



Con Perú como base, China aumenta su peso en Latinoamérica

Más que un megapuerto, Chancay podría convertirse en el punto de partida de una mayor expansión del régimen de Beijing en las fronteras con EEUU.

POR MARCELA VÉLEZ-PLICKERT

Si el calendario se cumple, en cerca de dos meses el presidente chino, Xi Jinping, aterrizará en Perú. No será una visita protocolar cualquiera. Xi llegará a Latinoamérica en medio de la expansión de las empresas chinas en la región; y en medio de una disputa comercial con EEUU que amenaza con convertirse en una nueva Guerra Fría.

Que Perú sea el anfitrión de la cumbre del Foro de Cooperación Asia-Pacífico (APEC) tiene, además, una especial relevancia este año. Está previsto que tras la cumbre Xi inaugure la primera fase del Puerto de Chancay.

Dada las tensas relaciones entre Beijing y Washington, la entrada en operación del Puerto de Chancay se convierte además en un evento geopolítico. Con una inversión inicial

por US\$ 1.300 millones y total por US\$ 3.500 millones, Chancay será el mayor de la decena de puertos que empresas chinas manejan en Latinoamérica. Más importante aún, tanto el régimen de Beijing como los gobiernos de Perú y Brasil han identificado la oportunidad de expandir el impacto de la obra a nivel regional.

Plantas de ensamblaje de autos eléctricos, y otros centros industriales, infraestructura de carreteras y trenes hacia Chancay, son algunos de los planes que están creciendo alrededor de la idea del megapuerto, que será el primero en Sudamérica en ofrecer una conexión directa con Shanghái.

Algunas de estas ideas ya fueron discutidas en la visita de la presidenta peruana, Dina Boluarte, a Beijing a mediados de año.

"Chancay es un paso notable para Perú y China en el avance de sus

relaciones. Es algo que se ha estado preparando durante bastante tiempo... Los acuerdos alcanzados (entre Boluarte y Xi) son emblemáticos de una nueva fase en el compromiso chino con el exterior. China está dando prioridad al comercio y la inversión en un conjunto selecto de industrias que son fundamentales para el crecimiento del país", afirmó Margaret Myers, directora del Programa Asia-Latinoamérica de Diálogo Interamericano, a Señal DF.

Son industrias consideradas por Beijing como parte de la "nueva infraestructura" que requiere una economía más verde y digital. "La exportación de vehículos eléctricos e inteligencia artificial a Perú y al resto de la región es un imperativo económico para China en esta coyuntura", agregó Myers.

Al mismo tiempo, son industrias en las que las empresas chinas enfrentan cada vez más restric-

ciones en EEUU y la Unión Europea. Ambos elevaron recientemente los aranceles a los vehículos eléctricos chinos, con tarifas que van desde el 27% hasta el 100% en caso de EEUU. A eso se suman restricciones a paneles solares, turbinas eólicas y componentes industriales como acero y aluminio.

"China está acelerando su relación con un selecto grupo de sectores e industrias en Latinoamérica porque literalmente su crecimiento depende de ello", sostiene Myers.

Beijing parece haber escogido a Perú como hub regional. A las promesas de inversiones en vehículos eléctricos e IA, se suman proyectos ya en construcción o estudios de factibilidad en carreteras, electricidad, minería y transporte.

BN Americas ha contabilizado al menos 78 proyectos en Perú, en el que empresas de capitales chinos que participan directamen-

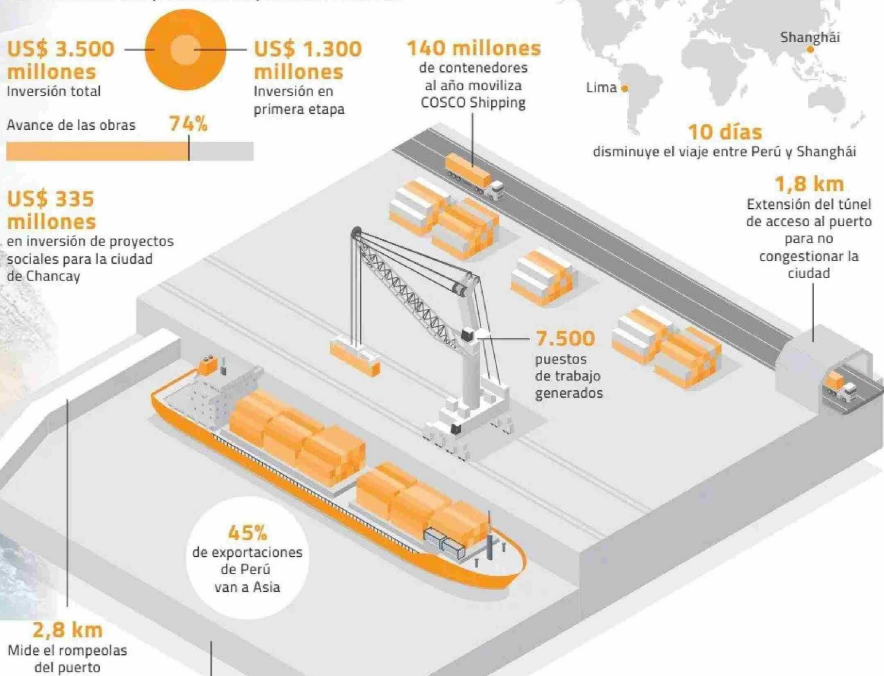
te o a través de subsidiarias, con inversiones requeridas por unos US\$ 50.000 millones.

La Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China identifica 228 proyectos de infraestructura construidos por empresas chinas en la región entre 2005 y 2022, que habrían generado cerca de 800.000 puestos de trabajo.

"El Puerto de Chancay no marca un antes y un después en términos de la relación entre China y Latinoamérica. Pero sí es de especial relevancia porque prendió todas las alarmas en EEUU. El Puerto transparenta algo que se viene diciendo en círculos académicos y que EEUU ha perdido terreno respecto a China en su capacidad de ofrecer infraestructura crítica y de transporte y telecomunicaciones a países de la región", afirmó Francisco Urdínez, director del Núcleo Milenio sobre los Impactos de China en América



PUERTO DE CHANCAY
 EL PUENTE DEL PERÚ (Y SUDAMÉRICA) CON ASIA Y OCEANÍA



Latina (ICLAC).
 Que el acercamiento de las empresas chinas a Perú sea mayor no sorprende a Urdínez: "Perú tiene una relación comercial con China casi como ningún otro país de América Latina. La intensidad de su intercambio comercial es muy importante". El 36% de las exportaciones peruanas tuvo en 2023 China como destino.

Un camino de dos vías

En Perú y en otros países de la región, el Puerto y las promesas de trenes, carreteras y nodos industriales son vistos como una oportunidad para aumentar los envíos a China y otros mercados en Asia.

Por parte de Beijing, las obras de infraestructura ofrecen una red para abastecerse más rápidamente de materias primas como cobre y el litio, mientras abre nuevos mercados para sus empresas y exportaciones.

Por ejemplo, conectarse a través de una línea férrea con Chancay ofrecería a Brasil una nueva ruta para sus exportaciones a Asia. Para China significaría acceder de forma más rápida a la soya, combustibles y carne que ofrecen los productores brasileños. La iniciativa tiene ya una década e incluso una subsidiaria de China Railway Engineering Corporation elaboró un estudio de factibilidad en 2016. El proyecto no prosperó por razones técnicas y cambios de gobierno en Perú y Brasil.

Pero hoy Boluarte y Luíz Inácio "Lula" da Silva son aliados cercanos a Xi. Además, el Puerto de Chancay, apuntó el director ICLAC, Francisco Urdínez hace del tren bioceánico "un proyecto más concreto, más realizable". Empresas chinas han expresado ya su interés por financiar

la obra, que requeriría una inversión por unos US\$ 7.500 millones.

El interés de las empresas chinas es entendible, pues la construcción de una red de puertos, trenes y caminos facilitaría el transporte de exportaciones como vehículos eléctricos a la región, en momentos en que Europa y EEUU les están cerrando las puertas.

El riesgo

Pero también hay un componente geopolítico. De hecho, Urdínez destaca cómo el Puerto de Chancay pasó de ser una iniciativa privada, impulsada por el grupo peruano Volcán, a

convertirse en un tema de estado y regional.

"China usa América Latina para obtener cosas en las negociaciones con EEUU. De la forma en que EEUU usa a Taiwán. Estratégicamente, América Latina le sirve a China, pero no es una región sobre la que proyecte la misma influencia que proyecta sobre Asia o África donde es realmente enorme", agregó Urdínez.

El riesgo para la región es quedar atrapada en esas negociaciones. Hasta ahora, Washington ha sido incapaz de responder con un apoyo similar en inversiones e infraestructura, demostrando que la región no es una prioridad en su agenda.

Myers sostiene, además, que

no lo será tampoco en el próximo Gobierno, ya sea de Donald Trump o Kamala Harris.

"Dicho esto, la política propuesta por [Donald] Trump para América Latina incluiría probables esfuerzos por desmantelar los acuerdos con la región de la era Biden, la idea de utilizar la fuerza militar en México (contra el narcotráfico) y una agenda de inmigración con un impacto de amplio alcance en las poblaciones latinoamericanas en EEUU", planteó Myers.

De la misma forma es de esperarse que el próximo ocupante de la Casa Blanca tenga una política hostil hacia China, que incluya el uso de restricciones comerciales a los países que hagan negocios con Beijing. Los países latinoamericanos podrían verse obligados a elegir. China lo sabe. Pero los puertos, carreteras y plantas eléctricas no son fácilmente reemplazables.