



► El nuevo puerto fue construido con capitales chinos y tendrá 15 muelles para atender naves de más de 400 metros de eslora.

Desafiando a terminales de la región

Puerto peruano de Chancay iniciará operaciones a comienzos de 2025

Construido con capitales chinos, se espera que Xi Jinping participe en la inauguración de la infraestructura, calificada como una obra “faraónica”.

Bastián Díaz

Se puede hablar de sus 20 metros de calado natural, o de sus 15 muelles habilitados para atender naves de más de 400 metros de eslora, o de los 7.500 empleos directos e indirectos generados por su construcción, pero para medir bien la magnitud del puerto peruano de Chancay, basta decir que la presencia del mismísimo líder chino Xi Jinping, que no ha vuelto a América desde la pandemia, está casi confirmada en la inauguración del terminal.

La infraestructura no ha estado libre de polémicas, tanto ambientales como de política externa e interna, pero por fin, a comienzos de 2025, debería entrar en funcionamiento, luego de más de una década desde que empezara a proyectarse.

Con un inversión mayoritaria del Estado

chino, que es el dueño de la naviera china Ocean Shipping Company (Cosco), el megapuerto de Chancay promete acelerar el intercambio entre Asia y Sudamérica, llegando a beneficiar a países como Brasil, pero desafiando tanto a los puertos cercanos como a Estados Unidos. Este último país ve con desconfianza la llegada cada vez más intensa de las inversiones chinas a la región.

Una de las características principales de este puerto, que lo hacen tan único y enorme, es la capacidad de recibir embarcaciones de 18 mil TEU (contenedores), que son consideradas las más grandes del mundo, y que hasta el momento no llegaban a América Latina. Esto, en un momento en que muchos países de la región tienen a China como su principal socio comercial.

Una fuente de la Cosco Shipping Chancay Perú aseguró a CNN: “El puerto se inaugu-

rá en noviembre, en el marco del foro APEC, y se espera iniciar operaciones comerciales entre diciembre de 2024 y enero de 2025, luego de concluir las pruebas de comisionamiento por parte de la Autoridad Portuaria Nacional, que nos tiene que otorgar la licencia de operación”.

La administradora y dueña del megapuerto, Cosco Shipping Chancay Perú, cuenta con su mayor accionista en China, la estatal Cosco Shipping Ports Limited (60%), y la peruana Volcan Compañía Minera (40%).

Ubicado a 80 kilómetros al norte de Lima, el puerto de 3.500 millones de dólares de inversión total, financiado con préstamos de bancos chinos, será el primero en la costa del Pacífico de América del Sur capaz de recibir megabuques, debido a sus 20 metros de calado natural. Eso permitirá a las empresas enviar carga en esos buques directa-

mente entre Perú y China en lugar de en barcos más pequeños que deben ir primero a México o California.

Desde el Ministerio de Relaciones Exteriores peruano vienen anunciando desde hace unos meses la visita del líder chino Xi Jinping al país. El encargado de esa cartera, el ministro Javier González-Olaechea, aseguró que está previsto que Xi llegue en noviembre a Perú: “(La visita) está confirmada extraoficialmente, sí. Vino la ministra adjunta de Relaciones Exteriores y me visitó hace cuatro semanas, confirmando de forma verbal. Estamos esperando la nota diplomática, como se estilaba”.

La construcción del puerto no fue fácil, ya que incluyó conflictos entre el Estado peruano y la empresa china. Uno de los problemas era la “exclusividad de la explotación de los servicios esenciales” de la infraestructura. Esto, porque la APN (Autoridad Portuaria Nacional) había anulado un acuerdo que incluía tal propiedad, que se había hecho con Cosco.

A las semanas, Cosco Shipping Ports envió al ministro de Economía una carta donde se solicitaba la “suspensión temporal de la negociación amigable”. Al final, el Parlamento peruano modificó la Ley del Sistema Portuario Nacional, de tal modo que la APN volvió a tener la potestad de otorgar la “exclusividad” al titular de un puerto privado de uso público.

La llegada de Xi Jinping a la inauguración del megapuerto de Chancay coincidiría con la próxima cumbre de la APEC (Foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico, por sus siglas en inglés), en noviembre. The Wall Street Journal ya consignó que el puerto “podría desafiar la influencia de Estados Unidos en una región rica en recursos que Washington ha considerado durante mucho tiempo su patio trasero”.

Según el periódico, a Estados Unidos le preocupa que el control de China sobre lo que podría convertirse en el primer verdadero centro comercial global de América del Sur le permita a Beijing fortalecer aún más su control sobre los recursos de la región, profundizar su influencia entre los vecinos más cercanos de Estados Unidos y eventualmente plantar su Ejército en las cercanías.

“Esto facilitará aún más que los chinos extraigan todos estos recursos de la región, por lo que debería ser preocupante”, dijo el mes pasado la general del Ejército Laura Richardson, que dirige el Comando Sur de Estados Unidos, en una conferencia de seguridad de la Universidad Internacional de Florida.

“Esto cambia las reglas del juego”, comentó Eric Farnsworth, exdiplomático de alto rango del Departamento de Estado que ahora dirige la oficina en Washington del think tank Consejo de las Américas. “Realmente posiciona a China de una manera nueva e importante en América del Sur como puerta de entrada a los mercados globales. En ese momento no es sólo una cuestión comercial, es una cuestión estratégica”, señaló al Journal. ●