

Chancay: alfombra roja para China



Por **Juan Pablo Cardenal**

Coincidiendo con la cumbre anual de la APEC a principios de noviembre, el presidente chino, Xi Jinping, tiene previsto inaugurar a 75 kilómetros de Lima el puerto multipropósito de Chancay, la más estratégica de cuantas infraestructuras ha levantado China en América Latina. Una obra faraónica de 3.600 millones de dólares, cuyo principal inversor es Cosco, la naviera que forma parte del núcleo duro de las empresas estatales del régimen chino. Las expectativas detrás del proyecto están a la altura de su inversión.

Nace, por tanto, con la vocación de convertirse en el hub logístico en el Pacífico sur. Sus promotores apuntan que, además de crear miles de empleos, el megapuerto aspira a captar la mitad del comercio marítimo entre China y Sudamérica al reducir el tiempo de tránsito de la ruta en 10 días. Y añaden que el acceso más rápido a los mercados asiáticos dará a Perú “un posicionamiento estratégico internacional”, lo que servirá de detonante para la economía peruana y abrirá extraordinarias posibilidades de desarrollo para el país.

Aunque es indiscutible el beneficio económico del proyecto, quizá no es oportuno poner el listón tan alto. No faltan los proyectos estrella chinos por medio mundo que fueron problemáticos y que vieron frustradas sus expectativas. Ahí está, como mejor ejemplo en América Latina, la presa Coca Codo Sinclair de Ecuador. Pero en medio de ese mensaje de optimismo, llama la atención que un aspecto crucial de Chancay, como es el de su potencial uso dual y el riesgo geopolítico que de ello se deriva, haya pasado mayormente desapercibido.

Nadie duda que el uso del puerto a medio plazo será estrictamente comercial. Pero, por la naturaleza y escala de una infraestructura portuaria de aguas profundas, podría convertirse más adelante en una base naval que dé apoyo logístico y permita la reparación, el reabastecimiento y la escala de buques de guerra. Esto es importante en el contexto de la rivalidad creciente entre China y Estados Unidos (los dos principales socios comerciales de Perú), en el cual un enfrentamiento bélico entre ambos en el Pacífico a propósito de Taiwán no es en absoluto descartable. Es desconcertante que una cuestión tan relevante haya estado ausente del debate público.

Sobre todo, porque la lógica detrás de esta inquietud es meridiana. Chancay es el primer puerto de aguas profundas en América Latina sobre el que Cosco tendrá pleno control operativo. Como ocurre con otros gigantes estatales



chinos, sobre la naviera se proyecta la alarga sombra del gobierno chino. Hay que suponer, por tanto, que su margen para actuar autónomamente es limitado. Y que accederá a cualquier petición de Pekín para ayudar en cualquier tipo de misión.

Cosco ya participó en el pasado en ejercicios mixtos y ha apoyado operaciones de la Armada china. Además, está sujeta a un control estricto. Está obligada por ley a incluir un comité del Partido Comunista (PCCh) en su estructura corporativa y a colaborar en la recopilación de información y en la movilización de la defensa nacional. En un discurso en 2023, Xi Jinping exhortó incluso a las empresas privadas a servir los objetivos militares y estratégicos del país.

El control de los mares es clave para la expansión económica y militar de China. Actualmente, un centenar de puertos en 64 países están participados por China. Aparte de su base naval en Yibuti, al menos otros cuatro –operativos, en construcción o en planificación– serían de doble uso. Chancay podría ser el próximo.

La cuestión es la siguiente: llegado el caso, ¿tendría Lima la voluntad política y la firmeza necesarias para negarle a China el uso militar de Chancay? Para responder, observemos los principales datos de la relación bilateral: China es el primer jugador en el estratégico sector minero peruano; Perú exporta a ese país 20.674 millones de dólares al año (dato de 2022); Chi-

na invirtió 6.500 millones en dos adquisiciones eléctricas peruanas desde 2020; y otros 3.600 millones en Chancay. Datos que reflejan la dependencia económica peruana. Y que explican el consenso favorable a China, transversal, existente en el país.

Además, tenemos ya evidencia de cómo pueden ir las cosas. Meses atrás se generó polémica al saberse que, en 2021, Perú otorgó a Cosco exclusividad en el puerto por 30 años. Ello significa que será la única autorizada para prestar servicios comerciales esenciales. Según la prensa, dicha concesión fue dada «por error» administrativo, ya que la autoridad que la concedió lo hizo fuera del marco legal vigente y sin tener la facultad para hacerlo. Al pretender la anulación de dicho acto, Cosco amenazó “con retirarse del proyecto y recurrir a un arbitraje internacional”. En junio, se modificó la ley para dar encaje legal a la exclusividad concedida irregularmente.

Esto lleva a una reflexión para toda América Latina. Es cierto que Pekín presiona y explota las vulnerabilidades institucionales de los países donde invierte. Lo hace para defender sus intereses y conseguir sus objetivos. Pero como parece claro en el caso peruano, muchas veces son los propios países receptores, sus gobiernos y sus élites, quienes deciden que a China hay que desplegarle la alfombra roja. Que China nos tiene tomada la medida es evidente. Pero debemos saber que esta política de apaciguamiento nos hace más vulnerables.