

“Chancay se convierte en un nuevo punto de partida del camino Inca de una nueva era. De Chancay a Shanghai”, dijo el jueves 14 de noviembre el Presidente de la República Popular China, Xi Jinping, durante la inauguración del megapuerto de Chancay, en una clara referencia a la relación geopolítica estratégica que dicho terminal consolida entre Perú y la principal potencia asiática.

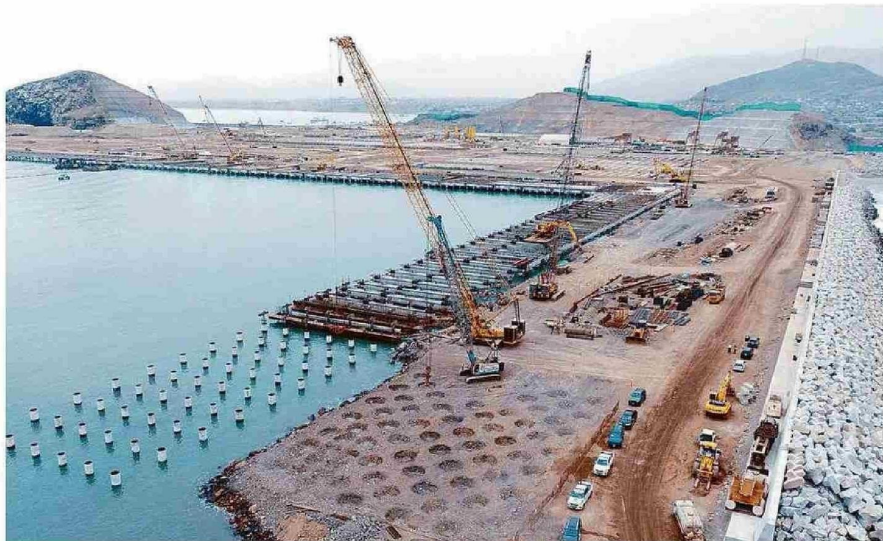
Por su peso económico específico, capacidad de transferencia y nivel de infraestructura, este flamante puerto peruano, ubicado en la provincia de Huaral y operado por la firma de capitales chinos COSCO Shipping, está destinado a convertirse en un punto focal del tránsito marítimo portuario en el Pacífico Sur americano.

Con una inversión de US\$ 1.300 millones, el megapuerto no solo facilitará el comercio entre Perú y China, sino que también reducirá en 10 días el tiempo de transporte marítimo, además de disminuir los costos logísticos en un 20%. La relación entre China y Perú, sin embargo, no se reducirá al ámbito marítimo, como muestra la frase final del discurso del Presidente Xi ese jueves de noviembre: “Naveguemos hombro a hombro para abrazar el mundo y avanzar hacia un mañana más hermoso”.

El vínculo entre ambas naciones quedó refrendado con la optimización del Tratado de Libre Comercio (TLC) Perú-China. Esta firma establece la incorporación de nuevos capítulos al acuerdo, entre los que destaca la política de competencia, “comprometiendo a ambos países a adoptar leyes contra prácticas anticompetitivas para promover la eficiencia económica”.

El convenio permitirá a las empresas peruanas que ofrecen sus productos o servicios digitales en China “no enfrentarse a restricciones para la transferencia de información ni exigencias de establecer servidores en el país asiático”. Asimismo, se ha incluido el capítulo de la cooperación en la cadena global de suministro, el cual “facilitará la simplificación de las actividades de comercio exterior, promoviendo el reconocimiento mutuo de documentos de transporte”.

Gestos, palabras y actos concretos provocaron una serie de movimientos en el escenario internacional, especialmente desde Estados Unidos. Uno de ellos es el interés que ha despertado en funcionarios norteamericanos las posibilidades de inversión que propo-



EL TERMINAL PERUANO DE CHANCAY INICIÓ ESTE MES LAS OPERACIONES DE SU PRIMERA FASE EN UN PROYECTO QUE CONTEMPLA OTRAS DOS ETAPAS.



“Esto es una oportunidad que se nos entrega, que cae del cielo, digamos. Confíemos en que nuestra institucionalidad esté preparada”.

Fernando Wilson
 Académico de la UAI

El efecto dominó que provocó Chancay en el tablero geopolítico

El impacto de la alianza marítimo-comercial suscrita entre China y Perú ocasionó la inmediata reacción de Estados Unidos, en una disputa soterrada que tiene como mar de fondo la influencia sobre el Pacífico Sur, advierte el analista de la Universidad Adolfo Ibáñez, Fernando Wilson.



EL PRESIDENTE XI JINPING Y LA PRESIDENTA DE PERÚ, DINA BOLUARTE.

ne el proyecto de Puerto Exterior, en San Antonio. “Estamos muy complacidos con el interés que se ha conocido en estos días de empresas norteamericanas, ya sea para desarrollar la construcción o eventualmente participar en lo que será su implementación tecnológica u operar como concesionario. A nosotros nos parece muy relevante”, dijo el presidente de la Empresa Puerto San Antonio, Eduardo Abedrapo, respecto del proyecto cuya licitación está programada para el próximo año.

La percepción de que Estados Unidos quiere equilibrar los pasos de China en los puertos sudamericanos quedó reforzada con la propuesta surgi-

da desde los círculos del recién electo Presidente de dicho país, Donald Trump. De ese entorno plantearon que la sobretasa de 60% anunciada por el Mandatario para los productos provenientes de China se puede extender a todos los bienes provenientes de terminales que estén dominados por el gigante asiático, como Chancay, cuya propiedad es dominada por capitales orientales.

Para Fernando Wilson, cientista político y académico de la Facultad de Artes Liberales de la Universidad Adolfo Ibáñez, con sede en Viña del Mar, Chile ha cometido el error de enfocar el debate público sobre la apertura del megapuerto de Chancay en la pers-

pectiva técnico portuaria, cuando en las visiones norteamericana y china es una acción de orden geopolítico y geoeconómico.

“El puerto de Chancay va a servir a corredores bioceánicos que se van a conectar con la zona centro del Brasil. Por lo tanto, *a priori*, no es una competencia para nosotros. Además, los buques que transportarán cargas de Chancay no transportan el tipo de productos que exportamos, que son particularmente mineros, en dirección a China”, plantea Wilson.

De acuerdo a su visión, no fue prudente que la inauguración del megapuerto, presidida por Xi Jinping, haya ocurrido con ocasión de la cumbre APEC, con la presencia en Perú de varios líderes mundiales y una fuerte representación norteamericana.

“Los estadounidenses pueden haberlo tomado como un desafío, como una suerte de mala educación. Por lo tanto, de ahí viene inmediatamente la declaración de que la carga que salga del, ‘puerto chino en Perú’, no dicen Chancay, va a recibir una sobretasa de 60%”, plantea el experto de la UAI, quien también menciona como ejemplo la visita de delega-

ciones de inversionistas norteamericanos a San Antonio.

Con todo, la percepción de Fernando Wilson es que “esto es una oportunidad que se nos entrega, que cae del cielo, digamos que no estaba planificada. Confíemos y esperemos que esta vez nuestra institucionalidad esté preparada y permita que dichas inversiones se materialicen y se consoliden”.

AUTONOMÍA DE COSCO

Otro aspecto mencionado por lo especialistas apunta a la autonomía que podría tener Cosco Shipping en su administración de Chancay. En esa línea, apunta Wilson, Perú habría cometido un error importante en términos de que no habría revisado en detalle las cláusulas del acuerdo bilateral con la autoridad china de logística y contactos interportuarios COSCO.

“El contrato plantea, o al menos así lo interpretan los chinos, que le entregaría total autonomía a COSCO y que quedaría fuera de la capacidad de supervigilancia y administración de la autoridad de puertos peruana, al ser una inversión extranjera”, explica Wilson.

Aunque el analista de la UAI reconoce que la autoridad portuaria peruana rechaza esta in-

terpretación y se está desarrollando un proceso judicial en el propio Perú para despejar esta duda, el ejemplo muestra de manera clara la voluntad china de tener un grado de autonomía y contar con un nuevo espacio de intervención en Sudamérica, que se suma a la base china en Neuquén, en Argentina.

“En términos estrictos, hay una expresión y hay una voluntad china explícita de hegemonía en Sudamérica y de competir frente a Estados Unidos”, explica.

¿Qué tan complejo puede ser tener a China y Estados Unidos compitiendo por nuestros puertos?

China ya ha hecho este proceso en la cuenca del Océano Índico. Ha entrado en Mianmar, en la antigua Birmania, en Sri Lanka, en Ceilán, en Pakistán, en Madagascar, Kenia, Tanzania. Es decir, y en un lapso extremadamente breve de tiempo, inundó esa zona con inversión. Cuando ellos expresan voluntad, lo hacen en serio y muy rápido, y no tengo totalmente claro que esté en nuestro interés entrar en un conflicto de esas características. Para Chile, si bien es cierto que China es nuestro principal cliente de *commodities*, Estados Unidos es el segundo. Además, Chile tiene un claro alineamiento social y político con la democracia liberal occidental. ■