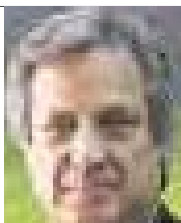


Un puerto fuera de lugar

**Jorge
Caillaux**

Sociedad Peruana de
Derecho Ambiental



No hay país en el mundo que haya logrado desarrollarse sin evaluar y ordenar sus recursos naturales y decidir –en política de Estado– qué actividades pueden desarrollarse en cada lugar, ubicando donde corresponde aquellas otras que podrían afectar las potencialidades de un espacio o zona determinada.

El caso del puerto que contra viento y marea pretende construir el Grupo Romero en Ancón, de ser aprobado por el Ministerio de Transportes luego del EIA (estudio de impacto ambiental) en curso, sería otro ejemplo de nuestra incomprensible manía de ocupar el territorio sin considerar su verdadera vocación natural, socioeconómica y cultural y un error que pagaremos caro todos los peruanos. Es que la actividad de un megapuerto en una bahía tan pequeña es incompatible con los principios y las normas de

nuestro propio ordenamiento territorial. La bahía de Ancón tiene muchos y mejores usos y no tiene por qué verse obligada a subordinar su desarrollo y potencialidades en favor de una actividad portuaria que perfectamente puede desarrollarse en zonas marino-costeras más apropiadas.

Basta ver la costa de Lima para advertir que no es posible que la Autoridad Portuaria Nacional (APN) autorice la construcción de puertos como si fueran paraderos de autobuses. El Callao, Ventanilla, Ancón, Chancay, Huacho, etc., son los lugares que la APN ha marcado en el mapa y en su plan de concesiones, donde la iniciativa privada podría construir puertos. ¿Acaso el Perú, con una costa de 2.414 kilómetros, debe contar con un puerto prácticamente en cada esquina?

Más grave aun es constatar que el ordenamiento de las actividades dentro de un territorio deba decidirse en función de intereses privados o sectoriales y no del interés público y multisectorial. Autorizarle a Santa Sofía

Puertos a realizar estudios para construir el puerto es un hecho lamentable pues subordina la vocación recreacional, turística, pesquera, deportiva y cultural de una bahía al interés particular de una sola empresa, la misma que muy bien puede construir un puerto para barcos graneleros y de contenedores en zonas más adecuadas de la costa.

¿O es que las autoridades se están creyendo el cuento de que la construcción de un muelle de 1.400 metros y con 200 camiones por hora circulando día y noche sobre el muelle (sobre el mar) solo afectará levemente esta pequeña bahía rodeada de cerros donde la tranquilidad y el silencio son parte de un perfecto paisaje para el descanso y la recreación? En verdad, una infraestructura para barcos cargueros de 80 mil-100 mil toneladas y 300 metros de largo –en una bahía tan cerrada como Ancón– someterá a las todas las embarcaciones a reglas de uso y desplazamiento aplicables a un puerto. Hay, pues, más razones para decir “no” que para autorizar tremenda insensatez. ■■■