



Jesús Barrientos, viceministro de Pesca del vecino país:

Puerto peruano de Chancay "nos pone en una posición más competitiva en la región"

Pide a sus pares de Chile y Ecuador enfrentar como bloque la presencia de barcos extranjeros frente a sus costas.

J. BAEZA Y N. BIRCHMEIER

El megapuerto de Chancay logrará dinamizar la economía peruana a través de un mayor intercambio y acceso a otros mercados. Así lo señala Jesús Barrientos, viceministro de Pesca y Acuicultura de Perú, respecto al aporte que generará esta obra portuaria para el país vecino.

Reconoce que esta megaobra no fue "fácil" sacarla adelante. Pero "es una infraestructura que nos pone en una posición más competitiva en la región", dice la autoridad peruana, durante su visita a Chile, en el marco de la convención de la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur. El gobierno peruano inauguró este complejo portuario en noviembre del año pasado, con la presencia del Presidente chino, Xi Jinping. Su construcción, que contó con aportes de capitales chinos, tuvo una inversión de US\$ 3.500 millones.

En la realidad chilena, algunos actores del sector marítimo portuario apuntan a que la infraestructura local está quedando relegada frente al avance en Perú, ante la demora en la materialización de la ampliación del Terminal 2 de Valparaíso y el megapuerto de San Antonio.

Este panorama desafiaría la capacidad exportadora nacional en el mediano plazo, luego que la naviera OOCL, filial de la empresa china Cosco Shipping Lines (accionista principal del recinto portuario peruano), anun-

“**(Megapuerto de Chancay) nos pone mucha expectativa de lo que podemos lograr a nivel de la región (...) nos pone en los ojos del mundo**”.

“**Estamos apostando por un bloque sólido de Ecuador, Perú y Chile, de tener medidas bastante parecidas o que busquen justamente reforzar nuestra soberanía y el cuidado de nuestros mares**”.

ció que su ruta que va desde Asia hasta Sudamérica dejará de recalar en el puerto de Lirquén (Región del Biobío), a partir de marzo. Desde el próximo mes, sin embargo, comenzará a operar un servicio *feeder*, que partirá desde Chancay, para luego abastecer los puertos de Lirquén y San Antonio, y después retornar su rotación en Perú (Chancay y Callao).

—¿Cómo ven desde el Gobierno de Perú la puesta en marcha del megapuerto de Chancay?

“Es una infraestructura que nos pone en una posición más competitiva en la región. Siempre tenemos que mirar los mercados, y Asia-Pacífico es un mercado muy importante a nivel mundial. Esta obra nos abre las puertas a tener no solo acceso a un mercado grande, sino también a poner en valor todos nuestros recursos y posibilidades de intercambio. Creo que estamos comenzando a tener los primeros saltos cualitativos en temas logísticos. Esta infraestructura está ayudando mucho a dinamizar nuestra economía”.

—¿Cómo deja posicionado a Perú?

“Es una infraestructura estratégica para Perú, que nos pone mucha expectativa sobre lo que podemos lograr a nivel de la región. Perú está en una ola de crecimiento sostenible, buscamos medidas económicas y de integración. Nos pone en los ojos del mundo para ver cómo seguimos creciendo”.

Jesús Barrientos, viceministro de Pesca y Acuicultura de Perú.

do en este espacio”.

—Chile está observando las primeras consecuencias de la apertura de Chancay en algunas rutas de transporte marítimas. ¿En qué posición queda Perú frente a Chile?

“Creo que siempre va a haber

espacios para el crecimiento de ambos países. Siempre hay una mirada integral de lo que puede pasar en toda Sudamérica, y hay que ver más bien las oportunidades que nos genera la buena relación no solo económica, sino también de las empresas que nos vinculan”.

“Hay mucha inversión de Chile en Perú, y creo que es tiempo para buscar cómo crecer juntos como bloque, como Sudamérica. Es un eje que nos permite integrar Chile, Ecuador y también Brasil. Hay que ver más bien cómo aprovechamos las nuevas oportunidades en este mundo globalizado”.

Flota extranjera

En los últimos años ha aumentado el monitoreo a embarcaciones provenientes de otros continentes. En varios casos se relacionan con flotas pesqueras chinas, que en su desplazamiento anual desde el océano Atlántico hacia el Pacífico navegan por la Zona Económica Exclusiva (ZEE) y áreas marinas protegidas de Chile, donde no pueden realizar faenas de pesca.

En Perú y Ecuador han observado situaciones similares.

En octubre del año pasado, medios peruanos dieron a conocer denuncias de asociaciones pesqueras de ese país por la extracción de pota (conocida en Chile como jibia) por parte de barcos chinos, lo que habría causado un escasez de escasez en las costas peruanas. El Ministerio de la Producción de Perú publicó en octubre un decreto supremo que intensifica la fiscalización y sistema de control pesquero de embarcaciones pesqueras de bandera extranjera que ingresan a su territorio marítimo. Según publicó el medio La República, Barrientos descartó en dicha oportunidad que la escasez de pota tuviera relación con la presencia de embarcaciones chinas.

—En los últimos años, Chile ha estado alerta respecto a la presencia de flota extranjera cerca de la ZEE. ¿Cuál es la mirada de Perú en ese sentido?

“Las embarcaciones de bandera extranjera están fuera de las 200 millas, fuera de las zonas económicas exclusivas de diversos países. Pero creo que tene-

mos que armar un bloque sólido en contra de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Perú también está afrontando este reto, y en octubre sacamos unas medidas de ordenamiento focalizadas a desalentar y tener un control menos flexible (...) al final lo más importante es tener un espacio controlado al ingreso, en zonas económicas exclusivas, para que no puedan extraer recursos sin control.

“Nosotros estamos justamente apostando por un bloque sólido de Ecuador, Perú y Chile, de tener medidas bastante parecidas o que busquen justamente reforzar nuestra soberanía y el cuidado de nuestros mares”.

—¿Se ha reunido con la autoridad chilena para abordar este tema?

“Lo abordamos con el subsecretario de Pesca (Julio Salas) en enero de este año, y espero tener la oportunidad de hablar con Ecuador”.

—En medio de la discusión de la Ley de Pesca en Chile, el subsecretario Salas llamó a la pesca industrial a capturar recursos fuera de la ZEE. ¿Cuál es su opinión como autoridad del sector?

“En realidad, es un reto para nuestros países poder salir en aguas internacionales y tener recursos pesqueros. En Perú, sobre todo, porque tenemos un mar altamente productivo y lo tenemos a disposición cerca. Pero creo que el cambio climático nos da señales de que tenemos que buscar nuevos mercados y ser más productivos”.

—Entonces, salir de las 200 millas...

“Para hacernos más competitivos, claro que sí. Siempre ser competitivos en este mercado es importante y tener una mirada a largo plazo. Chile es un referente en acuicultura y en pesca, por lo que no nos debemos quedar atrás”.

—¿No es descabellado este planteamiento? En la industria chilena criticaron este mensaje...

“No, no es descabellado, pero sí requiere inversión y poner medidas que incentiven a la industria. Para Perú es una mirada, por lo menos, no inmediata ni a corto plazo, pero sí es una mirada que tenemos que tener”.

Autoridad reconoce que poseen un "reto grande" para explotar triángulo marítimo ganado a Chile en La Haya

—A 10 años del fallo de La Haya, donde Perú ganó más de 50.000 kilómetros cuadrados en el triángulo marítimo, ¿cómo están explotando esa zona?

“Es una zona bastante productiva, pero todavía sin su explotación ni con todo lo que pudiera brindar. Tenemos un reto grande en la zona sur de mejorar los desembarcaderos pesqueros artesanales que han quedado con ciertas limitaciones, sobre todo para la rapidez del desembarque de la pesca artesanal. Por lo tanto, tenemos que afianzar y mejorar la infraestructura pesquera que ayude también a la explotación de diversas zonas”.

—¿Ese territorio marítimo le brinda una ventaja a Perú por sobre Chile?

“No podría decir ventaja, pero sí es un espacio que puede generar extracción y producción, pero que todavía no está siendo (explotado) por la diferencia de iniciativas que debemos tener en nuestra flota. No solamente combustible o el tiempo en la descarga que frena algunos temas logísticos. Creo que en los próximos años vamos a tener que apostar por ese crecimiento y explotarlo apropiadamente”.

—Una vez que logren esa mejora les brindaría una ventaja...

“Tendríamos el espacio para que la industria pueda también desarrollarse. En Perú, desde Arequipa a Tacna, tiene un gran potencial para poder crecer a diferencia de lo que ya está bastante consolidado en la zona norte-centro, que comprende desde Tumbes hasta Ica. El reto de Perú es hacer más productiva la zona sur y tenemos que invertir para tener infraestructura y embarcaciones. Estamos conversando mucho con la industria sobre iniciativas”.

“Nuestros mares son muy productivos pero también altamente variables. Tenemos que tomar justas decisiones en el momento justo”.



BRISTAN CARVALLO