

Los riesgos para Chile de Chancay, el megapuerto peruano-chino que aspira a convertirse en el Singapur de la región

Inaugurado esta semana por los presidentes Xi Jinping y Dina Boluarte, el nuevo puente comercial entre Lima y Shanghai es visto como una amenaza para la hegemonía de los terminales portuarios nacionales, aunque el Gobierno lo ve como un complemento.

Redacción/Agencias

El jueves en la noche, la presidenta peruana, Dina Boluarte, y su homólogo chino, Xi Jinping, inauguraron manera remota el megapuerto de Chancay, ubicado a unos 70 kilómetros de Lima, que buscará convertirse en un puente que una comercialmente China con América Latina y que de paso puede romper la hegemonía que mantienen en la región los terminales portuarios chilenos.

“Proceda y adelante”, pronunció Boluarte desde el Palacio de Gobierno peruano, junto a Xi, para inaugurar el puerto. Segundos antes se pudo escuchar desde el muelle principal que la construcción de la obra “se ha culminado en su totalidad y las condiciones para el inicio de operaciones se han cumplido”.

Los mandatarios observaron en una enorme pantalla cómo la flamante infraestructura comenzaba a funcionar y, de manera simbólica, se cargó en un buque un contenedor de arándanos peruanos rumbo a China, mientras, simultáneamente, un container con vehículos eléctricos se depositaba en un puerto de Shanghai en un buque rumbo a Chancay.

“Chancay se convierte en un nuevo punto de partida del camino inca de una nueva era. De Chancay a Shanghai”, afirmó el presidente chino sobre el primer puerto inteligente y verde de Latinoamérica.

Indicó que la obra, cuya inversión inicial fue de 1.300 millones de dólares, reducirá en 10 días el tiempo de transporte marítimo entre Perú y China (de 40 a entre 21 y 23), ahorrará un 20% del costo logístico y creará puestos de trabajo a peruanos al paso que consolidará al país vecino como ‘hub’ logístico.

“Naveguemos hombro a hombro para abrazar el mun-



do y avanzar hacia un mañana más hermoso”, concluyó Xi.

Boluarte, a su turno, dijo que el puerto de Chancay aportará un punto porcentual al PIB del país una vez, una vez iniciadas sus operaciones.

En cifras, la megaobra tendrá 141 hectáreas, podrá recibir buques de hasta 24.000 contenedores, tendrá 15 muelles, grúas especializadas, vehículos autónomos y operará 100% con energía eléctrica, según Cosco Shipping Ports, la empresa china que construyó Chancay.

CÓMO LO VEN EE.UU. Y CHILE
 Para Estados Unidos, Chancay es una preocupación.

Lo afirmó esta misma semana, según Financial Times, la jefa del Comando Sur de la Armada de Estados Unidos, Laura Richardson, quien teme que puedan arribar navíos militares chinos a este nuevo puerto. Lo anterior, sin contar la evidente influencia comercial asiática, que se verá incrementada por sobre la estadounidense en Latinoamérica.

En Chile, expertos y autoridades creen que el megapuerto de Chancay, único por su tamaño, estándares y modernas prestaciones, podría significar una amenaza para la tradicional hegemonía portuaria de nuestro país, pero también lo

perfilan como un complemento. Sin embargo, todos admiten que consolida a Perú como la potencia del Cono Sur hacia Asia y el Pacífico.

Según expertos consultados por Efe, Chancay convierte a Perú en actor clave para conectar a la región con su principal socio comercial y con uno de los mercados más extensos del mundo, papel que durante décadas, y como sello de apertura comercial y perfil internacional, recayó en Chile.

Nuestro país tiene 4.200 kilómetros de costa y 39 puertos comerciales que de una u otra manera se verán afectados por la gran infraestructura que ins-

taló Cosco Shipping, una transnacional china que opera en 570 embarcaderos de 140 países.

VENTAJA EN RIESGO

Valparaíso, San Antonio, Angamos, Coronel y Lirquén encabezan el largo listado de puertos que pueblan nuestro litoral, por los que pasa más del 93% del comercio exterior y que, en términos comparativos, movilizan un mayor número de contenedores que Perú, que destaca más por su concentración portuaria.

El estreno de Chancay “pone en riesgo dicha ventaja comparativa”, comenta el investigador del Observatorio del

Contexto Económico de la Universidad Diego Portales, Antonio Espinoza.

“Chancay propone una reducción significativa de los tiempos de traslado de contenedores entre América del Sur y Asia, viene con avances tecnológicos importantes y se encuentra en una ubicación geográficamente estratégica que permite generar ahorro en gastos”, explicó Espinoza.

“Esto podría afectar el comercio exterior de Chile a través de una disminución de la demanda de sus puertos proveniente tanto de países externos a la región, como de países vecinos, y generaría una presión

(viene de la página anterior)

para mejorar sus tecnologías e infraestructura”, subrayó.

ESTRATEGIA REGIONAL

Andres Bórquez, doctor en Ciencias Políticas y Políticas Internacionales de la Universidad de Fudan (China) y académico de la Universidad de Chile, subraya que Chancay responde al “significativo déficit de infraestructura para su desarrollo”, que padece Latinoamérica.

“Este puerto logra reducir estas brechas para algo tan vital en nuestra región como es la conectividad portuaria, eventualmente ferroviaria en el futuro, conectores bioceánicos, todos elementos positivos en función de poder proyectar América del Sur como un actor clave, sobre todo en los países de la cuenca del Pacífico”, detalló.

Precisó que en “estos momentos” están en una “etapa de transición de orden internacional y los países chicos necesitan pensar cómo navegar este escenario de disputas”. Además, explicó que “una de las formas de hacerlo es tener una mirada regional en términos estratégicos, más allá de establecer un mecanismo de integración sofisticado, que siempre es complejo”.

“Este puerto iría en función de esta mirada un poco más estratégica desde América del Sur, pensando en una plataforma para integrarnos al Pacífico”, agregó.

FAENA COMPLEMENTARIA

Desde el Gobierno se observa a Chancay como un complemento más que una competencia para puertos como Valparaíso, cuyo proyecto de ampliación lleva diez años en tramitación ambiental y San Antonio, con el mismo trámite abierto desde 2020.

“Se trata de una operación complementaria a lo que hacemos a nivel nacional, por lo que no lo consideramos una amenaza sino un proyecto que amplía las alternativas que tienen las empresas navieras para transportar su carga a los destinos en nuestra costa”, respondió a la agencia Efe el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Se trata de una visión totalmente contrapuesta a la de Perú, como dijo su ministro de Transportes, Raúl Pérez Reyes: “Nuestro objetivo es convertirnos en el Singapur de América Latina, de forma tal que la carga portuaria pase por aquí cuando vaya a Asia. Que cuando alguien, desde Brasil, Venezuela, Bolivia, Paraguay o Argentina, quiera ir hacia allá, piense en Perú como un punto de salida”. ☞