



▶ Trabajadores en el nuevo "terminal portuario multipropósito de Chancay, con la capacidad para recibir buques de hasta 18 mil contenedores.

Perú inaugura el megapuerto de Chancay, la estrella de la influencia china en la región

Con la presencia de Xi Jinping en el marco de la APEC, el gran puerto del país sudamericano entra en operaciones después de 13 años de construcción. Frente a un Estados Unidos cada vez más ausente en Latinoamérica, Beijing empieza a ocupar el espacio e invertir en infraestructura.

Bastián Díaz

Después de muchos años, problemas técnicos, promesas y millones de yuanes, el jueves Perú por fin pudo celebrar la inauguración de su nuevo "Terminal Portuario Multipropósito de Chancay". Esta infraestructura, con la capacidad para recibir buques de hasta 18 mil TEU (contenedores), promete transformar la economía regional y darles mayor importancia a las costas peruanas.

70 kilómetros al sur de Chancay, en el Palacio de Miraflores, Lima, se realizó una ceremonia que contó con la presencia del presidente de China, Xi Jinping, además de los 16 dignatarios que representan a sus países en el Foro de la APEC. Siendo principalmente capitales chinos los que hicieron posible este proyecto, el líder del régimen aseguró que el puerto será "un camino a la prosperidad" para Perú.

Sin embargo, hay voces –sobre todo esta-

dounidenses– que desconfían de los intereses chinos en Perú. Al igual que en Asia y África, con los proyectos de la "Franja y la Ruta", la China de Xi ha construido puentes, plantas energéticas y distintas infraestructuras a lo largo del mundo, sobre todo entre los países "en desarrollo". Como indica el diario The Wall Street Journal, "China tiene menos reputación de cobrador de deudas en América Latina que en otras partes en desarrollo del mundo, en parte porque Beijing ha desacelerado los compromisos de nuevos proyectos y ha ajustado la forma en que ha financiado algunos trabajos".

Para celebrar la inauguración del nuevo puerto en Chancay, el líder chino Xi Jinping firmó un artículo en su nombre en el diario oficial El Peruano, donde aseguró, entre otras cosas, que la infraestructura será "un verdadero camino de prosperidad" y servirá para fomentar el desarrollo entre China y Perú y entre China y América Latina".

Respecto al puerto, Xi no se quedó atrás a la hora de describir los beneficios que podría traer para la república vecina: "Con la primera fase de este proyecto se podrá reducir a 23 días el viaje marítimo de Perú a China, se ahorrará más del 20% del costo logístico y se generarán para Perú ingresos anuales de 4.500 millones de dólares y más de 8.000 empleos directos".

Así, Xi asegura que Perú podrá "establecer un paradigma de conectividad multidimensional, diversificado y eficiente que comunica el litoral y el interior del país". Aún faltando etapas para terminar el proyecto, el líder asiático señaló: "Hemos de llevar a buen término la construcción y la operación de este puerto, para que sea un verdadero camino de prosperidad y fomento del desarrollo común entre China y el Perú, y entre China y América Latina".

Vale recordar que esta es la primera vez que Xi visita América Latina desde la pandemia, mostrando así la importancia del

proyecto para el líder chino, que desde 2020 ha estado evitando los viajes internacionales. Con esta inauguración, Beijing da un avance simbólico en lo que ha venido siendo, durante los últimos años, una remontada de su importancia económica en la región, siendo el principal socio económico de la mayoría de los países sudamericanos.

El puerto, diseñado por contratistas chinos y de propiedad mayoritaria de China Ocean Shipping Co., conocida como Cosco, ofrece ventajas estratégicas, económicas, políticas y potencialmente militares para Beijing. En entrevista para Reuters, el encargado de asuntos corporativos de Cosco, Mario de las Casas, aseguró que la infraestructura es "parte de la nueva ruta de la seda", y que, como tal, no es solo un punto crucial para el comercio, sino también para los intereses geopolíticos del gigante



► Reunión entre la presidenta peruana Dina Boluarte y el presidente de China, Xi Jinping, en Beijing.

asiático.

Ya en septiembre 2023 el entonces ministro de Transportes peruano Geiner Alvarado mostraba su entusiasmo por la magnitud e importancia de la infraestructura. “El puerto de Chancay convertirá al Perú en el primer centro logístico del Pacífico en Latinoamérica, lo que dinamizará la economía, impulsará las exportaciones y generará nuevas oportunidades comerciales. Además, este megaproyecto está generando miles de empleos para la población local”, señalaba entonces.

Ya la semana pasada empezaron los festejos en Chancay, donde durante la tarde del jueves llegó el primer barco chino al megapuerto. Proveniente de Taicang, el navío llegó a la terminal cargado con equipos destinados a la operación automatizada del puerto. “Cosco Shipping Honor”, el buque en cuestión, trajo también carretillas, repuestos para vehículos inteligentes y filtros hidráulicos, todos elementos que sirvan para terminar la megaobra.

Después de “Shipping Honor”, se espera que lleguen otros cuatro buques a Chancay. Según el mismo De las Casas, en una conversación con TV Perú, llegaría en este mes el “Cosco Tengfei”, un barco con un cargamento diverso, que incluirá vehículos eléctricos, maquinaria agrícola y excavadoras hidráulicas.

Junto al entusiasmo chino y peruano está la preocupación estadounidense: funcionarios del país norteamericano han venido advirtiendo en los últimos años respecto a las consecuencias que podría tener para Latinoamérica la influencia china, y en particular las posibilidades del puerto de Chan-

cay para recibir navíos de guerra chinos.

La general jefe del Comando Sur de Estados Unidos, Laura Richardson, dio esa hipótesis al Financial Times, asegurando que “podría usarse como un recinto de doble uso, siendo un puerto de agua profunda”. “La Armada china podría usarlo, absolutamente... es una jugada de manual, que hemos visto en otros países, no solo en Latinoamérica”, indicó la militar.

Desde la Escuela de Guerra del Ejército de Estados Unidos, el investigador Evan Ellis tenía teorías similares, y en un artículo para la Red China & América Latina (RedCAEM), indicó que el megapuerto podría comprometer la seguridad nacional peruana. “En tiempos de paz, un futuro gobierno peruano tendría mucha dificultad en negar a Cosco permiso para recibir buques de la Armada del EPL (Ejército Popular de Liberación) en su puerto. En tiempos de guerra, la capacidad de la empresa para recibir y enviar carga militar, y reabastecer al EPL con buques militares de la Armada, podría verse facilitada por una crisis política en Perú, en la que el control del gobierno es incierto”, indicó Ellis.

Lo que ya es un hecho es que China reemplazó a Estados Unidos en la región, al menos en el lugar de mayor socio económico para la mayoría de las grandes economías, solo exceptuando México y Colombia. Con su Iniciativa de la Franja y la Ruta, Beijing ha incluso conseguido la participación de casi todos los países de América Latina y el Caribe, en un programa que excluye a Washington.

Como indicó Diálogo Político, si en 2000 las exportaciones desde América La-

tina a China solo eran del 2% del total, ya en 2008 el comercio entre ambas partes subió un 31% anual. Además, China tiene tratados de libre comercio con Perú, Chile, Costa Rica, Ecuador y ya ha empezado conversaciones bilaterales sobre este tema con Uruguay.

Hoy por hoy, Beijing es uno de los principales compradores de litio argentino, petróleo crudo venezolano y mineral de hierro y soja brasileños. Los 286 mil millones de dólares en proyectos chinos en la región (incluidas líneas de metro en Bogotá y Ciudad de México y represas hidroeléctricas en Ecuador) se acercan así al valor del trabajo de China en África, aunque con un modelo de préstamo renovado y menos reacciones negativas.

Este mes, Xi está visitando América del Sur para participar en distintas cumbres entre líderes, incluido el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) en Lima, Perú, y la cumbre de G20 la próxima semana en Río de Janeiro. Es probable que ambos ilustren lo que algunos han llamado la marginación económica de Estados Unidos por parte de China en la región. Si bien también se espera al presidente Biden, su estatura se verá muy disminuida tras la victoria electoral de Donald Trump, y Xi, como líder de China, ha visitado la región más que ambos.

Respecto a la marginación de Estados Unidos, el diario The Wall Street Journal indicó: “Las naciones de Latinoamérica son en general sinceras en su deseo de mantener relaciones cálidas con Estados Unidos, pero a menudo se las considera una prioridad secundaria en Washington. Mientras tanto, los

dipomáticos y ejecutivos de Beijing interactúan activamente con los gobiernos locales y nacionales, casi independientemente de sus inclinaciones políticas”.

“Es muy frustrante porque esta región tiene todo lo que uno pensaría que las empresas estadounidenses querrían”, señaló al respecto Ryan Berg, director del Programa de las Américas en el Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales de Washington. Además de profundizar los vínculos económicos, Xi promovería un modelo de gobernanza que rompa con el orden de posguerra liderado por Estados Unidos y que, según Berg, es una reliquia obsoleta del colonialismo.

La atención sostenida de Xi a la región “es simbólica, y los países del Sur Global necesitan ese reconocimiento”, indicó por su parte Álvaro Méndez, investigador de la Escuela de Economía y Ciencias Políticas de Londres que estudia la influencia de China.

Trump, que en su primer mandato se centró principalmente en la región como fuente de inmigración no deseada, ahora podría obligar a algunos de sus países a tomar decisiones difíciles si los presiona para que limiten sus vínculos con China. “Muchos latinoamericanos están preocupados por lo que les espera en los próximos cuatro años en este tema crítico”, dijo Michael Shifter, académico de América Latina en el grupo de políticas Diálogo Interamericano en Washington. Al mismo tiempo, si Trump cumple su promesa de subir los aranceles de los productos extranjeros, estas medidas podrían acercar a algunas naciones a Beijing. ●