LITORALPRESS

Fecha: 07-04-2025
Medio: Le Monde Diplomatique
Supl. : Le Monde Diplomatique
Tipo: Noticia general
Título: **El desembarco de China en Perú**

Pág. : 10
Cm2: 624,5

Tiraje: 6.200
Lectoría: 18.600
Favorabilidad: No Definida

Nueva Ruta de la Seda en Sudamérica

El desembarco de China en Perú

por Romain Migus*

El megapuerto de Chancay inaugura una nueva etapa de expansión china en América del Sur y genera tensiones con Estados Unidos por su potencial estratégico.

En lo alto del acantilado, el susurro del oleaje oceánico se mezcla con el zumbido metálico de una obra titánica que se eleva a poca distancia. Es en la bahía de Chancay, ciudad a ochenta kilómetros al norte de Lima, donde la empresa peruana Volcan Compañía Minera concibió, en 2013, la idea de establecer los cimientos de un megapuerto que conectara de manera directa a América del Sur con Asia, más específicamente con China, principal socio comercial de todos los países de la región. El sitio no fue elegido al azar. Las aguas profundas del lugar permiten recibir portacontenedores que transportan hasta 18.000 TEU (equivalentes a 6,10 metros). Además, su ubicación permite trazar una línea recta perfecta de 17.000 kilómetros hasta Shanghai. En veintitrés días –es decir, doce menos que antes– ya se puede vislumbrar el epicentro del comercio mundial. Un ahorro de tiempo y de costos logísticos (20% menos por travesía) que impacta en el precio de las mercancías. Las rutas preexistentes obligaban a los transportistas de Sudamérica a llegar a China a través de los nodos portuarios de Manzanillo, en México, o de Long Beach, en California.

Las ambiciones

En 2019, las ambiciones de Volcan se redimensionaron cuando la empresa andina se asoció con la naviera estatal china Cosco Shipping Ports. La cuarta compañía marítima más grande del mundo que domina el transporte de contenedores en el Pacífico. Los nuevos socios crearon un consorcio mixto –Cosco Shipping Ports Chancay– encargado de la expansión del proyecto. El gigante chino tiene una participación del 60%. La empresa invirtió 1.300 millones de dólares para poner en marcha la construcción de la obra. Por su parte, Volcan se endeudó con bancos chinos por un monto de 975 millones de dólares y escindió sus actividades portuarias en una empresa autónoma (1).

La obra se extiende sobre una superficie de 141 hectáreas y es una de las infraestructuras más grandes en las que ha invertido la República Popular China en América Latina. Una vez finalizada, la terminal portuaria recibirá buques de 24.000 TEU por una inversión total anunciada de 3.500 millones de dólares. Se prevé que hasta tres millones de contenedores transiten por sus instalaciones cada año. Gracias a su ubicación estratégica, el puerto está destinado a convertirse en un centro logístico del comercio entre los países de la región y la segunda potencia económica mundial. En términos de valor, el comercio entre Pekín y el subcontinente latinoamericano ha crecido exponencialmente desde principios de siglo: de 18.000 millones de dólares en 2002 a 500.000 millones en 2024 (2). Brasil confía en el potencial del proyecto. En 2024, el gobierno de Lula anunció la creación de cinco nuevas "rutas de integración y desarrollo sudamericanas" (3). Así se retoman las ambiciones de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) de los años 2000, cuyo objetivo era financiar un vasto programa de infraestructuras regionales comunes.

El puerto de Chancay está a punto de convertirse en la puerta de entrada para la nueva Ruta de la Seda (Belt and Road Initiative, BRI) (4). Veintiún países de la región (luego del retiro de Panamá, anunciado tras la presión ejercida por la administración de Donald Trump) forman parte de este ambicioso programa de infraestructuras globales promovido por Pekín y financiado con sus propios préstamos e inversiones. Para América Latina, muchos sectores se verán beneficiados: el transporte, la energía, las telecomunicaciones, internet y la inteligencia artificial. Sin embargo, numerosos obstáculos se interponen a estas perspectivas resplandecientes. A pesar de las inversiones chinas y como en los otros países sudamericanos, la falta de caminos e infraestructuras ferroviarias sigue siendo un problema estructural, que podría perjudicar este auge regional. No obstante, la principal barrera para el desarrollo de la BRI a partir del puerto de Chancay es, sobre todo, la debilidad del Estado en el país andino.

Las preocupaciones de Chancay

De espaldas a la infraestructura aparece la ciudad. Entre el litoral y la Ruta Panamericana, que recorre el continente bordeando la costa pacífica, esta localidad –dependiente por mucho tiempo de su puerto pesquero– espera beneficiarse de las repercusiones del nuevo polo de actividades. Luego de varios años de molestias causadas por las obras, sus 65.000 habitantes no quieren quedar excluidos del "desarrollo" y del "progreso" prometidos. Unos meses antes de la inauguración del puerto, la población respondió al llamado de asociaciones locales y salió a manifestarse para exigir a los nuevos dueños del litoral un mayor compromiso financiero para mejorar su vida cotidiana. En la protesta, una manifestante compartió sus temores: "En Chancay no tenemos servicios públicos, y lo poco que tenemos está en un estado deplorable. Nos instalan el puerto más moderno de Sudamérica, pero vivimos en la Edad Media". El sentimiento es compartido por una mujer que nos interpela: "No queremos convertirnos en otro Callao", haciendo referencia al puerto de la región de Lima, explotado por el gigante dubaití de la logística Dubai Ports World. El asunto es que Callao, un suburbio de la capital peruana, concentra todos los problemas sociales –violencia, pobreza, exclusión– mientras que el operador portuario rompe récords de productividad (casi dos millones de contenedores en 2024). A largo plazo, sus actividades podrían asemejarse a las de Chancay.

En estas condiciones, el previsible crecimiento demográfico podría generar la aparición de una pobreza propicia al desarrollo de mafias. Además, el puerto de Chancay está construido en el epicentro de tres países productores de cocaína: Colombia, Perú y Bolivia. La nueva ruta comercial hacia Asia podría despertar el interés de los narcotraficantes, no sólo para expandirse hacia los mercados asiáticos, sino para importar clandestinamente los precursores químicos producidos por la industria médica en China, necesarios para la fabricación de drogas sintéticas como el fentanilo (5).

En Washington, las alarmas se encendieron: China, otra Ruta de la Seda, narcotráfico. Según la general Laura Richardson, ex jefa del Comando Sur del Ejército de Estados Unidos, Chancay "podría convertirse en una instalación de doble uso, ya que es un puerto de aguas profundas" (6).

Apenas dos días después de su inauguración, Mauricio Claver-Carone –aliado cercano de Trump y ex presidente del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)– declaró: "Cualquier producto que transite por Chancay o cualquier otro puerto controlado por China en la región debería estar sujeto a un derecho de aduana del 60% [...]. Estos derechos de aduana también deberían incitar a que los países lo piensen dos veces antes de permitir que Pekín construya un puerto en su territorio" (7). Tras esas declaraciones, el cubano-estadounidense fue designado por Trump como enviado especial del Departamento de Estado para América Latina.

Lima bajo presión

Después de México y Panamá, ¿será Perú el próximo país presionado para tomar partido? Su gobierno asegura estar abierto a inversiones de todos y recuerda que, al igual que con China, también tiene un tratado de libre comercio con Estados Unidos. En un intento por mostrar su neutralidad, Lima destacó que, aunque Chancay acapara la atención general, la cooperación con la primera potencia global sigue desarrollándose. De hecho, el 15 de noviembre de 2024, un día después de la inauguración del puerto de Chancay, los directivos de los puertos de Hueneme, en California, y de Paita, en el norte de Perú (especializados en el comercio agrícola y automotor) firmaron un proyecto de acuerdo de hermanamiento. Esta iniciativa, financiada por el Departamento de Estado de Estados Unidos, tiene como objetivo oficial "favorecer las relaciones comerciales, mejorar los intercambios comerciales y promover el desarrollo económico de ambos puertos y de sus regiones circundantes" (8).

Desde 2023 y de manera regular, Estados Unidos se manifiesta contra el aumento de la influencia china en el ámbito de las infraestructuras en Perú. No obstante, Estados Unidos sigue teniendo la misma influencia de siempre en el país, en su clase política y en sus élites militares (9), y también apoya a la actual presidenta interina Dina Boluarte tras la destitución de Pedro Castillo en 2022 (10). Ambos países mantienen múltiples acuerdos en materia de seguridad y defensa, lo que les asegura a los estadounidenses una presencia militar en el territorio peruano.

Por lo tanto, la administración de Trump dispone de herramientas para intervenir en los asuntos internos de Perú cuando así lo decida, mientras el país se encamina hacia las elecciones generales que tendrán lugar en 2026. Las olas aún no han dejado de romper contra el dique del puerto de Chancay. ■

1. "Volcan aprueba préstamo de bancos chinos por US$ 975 millones a favor de puerto de Chancay", *El Comercio*, Lima, 29 de marzo de 2023.
2. "World insights : How a key mechanism drives China-Latin America cooperation", Xinhua, 13 de enero 2025, https://english.news.cn
3. "Rotas de Integração Sul-Americana", presentación del sitio web del Ministerio de Planificación y Presupuesto de Brasil, 2 de julio de 2024, www.gov.br
4. Renaud Lambert, "India no es China", *Le Monde diplomatique*, edición chilena, abril de 2024.
5. Steven Dudley, "Cómo México pierde el rastro del dinero de los precursores químicos", 8 de mayo de 2024, https://insightcrime.org
6. Michael Stott, "Chinese warships could use Peru's big new port, US general warns", *Financial Times*, Londres, 4 de noviembre de 2024.
7. Eric Martin, "Trump ally urges duties on goods shipped via China's Peru port", 17 de noviembre de 2024, www.bloomberg.com
8. Comunicado de la Embajada de Estados Unidos en Perú, 15 de noviembre de 2024, https://pe.usembassy.gov
9. Michael Stott y Joe Daniels, "US raises concern with Peru over Chinese control of infrastructure", *Financial Times*, 2 de octubre de 2023.
10. Aníbal Garzón, "Un golpe de Estado permanente", *Le Monde diplomatique*, enero de 2023.

*Periodista, fundador del sitio web les2rives.info
Traducción: Paulina Lapalma