

El proyecto de un puerto en la bahía de Ancón pone sobre el tapete un tema crítico de la política pública peruana porque el suelo es un bien económico escaso y porque el Perú no cuenta con un Plan de Ordenamiento Territorial.

Los mineros son los que han confrontado este dilema con mayor intensidad. Pero una cosa es una mina y otra un puerto. El yacimiento minero está en un sitio determinado y no hay posibilidad de trasladarlo. De allí el inevitable conflicto con las poblaciones locales y la necesidad de negociar y compensar los impactos. Pero un puerto sí tiene alternativas de ubicación y criterios constitucionales, ambientales y sociales a tener en cuenta, más allá del ahorro privado. El interés privado debe contrastarse con otras prioridades: la vocación de uso mayor del espacio marino elegido, el derecho a la salud; a un ambiente saludable; al descanso; al patrimonio cultural y el derecho de propiedad. Nada de esto ha sido evaluado por el Estado cuyo Ministerio responsable y todo el sector consideran además que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) es pobre y se requiere uno nuevo.

¿Cuáles son los criterios que argumentan los representantes de la empresa Santa Sofía Puertos (SSP) para justificar su inversión en Ancón? “El lugar es un botadero de desperdicios” (Beatriz Alva Hart. Entrevistada en ‘La Hora N’); “el puerto no puede estar a más de 100 km por el costo del transporte”; “Ancón tiene la profundidad necesaria para hacer el puerto” y “la normatividad vigente lo permite” (Alvaro Galindo. Especial de “Cu4rto Poder”, junio 2010).

El esquema argumental salta a la vista: menospreciar los valores locales, atacar a

Debates

CARLOS

CHIRINOS ARRIETA (*)



La bahía de Ancón



Tanto el gobierno como la empresa SSP parecen decididos a cosechar tempestades.

los opositores, inventar una campaña de desinformación y priorizar el bolsillo propio por sobre el ajeno y por sobre el patrimonio público, en este caso, por ejemplo, el turismo y el deporte que propicia la bahía que es además destino de recreación de un gran sector de la población de Lima. Bajo este esquema no es casual que Beatriz Alva Hart denominara “botadero” al lugar donde hay dos albergues para más de mil niños y dos playas –Miramar y Conchitas– que sirven de esparcimiento y descanso

para veraneantes locales y de Lima Norte. Puedo suponer que la doctora Alva Hart no conocía el sitio, pero su expresión responde a una lógica de imposición y no de consenso.

No coincido con el señor Galindo cuando señala que “la ley vigente permite un puerto en Ancón”. En realidad no hay norma expresa que prohíba o permita un puerto en Ancón. Pero el solo hecho que Ancón esté mencionado en una relación de bahías y caletas en el PNPD junto con Chorrillos, Los Organos y Máncora, donde sería impensable instalar un puerto de las dimensiones del proyectado por SSP, no justifica nada. Si realmente SSP actúa con criterio de responsabilidad y transparencia debería invertir en un lugar distinto, ganándole terreno al mar, tal como se recomienda a nivel internacional y como lo han hecho, por ejemplo, en el puerto de Melchiorita y se viene haciendo en el Muelle Sur del puerto del Callao.

Pero esto es solo una de las caras de la moneda. SSP tiene también avanzado el proyecto de un puerto para minerales en la bahía de Végueta, en Huaura, muy cerca de Ancón y del Callao, lo que multiplica el problema. No se entiende por qué afectar dos espacios marinos cuando técnicamente puede hacerse una sola infraestructura portuaria para graneles y minerales en el Callao. ¿Qué hubo de la descentralización y regionalización de los puertos y de priorizar el Callao como puerto hub? ¿Cómo es posible que el propio ministro de Transportes salga a apoyar el proyecto de Ancón sin conocer los impactos ambientales y económicos que generará el proyecto en la población afectada? En verdad, tanto el gobierno como la empresa SSP parecen decididos a cosechar tempestades.

(*) Abogado.