



La implementación de un almacén de minerales en el proyecto del nuevo puerto General San Martín de Paracas **representa una gravísima amenaza** (<https://cosas.pe/de-fondo/186329/salvemos-paracas-artistas-e-intelectuales-se-unen-en-defensa-de-la-reserva-nacional/>) para la integridad de la primera Reserva Natural del país. Para Koechlin, todavía estamos a tiempo de corregir el rumbo. “Debemos proteger la **Marca Perú**”, advierte.

Por Isabel Miró Quesada



### ¿En qué consiste la actual controversia en torno al proyecto relacionado al puerto de Paracas y la vulnerabilidad de la bahía?

“En el 2016 se aprueba el estudio de impacto ambiental presentado por el Terminal Portuario de Paracas. Al año siguiente, en 2017, se pide una ampliación, una adenda, para que se incluya el transporte y exportación de minerales entre las operaciones del terminal. Originalmente, entonces, existía un negocio legítimo, que estaba aprobado y que era bueno para los inversionistas, la sociedad y el medio ambiente. Es con la adenda y la ampliación del negocio con lo que empieza toda esta controversia”, afirma José Koechlin, CEO de la cadena **Inkaterra** (<https://www.instagram.com/inkaterrahotels/>), sobre la creciente amenaza que representa el proyecto del nuevo terminal portuario de Paracas para el equilibrio ecológico y paisajístico de la Reserva Nacional.

“Como está planteado ahora el proyecto, el tránsito de los camiones será al lado del Museo de Sitio, que recién se ha rehecho con inversión del Estado; y el Centro de Interpretación. Además, pasará por el área de anidamiento de las aves residentes. Entonces, sin duda habrá un impacto de ruido y una perturbación del hábitat natural de estas aves. Lo que se pretende aprobar es un almacén para minerales, que se dice que forzaría a un aumento de hasta 13,000 camiones circulando por esa zona. La adenda para hacer este almacén de minerales podría llevar a la consecuencia natural, lógica, de prever que algunos de estos minerales serán contaminantes. Se dice también que las paracas incrementan la posibilidad de accidentes. Si se produjera un accidente importante, uno solo, ¿quién sería el responsable? ¿Quién se encargaría de cubrir y reparar el daño? ¿El Estado Peruano? ¿Nosotros?”.

### Se ha dicho que gracias al nuevo terminal se multiplicaría la oferta laboral en la zona...

La realidad de la Bahía de Paracas es que ya es el segundo principal destino turístico del Perú y que provee mucho empleo. Se calcula que en la zona de Paracas habría unas 7,000 personas, de las cuales quizá el 80 o 90 % dependan del turismo. Paracas fue la Primera Reserva Natural Marino Costera que declaró el Perú. Eso tiene una fuerte carga simbólica. También hay una marca que proteger: la Marca Perú. Esta controversia es parecida a la que se tuvo con el proyecto de Ancón. En aquella oportunidad, la sociedad hizo ver las partes negativas del proyecto y finalmente el puerto se trasladó a Chancay.

No es la primera vez que enfrentamos a un problema de este tipo, entonces. El proyecto original de Paracas aprobado en el 2016 era económicamente viable por sí mismo; con controversias sobre el ruido que hacía, pero estaba acotado y con ciertas guías de mitigación, como una cafetera que se iba por el otro lado para no pasar cerca de la población. **No se trata de ir contra la idea del Perú como país minero**, pero se **x**

MEJORA  
pueden buscar que esa minería salga por otro puerto que esté ubicado más al sur. **La función del estado es proveer la infraestructura y facilitar a la empresa privada** para que cumpla su rol de promover la creación de riqueza. En un momento hubo la confusión sobre si el Estado debía promocionar la creación de riqueza o la distribución de la misma. Ya hemos pasado por eso y sabemos que no funciona.



¿Crees que el turismo interno logrará reactivarse luego de la crisis sanitaria y los meses de aislamiento?

En Paracas, concretamente, existe un buen abanico de oferta para la población de Lima. Puedes ir a Paracas como excursión por el día: vas en la mañana y regresas por la tarde. Puedes hacerlo en tu propio vehículo o en un vehículo compartido o, si prefieres, puedes ir a quedarte una noche o más con distintos niveles de costo y de calidad de hoteles. Debemos entender que el turismo interno se incrementó tanto con el paso de los años porque ya se considera que viajar es prácticamente uno de los derechos elementales del ser humano. El derecho al ocio.

¿Eres optimista con respecto al futuro del sector?

Sí, definitivamente. La reactivación tomará tiempo, es cierto, pero nos adecuaremos a las nuevas formas y los distintos protocolos. Será un mundo diferente en algunas cosas, pero al final lo que no cambiará es que somos todos seres humanos.

Para firmar la petición para Salvar Paracas entré **aquí** (<https://www.change.org/p/mtc-gobperu-minamperu-fabiolamunozd-minsa-peru-mincetur-promperu-memperu-no-al-concentrado-de-mineral-en-la-reserva-nacional-de-paracas>).

## Paracas, oasis milenario: Historia de una bahía

Nadie es inmune a Paracas. Nadie es indiferente a este lugar en el que, en los días más crudos, llueve arena como un azote que solo calma la noche. Este es un breve recuerdo de la nostálgica historia de uno de los balnearios más emblemáticos de nuestra costa. Por Enrique Delgado y José María López ... Sigue leyendo

COSAS COSAS.PE

