

Desde Chancay a Shangai: el megapuerto peruano que abre la Nueva Ruta de la Seda

“**N**uestro objetivo es convertirnos en el Singapur de América Latina, de forma tal que la carga portuaria pase por aquí cuando vaya a Asia. Cuando alguien, desde Brasil, Venezuela, Bolivia, Paraguay o Argentina, quiera ir hacia allá, piense en Perú como un punto de salida. A eso apuntamos”, dijo el ministro de Transportes y Comunicaciones de Perú, Raúl Pérez Reyes poco antes de la inauguración de Puerto Chancay, el coloso instalado a 80 kilómetros al norte de Lima, con capitales chinos.

Bajo la mirada del presidente chino Xi Jinping, en el marco del foro APEC (el mismo que Chile debió suspender en 2019 producto del estallido social), Chancay es una de las joyas de la corona de la Nueva Ruta de la Seda en Sudamérica, una infraestructura que supone la punta de lanza de las inversiones del gigante asiático en Perú.

La empresa estatal china Cosco Shipping Ports desembolsó 1.500 millones de dólares que se suman a otros US\$ 1.000 millones dispuestos por un consorcio privado, con el fin de atraer a los más grandes barcos de contenedores, con la promesa de reducir en 12 días el viaje por mar hacia China. Por allí transitarán las incaicas y también las del interior de Bolivia y de Brasil, los millones de toneladas de soya que hoy salen por Santos y otros puertos brasileños atestados por la demanda.

GIGANTE

Chancay, de casi 1.000 hectáreas de extensión, incluirá un complejo de ingreso, un túnel viaducto subterráneo y una zona operativa portuaria. Esta tendrá un terminal de contenedores con dos muelles, y un terminal de carga a granel, carga general y rodante con otros dos muelles. Hay -hasta ahora- cuatro amarraaderos para buques, 1.500 metros de muelles y un rompeolas de 2,7 kilómetros para lograr un anclaje seguro de las naves, según datos de Cosco Shipping.

La obra está construida para resistir terremotos de 8,5 grados debido a que Perú es un país donde los sismos son frecuentes, dado que se encuentra en el Cinturón de Fuego del Pacífico, un arco de gran actividad sísmica y volcánica.

Según la compañía, el puerto alcanzará una capacidad de manejo de carga anual de un millón de TEU. Cabe añadir que el complejo portuario contará con la capacidad de descarga de embarcaciones Triple E, consideradas los segundos barcos portacontenedores más grandes del mundo.

Chancay se distingue por su gran profundidad, con un calado natural superior a 16 metros. Pero no es lo único. El proyecto de Chancay es un eslabón más en una cadena compleja.

Este proyecto, denominado ‘ruta amazónica’, involucrando a beneficiará a Perú, Brasil, Ecuador y Colombia- cuenta con una inversión de 10 mil millones de dólares y se prevé que finalice para 2025.

Desde Chancay, las mercancías se desplazarán hacia la frontera entre Perú y Brasil por una combinación de nuevos y mejorados sistemas de carreteras y ferrocarriles, para luego pasar por varios puertos estratégicos de Colombia y Ecuador. El destino final de esta ruta será la ciudad de Manaus, en la Amazonia brasileña, que se convierte en un punto estratégico con acceso a vías fluviales que llevan al Atlántico.

Desde Manaus, las cargas podrán seguir su trayecto a través de los ríos amazónicos o por otras rutas terrestres hasta los puertos del Atlántico brasileño. El proyecto reducirá el traslado de mercancías en la región en 20 días. La llamada ‘ruta amazónica’ también incluirá el puerto de Tumaco en Colombia y el puerto de Manta en Ecuador, para fortalecer el comercio entre



Xi Jinping, presidente chino, dijo en la inauguración que habrá “ganancias compartidas en un espacio aún más amplio y generará resultados palpables a los pueblos” de la región que “se sentirán beneficiados y satisfechos”. Por lo pronto, el tránsito entre los continentes se reducirá en diez días.

los cuatro países participantes en el megaproyecto. Esta ruta es la primera de cinco que componen el Plan de Acción para la Integración (PAC), impulsado por Brasil para ampliar su integración y reducir hasta en 7 mil kilómetros su distancia con Asia.

El presidente chino recordó que “los puertos constituyen pilares importantes para el desarrollo económico” y en el caso de Chancay “es el primer puerto inteligente y verde de Sudamérica”.

“Naveguemos hombro a hombro para abrazar el mundo y avanzar hacia mañana más hermoso”, culminó Xi, en medio del aplauso de los funcionarios y empresarios peruanos presentes en la ceremonia.

Dina Boluarte, mandataria peruana, añadió que el puerto “refleja cómo la inversión china y la cooperación mutua pueden ser motores de desarrollo sostenible y progreso para nuestras naciones”.

INFLUENCIA CHINA

China es desde 2014 el primer socio comercial de Perú, desbancando de ese puesto a Estados Unidos. La Sociedad de Comercio Exterior del Perú (Comex) precisó que las ventas de bienes a China sumaron 14.260 millones de dólares hasta julio pasado, mientras que las importaciones ascendieron a 8.238 millones de dólares.

Asimismo, las inversiones de China en Perú se elevaron a

38.800 millones de dólares, entre 2001 y 2023, con principal interés en la minería (43 %), la pesca (21 %), la generación y distribución eléctrica (13 %), las finanzas (9 %), el petróleo y gas (9 %) y finalmente los puertos (4 %).

Ese interés de Pekín por las materias primas de Perú ya llevó a la firma en 2009 de un tratado de libre comercio entre los dos países, que fue optimizado el año pasado.

Cosco cuenta con 34 terminales en todo el mundo, 11 de los cuales se encuentran fuera de China. Otras compañías chinas disponen también de algún terminal en la región, como en las bocas del Canal de Panamá (China es el segundo usuario más importante de esa vía interoceánica, tras EEUU), o participan en obras de expansión portuaria, como en Itaquí (Brasil). Pekín también ha expresado interés en gestionar puertos completos -es el caso de La Unión, en El Salvador-, pero Chancay es la primera realización en ese sentido.

Pero el arribo de Donald Trump a la Casa Blanca y la “guerra comercial” que mantiene con China, trajo respuestas casi inmediatas.

Mauricio Claver-Carone, asesor del equipo de transición de Donald Trump, que se desempeñó como director senior para el Hemisferio Occidental en el Consejo de Seguridad Nacional de la Casa Blanca en su primera administración dijo que “cualquier producto que pase por Chancay o cualquier puerto de propiedad o control chino en la región debería estar sujeto a un arancel del 60%, como si el producto fuera de China”.

LOS

- Seg
- La me
- El a nu
- Co la l
- La ca

DETALLES DEL MEGAPUERTO

Según las autoridades peruanas, el terminal tiene un 98% de avance.

La infraestructura del puerto comprende cuatro muelles que suman una longitud de 1.500 metros, equipados con 27 grúas especializadas y 40 vehículos autónomos.

El acceso terrestre a la zona operativa del puerto se realizará exclusivamente a través de un nuevo túnel de 1.840 metros, el más extenso del país, que ha sido construido para evitar la congestión vehicular en las calles del pueblo de Chancay.

Con el nuevo puerto operativo se podrá establecer una conexión marítima directa, permitiendo la llegada de buques de gran calado, con capacidad de hasta 21.000 contenedores.

La segunda fase de construcción, prevista para los próximos cuatro años, busca triplicar la capacidad de carga del terminal portuario. La inversión total sumaría US\$ 3.500 millones.



Los efectos en Chile

El puerto de Chancay podría plantear una seria competencia al Terminal Portuario del Callao, gestionado por DP World Callao (empresa subsidiaria de Dubai Ports World), APM Terminals y Transportadora Callao. Se trata del puerto de facto de Lima y es el principal puerto del país en cuanto a tráfico y capacidad de almacenaje, con un movimiento portuario en 2018 de 2,3 millones de TEU y 56 millones de toneladas, que representan el 51% del total nacional.

¿Pero cuánto impactará a los terminales chilenos y nortinos en particular?

Lo que más se repite es que el país está innovando poco para hacerse más competitivo y pierde espacios ante Perú.

José Sáenz, gerente general de Puerto Angamos & TGN, estima que la apertura del puerto de Chancay es sin duda un hito relevante. Puede generar una reconfiguración de ciertos servicios navieros, pero está muy enfocado en contenedores.

"En el caso de la región de Antofagasta y, particularmente de Puerto Angamos & TGN ubicados en la Bahía de Mejillones, se realizan muchas transferencias en otros formatos, como cargas generales, bultos, proyectos y graneles, por lo que su impacto en este tipo de carga sería menor. Por otro lado, Puerto Angamos & TGN han realizado inversiones relevantes en los últimos años, generando capacidad disponible para absorber la demanda de los nuevos proyectos mineros, eólicos, litio y otros que se vislumbran para los próximos años en nuestra región y en el noreste de Argentina".

Juan Pablo Santibáñez, gerente general de ATI, estima que Chancay será un puerto que impulsará la competencia en América Latina, lo que va en beneficio del comercio exterior.

"Los volúmenes de cargas en los puertos de origen se van a mantener. No hay que olvidar que en Chile los puertos no tienen las condiciones para poder ser un gran puerto hub, principalmente por su ubicación geográfica. Los puertos del norte de Chile, ATI incluido, son alimentadores, por lo que la situación no implicará un cambio radical, por el contrario, puede dinamizar el flujo de carga.

¿Hay algo que deba hacer el país en su conjunto para mejorar la competitividad?

No hay que perder de vista los puertos son reflejo de la economía, en la medida que Chile recupere sus tasas de crecimiento la carga va a aumentar.

Esta nueva configuración en la industria es un impulso para seguir desarrollando la infraestructura portuaria y la tecnología para contar con una red con capacidades adecuadas para atender naves más grandes. Por otro lado, no solo se trata de los puertos, sino de toda la cadena logística asociada y la planificación del hinterland. La conectividad terrestre, las redes ferroviarias, los tiempos y la seguridad, los servicios asociados (Aduanas y SAG) son también factores a evaluar.

¿Cómo se vincula esto con el corredor bioceánico?

En la medida que hay más servicios y más alternativas, Chancay podría impulsar el Corredor Bioceánico. La Región de Antofagasta debe trabajar para posicionarse como un punto de conexión de grandes cargas con nuevos destinos de manera más eficiente, potenciando no tan solo la economía local sino también fomentando el empleo regional.