionaria Hidrovía Amazónica S.A. (Cohidro) (formada por Sinohydro [subsidiaria de Power China] y la empresa peruana Construcción y Administración S.A., o CASA) administrase el transporte fluvial entre los ríos Amazonas, Marañón, Ucayali y Huallaga durante 20 años, y brindase servicios de navegación, información, mantenimiento de puertos y del canal, para facilitar el transporte de mercancías entre el Puerto de Paita (Perú) y la ciudad de Manaus (Brasil). Como primer proyecto de conectividad física en la Amazonía, y uno de los primeros en conducir un proceso de consulta previa a contratos de Asociación Pública Privada (cuyo plazo de 120 días y secuencia incumplió), la iniciativa enfrentó un reto significativo para traducir los acuerdos alcanzados en acciones concretas de implementación (Saavedra, 2024).

La propuesta contemplaba la remoción continua de sedimentos fluviales para permitir el tránsito de embarcaciones de gran calado, lo cual generó un proceso de consulta previa (2015) que llevó a un acta con más de 80 acuerdos entre las comunidades y el gobierno (representado por el MTC), que consideraban reformas al contrato de concesión, a los términos de referencia del EIA, y a la aprobación de normas para regular el tráfico fluvial, obligaciones ambientales y operacionales al concesionario – necesarias para iniciar el proyecto (*Acta de la Consulta Previa del Proyecto Hidrovía Amazónica*, 2015) las cuales evidencian la imprevisión de la administración para desarrollar este tipo de proyectos en el Perú.

Durante la elaboración del EIA se identificó una serie de retos: poca claridad sobre puntos de dragado en los ríos y consiguiente dificultad para precisar posibles impactos; imprecisiones sobre el vertido de los productos de dragado que podrían afectar la calidad y turbiedad del agua río abajo, a las comunidades de peces, a la dieta alimenticia de las comunidades indígenas, y a sus áreas ancestrales y espirituales; e impactos sobre actividades económicas (pesca, ganadería, agricultura) de la población. El proyecto fue cancelado años después, principalmente por presión de las comunidades indígenas y la sociedad civil ante sus riesgos técnicos, económicos y ambientales) (Salazar Valdivia, 2023b), y finalmente abandonado por el concesionario debido a discrepancias con el MTC, ante quien era responsable por estudios toxicológicos en áreas de dragado.

Dos lecciones se desprenden de esta experiencia: la necesidad de preparación y capacitación para que los sectores y funcionarios conduzcan procesos de consulta previa; y el requisito de fortalecer el aparato estatal en este tipo de complejos proyectos de conectividad que requieren conocimientos especializados sobre morfología de los ríos e impactos de la remoción permanente de sus sedimentos – si bien son una opción ambiental y socialmente más sostenible que otras obras de infraestructura, pueden ser negativas de no implementarse correctamente.

d. Proyecto Hidroeléctrico de Inambari

Éste es un buen ejemplo del incremento de costos por falta de planificación integrada. En el período 2009-2011, empresas constructoras brasileñas propusieron la construcción de hidroeléctricas en cuencas de los ríos Inambari y Marañón, y un Acuerdo Internacional suscrito entre el Perú y Brasil estableció el marco político y legal para construir hidroeléctricas en la Amazonía peruana (Cueto La Rosa, 2011), estableciéndose un régimen especial para que empresas públicas y privadas brasileñas (como OAS, Eletrobras, Odebrecht, Camargo Correa, etc.) vendiesen al Perú el excedente de electricidad que produjeran para el mercado brasileño, en un acuerdo de 30 años –mientras tanto, el Perú no tenía un estudio técnico que indicase su consumo de energía eléctrica en las próximas décadas. No tardaron en aparecer las críticas, provenientes de la sociedad civil y especialmente de las comunidades que se verían afectadas por estos proyectos – sólo el proyecto hidroeléctrico de Pakitzapango en el río Ene desplazaría a 10,000 asháninkas. El Acuerdo Energético y los proyectos sucumbieron ante la falta de claridad sobre el futuro consumo de energía eléctrica en el Perú, y la falta de “licencia social” para los proyectos.

Para el proyecto de Inambari en la región de Madre de Dios se elaboró un EIA y se condujeron talleres informativos en la zona de impacto, pero los planes de crear un reservorio de agua que afectaría unas 250,000 has de dicha cuenca provocaron movilizaciones de oposición entre la población local y el abandono del proyecto por parte del consorcio entre OAS, FURNAS y ELETROBRAS.

Durante la elaboración del EIA para el represamiento del río Inambari, se contempló la inundación de 100 km de la ya construida Carretera Interoceánica Sur, lo que permitiría una mayor generación de

energía eléctrica pero también aumentaría el futuro costo de la tarifa hacia los consumidores finales. Tal “sobrecosto” es prueba cabal de la falta de planificación territorial entre los sectores que promueven distintas inversiones, y de la descoordinación entre las autoridades en distintos niveles de gobierno.

e. Proyecto del Gas de Camisea

El Estado ingresa en este proyecto (activado recién a inicios del nuevo milenio, aunque el yacimiento era explorado por Shell desde la década de 1980) ante posibles impactos de la inversión privada en la Amazonía, pues implicaba la extracción, transporte y distribución de gas natural de las reservas de Camisea. Además de suscribir préstamos con la banca de desarrollo (BID) para optimizar sus ganancias y reducir posibles impactos ambientales y sociales en el Bajo Urubamba, el Estado Peruano generó rápidamente un marco político y una estructura institucional y normativa. Las reservas de gas se encontraban en una zona rodeada de áreas protegidas, comunidades indígenas machiguengas, y pueblos indígenas en aislamiento y en contacto inicial, altamente vulnerables – por ello, el Estado promueve la creación de un régimen de protección. Allí surgió la idea de financiar las áreas protegidas con fondos públicos, y la elaboración de una política operativa del BID para proteger a estos pueblos aislados.

Al emplear la metodología *offshore-inland*, este proyecto evitó impactos indirectos y mínimos del transporte y extracción de gas en el Bajo Urubamba. La reacción, mitigación y prevención de impactos obedecen a la existencia de espacios de debate público entre gestores de decisiones, autoridades locales, movimientos y actores locales, organizaciones indígenas de la sociedad civil e incluso el sector privado. Tal debate permite mejorar la gestión del proyecto y crear oportunidades para un marco de gobernanza territorial que evita conflictos y gestiona la participación local (Carvalho, 2012; Watkins et al., 2017).

Estos cinco casos contienen lecciones y consideraciones importantes sobre el desarrollo de grandes proyectos de inversión en infraestructura en los ecosistemas amazónicos. Aunque muchos proyectos provienen de iniciativas privadas, debe mantenerse una visión de desarrollo y un resguardo del bien común – máxime cuando el proyecto está vinculado a la explotación de recursos naturales y nacionales que corresponden a toda la ciudadanía. En el ejemplo de IIRSA Sur y la hidroeléctrica de Inambari, se da una superposición de proyectos. Pero al incorporar una visión de desarrollo, como el caso de Camisea, se produce una convivencia con un mosaico de áreas de conservación y desarrollo.

5.3. Lecciones aplicadas para la conexión Chancay-Amazonía

¿Qué lecciones aprendidas de las experiencias señaladas pueden trasladarse a la conexión Chancay-Amazonía? Dentro de las diferentes posibles aplicaciones, destacan dos aspectos clave: la importancia de una planificación estratégica territorial; y la necesidad de incorporar la evaluación rigurosa de potenciales impactos ambientales y sociales del puerto, y de sus inversiones asociadas.

a. Importancia de la planificación estratégica territorial

La planificación territorial debe entenderse como una condición a los proyectos de conectividad, al igual que el empleo de herramientas efectivas para el mejor análisis de riesgos socioambientales (incluidos impactos acumulativos en el territorio), climáticos, viabilidad económica y alternativas

que posibiliten reducir dichos impactos. En general, los proyectos deben filtrarse mejor bajo ciertos criterios de medición. Los proyectos de inversión deben evitar la fragmentación del territorio, a fin de mantener su capacidad de resiliencia y provisión de servicios ecosistémicos³³.

En tal sentido, la planificación estratégica es clave, toda vez que promueve la toma de decisiones sobre identificación de prioridades y asignación de recursos, a partir de un diagnóstico de la situación y enfocándose en los beneficiarios finales de la intervención institucional (Armijo, 2011). Es fundamental que las inversiones estratégicas cuenten con un enfoque territorial, que asegure una planificación técnica y concertada de las inversiones, con un horizonte a mediano-largo plazo, y sensible a problemas y potencialidades específicas del territorio (Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, 2023).

La construcción de Chancay (concebido como un Puerto Multipropósito Especializado, alternativo al del Callao) no es ajena a limitaciones en planificación estratégica y coordinación multinivel. Fue a partir del análisis técnico que se planteó la modificación del mismo para construir un Terminal Portuario Pesquero complementario al puerto del Callao. Bajo este nuevo escenario se le incluyó como proyecto estratégico para la región Chancay en 2008, junto con un plan de acondicionamiento de acceso vial al terminal portuario y área industrial existente (Municipalidad Distrital de Chancay, 2009).

En segundo lugar, pese a estar inserto en la planificación territorial local y nacional, el proyecto no reunía las bases y condiciones que permiten preparar al territorio para esta inversión. Con el desarrollo de la obra y posterior escalamiento del proyecto tras la inserción de Cosco Shipping Ports Limited en 2019, se develó una serie de condiciones estructurales vinculadas a la gestión territorial (Cervilla, 2024) y al cierre de brechas sociales desatendidas (Meza, 2024) que podían exacerbar desigualdades e inequidades existentes (Pereyra, 2024) e incrementar potenciales riesgos socioambientales para la localidad de Chancay, advertidos por medios nacionales (Escobar La Cruz, 2024) e internacionales (Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, 2024b). En respuesta, el Ministerio de Vivienda (MVCS) y los gobiernos locales iniciaron en 2024 la elaboración de planes territoriales y urbanos para zonas aledañas al Terminal Portuario, como el Plan de Desarrollo Urbano de Chancay 2024-2034 y Plan de Acondicionamiento Territorial de la provincia de Huaral 2024-2044, respondiendo a la necesidad de un crecimiento ordenado y sostenible de la provincia y el distrito, y desarrollando equipos técnicos multidisciplinarios y procesos participativos amplios (Andina Agencia Peruana de Noticias, 2024a).

La intervención tardía del Estado genera un proceso de adecuación territorial a las intervenciones promovidas por el puerto, en ausencia de una planificación estratégica territorial o dadas las limitaciones en su implementación para acoger grandes inversiones – lo cual tiene un efecto en cadena. La inserción de inversiones públicas o privadas en territorios sin planificación y ordenamiento territorial, limita la oportunidad de desarrollar las potencialidades del territorio, de promover la mejora en la calidad de vida de la población, y deviene en el potencial incremento de riesgos e impactos

SIN PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, LAS GRANDES INVERSIONES AUMENTAN RIESGOS SOCIOAMBIENTALES Y LIMITAN EL DESARROLLO LOCAL

33 “Los Corredores Biológicos (CB) son espacios geográficos con límites definidos, que sirven de conexión entre dos ecosistemas o áreas importantes de biodiversidad para permitir así el intercambio genético de flora y fauna entre ambos lugares. Esa diversidad biológica es la base para el bienestar humano de las actuales y futuras generaciones”. Oficina Cambio Climático y Transporte en Costa Rica. (2025, julio 25). *Programa Nacional de Corredores Biológicos*. Programa Biodiver-City San Jose. <https://biocorredores.org/biodiver-city-sanjose/programa-nacional-de-corredores-biologicos>

ambientales y sociales – especialmente en combinación con una evaluación ambiental acelerada y modificaciones al marco legal, promovidas por el Ejecutivo para reactivar la economía post-pandemia (Portugal & Sembrero, 2021).

A diferencia del puerto de Chancay, en los proyectos desarrollados en la Amazonía como IIRSA Sur los instrumentos de planificación del Estado contemplaban su realización durante décadas – pese a lo cual el proyecto no logró los objetivos planteados. Chancay se diferencia también de Camisea (donde el Estado reaccionó rápidamente para atender las necesidades y mitigar impactos del proyecto extractivo), pues las respuestas rápidas del Estado han sido accidentadas, y han generado cuestionamientos y disputas legales con el inversor.

Un reto clave para las inversiones en infraestructura es su articulación efectiva con diversas iniciativas públicas y privadas en los territorios, lo cual implica concertar intereses y coordinar acciones para fortalecer el bien común, maximizando los beneficios que generan las obras de conectividad y minimizando sus impactos negativos. Reconociendo la falta de planificación estratégica que sustente las intervenciones del puerto en el distrito de Chancay, y frente a expectativas para el desarrollo nacional y específicamente amazónico generadas por el proyecto, nos preguntamos: ¿Qué grandes inversiones promueve el gobierno para integrarse a este gran proyecto portuario? ¿Se sustentan en un diagnóstico y análisis de las principales potencialidades, necesidades locales y gestión del territorio? ¿Se analizarán con instrumentos de planificación y gestión territorial? ¿Qué mecanismos se aplicarán para asegurar que las inversiones se desarrollen sosteniblemente, respetando los derechos humanos y mejorando la calidad de vida de poblaciones locales? También es preciso preguntar: ¿Está la Amazonía preparada para acoger y gestionar proyectos de esta envergadura?

b. Previsión de potenciales impactos ambientales y sociales del puerto e inversiones asociadas

Aunque se ha intentado definir un modelo de “infraestructura sostenible” (Banco Interamericano de Desarrollo & BID Invest, 2018), a menudo son los proyectos de inversión los que guían el desarrollo de políticas, cambios en el marco regulatorio e incluso un reordenamiento del territorio sin considerar una perspectiva de sostenibilidad ni buscando reforzarla. Asociada a una tergiversación de potenciales beneficios de los proyectos, existe la incorrecta noción de que las inversiones por sí solas generan desarrollo (Ganoza Durant & Stiglich Watson, 2015) y que no hace falta el acompañamiento del Estado, ni una visión integral y territorial de la inversión. Y aunque los proyectos de inversión son necesarios para mejorar la calidad de vida de todos, es preciso formularlos con criterios de gobernanza y, en especial, de prevención de riesgos ambientales y sociales. Tal como hemos constatado en el informe, en el Perú se plantea primero la obra o su costo económico, y después se consideran sus impactos ambientales, sociales, etc. – los cuales terminan siendo asumidos por la población local.

Aunque el puerto de Chancay ha cobrado reciente relevancia debido a las altas expectativas surgidas de su inauguración y entusiastas anuncios del sector público, el desplome del puente de Chancay evidencia una deficiente gestión de servicios públicos (Silva, 2025) y la fragilidad de la estructura conectiva en la cual se apoya el puerto. Los diversos proyectos que se conectan con él en relaciones de dependencia no están bien gestionados o se encuentran en una etapa incipiente.

Los retos que enfrenta el desarrollo del puerto de Chancay y sus posibles conexiones viales provienen de la falta de planificación, de coordinación intersectorial, de debate público, y especialmente

de visión de país respecto a cómo hacer uso eficiente de la obra. Si bien su origen es privado, el servicio que presta le permite al Perú definir su potencial uso. El rol subsidiario del Estado en la economía no debe impedirle influir en la construcción de una visión de país que supere limitaciones legales y temporales de los gobiernos de turno. La infraestructura debe estar asociada al desarrollo alternativo y adecuado a los territorios que permita sosteniblemente relacionarse con la naturaleza, así como al ejercicio de derechos ciudadanos mediante la provisión de servicios públicos. En Chancay aún está por verse como este proyecto beneficiará a los pobladores locales, más que a los intereses corporativos.

Finalmente, si Chancay llega a conectarse con la Amazonía brasileña por alguna de las vías presentadas, varios impactos negativos podrían potenciarse. Las obras de infraestructura en la Amazonía pueden generar impactos indirectos como la deforestación y degradación de bosques amazónicos (Humphreys Bebbington et al., 2018). Las normas legales ambientales no contemplan estos impactos, que pueden restringir el desarrollo local sostenible e incrementar la afectación de áreas de influencia de estas obras de infraestructura. Por ahora, el Perú no ha mostrado estar preparado para afrontar estos retos.

En ese marco, es relevante implementar un enfoque de intervención temprana ante la promoción de iniciativas de conectividad en la Amazonía, fomentando la incorporación de estándares ambientales y sociales desde las fases de formulación y evaluación de un proyecto de inversión, para evitar, prevenir, mitigar y compensar los potenciales impactos generados por la nueva infraestructura al territorio y poblaciones más vulnerables (Salazar Valdivia, 2023a). Para ello, un paso fundamental es culminar el proceso de concordancia entre el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe) y el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental – tarea pendiente del MEF que integrará la planificación estratégica con los procesos de certificación ambiental desde las etapas tempranas de formulación de un proyecto de inversión (Defensoría del Pueblo, 2023).

**LOS RETOS DEL
PUERTO DE CHANCAY
PROVIENEN DE LA FALTA
DE PLANIFICACIÓN Y
COORDINACIÓN, Y DE LA
AUSENCIA DE UNA VISIÓN
DE PAÍS SOBRE CÓMO
USAR EFICIENTEMENTE
ESTA INFRAESTRUCTURA**

6. Retos/ interrogantes que surgen

Surgen, pues, dudas sobre la conexión del proyecto con la Amazonía y el resto del país, así como inquietudes referidas a la gobernanza de expectativas nacionales sobre el puerto. Tanto el sector privado como organismos del gobierno peruano esperan que el puerto dinamice la economía nacional e impulse al Perú a una posición logística competitiva. ¿Qué acciones está tomando el gobierno para lograrlo? ¿Cómo se está preparando al país para beneficiarse de las oportunidades que el puerto podría permitir?

Respecto a este punto, a partir de las conversaciones e intereses de fortalecer la infraestructura de interconexión Perú–Brasil, ¿cómo se beneficiaría el Perú de nuevos proyectos de integración física con Brasil? ¿Qué medidas se están desarrollando para evitar situaciones como la de IIRSA Sur en Cusco, Puno y Madre de Dios? De otro lado, respecto a la participación de China en el proyecto, ¿hasta qué punto el puerto de Chancay busca impulsar la agenda estratégica china en el escenario internacional?

6.1. Gobernanza, participación y transparencia

La gobernanza se define como un modelo de buen gobierno, con un mayor grado de cooperación entre las autoridades, la administración pública y actores no gubernamentales. Esta forma de gobernar a partir de la gestión eficaz y eficiente de entidades públicas y la toma de decisiones consensuada y participativa, tiene un objetivo primordial: satisfacer el bienestar de los ciudadanos (Zurbriggen, 2011). Para ello, toda política pública, plan, programa, proyecto e intervención estatal orientada a promover el desarrollo económico y social, se sustenta prioritariamente en un conocimiento profundo del territorio, y sus potencialidades, y en la participación de actores clave que buscan ser beneficiados.

En el caso peruano, el legado de un modelo político, social y económico para atraer y gestionar inversiones en el sector extractivo y de infraestructura asociada, está vinculado a una débil gobernanza de los recursos naturales, transparencia o participación deficientes, conflictos sociales e impactos ambientales. Mientras el gobierno, la sociedad civil, el sector privado y las comunidades locales persiguen distintas visiones sobre el desarrollo de estos proyectos de conectividad, persiste la demanda por una gobernanza, equitativa, sostenible e inclusiva.

a. Sobre la necesidad de un debate público y participación ciudadana oportuna

Surgido como un esfuerzo privado, el puerto de Chancay no enfrentó los mismos retos que otros grandes proyectos como el gas de Camisea, las hidroeléctricas en la Amazonía, o la Carretera IIRSA Sur, que han suscitado discusiones entre gestores de decisiones, autoridades locales, movimientos y actores locales, organizaciones de la sociedad civil e incluso el sector privado. En el caso de Chancay, es recién con su esperada inauguración en 2024 que el puerto se convirtió en tema de conversación en todas las esferas políticas, y se abrió el debate sobre su situación geopolítica y potencial económico para el país.

Aunque se realizaron debates públicos locales, éstos se focalizaron en la elaboración de instrumentos de gestión y planificación territorial y urbana del área de Chancay, como el Plan de Desarrollo Urbano de Huaral, Chancay, y el Plan de Acondicionamiento Territorial de Huaral, a través de equipos técnicos multidisciplinarios, de manera participativa y con el soporte del MVCS (Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, 2024a). Lo que no se produjo desde el inicio del proyecto fue un debate público y participativo nacional sobre cómo aprovechar nuestros máximos recursos para que el puerto de Chancay tenga el efecto positivo deseado y se reduzcan sus impactos negativos. Tal espacio de debate podía haber generado un proceso de rendición de cuentas que incrementase el nivel de gobernanza y permitiese avizorar ciertos retos de logística, transporte, ordenamiento territorial e impactos socioambientales. Aunque toman *más* tiempo, estos procesos logran incrementar la legitimidad del proyecto y contribuyen a identificar oportunidades y mitigar riesgos. El debate nacional permite también mejorar la gestión del proyecto, pues genera un marco de gobernanza territorial para evitar conflictos (Watkins et al., 2017) y gestionar la participación local (Carvalho, 2012). Especialmente en áreas poco pobladas y ricas en recursos, como la Amazonía, la demanda local debe contar con un enfoque de intervención previa del Estado. Hay un déficit en la infraestructura social que atiende a las personas, especialmente a grupos marginados en áreas urbanas y rurales, por lo que es preciso incluir a los actores locales en apoyo de iniciativas referidas al desarrollo de servicios públicos y no sólo respecto a la generación de negocios que extraen recursos naturales.

A inicios del presente siglo, no existían marcos regulatorios de participación ciudadana. Éstos surgen recién con experiencias de conflictos socioambientales como la del proyecto minero de Tambo Grande, en torno al cual se establecieron procedimientos administrativos de participación ciudadana antes, durante y después de la aprobación de estudios de impacto ambiental en el sector minero, y poco después, en el sector energético. Por ejemplo, el proyecto de exportación del gas de Camisea mereció un debate público, el cual permitió prever el posible desabastecimiento de gas natural a nivel interno, y también identificar actos de corrupción asociados al proyecto como el caso Lava Jato, donde empresas brasileñas sobornaron a funcionarios y autoridades para obtener concesiones de obras en el Perú. Al mismo tiempo, se produjo una serie de mecanismos y metodologías que minimizaron los impactos sociales y ambientales en el Bajo Urubamba — reflejando que, muchas veces, el debate público no sólo supone amenazas al proyecto, sino también arroja luces que permiten potenciar sus impactos positivos.

AUNQUE HUBO DEBATES LOCALES SOBRE PLANIFICACIÓN URBANA, NUNCA SE GENERÓ UN DEBATE PÚBLICO NACIONAL QUE PERMITIERA DEFINIR CÓMO APROVECHAR EL PUERTO DE CHANCAY Y ANTICIPAR SUS RIESGOS

Así, ante la complejidad del entorno amazónico, debe primar una acción articulada multinivel y multiactor para enfrentar los desafíos de la región y promover la sostenibilidad de las inversiones en su entorno. En ese sentido, proyectos de gran envergadura requieren un alto grado de articulación de las entidades públicas para lograr una intervención integral que atienda los riesgos mencionados, asegure las condiciones jurídicas del territorio, incentive la economía local, fortalezca mecanismos de control y vigilancia comunales, y prevea estrategias para la lucha contra actividades ilegales — entre otros.

Además, si se pretende conectar al puerto de Chancay con la Amazonía en el Perú y Brasil, la posible superposición con comunidades campesinas —por la nueva carretera central (Arce, 2024)— y nativas exigirá la realización de procesos de consulta previa, derecho y procedimiento en la etapa

de planificación, asegurando que las consultas se realicen antes de la determinación de políticas, programas y proyectos que potencialmente afecten los territorios y derechos de los pueblos indígenas (Little, 2013). Corresponde aquí preguntar: ¿Qué mecanismos de difusión, socialización y participación podrían desarrollarse para informar a la población sobre la envergadura del proyecto portuario de Chancay, su potencial interconexión con el territorio nacional, así como el conjunto de instrumentos normativos generados o que podrían generarse? La pregunta resulta aun más relevante si consideramos que desde el 2009 está pendiente la elaboración de un reglamento específico sobre procesos de participación ciudadana en el sector transporte.

Por eso es crucial que el gobierno nacional impulse la atención de esta tarea pendiente, y que colabore en crear espacios y mecanismos oportunos de socialización y difusión que, partiendo del proyecto, contribuyan a generar un debate local, nacional y regional sobre sus implicancias. Estos espacios servirán para promover la confluencia de actores clave del territorio, y poner en agenda una reflexión sobre la visión de desarrollo amazónico, el tipo de conectividad que éste requiere y las condiciones necesarias que aseguren su sostenibilidad, con el fin de alinear estas expectativas con futuras inversiones impulsadas desde el gobierno. Dado el papel clave que cumplen en la conservación del bioma amazónico, y especialmente en el contexto de precariedad y vulnerabilidad en sus territorios ante la insuficiente provisión de servicios básicos, el incremento de actividades ilegales y la potencial ampliación de la red vial mal planificada, será esencial también la participación de los pueblos indígenas en una proyección de la conexión Chancay-Amazonía.

b. Sobre la necesidad de transparencia y rendición de cuentas en la toma de decisiones públicas

Para mejorar la transparencia y rendición de cuentas, hemos recuperado la historia del puerto a través de la cobertura recibida en medios periodísticos independientes, advirtiendo algunas inconsistencias en la toma de decisiones durante el proceso de construcción, especialmente respecto al viaducto:

- i. En 2012, la Municipalidad distrital de Chancay habría aprobado un proyecto de mejoramiento vial que incluía un viaducto subterráneo de 2.3 km, debajo de las vías vecinales del puerto y los barrios de Santa Rosa, Peralvillo y Los Álamos, destinado exclusivamente para vehículos asociados con la operación del terminal portuario (Cardenas et al., 2024). Sin embargo, el estudio de impacto ambiental del proyecto respectivo (que determinaba sus impactos socioambientales y medidas de mitigación) no fue aprobado por el MTC sino hasta un año después, contraviniendo los principios de prevención ambiental (Presidencia de la República del Perú, 2005).
- ii. Igualmente, un informe de la Municipalidad Provincial de Huaral concluía en 2014 que el viaducto causaría serios daños a las viviendas y grave contaminación acústica a los habitantes, alertando la necesidad de un análisis más profundo (Cardenas et al., 2024). Meses después, sin embargo, la APN habilitó el proyecto respectivo y, un año más tarde, el MTC aprobó un ITS para construir el túnel-viaducto, empleando un instrumento de gestión ambiental de menor jerarquía ante los potenciales impactos significativos que podía generar para la población – lo cual suscitó observaciones por parte de la población (Apeno & Chirinos, 2024). Como resultado de la obra (modificada y ejecutada sin permisos y autorizaciones de entidades del sector transportes), se reportaron grietas y rajaduras en más de 150 viviendas desde el 2021, y el hundimiento del suelo en el centro poblado de Peralvillo en 2023 (Montesinos Nolasco, 2025).

Estas descoordinaciones entre autoridades locales y nacionales en el planeamiento de la conectividad en la zona, sumadas al caso reciente de desplome del puente de Chancay, evidencian el mal manejo del mantenimiento y concesiones de obras públicas, esenciales para que el puerto de Chancay sea efectivo, y muestran que la planificación no es acogida o incluso promovida integralmente por el propio Estado. También denotan que la transparencia y rendición de cuentas son fundamentales para fortalecer las decisiones políticas, y para evitar la discrecionalidad fuera del marco legal establecido y sin sustentos técnicos oportunos, o potenciales actos de corrupción asociados a las inversiones.

6.2. Participación de China en el proyecto e implicancias para el país

La participación china en el puerto de Chancay (incluyendo motivaciones de la inversión en Chancay y la manera en que ésta se dio, y los intereses de ese país más allá del puerto) plantea una serie de interrogantes y desafíos con implicancias para el futuro del puerto y proyectos relacionados, a mediano y largo plazo.

a. ¿Un involucramiento de China más allá del puerto ya construido?

Más allá de la fase 1 de Chancay, la promoción de inversiones complementarias (construcción de rutas de acceso para carga del interior del Perú y de otros países, como carreteras, ferrocarriles, o hidrovías; creación de nuevas rutas en la Amazonía para mejorar la integración con Brasil; ampliación del puerto – fase 2; e implementación de zonas económicas especiales y parques industriales), sirve a los intereses tanto del Estado como de la empresa china de desarrollar un corredor económico y logístico.

Del lado chino, hay expresiones manifiestas de interés tanto a nivel político como empresarial hacia estas inversiones, que abarcan desde el desarrollo de infraestructura complementaria hasta industrias. Durante su visita al Perú en noviembre de 2014, el presidente Xi Jinping declaró que ambos países debían dar pasos conjuntos para mejorar la conectividad entre China y Sudamérica (Innóvate 2024), y ofreció “alentar” la inversión de empresas chinas en el sector productivo para que construyan infraestructura en Perú. Según el gerente general adjunto del puerto, el gobierno de China “está preparando un ‘shock’ de inversiones alrededor de Chancay” que incluiría “una planta ensambladora de vehículos eléctricos, una planta productora de transformadores y centros de distribución logística” (Saldarriaga 2025). Del lado empresarial, Cosco habría informado que buscaban desarrollar no sólo la infraestructura portuaria, sino “un gran clúster logístico, industrial, y tecnológico” (Murcia 2024).

Conviene aclarar que no existe un compromiso de Beijing, de Cosco ni de otras empresas con actividades más allá del Puerto de Chancay ya construido. El proyecto resulta de un acuerdo empresarial y no de un convenio gobierno a gobierno, por lo que difiere de los paquetes de inversión vinculados a la Iniciativa de la Franja y la Ruta. El compromiso de Cosco se limita a la fase 1; una eventual fase 2 dependería de la demanda. Otras empresas apenas han mostrado interés preliminar en inversiones relacionadas con el puerto. En suma, cualquier nueva inversión dependerá de condiciones favorables o circunstancias propicias.

b. La rivalidad China-Estados Unidos y el puerto de Chancay

La inversión china en Chancay debe analizarse en el marco de la creciente rivalidad entre los Estados Unidos y ese país, cuya expansión e influencia en ascenso global ha desatado intensos

esfuerzos de contención por parte de Washington, también en América Latina. En tal contexto, el puerto de Chancay y la presencia china en el Perú podrían merecer atención del gobierno de Donald Trump a través de medidas diplomáticas o comerciales que, a su vez, afectarían al puerto de Chancay u otros proyectos.

Surgen señales de alerta debido a medidas tomadas por los EE.UU. en casos como el de Panamá, donde la presencia de empresas chinas, particularmente en puertos cercanos al Canal de Panamá, provocó fuerte presión diplomática estadounidense que llevó al gobierno panameño a romper el acuerdo con Beijing sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta, y a deslizar la posibilidad (aún por definir) de que Hutchison (Hong Kong) deje de operar en puertos en el país; o el caso de Chile durante el primer mandato de Trump, donde Washington logró que Santiago cancele un proyecto de cable de fibra óptica submarino liderado por Huawei, con la amenaza de suspender el acuerdo migratorio de exención de visas para ciudadanos chilenos. Aunque el Perú no reviste interés estratégico prioritario en la agenda internacional de los EE.UU. (o de la Administración Trump en particular), la contención de China sí lo tiene. Experiencias en la región sugieren que el Perú podría recibir presión por parte de Washington (mediante aranceles y otras medidas) si el puerto de Chancay concita su atención.

c. Riesgo de dependencia comercial respecto a China

Como se discutió antes, el puerto de Chancay busca facilitar e incrementar el comercio entre el Perú y China. Ello indudablemente generaría un mayor desarrollo de la economía peruana, en especial si se expande la exportación de productos no tradicionales. Debe considerarse, empero, el riesgo de mayor concentración de exportaciones peruanas hacia un destino. Un tercio de nuestras exportaciones en 2024 tenían como destino el mercado chino, casi el triple que los envíos al segundo destino (los EE.UU.). Esta concentración relativa de las exportaciones y su potencial incremento dejan la economía peruana vulnerable a shocks externos, sean de tipo económico (una eventual reducción de importaciones debido a una desaceleración económica o una crisis) o político (cambios en normas fitosanitarias, tensiones geopolíticas y eventuales barreras al comercio con China, e incluso instrumentos de presión de la propia China)³⁴. Por ello, aunque un fortalecimiento del vínculo comercial con China representa una oportunidad, también exige una estrategia clara para mitigar riesgos asociados con una dependencia excesiva de un solo mercado.

d. Balance y perspectivas sobre el futuro

La vinculación china con el puerto de Chancay refleja un panorama mixto de oportunidades y desafíos. El interés del gobierno y empresas de China en nuevas inversiones en Chancay y proyectos relacionados —como infraestructura de acceso a la Amazonía— plantea la posibilidad de mayores beneficios económicos para el Perú. Para ello, resulta clave considerar las recomendaciones y lecciones aprendidas presentadas en este reporte a partir de otras experiencias. También es fundamental que haya condiciones geopolíticas (y económicas) favorables para mayor inversión china. La rivalidad entre China y los EE.UU.—particularmente los esfuerzos de la Administración Trump por contener la expansión global china— sugiere que el puerto de Chancay y futuras iniciativas podrían estar expuestas a crecientes presiones estadounidenses. Finalmente, aun si todo avanza sin mayores tropiezos, el Perú deberá estar atento a los riesgos derivados de una mayor concentración de sus exportaciones hacia el mercado chino.

³⁴ Aunque es improbable el uso del comercio como instrumento de presión contra el Perú por parte de Beijing, existe al menos un precedente respecto a otro país: en 2016, Beijing impuso tarifas a exportaciones de Mongolia para presionarle a no recibir una visita del líder budista Dalai Lama.

7. Conclusiones

El proyecto del puerto de Chancay ha pasado de ser una modesta propuesta con alcance regional, a ser un centro portuario tecnológicamente sofisticado con potencial de impacto global. En esta trayectoria, ha generado enormes expectativas en el Perú y más allá, y sus promotores nacionales e internacionales afirman que el nuevo puerto *hub* es una gran oportunidad de desarrollo económico y comercial – como en efecto lo es al abrir mercados de Sudamérica y conectar el nuevo proyecto con puertos existentes, reduciendo tiempos y costos de envío y, con ello, potencialmente contribuyendo al desarrollo nacional.

Para aprovechar plenamente esta oportunidad desde un enfoque que beneficie a todos los peruanos y no sólo a unos pocos, empero, subsisten importantes retos y limitaciones. A nivel general, el país aún no está listo para responder a las expectativas y capturar las oportunidades de desarrollo que el puerto podría generar. Desde una óptica logística, se requieren diversas inversiones en infraestructura complementaria que permitan una conectividad confiable y eficiente entre el puerto y diferentes puntos de interés, zonas productivas y mercados del país. Desde un punto de vista territorial, hace falta un plan estratégico nacional, un acondicionamiento total del territorio, con medidas de protección necesarias para que los impactos negativos indirectos no perjudiquen a la población ni amplifiquen brechas existentes. En cuanto a lo regulatorio, se expresaron preocupaciones sobre impactos ambientales y sociales del puerto de Chancay durante su fase de construcción; lo más preocupante está por venir, sin embargo. Para conectar Chancay con todo el territorio nacional, especialmente la Amazonía, debe asegurarse que este impulso del puerto genere las condiciones necesarias para un desarrollo sostenible.

En esta sección final queremos llamar la atención sobre tres áreas en las que existe una “ausencia” del tipo de planificación e inversión complementaria que haría del puerto (y su visión de conectividad) un éxito en materia de desarrollo sostenible:

- 1) La relativa ausencia de mecanismos gubernamentales necesarios para llevar a cabo un ambicioso programa de infraestructuras.
- 2) La relativa ausencia de iniciativas para diversificar los mercados vinculados al puerto.
- 3) La ausencia de inversiones y capacidades que garanticen que las infraestructuras de acceso asociadas (carreteras, líneas ferroviarias, vías navegables) generen un rendimiento económico y social de la inversión.

La pertinencia de estas ausencias, en el caso específico de este reporte sobre el puerto de Chancay, puede describirse de la siguiente manera:

Urgencia de fortalecer una gobernanza oportuna, sostenible e inclusiva para asegurar que el nuevo puerto de Chancay maximice el beneficio a los peruanos y minimice sus potenciales impactos negativos. Como tantas otras promesas del pasado, el puerto de Chancay

es una enorme oportunidad para dinamizar la economía peruana e incluso regional, que ayuda a dar un salto adelante y a cumplir promesas de crecimiento económico que redundan en una mejora en la calidad de vida de todos los peruanos. Al mismo, revela una serie de desafíos respecto a la poca preparación que tenemos como sociedad ante esta oportunidad.

El desarrollo del proyecto desde 2007 refleja los esfuerzos de actores privados del Perú y de China. La aprobación del EIA y de la primera modificación muestra el involucramiento de la parte peruana para generar una infraestructura innovadora en la red portuaria peruana. El ingreso del socio chino marca el paso de un proyecto de contenedores a un *hub* transpacífico, que requiere un cambio en cuanto a permisos ambientales y compromisos de inversión con el Estado peruano. En ambos aspectos, el Estado y sus agencias no contaban con la visión política y los marcos de regulación para responder a los cambios en el proyecto de puerto a través de una gobernanza oportuna que impulse iniciativas para reforzar sus potencialidades, y que identifique vulnerabilidades para responder a riesgos sociales y ambientales.

Para evitar que el puerto de Chancay se convierta en un menú de opciones donde intereses particulares e influyentes prevalezcan sobre el bien común, debe promoverse la planificación territorial y de la inversión. Las inversiones asociadas con el puerto de Chancay deben articularse y promoverse con otras inversiones públicas y/o privadas para potenciar su impacto económico, sin superposición ni competencia entre ellas (evitando experiencias pasadas con grandes proyectos de infraestructura, como construir un aeropuerto moderno y una línea de metro muy necesaria sin conexión entre ambos; o construir una carretera y después inundarla para erigir una hidroeléctrica).

Aprovechar el impacto positivo del puerto de Chancay implicará una serie de condiciones dentro de un marco de gobernanza que incluya planificación del territorio, transparencia sobre los intereses de todos los actores, y una amplia participación que garantice seleccionar la mejor opción para el bien común.

Vinculación china con el puerto de Chancay refleja un panorama mixto de oportunidades y desafíos. La inversión china en el puerto de Chancay se relaciona con intereses estratégicos —en gran medida convergentes— de la empresa Cosco Shipping Ports y del gobierno chino. Cosco Shipping Ports busca consolidarse como líder mundial en el sector naviero mediante el control de rutas y puertos clave, y obtener réditos por su inversión. Al gobierno chino le interesa el desarrollo y control de un nodo logístico regional clave que asegure el acceso a importaciones esenciales, así como a consolidar o expandir mercados para productos y servicios chinos.

Nuevas inversiones en el puerto de Chancay y proyectos asociados —como infraestructura de acceso a la Amazonía, o la construcción de un tren que atraviese la Amazonía hacia el puerto de Chancay— despiertan el interés de China (gobierno y empresas) y de Brasil, y plantea la posibilidad de mayores beneficios económicos para el Perú. Aquí resulta clave considerar recomendaciones y lecciones aprendidas de inversiones anteriores, destacando la importancia de análisis rigurosos de viabilidad técnica y económica, así como de riesgos e impactos ambientales y sociales. El Perú debe asimismo considerar los riesgos derivados de una alta concentración de sus exportaciones hacia el mercado chino.

Oportunidades y retos de la integración y conectividad con la Amazonía. El potencial del puerto de Chancay ha intensificado y acelerado la demanda de una cartera de proyectos de infraestructura de conectividad para que la capital, regiones y países vecinos aprovechen una nueva puerta de acceso a Asia. Este interés por la conectividad con el puerto de Chancay ha llevado a Brasil y China a suscribir un MOU para desarrollar un tren bioceánico que atraviese la Amazonía; tal entu-

siasmo, sin embargo, supera los presupuestos de inversión de entidades regionales y nacionales. El riesgo consiste en que propuestas de proyectos de inversión pueden abrir la puerta a nuevos instrumentos de financiamiento privado y de IFI que sobrepasen los presupuestos del Perú y de países vecinos. La elección de proyectos tiene igualmente que ir acompañada de salvaguardas, reconociendo que las áreas de influencia de las infraestructuras interactúan con ecosistemas frágiles y poblaciones vulnerables.

La expansión de infraestructura de acceso, especialmente la construcción de carreteras en la Amazonía, está frecuentemente asociada con un desarrollo desordenado que incluye la deforestación, nuevos asentamientos humanos, la agresiva expansión de la frontera agrícola y la actividad minera ilegal. Juntos, estos impactos amenazan los ecosistemas y poblaciones más vulnerables.

Aunque el MTC figura como ente rector para la planificación de infraestructura, debe mantenerse una visión integral e intersectorial de modo que las vías también sean un motor de desarrollo de otro tipo de servicios y mejoras a nivel local y nacional, como en capacidades logísticas y servicios básicos que realzan la calidad de vida. También deben desarrollarse mejores mecanismos de seguridad para evitar que recrudescan economías ilegales. La coordinación de diferentes ministerios y niveles de gobierno es clave para la planificación de inversiones en infraestructura de conectividad.

La participación ciudadana en elegir proyectos de inversión en infraestructura para la conectividad es fundamental para contar con legitimidad social, y para planificarla según el contexto y necesidades ciudadanas, a fin de evitar conflictos sociales costosos e indeseables para el sector privado y el Estado. Estos procesos fortalecen el carácter democrático del país en tanto brindan información objetiva para alimentar mecanismos de rendición de cuentas.

A este primer estudio le seguirán otros cuatro, enfocados en diversos aspectos del puerto de Chancay y la conexión entre el Perú y Brasil, para contribuir a los debates públicos y técnicos entre distintos grupos de interés (comunidades locales e indígenas, autoridades nacionales y regionales, sector empresarial regional y nacional, y la sociedad civil) sobre este proyecto y su posible conexión con la Amazonía y potencial impacto sobre sus ecosistemas, de modo que estos actores puedan participar en definir la mejor opción para la conexión entre Chancay y las capacidades nacionales, especialmente proveniente de los bosques amazónicos, para beneficio de todos los peruanos.

LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA ES ESENCIAL PARA LEGITIMAR LOS PROYECTOS DE CONECTIVIDAD Y PREVENIR CONFLICTOS SOCIALES

Referencias

- Agência Brasil (EBC). (2025, April 16). *Brasil e China discutem implantação do Corredor Bioceânico Brasil-Peru*. Agência Gov. <https://agenciagov.ebc.com.br/noticias/202504/ministerio-dos-transportes-casa-civil-e-delegacao-chinesa-discutem-implantacao-do-corredor-bioceanico-brasil-peru-1>
- AIDSESEP. (2024, July 17). *DECLARACIÓN: EL ASESINATO DE MARIANO ISACAMA FELICIANO DESBORDA LA INACCIÓN DEL GOBIERNO! DECLARAMOS EN EMERGENCIA EL TERRITORIO DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS AMAZÓNICOS*. https://aidesep.org.pe/wp-content/uploads/2024/07/Declaracion-AIDSESEP_defensa-propia_VFok-1.pdf
- Andina Agencia Peruana de Noticias. (2009, February 19). *Proponen construcción de puerto multipropósito y ferrocarril Chancay – Huachipa en región Lima*. <https://andina.pe/agencia/noticia-proponen-construccion-puerto-multiproposito-y-ferrocarril-chancay--huachipa-region-lima-219128.aspx>
- Andina Agencia Peruana de Noticias. (2024a, de enero de). *Ministerio de Vivienda apoyará la planificación territorial en el Norte chico*. *Andina*. <https://andina.pe/agencia/noticia-ministerio-vivienda-apoyara-planificacion-territorial-el-norte-chico-969764.aspx>
- Andina Agencia Peruana de Noticias. (2024b, April 26). *Puerto de Chancay: MEF busca delimitar zona económica especial para atraer inversiones*. *Andina Agencia Peruana de Noticias*. <https://andina.pe/agencia/noticia-puerto-chancay-mef-busca-delimitar-zona-economica-especial-para-atraer-inversiones-983551.aspx>
- Andina Agencia Peruana de Noticias. (2024c, June 15). *Mincetur: Puerto de Chancay podría concentrar 25% de agroexportaciones vía marítima*. *Andina Agencia Peruana de Noticias*. <https://andina.pe/agencia/noticia-mincetur-puerto-chancay-podria-concentrar-25-agroexportaciones-via-maritima-989529.aspx>
- Andina Agencia Peruana de Noticias. (2024d, July 8). *Tren bioceánico que conecte con Chancay tendría que ser construido por China y Brasil*. *Andina Agencia Peruana de Noticias*. <https://andina.pe/agencia/noticia-tren-bioceanico-conecte-chancay-tendria-ser-construido-china-y-brasil-992368.aspx>
- Andina Agencia Peruana de Noticias. (2024e, September 9). *MTC: Terminal portuario multipropósito de Chancay supera el 92 % de avance*. *Andina*. <https://andina.pe/agencia/noticia-mtc-terminal-portuario-multiproposito-chancay-supera-92-avance-999881.aspx>
- Andina Agencia Peruana de Noticias. (2024f, November 27). *Presupuesto 2025 del MTC apunta a desarrollar una red vial integrada nacional*. *Andina Agencia Peruana de Noticias*. <https://andina.pe/agencia/noticia-presupuesto-2025-del-mtc-apunta-a-desarrollar-una-red-vial-integrada-nacional-1009487.aspx>
- Apeno, A., & Chirinos, A. (2024). *Reporte sobre el proyecto Terminal Portuario Multipropósito de Chancay—CooperAcción*. <https://cooperaccion.org.pe/publicaciones/reportes-sobre-el-proyecto-terminal-portuario-multiproposito-de-chancay/>, <https://cooperaccion.org.pe/publicaciones/reportes-sobre-el-proyecto-terminal-portuario-multiproposito-de-chancay/>
- Arce, P. J. (2024, November 17). *De Lima y a Junín en dos horas: ¿Cuándo iniciará la construcción de la nueva Carretera Central?* *infobae*. <https://www.infobae.com/peru/2024/11/17/de-lima-y-a-junin-en-dos-horas-cuando-iniciara-la-construccion-de-la-nueva-carretera-central/>
- Armijo, M. (2011). *Planificación estratégica e indicadores de desempeño en el sector público*. CEPAL. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/dfa8d5f1-7315-4f10-9824-8fa5b005cc1b/content>
- Artica, J. (2024). *Puerto de Chancay: Piden al Gobierno poner en agenda el tren bioceánico* [News]. *Gestión*. <https://gestion.pe/economia/puerto-de-chancay-piden-al-gobierno-poner-en-agenda-el-tren-bioceanico-que-conectara-con-brasil-cosco-shipping-china-noticia/>
- Austermühle, S. (2020). *Revisión técnica de la Observaciones a 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 (p. 92)*. <https://cooperaccion.org.pe/publicaciones/revision-tecnica-de-la-modificacion-del-estudio-de-impactoambiental-detallado-meia-d-del-proyectoampliacion-de-la-zona-operativa-portuaria-etapa-1-del-terminal-portuariomultipropos/>, <https://cooperaccion.org.pe/publicaciones/revision-tecnica-de-la-modificacion-del-estudio-de-impactoambiental-detallado-meia-d-del-proyectoampliacion-de-la-zona-operativa-portuaria-etapa-1-del-terminal-portuariomultipropos/>
- Austermühle, S. (2021). *Análisis de las respuestas de ECSA a las observaciones de Mundo Azul con respecto a la modificación del estudio de impacto ambiental detallado (MEIA-d) del proyecto "AMPLIACIÓN DE LA ZONA OPERATIVA PORTUARIA – ETAPA 1 DEL TERMINAL PORTUARIO MULTIPROPÓSITO DE CHANCAY"* (p. 32). <https://cooperaccion.org.pe/wp-content/uploads/2021/01/An%C3%A1lisis-de-las-respuestas-a-las-observaciones-de-Mundo-Azul.pdf>
- Autoridad Portuaria Nacional. (2024, February 26). *Terminales portuarios peruanos incrementaron 9.8% el movimiento de contenedores en el 2023*. <https://www.gob.pe/institucion/apn/noticias/911344-terminales-portuarios-peruanos-incrementaron-9-8-el-movimiento-de-contenedores-en-el-2023>

- Banco Interamericano de Desarrollo, & BID Invest. (2018). *¿Qué es la infraestructura sostenible?: Un marco para orientar la sostenibilidad a lo largo del ciclo de vida del proyecto* (Nota Técnica Del BID No. IDB-TN-01388; Cambio Climático y Sostenibilidad, pp. 1–49). Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/%C2%BF-Cu%C3%A9-es-la-infraestructura-sostenible-Un-marco-para-orientar-la-sostenibilidad-a-lo-largo-del-ciclo-de-vida-del-proyecto.pdf>
- Barleta, E. P., Saade Hazin, M., & Sanchez, R. J. (2025). *Informe portuario 2023-2024: Señales mixtas en el comercio y los puertos y nuevas disrupciones en la logística internacional marítima de contenedores* (No. 407; Boletín FAL, p. 26). CEPAL. <https://static.poder360.com.br/2025/07/Informe-Portuario-Cepal-2023-2024.pdf>
- Bebbington, A., Bebbington, D., & Sauls, L. (2018). *Impacts of Extractive Industry and Infrastructure on Forests—Global and synthesis report* [Executive summary]. Climate and Land Use Alliance. <https://climateandlandusealliance.org/resources/Amazonia-impacts-of-extractive-industry-and-infrastructure-on-forests/>
- Bebbington, A. J., Humphreys Bebbington, D., Sauls, L. A., Rogan, J., Agrawal, S., Gamboa, C., Imhof, A., Johnson, K., Rosa, H., Royo, A., Toumbourou, T., & Verdum, R. (2018). Resource extraction and infrastructure threaten forest cover and community rights. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 115(52), Article 52. <https://doi.org/10.1073/pnas.1812505115>
- Blanchard, J.-M. F. (2024). Sailing Into Chinese Overseas Ports in Europe and the Americas: Clarifying Murky Waters. In *Chinese Overseas Ports in Europe and the Americas* (1st edition). Routledge.
- Cardenas, J., Zielglar, G., & Chavez Yacila, R. (2024, October 20). Puerto de Chancay: Cosco Shipping no reconoce competencias de Ositrán. *Ojo Público*. <https://ojo-publico.com/5368/puerto-chancay-cosco-shipping-no-reconoce-competencias-ositrán>
- Carvalho, G. (2012). Grandes Proyectos de infraestructura, conflictos e violação de direitos na Pan-Amazônia. *Revista Latinoamericana de Derechos y Políticas Ambientales*, 2(2), 213–234.
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. (2023). *Plan estratégico de desarrollo nacional al 2050*. CEPLAN. <https://www.gob.pe/institucion/ceplan/informes-publicaciones/4637571-peru-plan-estrategico-de-desarrollo-nacional-al-2050>
- Cervilla, J. (2024, November 11). Megapuerto de Chancay: Oportunidades y desafíos. *PuntoEdu PUCP*. <https://puntoedu.pucp.edu.pe/coyuntura/megapuerto-de-chancay-china-oportunidades-y-desafios/>
- Chávez, R., Ziegler, G., & Alarcón, L. (2024, October 6). El controvertido camino para la exclusividad de Cosco Shipping en el megapuerto de Chancay. *Ojo Público*. <https://ojo-publico.com/5323/el-controvertido-camino-para-la-exclusividad-el-puerto-chancay>
- Comex Peru. (2024, February 16). *LOS OTROS RETOS DEL PUERTO DE CHANCAY*. COMEXPERU - Sociedad de Comercio Exterior Del Perú. <https://www.comexperu.org.pe/en/articulo/los-otros-retos-del-puerto-de-chancay>
- Compite, C. P. de C.-P. (2024). Índice Regional de Gestión Pública—4T2023. *Consejo Privado de Competitividad - Perú Compite*. <https://www.compite.pe/publicacion/indice-regional-de-gestion-publica-4t2023/>
- Congreso de la República del Perú (Director). (2024, December 3). *Foro Perú-Brasil 2024. Hacia una integración estratégica* [Video recording]. https://www.youtube.com/watch?v=gpc5_lMeyl
- Congreso de la Republica Peru. (2024, August). *Proyecto De Ley Que Declara de Necesidad Publica E Interes Nacional El Proyecto Hidrovia Amazonica: Erios Maraon y Amazonas, Tramo Saramiriza-Iquitos Santa Rosa; Rio Ucayali, Tramo Pucallpa-Confluencia Con el Rio Maraon*. Congreso de la Republica Peru.
- Consejo Fiscal del Perú. (2024, March). *Informe N° 03-2024-CF – Opinión del Consejo Fiscal acerca de la evolución de las finanzas públicas y del cumplimiento de las reglas macrofiscales durante el ejercicio fiscal 2023*. <https://cf.gob.pe/documentos/informe-n-03-2024-cf-opinion-del-consejo-fiscal-acerca-de-la-evolucion-de-las-finanzas-publicas-y-del-cumplimiento-de-las-reglas-macrofiscales-durante-el-ejercicio-fiscal-2023/>
- Convenio de Accionistas. (2019). *Convenio de Accionistas entre Cosco Shipping Ports (Chancay) Limited, Cosco Shipping Ports Limited, Volcan Compañía Minera S.A.A. y Terminales Portuarios Chancay S.A.* <https://www.smv.gob.pe/ConsultasP8/temp/Shareholders>
- COSCO shipping holdings Co., Ltd. (2020). *Annual report 2019*. COSCO shipping holdings Co., Ltd.
- Cosco Shipping Ports Chancay Peru S.A. (2024a, de setiembre de). *Carta CSPCP-LTR-GMA-298-2024*. <https://es.scribd.com/document/781971802/Carta-CSPCP-LTR-GMA-298-2024>
- Cosco Shipping Ports Chancay Peru S.A. (2024b, October 18). *Carta CSPCP-LTR-GMA-362-2024*. <https://es.scribd.com/document/781968388/Respuestas-Cosco-Shipping-Ports-Chancay-Peru-a-OjoPublico>
- COSCO SHIPPING Ports Chancay PERU S.A. (2025). *COSCO PUERTO DE CHANCAY*. COSCO SHIPPING Ports Chancay PERU S.A. <https://coscochancay.pe/#/company/introduction>
- Cuba, N., Sauls, L. A., Bebbington, A. J., Bebbington, D. H., Chicchon, A., Marimón, P. D., Diaz, O., Hecht, S., Kandel, S., Osborne, T., Ray, R., Rivera, M., Rogan, J., & Zalles, V. (2022). Emerging hot spot analysis to indicate forest conservation priorities and efficacy on regional to continental scales: A study of forest change in Selva Maya 2000–2020. *Environmental Research Communications*, 4(7), 071004. <https://doi.org/10.1088/2515-7620/ac82de>
- Cueto La Rosa, V. (2011). *Acuerdo para el suministro de electricidad al Perú y exportación de excedentes al Brasil: Buscando la gobernanza energética en el Perú*. DAR. https://dar.org.pe/archivos/publicacion/1_buscando_gobernanza.pdf
- Defensoría del Pueblo. (2023, February 20). *Defensoría del Pueblo: Es impostergable que actividades y proyectos de inversión contemplen medidas frente a fenómenos naturales*. <https://www.defensoria.gob.pe/defensoria-del-pueblo-es-impostergable-que-actividades-y-proyectos-de-inversion-contemplen-medidas-frente-a-fenomenos-naturales/>
- Delpino Marimón, P., Humphreys Bebbington, D., Bebbington, A. J., Sauls, L. A., Cuba, N., Chicchon, A., Hecht, S., Rogan, J., Ray, R., Diaz, O., Kandel, S., Osborne, T., Rivera, M., & Zalles, V. (2021). 'Tradespaces' in the forest: Framing infrastructure's relation to territory, commodities, and flows. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 53, 29–36. <https://doi.org/10.1016/j.cosust.2021.10.004>
- Derecho, Ambiente y Recursos Naturales. (2015). *Acta de la consulta previa del proyecto hidrovia amazónica*. <https://dar.org.pe/wp-content/uploads/2025/02/ConsultaPreviaHidrovia.pdf>
- Desconhecido, A. (1967). Rodovia do Brasil-Peru: Elo fundamental da integração latino americano. *Revista Conjuntura Econômica*, 21(9), Article 9.
- Dourado, L. (2022). China-backed infrastructure in the Global South: Lessons from the case of the Brazil–Peru Transcontinental Railway project. *Third World Quarterly*, 44(4), 814–832. <https://doi.org/10.1080/01436597.2022.2154204>
- Dourado, L. (2024a). La visión del Puerto de Chancay de ser el hub de Brasil: Un sueño poco viable y sus posibles consecuencias. *Observatorio de Chancay: Investigación, Debate y Propuestas*. <https://cechap.up.edu.pe/observatoriodechancay/20/>
- Dourado, L. (2024b, May 8). *El corredor Shanghai-Chancay-Manaos: ¿una idea revolucionaria o utopía?, por Leolino Dourado* [Noticia]. La Republica. <https://larepublica.pe/opinion/2024/05/08/el-corredor-shanghai-chancay-manoas-una-idea-revolucionaria-o-utopia-por-leolino-dourado-426937>
- Dourojeanni, M. (2006). *Estudio de caso sobre la carretera Interoceánica en la amazonía sur del Perú*. Derecho Ambiente y Recursos Naturales.
- Dourojeanni, M. (2016). Impacto ambiental y social que causaría una ferrovía interoceánica en el Perú. In *Las relaciones de China con América Latina y el ferrocarril bioceánico Brasil-Peru* (pp. 95–118). SPDA.
- DP World. (2025, May 22). *3051 millones al PBI entre 2010 y 2024*. DP World. <https://www.dpworld.com/es/peru/noticias/3051-millones-al-pbi-entre-2010-y-2024>
- El Peruano. (2024, April 6). *Produce: Puerto de Chancay generará impacto económico de 4,500 millones de dólares anuales al país*. <https://elperuano.pe/noticia/240753-produce-puerto-de-chancay-generara-impacto-economico-de-4500-millones-de-dolares-anuales-al-pais>
- Embajada de la República Popular China en la República del Perú. (2024, November 15). *Conferencia de Prensa Habitual Ofrecida el 15 de Noviembre de 2024 por Lin Jian, Portavoz del Ministerio de Relaciones Exteriores*. http://pe.china-embassy.gov.cn/esp/fyrth/202411/t20241117_11527735.htm
- Escobar La Cruz, R. (2024, July 27). Los silencios de Chancay, el mayor puerto comercial de Sudamérica que se levanta en Perú. *El País*. <https://elpais.com/america-futura/2024-07-28/los-silencios-de-chancay-el-mayor-puerto-comercial-de-sudamerica-que-se-levanta-en-peru.html>
- Facts and Figures | Statistics | Port of Los Angeles*. (n.d.). Retrieved August 4, 2025, from <https://www.portoflosangeles.org/business/statistics/facts-and-figures>
- Fearnside, P., & Figueiredo, A. M. R. (2016). *China's influence on deforestation in Brazilian Amazonia: A growing force in the state of Mato Grosso*. <https://doi.org/10.2307/j.ctt1jktqpm.11>
- Flyvbjerg, B. (2007). Policy and Planning for Large-Infrastructure Projects: Problems, Causes, Cures. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 34(4), 578–597. <https://doi.org/10.1068/b32111>
- Flyvbjerg, B. (2010). Policy and planning for large-infrastructure projects: Problems, causes, and curses. In *Dialogues in Urban and Regional Planning*. Routledge.
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., & Rothengatter, W. (2003). *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107050891>
- Fomento, Promoción e Incentivo Para La Creación de La Zona Económica Especial de Chancay, N° 3862, PL N° 3862/2022-CR (2022). https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/Njc3NDY=/pdf/PL_3862
- Gallice, G. R., Larrea-Gallegos, G., & Vázquez-Rowe, I. (2019). The threat of road expansion in the Peruvian Amazon. *Oryx*, 53(2), 284–292. <https://doi.org/10.1017/S0030605317000412>
- Ganoza Durant, C., & Stiglich Watson, A. (2015). *El Perú está calato. El falso milagro de la economía peruana y las trampas que amenazan nuestro progreso*. Editorial Planeta.

Garrigues. (2023, March 29). *Garrigues advises on US\$975 million Project Financing for Chancay Multipurpose Port in Peru*.

Georgina Carlos - Líder Chancay (Director). (2016, May 26). *CHANCAY: Ministro de Transportes sobre Puerto Multipropósito* [Video recording]. https://www.youtube.com/watch?v=aeHpOBbp2_M

Gestion. (2024, April 15). Puerto de Chancay: Propuesta de régimen tarifario se vería a más tardar en julio. *Diario Gestion*.

Gestión, R. (2024, September 27). Puerto de Chancay: Su origen y el trayecto de los peruanos detrás de su gesta. *Gestión*. <https://gestion.pe/economia/empresas/puerto-de-chancay-su-origen-y-el-trayecto-de-los-peruanos-detras-de-su-gesta-volcan-cosco-chancay-comercio-exterior-china-callao-noticia/>

Global Infrastructure Connectivity Alliance. (2018, May). *Why Connectivity Matters*. GICA. gica.global

Gobierno del Peru. (2021, February 11). *Resolución de Acuerdo de Directorio N.º 0008-2021-APN-DIR*. <https://www.gob.pe/institucion/apn/normas-legales/1670745-0008-2021-apn-dir>

Gobierno Regional de Ucayali. (2024, November 11). *#RegiónEnAcción*. Facebook. <https://www.facebook.com/goreucayali/posts/pfbid02dXpFoS5Vrfay4ebgeed4xLQWwbZP35uSCYFnow4jafk49fLw7PKbNT6PbywV4fYI?rdid=XHgKkQaqBOKkOp9jz>

Hernández, G. (2025, de abril de). Cosco Shipping contesta a Indecopi y defiende condiciones competitivas del Megapuerto de Chancay. *RPP*. <https://rpp.pe/economia/economia/cosco-shipping-ports-responde-a-informe-de-indecopi-sobre-competencia-en-el-megapuerto-de-chancay-noticia-1627945?ref=rpp>

Hopkins, A., Malky, A., Glave, M., Ventocilla, R., Ledezma, J. C., & Arana, A. (2015). *Análisis económico y socioambiental de los proyectos de interconexión Pucallpa-Cruzeiro do Sul*. Group for the Analysis of Development. <https://www.grade.org.pe/en/publicaciones/analisis-economico-y-socioambiental-de-los-proyectos-de-interconexion-pucallpa-cruzeiro-do-sul/>

Humphreys Bebbington, D., Verdum, R., Gamboa, C., & Bebbington, A. (2018). The Infrastructure-Extractives-Resource Governance Complex in the Pan-Amazon: Roll Backs and Contestations. *European Review of Latin American and Caribbean Studies*, 106, Article 106. <https://doi.org/10.32992/erlacs.10414>

Hurtado, J. (2024, Abril). Un poco de justicia en la selva más peligrosa: 28 años de cárcel para asesinos del caso Saweto. *Ojo Público*. <https://ojo-publico.com/ambiente/territorio-amazonas/saweto-una-decada-lucha-por-justicia-la-selva-mas-peligrosa>

Inforegion. (2024, March 31). *Minería en el sur de Perú devastó casi 24 mil hectáreas de bosque en 3 años | Info región*. <https://info-region.pe/mineria-en-el-sur-de-peru-devasto-casi-24-mil-hectareas-de-Amazonia-en-3-anos/>

Innovate (Director). (2024, November 15). *Palabras De Xi Jinping En La Inauguración Del Mega Puerto De Chancay* [Video recording]. <https://www.youtube.com/watch?v=rDHUoOISmyw>

Instituto de ingenieros de minas del Perú. (2023, December). *Puerto de Chancay reducirá en 10 días exportaciones hacia China—Revista Minería*. [iimp. https://revistamineria.com.pe/actualidad/puerto-de-chancay-reducira-en--10-dias-exportaciones-hacia-china](https://revistamineria.com.pe/actualidad/puerto-de-chancay-reducira-en--10-dias-exportaciones-hacia-china)

Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (2025, de abril de). *El Indecopi se pronuncia sobre las condiciones de competencia de los servicios portuarios de Chancay*. Gob.Pe. <https://www.gob.pe/institucion/indecopi/noticias/1143259-el-indecopi-se-pronuncia-sobre-las-condiciones-de-competencia-de-los-servicios-portuarios-de-chancay>

Khanna, P. (2016). *Connectography: Mapping the Future of Global Civilization*. Random House.

Ley General Del Ambiente LEY N° 28611, N° 28611, LEY N° 28611 (2017).

LINEA DIRECTA CHANCAY (Director). (2012, September 26). *EL ALMIRANTE JOSE NORIEGA LORES GERENTE GENERAL DE LA EMP.TERMINALES PORTUARIOS CHANCAY S.A.* [Video recording]. <https://www.youtube.com/watch?v=r48Q4igt1kc>

Little, P. E. (2013). Megaproyectos en la Amazonía. Un análisis geopolítico y socioambiental con propuestas de mejor gobierno para la Amazonía. In *Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR)*. Derecho, Ambiente y Recursos Naturales. <http://repositorio.dar.org.pe/handle/20.500.13095/98>

Logística 360. (2025, April 15). *Puerto de Chancay movilizó más de 60 mil contenedores*. <https://logistica360.pe/puerto-de-chancay-movilizo-mas-de-60-mil-contenedores/>

Magallanes, D. (2024, December 19). *El país de Sudamérica que albergaría una nueva fábrica de autos eléctricos de China: Conectaría con megapuerto de Chancay*. <https://larepublica.pe/mundo/2024/12/19/el-pais-de-sudamerica-que-albergaria-una-nueva-planta-de-autos-electricos-de-china-conectaría-con-megapuerto-de-chancay-lrchn-1782941>

Mandujano, E. (2023, September 29). No es Chancay de a 20 | Edición impresa. *Caretas*. <https://caretas.pe/nacional/no-es-chancay-de-a-20-edicion-impresa/>

Meza, E. (2024). Advierten riesgo de escasez de agua potable en Chancay por crecimiento del megapuerto. *Infobae*. <https://www.infobae.com/peru/2024/11/13/advierten-riesgo-de-escasez-de-agua-potable-en-chancay-por-crecimiento-del-megapuerto/#:~:text=La%20expansión%20del%20megapuerto%20en,el%20os%20pr%C3%B3xim%C3%B3s%20cinco%20a%C3%B1os>

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2024a, May 30). *iUna gran noticia! Se aprobó nueva Ley sobre el Cabotaje Marítimo que fortalecerá el comercio exterior*. <https://www.gob.pe/institucion/mincetur/noticias/964142-una-gran-noticia-se-aprobo-nueva-ley-sobre-el-cabotaje-maritimo-que-fortalecera-el-comercio-exterior>

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2024b, June 15). *Ministra Elizabeth Galdo: Puerto de Chancay podría concentrar el 25% de las agroexportaciones peruanas por vía marítima*. <https://www.gob.pe/institucion/mincetur/noticias/972514-ministra-elizabeth-galdo-puerto-de-chancay-podria-concentrar-el-25-de-las-agroexportaciones-peruanas-por-via-maritima>

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2024c, October 28). *Terminal Portuario Multipropósito de Chancay permitirá que productos peruanos lleguen en menor tiempo a socios comerciales en Asia*. <https://www.gob.pe/institucion/mincetur/noticias/1048136-terminal-portuario-multiproposito-de-chancay-permitira-que-productos-peruanos-lleguen-en-menor-tiempo-a-socios-comerciales-en-asia>

Ministerio de Economía y Finanzas del Perú. (2023, September 6). *Ministro Contreras: El megapuerto de Chancay convertirá al Perú en un polo de crecimiento y desarrollo en la región*. https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&view=article&id=7940&Itemid=102627

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2021, February 6). *INFORME LEGAL N° 0035-2021-APN-UAJ*. <https://www.scribd.com/document/776465560/Informe-Legal-N-0035-2021-APN-UAJ>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2022, September 10). *Puerto Multipropósito de Chancay impulsará la economía y su construcción generará 7500 empleos directos e indirectos*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/648926-puerto-multiproposito-de-chancay-impulsara-la-economia-y-su-construccion-generara-7500-empleos-directos-e-indirectos>

Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (2024a, de diciembre de). *Plan de Desarrollo Urbano de Chancay permitirá crecimiento ordenado y sostenible de la ciudad*. [vivienda.gob.pe. https://viviendaconpuncha.vivienda.gob.pe/noticias/plan-de-desarrollo-urbano-de-chancay-permitira-crecimiento-ordenado-y-sostenible-de-la-ciudad/](https://viviendaconpuncha.vivienda.gob.pe/noticias/plan-de-desarrollo-urbano-de-chancay-permitira-crecimiento-ordenado-y-sostenible-de-la-ciudad/)

Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (2024b, February 27). *Ministerio de Vivienda inicia elaboración de planes territoriales y urbanos para zonas aledañas al Terminal Portuario de Chancay*. [gob.pe. https://www.gob.pe/institucion/vivienda/noticias/912015-ministerio-de-vivienda-inicia-elaboracion-de-planos-territoriales-y-urbanos-para-zonas-aledanas-al-terminal-portuario-de-chancay](https://www.gob.pe/institucion/vivienda/noticias/912015-ministerio-de-vivienda-inicia-elaboracion-de-planos-territoriales-y-urbanos-para-zonas-aledanas-al-terminal-portuario-de-chancay)

Ministério do Planejamento e Orçamento. (2024). *Rotas de Integração Sul Americana*. Brasília : Secretaria de Articulação Institucional. <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao/relatorio-2024-rotas-de-integracao.pdf>

Montesinos Nolasco, E. (2025, May 1). *Impactos ambientales del puerto chino de Chancay persisten a cinco meses de su puesta en marcha en Perú*. [infobae. https://www.infobae.com/peru/2025/05/01/persisten-los-impactos-ambientales-del-puerto-chino-de-chancay-a-cinco-meses-de-su-puesta-en-funcionamiento/](https://www.infobae.com/peru/2025/05/01/persisten-los-impactos-ambientales-del-puerto-chino-de-chancay-a-cinco-meses-de-su-puesta-en-funcionamiento/)

Moraes, W. (2024, August 16). Chancay: Um megaporto de oportunidades para o Acre. *Noticias do Acre*. <https://agencia.ac.gov.br/chancay-um-megaporto-de-oportunidades-para-o-acre/>

Mundo Marítimo. (2025, enero). *Puerto de Chancay contará con nuevo servicio regional hacia Chile a partir de marzo*. Mundo Marítimo. http://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-de-chancay-contara-con-nuevo-servicio-regional-hacia-chile-a-partir-de-marzo?utm_medium=email&utm_campaign=newsletter

Municipalidad Distrital de Chancay. (2009). *Plan de Desarrollo Urbano del Distrito de Chancay 2008-2018* (p. 405) [Informe final para consulta y exhibición pública]. <https://es.scribd.com/document/111947052/PDU-CHANCAY#download&content=query:chancay%20por,pageNum:313,indexOnPage:1,bestMatch:false>

Murcia, J. D. (2024, December 9). *Puerto de Chancay en Perú inicia una ofensiva por atraer a empresarios colombianos*. *Diario La República*. <https://www.larepublica.co/empresas/entrevista-con-el-almirante-carlos-tejada-presidente-del-puerto-de-chancay-sobre-sus-operaciones-con-la-region-4015779>

Narrea, O. (2022). *Sharing Chinese and Peruvian Visions about the Future Chancay Port: Exploring Opportunities under the Belt and Road* (No. Working Paper Number 3). Centro de Estudios Sobre Cina y Asia-Pacífico, Universidad del Pacífico. <https://cechap.up.edu.pe/wp-content/uploads/Working-Paper-Nro3-Omar-Narrea.pdf>

Ninahuanca, C. (2025, May 12). *Puerto de Chancay dinamiza el comercio exterior y su segunda etapa iniciaría el 2027*. *Andina Agencia Peruana de Noticias*. <https://andina.pe/agencia/noticia-puerto-chancay-dinamiza-comercio-exterior-y-su-segunda-etapa-iniciaria-2027-1029182.aspx>

Notteboom, T., Pallis, A., & Rodrigue, J.-P. (2022). *Port Economics, Management and Policy*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429318184>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público. (2017). *Informe N° 012-2017-GRE-GSF-GAJ* (No. Informe N° 012-2017-GRE-GSF-GAJ). Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público. <https://es.scribd.com/document/776466100/Ositrán-Informe-012-2017-GRE-GSF-GAJ>

Padula, R., & Fiori, J. L. (2016). Brasil: Geopolítica e "abertura para o pacífico." *Brazilian Journal of Political Economy*, 36, 536–556. <https://doi.org/10.1590/0101-31572016v36n03a05>

Pereyra, G. (2024, de abril de). Chancay se proyecta a quintuplicar su población sin planes ni obras terminadas: ¿qué pasa con los planes de expansión? *El Comercio*. <https://elcomercio.pe/lima/megapuerto-de-chancay-se-proyecta-a-quintuplicar-su-poblacion-sin-planes-ni-obras-terminadas-planes-de-expansion-urbana-servicios-basicos-economia-ilegal-noticia/?ref=ecr>

Pérez, S. (2023, June 13). *Mincetur a favor que Puerto de Chancay sea Zona Económica Especial si cumple condiciones*. Gestión. <https://gestion.pe/economia/mincetur-a-favor-que-el-puerto-de-chancay-sea-zona-economica-especial-noticia/>

Perez, S. G., & Castillo Hurtado, J. L. (2023). *The road to the land of the mother of god. A history of the Interoceanic highway in Peru*. University of Nebraska Press. <https://www.jstor.org/stable/jj.2667622>

Port of Los Angeles. (n.d.). *Facts & Figures: Economic Impacts and Market Share for the Entire San Pedro Bay Port Complex* [Informe económico]. Port of Los Angeles. Retrieved July 29, 2025, from <https://www.portoflosangeles.org/business/statistics/facts-and-figures>

Porto do Santos Fatos y Datos 2024. (2024). Porto do Santos. <https://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/Fatos-e-Dados-2024.pdf>

Portugal, V., & Sembrero, M. (2021). *Reactivación Económica ¿Con Derechos? Análisis socioambiental de la normativa de reactivación económica implementada en el marco de la pandemia por COVID-19* (1a ed). Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR). <https://repositorio.dar.org.pe/handle/20.500.13095/187>

Presidencia de la República del Perú. (2005, October 13). *Ley General del Ambiente LEY N° 28611*. <https://www.minam.gob.pe/wp-content/uploads/2017/04/Ley-N%C2%B0-28611.pdf>

Presidencia del Perú. (2024). *Mensaje a la Nación de la Señora Presidenta de la República, Dina Ercilia Boluarte Zegarra, por fiestas patrias (28 de julio de 2024)*. <https://www.gob.pe/mensajepresidencial>

Puente a China. (2025, March 12). *“Una llave de oro”: Embajador de China en el Perú destaca la integración global que se alcanzará con el Megapuerto de Chancay*. Puente a China. <https://especial.larepublica.pe/puente-a-china/2025/03/12/una-llave-de-oro-embajador-de-china-en-el-peru-destaca-la-integracion-global-que-se-alcanzara-con-el-megapuerto-de-chancay-214824>

Puerto de Chancay proyecta cerrar su primer año con hasta 300 mil contenedores. (2025, June 17). Agencia Agraria de Noticias. <https://agraria.pe/noticias/puerto-de-chancay-proyecta-cerrar-su-primer-ano-con-hasta-30-39801>

Quispe Ore, A., & Salazar, M. (2019). Perú: Miedo y olvido en Saweto. *Mongaby*. <https://es.mongabay.com/2019/04/peru-saweto-tala-ilegal-defensores-ambientales/>

Ramirez. (2017). *Impacto ambiental de la pequeña minería y minería artesanal en la subcuenca del río Inambari, Madre de Dios* [Tesis de maestría]. Universidad Nacional del Centro del Perú.

Ramos, A. (2024, May 2). Megapuerto de Chancay: Perú enfrentaría arbitraje internacional con consorcio chino si no logra un acuerdo, ¿qué plazo límite tiene? *Infobae*. <https://www.infobae.com/peru/2024/05/02/megapuerto-de-chancay-peru-enfrenta-un-posible-arbitraje-internacional-con-consorcio-chino-si-no-logra-un-acuerdo-que-plazo-tiene/>

RedacciónRPP. (2019, April 6). *¿Huawei ensamblará sus equipos en Perú? Esto dijo el ministro de Economía*. <https://rpp.pe/economia/economia/huawei-ensamblara-sus-equipos-en-peru-esto-dijo-el-ministro-de-economia-mef-carlos-oliva-noticia-1190341>

Redagricola. (2025, January 23). Cosco Shipping abre nuevo servicio de Chancay a Shanghai. *Redagricola*. <https://redagricola.com/cosco-shipping-abre-nuevo-servicio-de-chancay-a-shanghai/>

Revista Economía. (2024, April 11). Tren bioceánico: Proyecto lograría conectar el megapuerto de Chancay con Brasil. *Revista Economía*. <https://www.revistaeconomia.com/tren-bioceanico-proyecto-lograria-conectar-el-megapuerto-de-chancay-con-brasil/>

Revista ProActivo (Director). (2024, April 9). *Gerente de Cosco Shipping Ports: Seguimos avanzando en la construcción del Puerto de Chancay* [Video recording]. <https://www.youtube.com/watch?v=fWEWN0EaTXM>

Rodrigue, J.-P. (2024). *The Geography of Transport Systems* (6th ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003343196>

Rojas, E. (2021). *Riesgo de deforestación asociada a la infraestructura vial existente y proyectada en los departamentos de Loreto, San Martín y Ucayali*. DAR. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.24426.03528>

Rojas, E., Zutta, B. R., Velazco, Y. K., Montoya-Zumaeta, J. G., & Salvà-Catarineu, M. (2021). Deforestation risk in the Peruvian Amazon basin. *Environmental Conservation*, 48(4), 310–319. <https://doi.org/10.1017/S0376892921000291>

Saavedra, D. (2024). *Consulta previa del proyecto hidrovía amazónica. Aportes para fortalecer el derecho a la consulta previa en el Perú*. Derecho Ambiente y Recursos Naturales.

Salazar Valdivia, C. (2023a). *Por una infraestructura que nazca sostenible Pasos clave para un enfoque de intervención temprana para el desarrollo de infraestructura de transportes en el Perú en un contexto de cambio climático*. DAR, Derecho, Ambiente y Recursos Naturales. https://dar.org.pe/wp-content/uploads/2023/04/Infraestructura_Sostenible_vf.pdf

Salazar Valdivia, C. (2023b, January 19). *El fin de la Hidrovía Amazónica. Lecciones para el sistema de inversión pública Invierte.pe y el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA)*. DAR. <https://dar.org.pe/>

Saldarriaga, J. (2025, March 14). Cosco Shipping: "China está preparando un shock de inversiones para Chancay" *El Comercio*. <https://elcomercio.pe/economia/china-cosco-shipping-china-esta-preparando-un-shock-de-inversiones-para-chancay-puerto-de-chancay-china-negocios-con-china-beneficios-del-puerto-de-chancay-zee-noticia/>

Schreiber, F. (2024, April 20). *Tren bioceánico, proyecto que busca conectar Perú y Brasil: ¿qué dijo el ministro de Economía al respecto?* infobae. <https://www.infobae.com/peru/2024/04/20/tren-bioceanico-conectaria-peru-y-brasil-que-dijo-el-ministro-de-economia-al-respecto/>

Schreiber, P. F. A. (2024, June 30). *Puerto de Chancay: Estos son los 3 países que desean operar en el terminal, según el MEF*. infobae. <https://www.infobae.com/peru/2024/06/30/puerto-de-chancay-estos-son-los-3-paises-que-desean-operar-en-el-terminal-segun-el-mef/>

Shi, Y., Stringer, C., & Lan Ge, G. (2013). The internationalisation of COSCO and its investment in New Zealand. In C. Stringer, M. Serapio, & P. Ramburuth (Eds.), *Dynamics of International Business: Asia-Pacific Business Cases* (pp. 225–235). Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107282278.028>

Sihue, M. (2025, May 10). *Megapuerto de Chancay: Estos son los productos de China que ingresan al Perú en menos tiempo desde Asia y se venden a bajos precios*. La Republica. <https://larepublica.pe/economia/2025/05/05/estos-productos-chinos-ingresan-al-peru-a-traves-del-megapuerto-de-chancay-en-menos-tiempo-desde-asia-y-con-precios-economicos-atmp-50515>

Silva, R. (2025, February 16). Tragedia en Chancay: Minsa confirma tercera víctima fatal del bus que cayó al río por el colapso del puente—Infobae [Portal de Noticias]. *Infobae*. <https://www.infobae.com/peru/2025/02/16/puerto-de-chancay-minsa-confirma-un-tercer-fallecido-por-el-colapso-de-la-estructura/>

Soberon, R. (2025). *Narcotráfico en territorios indígenas de la Amazonía peruana. Rutas, impactos y políticas erradas*. Amazon Watch, IBC, ORAU, AIDSESP. <https://amazonwatch.org/assets/files/2025-05-narcotrafico-en-peru.pdf>

Sociedad Peruana de Derecho Ambiental. (2023). *Megapuerto de Chancay: Análisis legal ambiental* (Sociedad Peruana de Derecho Ambiental). SPDA. https://spda.org.pe/wp-content/uploads/2024/02/INFORME_MEGAPUERTO-CHANCAY_SPDA.pdf

Superintendencia da Zona Franca de Manaus. (2024). *Suframa participa de eventos sobre rotas de integração no Acre, Roraima e Tabatinga (AM)* [Gov do Brasil]. Suframa. <https://www.gov.br/suframa/pt-br/assuntos/noticias/suframa-participa-de-eventos-sobre-rotas-de-integracao-sul-americana-no-acre-e-roraima>

Thorne, L. (2024, November 14). *Chancay port opens as China's gateway to South America*. AID Data. <https://www.aiddata.org/blog/chancay-port-opens-as-chinas-gateway-to-south-america>

TLW Redacción. (2023, August 23). El puerto peruano de Chancay despierta el interés de Brasil y otros países vecinos. *THE LOGISTICS WORLD | Conéctate e inspírate*. <https://thelogisticsworld.com/actualidad-logistica/el-puerto-peruano-de-chancay-despierta-el-interes-de-brasil-y-otros-paises-vecinos/>

TVPerú Noticias (Director). (2024, November 14). *Presidenta Dina Boluarte y su homólogo chino Xi Jinping en inauguración del Megapuerto de Chancay* [Video recording]. <https://www.youtube.com/watch?v=BctRH1puBM8>

Vilela, T., Malky Harb, A., Bruner, A., Laísa Da Silva Arruda, V., Ribeiro, V., Auxiliadora Costa Alencar, A., Julissa Escobedo Grandez, A., Rojas, A., Laina, A., & Botero, R. (2020). A better Amazon road network for people and the environment. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 117(13), 7095–7102. <https://doi.org/10.1073/pnas.1910853117>

Volcan compañía minera S.A.A. (2017). *Memoria anual Volcan 2016*. Volcan compañía minera S.A.A.

Watkins, G., Mueller, S.-U., Meller, H., Ramirez, M. C., Serebrisky, T., & Georgoulis, A. (2017). *Lecciones de cuatro décadas de conflicto en torno a los proyectos de infraestructura en América Latina y el Caribe* (Monografía Del BID No. IDB-MG-549; pp. 1–105). Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Lecciones-de-cuatro-d%C3%A9cadas-de-conflicto-en-torno-a-proyectos-de-infraestructura-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe.pdf>

Zarate, A. R. (2021, March 25). Desde Shanghai hasta Chancay: Perú acoge el primer puerto operado por una empresa china en América del Sur. *Asociación Peruana de Agentes Marítimos*. <https://apam-peru.com/desde-shanghai-hasta-chancay-peru-acoge-el-primer-puerto-operado-por-una-empresa-china-en-america-del-sur/>

Zurbriggen, C. (2011). Gobernanza: Una mirada desde América Latina. *Perfiles Latinoamericanos*, 19(38), 39–64. <https://doi.org/10.18504/pl1938-039-2011>

Desde Chancay a la Amazonía: panorama de expectativas, retos y oportunidades

Lista de autores

Pilar Delpino Marimón, Centro de Estudios sobre la Extracción de los Recursos Naturales y Sociedad, Clark University.

Leolino Dourado, Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico de la Universidad del Pacífico.

César Gamboa, Derecho, Ambiente y Recursos Naturales

Denise Humphreys Bebbington, Centro de Estudios sobre la Extracción de los Recursos Naturales y Sociedad, Clark University.

Denisse Linares, Derecho, Ambiente y Recursos Naturales.

Omar Narrea, Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico de la Universidad del Pacífico.

Natali Pinedo, Derecho, Ambiente y Recursos Naturales.

John Rogan, Centro de Estudios sobre la Extracción de los Recursos Naturales y Sociedad, Clark University.

Gabriela Soto, Derecho, Ambiente y Recursos Naturales.

Declaración de los aportes de los autores:

El informe es producto de una colaboración entre investigadores del Centro de Estudios sobre la Extracción de los Recursos Naturales y Sociedad (Extractives@Clark), Clark University, Worcester, MA, USA; de la organización no-gubernamental Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR), Lima, Perú; y del Centro de Estudios sobre China y Asia Pacífico de la Universidad del Pacífico (CECHAP), Lima, Perú.

La Sección 1 fue preparada por PDM y DHB; la Sección 2 estuvo a cargo de PDM y ON; la Sección 3 contiene aportes de PDM, DL y GS; la Sección 4 recibió aportes de PDM, LD y ON; la Sección 5 tiene aportes de PDM, CG, DL, ON, NP y GS; la Sección 6 tiene aportes de PDM, LD, CG, DL y GS. La Sección 7 tiene aportes de PDM, LD, CG, DHB, DL y ON. La elaboración de mapas ha sido supervisada por PDM y JR. DHB y PDM coordinaron la elaboración y redacción del informe. Todos los autores revisaron y aprobaron la versión final del informe.

Agradecimientos:

Agradecemos los aportes de Ana Lucía Araujo, Mario Malquichagua y Vee Dayandayan en la preparación y revisión del informe, y de Julia Head y Tanner Honnef en la elaboración de los mapas. Reconocemos los oportunos y valiosos comentarios de Cynthia Sanborn, Marc Dourojeanni y Vince McElhinny. Nuestra inmensa gratitud a Enrique Bossio por la edición del informe. Finalmente, agradecemos a la Fundación Gordon and Betty Moore por el apoyo brindado para realizar esta investigación.