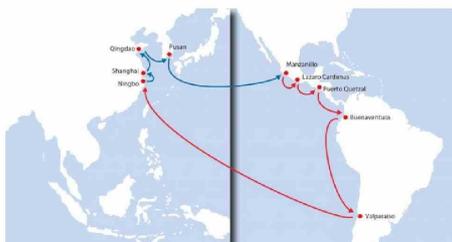




El nuevo pulso del Pacífico: China Mobile aterriza en Chile y reaviva la ruta Valparaíso-Hong Kong

La creación de CMI Chile SpA —filial de la británica China Mobile International UK Limited— con US\$ 3 millones de capital y administración a cargo de Shuai Liu y Xuan Chen, marca el primer paso formal de la mayor telco china en el país. Detrás, asoma un proyecto de cable submarino que busca unir Valparaíso con Asia —en consorcio con HMN Technologies, Inchcape Shipping Services y EGS— y que podría competir en paralelo con el Humboldt impulsado por Desarrollo País y Google. Beneficios prometidos: resiliencia, menor latencia para comercio electrónico y videojuegos, y hasta data centers chinos; riesgos: la inevitable fricción geopolítica.

El lunes 18 de agosto, en la 36ª Notaría de Santiago, quedó inscrita CMI Chile SpA. Sobre el papel es una sociedad por acciones con capital de US\$ 3 millones y dos delegados —Shuai Liu y Xuan Chen— para su administración. En los hechos, significa que China Mobile International (CMI), brazo global de China Mobile, empezó a clavar estacas en uno de los pocos eslabones que faltaba en su mapa del Pacífico: Chile. No es un aterrizaje a ciegas ni una aventura solitaria. La cronología muestra, más bien, una aproximación metódica: el 16 de abril de 2025, Liu visitó al subsecretario de Telecomunicaciones, Claudio Araya, junto a Wei Wang, vicepresidente de Redes y Soluciones de CMI (USA), para una “presentación simple de la empresa”. Antes, el 13 de noviembre de 2024, una delegación de alto nivel encabezada por Li Huidi, vicepresidente ejecutivo global de China Mobile, había sido recibida por Araya. Aquella vez llegaron, además, tres ejecutivos de China Unicom, rival histórico en el mercado chino. El libreto



oficial de ambas citas hablaba de “conocer el mercado, su regulación y alternativas de cooperación”. El verdadero guion aparece ahora con nitidez en el objeto social de la nueva firma: “prestación de todo tipo de servicios de telecomunicaciones, incluyendo servicios de aterrizaje

de cables submarinos”.

Ese renglón conecta con una reunión celebrada el 6 de julio en Valparaíso, donde Inchcape Shipping Services (ISS) —compañía británica de servicios marítimos y agencias portuarias— presentó a Empresa Portuaria Valparaíso un proyecto de cable submarino de fibra óptica en consorcio con la brasileña EGS y dos siglas que, aunque pasaron de largo para el radar local, son el corazón tecnológico y financiero del plan: CMI y HMN Technologies. Esta última es la heredera del negocio de cables de Huawei Marine Networks, proveedor del tendido de la Fibra Óptica Austral (FOA), y uno de los actores con más despliegue en rutas transoceánicas. ISS tampoco llega de cero: fue parte del engranaje logístico del Humboldt, el ambicioso cable estatal que, tras ajustes de trazado por razones geopolíticas, terminó en una alianza entre Desarrollo País y Google para construir una ruta de 14 mil kilómetros hacia Sídney, con inicio de tendido estimado

para 2026.

UN "CHILE-CHINA EXPRESS" EN PARALELO AL HUMBOLDT

El proyecto que empujan las compañías chinas tiene un nombre de trabajo —Chile China Express— y una ambición nítida: revivir la idea original del Humboldt, uniendo Valparaíso con Hong Kong de forma directa. En castellano regulatorio: aterrizaje en costa chilena, trazado trans-Pacífico y conexión con nodos asiáticos que hoy, mayoritariamente, se alcanzan pasando por hubs bajo control occidental. Las fuentes del sector describen dos frentes abiertos: por un lado, la consulta de pertinencia ante el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA), que determina si el proyecto debe ingresar al SEIA; por otro, la tramitación de concesiones marítimas y permisos de borde costero. "Van adelantados", dice un conocedor, que aventura una obtención de permisos en los próximos meses si no aparecen contingencias técnicas o ambientales.

POR QUÉ AHORA: SEGURIDAD, LATENCIA Y MERCADO

La justificación estratégica suena simple y, a la vez, contundente para Beijing y sus campeones industriales: seguridad de tráfico de datos. La ruta actual entre Sudamérica y China suele escalar por cables con puntos de intercambio en EE.UU. o bajo influencia de proveedores occidentales; un corredor Valparaíso-Hong Kong construiría una redundancia soberana para flujos corporativos y estatales. En la pizarra comercial, los promotores suman incentivos más pedestres —pero decisivos a nivel de usuario—: menor latencia para e-commerce (Alibaba, Temu, Shein) y videojuegos (ecosistema Tencent y NetEase), promesa de mejor experiencia en pagos, streaming y cloud; y tracción para que empresas chinas instalen data centers en Chile, siguiendo la estela de los hyperscalers estadounidenses. "Es pura ganancia para el país sin que el Estado deba invertir", resume una fuente de la industria, que insiste en que no hay cláusulas de exclusividad que impidan que dos cables convivan en paralelo; hacia América del Norte y Centroamérica, recuerdan, hay



múltiples rutas competidoras.

EL ELEFANTE EN LA SALA: GEOPOLÍTICA Y REGLAS DEL JUEGO

El precedente pesa. El Humboldt en su concepción original —con una conexión directa Chile-China y proveedores chinos— descarriló frente a presiones de Washington, recalibró destino a Australia y reconfiguró proveedores. Un Chile China Express podría reactivar esas susceptibilidades, más aún con un gobierno de Donald Trump en la Casa Blanca. Puede la autoridad chilena bloquear un proyecto privado? Jurídicamente, explican expertos, el margen es estrecho si se cumplen las normas ambientales, marítimas y de seguridad de redes. La supervisión técnica —Subtel como autoridad sectorial, Subpesca/Armada en marítimo, SEA en lo ambiental— otorga salvaguardas, pero no un veto discrecional. A la vez, Chile ha cultivado por

décadas una reputación de neutralidad inversora: discriminar por origen del capital, sin razones de seguridad nacional fundadas, chocaría con esa tradición.

VALPARAÍSO COMO BISAGRA Y LAS ECUACIONES LOCALES

Por qué Valparaíso? La ciudad puerto ofrece infraestructura portuaria probada, cercanía a centros de datos y ductos existentes, y un ecosistema universitario y técnico capaz de sostener mantenimientos y operaciones. En el plano urbano y ambiental asoman los clásicos desafíos: obras civiles en zona de rompiente, ocupación de playa durante el tendido, gestión de residuos, protocolos de varado y zonificación con otras concesiones. La Empresa Portuaria Valparaíso ya tiene el proyecto en el radar desde la presentación de ISS y su consorcio. El componente logístico —barcos cableros, bodegas, aprovisionamiento— no es menor y puede

derramar empleo especializado y servicios en la ciudad.

COMPETENCIA, PRECIOS Y RESILIENCIA: LO QUE MIRARÁ SUBTEL

Más cables no garantizan automáticamente mejor precio de tránsito internacional, pero sí suelen empujar a la baja los costos de capacidad en la medida que aportan oferta y redundancia. Para Subtel, el valor está en la resiliencia: cada ruta independiente de fallas o cortes en otra reduce el riesgo sistémico. El Humboldt con Google construirá una autopista hacia Oceanía y, por extensión, Asia; el Chile China Express daría una vía directa. Los operadores locales —que compran capacidad mayorista— podrían jugar entre opciones y balancear su tráfico. En última instancia, la competencia entre rutas se traslada —con rezagos— a usuarios y pymes en forma de mejor calidad y precio.

LOS ACTORES Y SUS CARTAS: CMI, HMN, ISS Y EGS

CMI trae músculo financiero y demanda ancla: su matriz y clientes corporativos globales. HMN aporta la ingeniería, el fabricante y know-how en despliegues. ISS conoce el puerto, sus ventanas operativas y la tramitación; EGS, los estudios geofísicos y ambientales de ruta. El diseño típico incluye repeaters cada ciertas millas, landing stations con equipos de alimentación y terminación óptica, y enlaces terrestres al backbone nacional. La capilaridad hacia Santiago y regiones requerirá acuerdos con carriers locales para backhaul.

RIESGOS Y CONTRAPESOS: DEL SEIA A LA CIBERSEGURIDAD

Los riesgos clásicos son técnicos y ambientales —fallas durante el tendido, condiciones de suelo marino, interacción con

pesquerías y tráficos—. Los nuevos son, cibernéticos y geopolíticos: qué estándares de seguridad y auditoría aplicarán a los equipos terminales y sistemas de gestión? Chile puede exigir transparencia, pruebas de penetración por terceros y monitoreo conjunto en las estaciones de amarre, además de requisitos de soberanía de datos si el cable abastece servicios públicos. Son las mismas discusiones que se han dado con otros proveedores globales y que hoy se resuelven con protocolos verificables, más allá de nacionalidades.

¿Y CUÁNTO CUESTA, PARA CUÁNDO?

Las estimaciones de la industria sitúan el CAPEX de una ruta así en torno a US\$ 500 millones, dependiendo del trazado, profundidad, tecnología y aterrizajes intermedios. Si la pertinencia ambiental y las concesiones avanzan al ritmo que el consorcio espera, 2026-2027 podrían ser ventanas realistas para ingeniería de detalle, fabricación del cable y campaña de tendido. En paralelo, CMI Chile SpA ajustará su gobernanza, contratos y licencias sectoriales para operar en el país.

LO QUE ESTÁ EN JUEGO

Para Chile, el valor no es solo simbólico —ser bisagra entre Sudamérica y Asia—, sino pragmático: redundancia ante fallas o tensiones internacionales, latencias más bajas para industrias digitales que hoy mueven comercio y entretenimiento, y la posibilidad de atraer inversiones en centros de datos y servicios asociados. Para las telcos chinas, el premio es estratégico: asegurar una autopista propia para su tráfico y el de sus clientes a través del Pacífico, sin depender de intermediarios. El tablero, sin embargo, no se define con discursos ni con premura. Lo harán permisos bien tramitados, estándares de seguridad robustos, competencia abierta y una política pública consistente con la tradición chilena de apertura y neutralidad inversora. Entre el pragmatismo y la geopolítica, el nuevo pulso del Pacífico ya comenzó a latir. La inscripción de CMI Chile SpA fue el primer golpe. Los siguientes se escucharán —o no— cuando las naves cableras levanten anclas en la bahía de Valparaíso.

