

Jabiel, Sally, "Marcona: el nuevo megapuerto que desconcierta a un pueblo pesquero en Perú", *Dialogue Earth*, Reino Unido / China, 11 de julio de 2024.

Consultado en:

<https://dialogue.earth/es/negocios/marcona-megapuerto-desconcierta-pueblo-pescadores-peru/>

Fecha de consulta: 27/08/2025.

Marcona: el nuevo megapuerto que desconcierta a un pueblo pesquero en Perú

El puerto, construido por China, será el tercero más grande del país y podría impulsar una oleada de nuevos proyectos mineros en una región en la que la minería lleva décadas generando disputas y desconfianza



Una embarcación frente a la costa de San Juan de Marcona, en el sur de Perú. En este pueblo pesquero se construirá un nuevo puerto que, según algunos residentes, podría poner en peligro los ecosistemas locales, ya afectados por las actividades mineras (Imagen: Wirestock / Alamy)

[Sally Jabel](#)

Julio 11, 2024

“Cuando hay viento todo se vuelve negro”, asegura Washington Espinoza, presidente de la Comunidad Pesquera Artesanal del Puerto de San Juan de Marcona, en el sur de Perú, que agrupa a más de 1500 pescadores de esta localidad conocida por ser la mayor productora de hierro del país. “Cuando hay viento todo el metal [en polvo] se va al mar y eso está afectando la vida marina”.

Espinoza describe las repercusiones de la actividad minera que se desarrolla actualmente en la zona. Pero también expresa su preocupación por los nuevos planes que pueden amenazar aún más su ya frágil ecosistema.

A inicios de año se anunció que el distrito de Marcona, del que la ciudad de Espinoza es capital, será epicentro de la reactivación minera con la construcción del tercer puerto más grande del país, después del de Callao y [Chancay](#), próximo a comenzar a operar. Este será el Terminal Portuario de San Juan de Marcona, y estará a cargo de una subsidiaria de la empresa china Jinzhao Mining. El proyecto promete destrabar inversiones mineras por más de [15.000 millones de dólares](#).

Sin embargo, en una región donde la desconfianza hacia los proyectos mineros es habitual y los inversores chinos han [tenido dificultades](#) para ganarse el apoyo local, el proyecto ha sido recibido con escepticismo por muchos residentes y ONG, y algunos han expresado su preocupación por su posible impacto en el medioambiente y la población locales.

El nuevo megapuerto

Marcona es un pueblo de pescadores situado a unos 530 kilómetros al sur de Lima, la capital de Perú. Además de sus reservas de mineral de hierro, alberga dos áreas naturales protegidas: las reservas nacionales de San Fernando y Punta San Juan. Ambas ofrecen refugio a la mayor colonia del mundo de pingüinos de Humboldt, especie amenazada, y a otras especies como lobos marinos, anchovetas, cangrejos y la ballena azul, en peligro de extinción.

La propuesta de un terminal portuario en esta localidad no es nueva. En 2005, el Estado peruano lo declaró como un [proyecto de “necesidad y utilidad pública”](#), dadas las “importantes actividades comerciales” en la zona. Para 2018 las empresas chinas Shougang Hierro Perú, filial del grupo estatal Shougang; y Jinzhao Mining Perú, filial de una constructora china, ya habían expresado formalmente su interés, según el [Ministerio de Energía y Minas](#).

No fue hasta marzo de este año cuando Jinzhao ganó la licitación para el diseño, financiación, construcción, explotación y mantenimiento del puerto durante 30 años, con una inversión prevista de 405 millones de dólares. La empresa también explotará Pampa de Pongo, una mina de hierro en desarrollo situada en Arequipa, a unos 40 kilómetros al este de Marcona, uno de los yacimientos de hierro más grandes de Latinoamérica, desde donde planea exportar más de [20 millones de toneladas de hierro al año](#).



Callao, el mayor puerto de Perú, tiene una demanda de más de 35 millones de toneladas de carga al año. El nuevo puerto propuesto podría manejar 19 millones de toneladas, según una agencia gubernamental (Imagen: [Presidencia Perú / Flickr, CC BY-NC-SA](#))

El nuevo terminal será de uso público y contará con dos muelles: uno multipropósito y otro para minerales, de acuerdo con la [Agencia de Promoción de la Inversión Privada](#) (ProInversión). Se dice que permitirá activar al menos nueve proyectos mineros de hierro, cobre, zinc y molibdeno en el sur del país.

En términos de toneladas de carga, el puerto, que operará en 2028, tendrá una demanda promedio de 19 millones de toneladas cada año, con un potencial de más de 40 millones de toneladas, según el gobierno. Esto supera la del Callao, el mayor puerto del país, que mueve más de 35 millones de toneladas de carga y la de Chancay que prevé unos 34 millones.

Temor ante la expansión minera

A pesar de los pregonados beneficios del nuevo puerto y de los proyectos mineros que podría permitir, las experiencias previas con empresas mineras y su trayectoria en la región han despertado el escrutinio y el escepticismo de muchos en Marcona.

Actualmente el [72%](#) del territorio de Marcona está ocupado por concesiones mineras, la mayor parte de la empresa peruana Marcobre y [Shougang Hierro Perú](#).



(Fuente de datos: CooperAcción / Mapa: Dialogue Earth)

Esta última se fundó en 1992, cuando la mina Hierro Perú fue comprada por la empresa china tras su apertura a la privatización por el entonces presidente Alberto Fujimori. A la fecha, Shougang acumula un grave historial de denuncias, sobre todo [laborales](#). Pero también ambientales, con 98 infracciones de este tipo, según el [Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental \(OEFA\)](#) del Ministerio del Ambiente. Entre las infracciones se encuentran la fuga de material particulado de los almacenes de crudo y concentrado de hierro, y la declaración de [emergencia ambiental](#) por la rotura de una tubería con relaves mineros altamente tóxicos.

“Esta empresa se ha distinguido por ser una de las principales violadoras de derechos humanos en el país”, señala Julia Cuadros, investigadora de la ONG CooperAcción sobre

inversiones chinas en Perú y Latinoamérica. “Entonces, es natural el temor a que se repita más de lo mismo”, precisa.

En la base de datos de sanciones del OEFA, Shougang es la minera en el puesto 17 en mayor número de infracciones en Perú. Un [estudio](#) de la Universidad de Boston de 2017 destacó que las empresas chinas han recibido comparativamente menos sanciones ambientales que otras firmas. Sin embargo, es en las relaciones laborales donde Shougang ha enfrentado sus mayores desafíos, encontrándose con [repetidas huelgas](#) y [protestas violentas](#) en sus tres décadas en Marcona, en medio del descontento de los trabajadores.

El informe de la Universidad de Boston señala las difíciles relaciones entre la empresa y la comunidad de Marcona. “Objetivamente, Shougang no ha obtenido resultados significativamente peores en términos de normas laborales o impacto medioambiental que sus homólogos peruanos o internacionales”, afirma, pero destaca cómo “no se ha ganado los corazones y las mentes de sus vecinos”.

Para los pescadores el impacto de la contaminación de las empresas mineras se percibe, por ejemplo, con la [escasez de semillas de erizo rojo](#), que en los últimos años se habían convertido en un [producto de exportación](#) cada vez más popular. Se dice que su número ha disminuido a raíz de la sobrepoblación de un alga invasora. “El fuerte viento de Marcona hace que el hierro caiga al mar y es un mineral que provoca que estas algas invasoras se reproduzcan de forma agresiva”, señala Juan Carlos Saavedra, buzo pescador desde hace 18 años y fiscal de la Comunidad de Pescadores Artesanales de Marcona. “Queremos evitar que pase lo mismo con el nuevo proyecto”.

Algunos lugareños y ONG temen que el puerto de Marcona se enfrente a problemas similares a los que se han observado durante la construcción del megapuerto de Chancay, a 80 kilómetros de Lima. Según la [Sociedad Peruana de Derecho Ambiental](#), el Estudio de Impacto Ambiental de esa obra, una inversión de la empresa china COSCO International, no ha considerado suficientemente todos los impactos adversos, incluidas sus medidas para proteger los humedales cercanos.

En [un reportaje de 2021](#), Dialogue Earth evidenció el daño a las viviendas cercanas por las voladuras relacionadas con la construcción del puerto, así como la preocupación de los residentes locales por los posibles efectos sobre el cercano humedal de Santa Rosa. En [otra investigación de 2023](#), se reveló que la empresa ha denunciado a los vecinos que se oponen al proyecto.

Cosco dijo a Dialogue Earth que solo pretendían perseguir a quienes habían “atacado la imagen de la empresa”, y destacó los planes de indemnización que han ofrecido a los residentes.

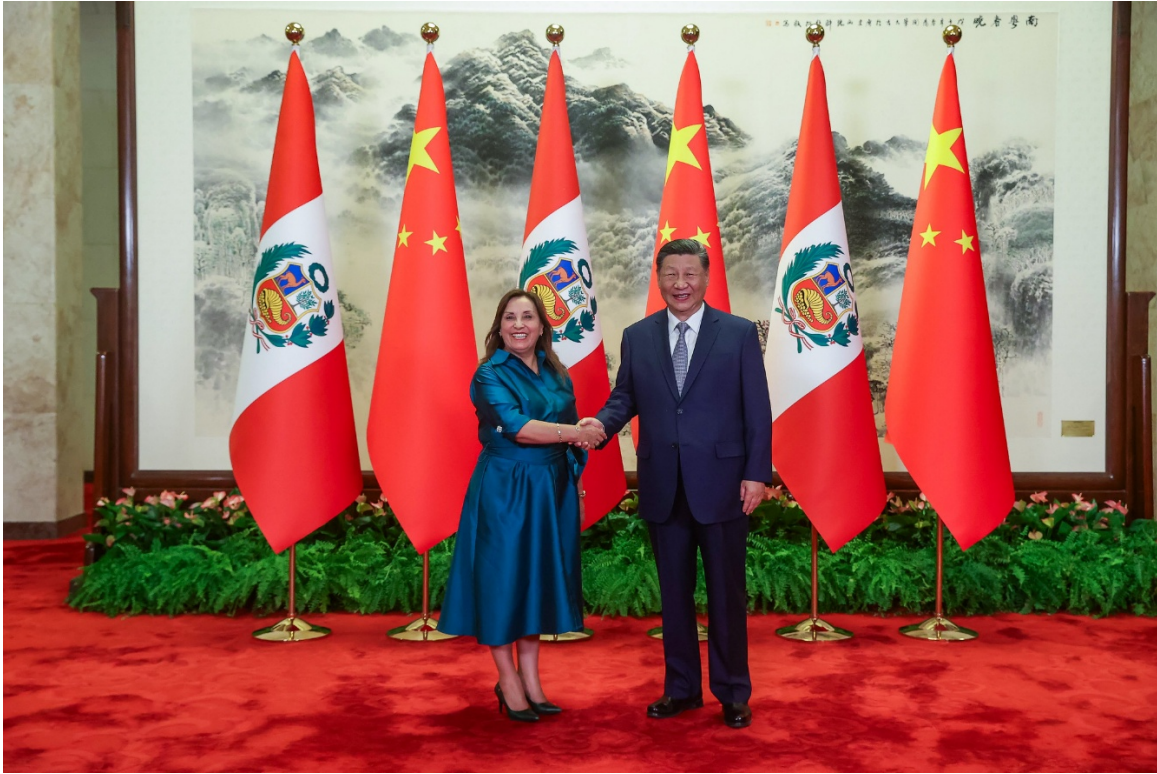
Nuevo proyecto, nuevas dudas

La adjudicación del nuevo terminal de Marcona a Jinzhao se ha producido también en medio de un [presunto caso de corrupción](#) por intercambio de favores políticos en el que estarían implicados el director general de su filial peruana, así como altos cargos del gobierno y funcionarios estatales. José Ávila Herrera, ex miembro de la Junta Nacional de Justicia, habría negociado con el ex ministro de Justicia Félix Chero para conseguir favores, entre ellos ayudar supuestamente a Jinzhao a hacerse con el control de los terrenos para construir el puerto de Marcona.

Al respecto, el jefe del proyecto en Terminal Portuario Jinzhao Perú, Edison Poma, declaró en [una entrevista](#) que se trató de una confusión “por falta de comunicación entre las entidades del Estado”.

Para la investigadora Cuadros llama la atención que cada vez más “China está apareciendo en temas de corrupción, no solo de minería”. “Un lobby de ese tipo sería algo muy oscuro y, aunque empresas de otras nacionalidades también lo hacen, el problema es que cuando es una inversión tan grande como esta, el impacto también lo es”.

Varias empresas chinas se han enfrentado a investigaciones por casos de corrupción en América Latina, como en [Bolivia](#) y [Ecuador](#). Esto ha contribuido a que se exija al gobierno del país asiático a ayudar a garantizar la rendición de cuentas de las empresas que operan en el extranjero, esfuerzos que, al parecer, están empezando a progresar dentro de China.



La presidenta peruana Dina Boluarte con el líder chino Xi Jinping durante su visita oficial a Beijing en junio de 2024. Boluarte también se reunió con representantes de empresas chinas como Cosco y el fabricante de automóviles BYD (Imagen: [Presidencia Perú / Flickr, CC BY-NC-SA](#))

El Estudio de Impacto Ambiental del megapuerto de Marcona también ha resultado polémico entre algunos lugareños. En los últimos años, Jinzhao ha realizado un Estudio de Impacto Ambiental Detallado que, incluso, fue [aprobado en 2023](#) por el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (Senace). Pero, según los pescadores, este fue rechazado desde la parte social.

“No estamos en contra de la inversión”, afirma Espinoza. Expresa sus reservas en torno a la participación de una empresa china, afirmando que “el tema es con las empresas chinas. Si Jinzhao no hace bien este estudio, va a ser lo mismo [que con Shougang]”.

Según [un comunicado](#) de Proinversión, dicho estudio no ha sido parte del proceso evaluador de la oferta de Jinzhao, sino que la empresa deberá presentarlo una vez suscrito el contrato

de concesión. Aún no hay información sobre cuándo tendrá lugar. También tendrán que presentar una actualización de un estudio final de ingeniería en un plazo máximo de dos años.



Aunque es una inversión de capitales chinos, es un proyecto público y estamos obligados a cumplir todas las leyes del Estado peruano

Edison Poma, jefe del proyecto portuario Jinzhao

Poma, jefe del proyecto portuario Jinzhao, dijo en su entrevista que la propuesta elaborada para su licitación también involucró a una empresa tercera contratada por ProInversión para supervisar y verificar su cumplimiento técnico y ambiental. “Aunque es una inversión de capitales chinos, es un proyecto público y estamos obligados a cumplir todas las leyes del Estado peruano”, detalló.

Dialogue Earth solicitó una entrevista a ProInversión y a Jinzhao sobre estas controversias y también envió directamente las consultas por correo electrónico. Al cierre de esta edición no obtuvo respuestas.

“Cuando el gobierno nacional declara de interés nacional estas inversiones, simplemente se implementan”, explica Cuadros. “Y lo que suele pasar es que la población pasa de la resistencia, como en Chancay, a aceptar que van a tener que coexistir con esa obra pero sin renunciar a sus derechos”.

Los pescadores de Marcona afirman que seguirán intentando hacer valer sus derechos sobre el medioambiente y sus medios de subsistencia. “No queremos que se pierda toda esta riqueza natural para las próximas generaciones, porque ser pescadores es algo que llevamos prácticamente en la sangre”, afirma Saavedra.