

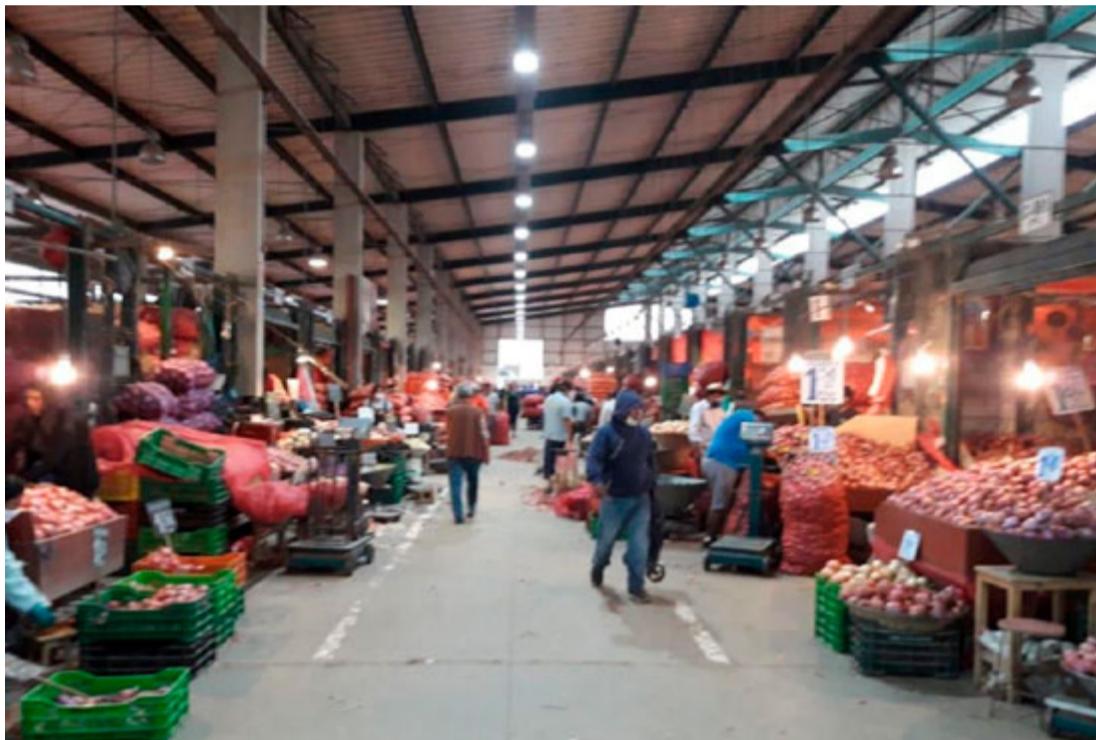
Un puerto seco para el mercado mayorista de Lima

30 de junio de 2020

Jose Antonio Luna Bazo
Sociólogo, Consultor
Para Lampadia
26/06/2020

Los orígenes y la ubicación del Mercado

En el distrito de Santa Anita, en la ciudad de Lima, se encuentra ubicado el más grande centro de comercialización de productos agrarios del Perú conocido como el "Gran Mercado Mayorista de Lima", GMML. En el año 1964, (primer gobierno de Fernando Belaunde Terry) se identificó el predio donde ahora se encuentra este mercado y cuya extensión original fue de 97 hectáreas. Inicialmente se desafectaron 15 hectáreas para la Empresa Comercializadora de Arroz S.A., ECASA, (Empresa estatal Liquidada) luego 5 hectáreas para el Instituto Peruano de Energía Nuclear, IPEN, 12 hectáreas para vías públicas y 11 hectáreas para la línea 2 del Metro de Lima, por lo que actualmente sólo ocupa 54 hectáreas.



El recorte realizado en el año 2012 con la expropiación de 11 hectáreas (valor total de S/1.00) en beneficio del Metro de Lima, área destinada a albergar el Patio de Maniobras, también suma a las 15 hectáreas que inicialmente fueron cedidas a ECASA. A la fecha al predio original le han sido recortadas 43 hectáreas.

Cabe indicar que esta área de terreno se identificó para el mercado mayorista por su proximidad a la vía central, que conecta el rico valle del Mantaro y el centro del país con la ciudad capital y, claro está, porque a través de esa misma vía se articula con los ejes longitudinales de la costa hacia el norte y al sur del país, entre otras vías de la región Lima que, paulatinamente, han ido adquiriendo importancia en la articulación territorial y espacial. Su ubicación es estratégica y es, actualmente, el punto neurálgico en el desarrollo de las actividades comerciales agro alimentarias, tanto como centro de acopio y formación de precios, como para la reexpedición de productos hacia otros mercados.

El recinto está delimitado hacia el oeste por la avenida La Cultura, al norte la avenida Metropolitana y al este, la prolongación de la Separadora Industrial (antes Periférico Vial Norte). Por la zona sur colinda con el Patio de Maniobras del Metro de Lima. Siguiendo el trazo de esta última vía, aproximadamente a 1,500 metros hacia el norte, se encuentra la vía del ferrocarril central, (concesionado a Ferrovías Central Andinas) otro eje de transporte próximo que le otorga al mercado mayorista un valor potencial de articulación adicional a los ejes viales terrestres. Lamentablemente no es utilizado, pese a los valiosos efectos que les otorgaría este medio a los procesos de intercambio, además de constituir una solución aleatoria a las dificultades de transporte en épocas de derrumbes e interrupciones de la vía central.

Puertos Secos para Lima y Junín

El Plan Maestro del Gran Mercado Mayorista de Lima, considera el desarrollo de una infraestructura que permita desarrollar las actividades propias de un Puerto Seco. Esta iniciativa se encuentra registrada en la concepción original del GMML y apunta a contribuir a la solución de los problemas que se presentan en diversos escenarios. Entre éstos se encuentra las dificultades que se originan con las avenidas de las lluvias en la zona central del país y los consiguientes derrumbes (huaycos) y la interrupción del flujo del transporte por la vía central.

Cuando estas contingencias se presentan, casi de inmediato, originan el alza inusitada de los precios, acaparamiento y especulación. Basta un retraso de horas en la llegada de los camiones desde la región central al GMML, para que se produzcan esas manifestaciones irregulares en el comercio agro alimentario. Una interrupción de la carretera que dure más de veinticuatro horas dará origen no solo a los fenómenos indicados, sino que también constituirá una amenaza de desabastecimiento. Eso es lo que ocurre con las manifestaciones de la naturaleza.

Otra contingencia está acotada a las tarifas o fletes que fijan los transportistas de los productos y que se reflejan en el costo de éstos al llegar al GMML. Existen registros, de data reciente, de los conflictos ocurridos entre productores, comerciantes y transportistas por el costo de los fletes, traducidos en denuncias para estos actores.

La ejecución y el desarrollo del Puerto Seco en el interior del GMML implica extender un ramal de la línea férrea en, aproximadamente, 1,500 metros y la construcción en el interior del mercado mayorista de la infraestructura necesaria para las operaciones, tales como muelles de carga y descarga, zonas de acopio y grúas para la estiba y la desestiba, almacenes, entre otros. Los productos de la sierra central (carga de origen) se transportarían en vagones acondicionados para esa finalidad, se acopiaría y cargaría en la región Junín, donde el gobierno regional tiene ubicado el espacio idóneo para

el símil del Puerto Seco en esa localidad.



Traza en rojo muestra línea férrea y el ramal que se construiría hacia el GMML.

La zona central del país es productora de tubérculos, hortalizas, granos y frutas, entre otros, productos agro alimentarios, de consumo sostenido en los mercados de Lima y ciudades del litoral del país. A su vez, **el Puerto Seco en el interior del GMML permitiría la provisión de los productos que demanda la zona central del país**, tales como harina, aceite, conservas y toda la variedad de abarrotes. La articulación entre la región Junín y el GMML, a través del ferrocarril contribuiría a desarrollar una dinámica de valor competitivo con el eje vial de la carretera central y las vías hacia el norte y sur, con efectos positivos en la estructura de costos de los productos agro alimentarios como también en los procesados.

Debe considerarse que sobre la avenida La Cultura se encuentra ubicado el “*Mercado de Productores de Santa Anita*”, gran emporio comercial de abarrotes de comercialización al por mayor y menor. **Desde este centro de abastos se comercializan y reexpiden miles de productos a los mercados de Lima Metropolitana, a otras ciudades y regiones del Perú.** Esta dinámica comercial constituye un sustento para las operaciones a través del ferrocarril y los Puertos Secos en el GMML y en la región Junín.

Fortalecer y ampliar la cadena de distribución utilizando la vía férrea tendría efectos económicos directos en la dinámica comercial de los espacios territoriales atendidos por el ferrocarril central. Se estima que la diferencia es del 50% entre el valor del flete/TN entre el ferrocarril y el transporte en camiones, no habría el problema del desabastecimiento o pérdida (pudrimiento) de los productos cuando los camiones demoran, por un derrumbe, más de un día en llegar al GMML. Además de ello, contribuiría a aliviar la carga vehicular en la carretera central, convertida actualmente en una vía altamente congestionada, con cuantiosas pérdidas de horas/flete, amén del desgaste de la vida útil de unidades y combustible.

En términos generales, el uso de transporte ferroviario de carga es favorable para grandes embarques, con bajos costos de transporte, cobrando vigencia el axioma ferroviario, *‘a más largo el tren menor el costo unitario’*, se aprovecha la capacidad de carga y la infraestructura existente, además de provocar una menor contaminación ambiental y una reducida huella de carbono. **Los Puertos Secos, vinculados por el ferrocarril central, son una opción que traería beneficios a las regiones de Lima y Junín y a las ciudades de Lima y Huancayo, fortaleciendo un eje espacial y territorial de desarrollo interno.** **Lampadía**