

# De Chancay a Eten: la estrategia de Perú para liderar el comercio en el Pacífico y que ya interesa a Corea del Sur



■ El terminal del norte del país se proyecta como un eje clave entre Sudamérica y Asia, con el potencial de redefinir las rutas comerciales regionales.

POR MARÍA GABRIELA ARTEAGA

Perú avanza con paso firme en la modernización y expansión de sus puertos, luego de haber inaugurado en noviembre de 2024 el terminal de Chancay, el punto logístico más importante hasta ahora del país, que contó con una inversión de más de US\$ 3 mil millones por parte de la empresa china Cosco Shipping.

Pero esa no es la única iniciativa en puerta. Al menos otros seis terminales están en la lista de obras que conforman el plan de desarrollo 2024-2030 de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), y uno de ellos ya despertó el interés de inversionistas locales y extranjeros.

Se trata del puerto Eten, una obra situada al norte del territorio andino que, según el presidente del directorio de la APN, Juan Carlos Paz, “es una oportunidad interesante” para la nación.

“Está muy cercano a Chiclayo, que es una importante ciudad en el departamento norteño de

Lambayeque; tiene acceso vial con Cajamarca, una relevante zona minera y ganadera con fuertes vínculos con la agroexportación, y que además tiene una conexión vial con el puerto fluvial Yurimaguas”, contó en entrevista con **DFSUD**.

Todo ello -dijo- forma parte de un proyecto que tiene el Ministerio de Transportes para conectar los puntos neurálgicos del comercio.

## Las claves de Eten

Este ambicioso proyecto, con una inversión estimada de unos US\$ 560 millones, tendría el potencial de convertir al departamento de Lambayeque en un nodo estratégico para el comercio internacional, particularmente en relación con Asia y Brasil, según ha planteado el Gobierno.

El terminal se perfila no solo como un complemento de Chancay, sino como una solución real para destrabar las rutas comerciales actuales.

Por ello, contó Paz, “la infraes-

tructura tiene que ser completamente nueva, para que pueda sostener el comercio exterior peruano, tanto en materia de exportaciones de la agroindustria, la minería y del sector hidrobiológico, así como en cuanto a importaciones”.

Esa propuesta ha atraído el interés de naciones como Corea del Sur, que desde hace unos años, y ante el avance de China y del propio Estados Unidos, está buscando establecer alianzas para fortalecer sus vínculos comerciales con la nación andina.

De hecho, el embajador de Corea del Sur indicó que cuando el estudio de factibilidad estuviera listo, su despacho podría presentarlo a las empresas coreanas para que evalúen sus apuestas.

“También hay también una propuesta, un interesado para solicitar viabilidad técnica temporal en ese puerto, por parte de una empresa peruana”, dijo el ejecutivo.

Y agregó: “Es un puerto que que va a traer mucha atracción”.

En el detalle, la obra tiene la capacidad potencial de transportar mercancías por US\$ 90 mil millones y hasta 46 millones de toneladas de carga al año, estableciéndose como un vínculo crucial entre el Amazonas y el Pacífico, una oportunidad

que también está siendo vista con buenos ojos desde Brasil.

“Nuestro objetivo es llegar mediante el Océano Pacífico a Shanghái, Japón, Australia y la India fortaleciendo así la ruta comercial más importante del globo terráqueo y hacer que la agricultura, la ganadería, la minería, los bienes y servicios no solamente miren el mercado de América latina sino el mercado Asia Pacífico”, dijo el gobernador regional de Lambayeque, Jorge Pérez Flores, en un evento empresarial organizado por la Cámara de Comercio Perú-Brasil a fines de la semana pasada.

## Transformación del comercio

El desarrollo de Eten no solo beneficiará a Lambayeque, sino que tendrá un impacto significativo en regiones adyacentes como Piura, La Libertad, Cajamarca, Amazonas y San Martín, según contó Paz.

Pero, además, puede tener gran impacto regional considerando la reciente Ley de Cabotaje, “que permite el transporte por mar de embarcaciones de bandera peruana o de cualquier país del mundo”, facilitando la gestión de cargas de países como Chile, Ecuador y Colombia.

46

MILLONES DE TONELADAS DE CARGA PODRÁ MOVILIZAR EL PUERTO AL AÑO.

US\$ 560 MILLONES

ES LA INVERSIÓN ESTIMADA PARA LA OBRA.