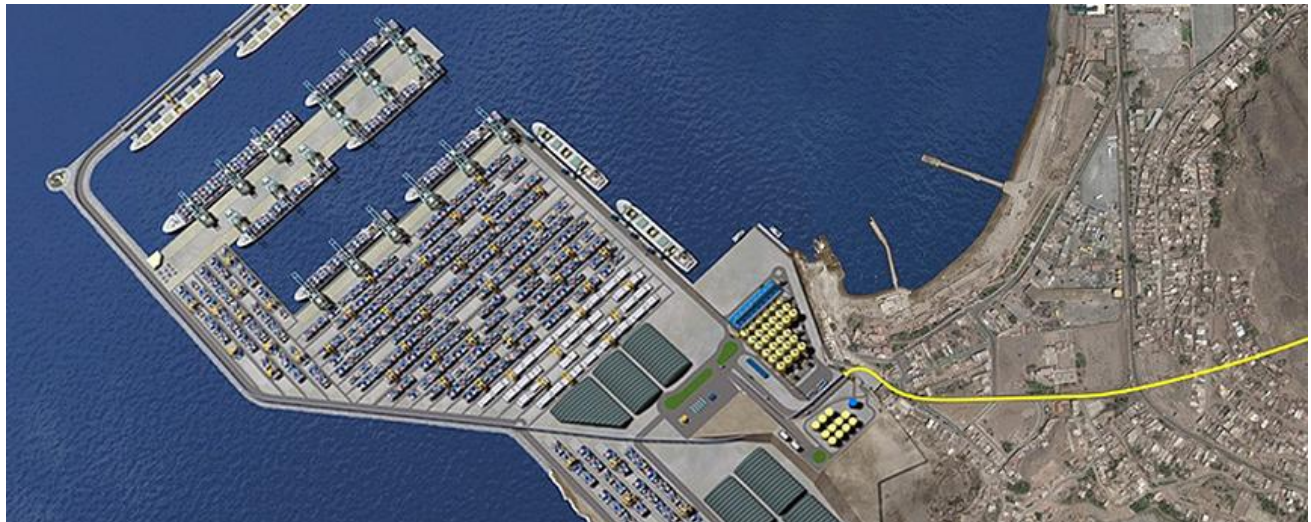


<https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/el-primer-puerto-de-china-en-latinoamerica-se-construye-en-peru#:~:text=El%20puerto%20de%20Chancay%20pretende,esta%20regi%C3%B3n%20con%20Asia%2DPac%C3%ADfico.>

## EL PRIMER PUERTO DE CHINA EN LATINOAMÉRICA SE CONSTRUYE EN PERÚ

**El puerto de Chancay, a cargo de la naviera estatal Cosco, entrará en funcionamiento en 2022**

*Los chinos lo pronuncian casi como Shanghái, pero no está en China sino en Perú. El puerto de Chancay, a 75 kilómetros de Lima, se va a convertir en el primer 'hub' logístico chino para la vertiente pacífica de Latinoamérica. Es el único puerto en la región de la naviera estatal Cosco, que en su día fijó en El Pireo su puerta de entrada en Europa y ahora prepara su acceso de mercancías a Sudamérica a través de Chancay. La infraestructura supone una inversión de 3.000 millones de dólares.*



▲ Creación por ordenador de las instalaciones del nuevo puerto de Chancay, 75 kilómetros al norte de Lima [Volcan]

**ARTÍCULO / Gabriela Pajuelo**

El puerto de Chancay pretende erigirse en una de las principales conexiones de China con los países de la costa oeste de Sudamérica, sirviendo de puente para el creciente comercio de mercancías de esta región con Asia-Pacífico.

A través de la sociedad Terminales Portuarios Chancay, la china Cosco Shipping Ports contempla una inversión inicial de 1.200 millones de dólares, destinados a la primera fase del proyecto –construcción de nuevos diques para ganar terreno al mar, logrando una mayor profundidad (16 metros) y superficie para operaciones (un millón de contenedores). La inversión total será de 3.000 millones de dólares; la entrada en funcionamiento se prevé para 2022.

China es desde 2014 el primer socio comercial de Perú, desbancando de ese puesto a Estados Unidos. En 2017 China fue el destino del 26% de las exportaciones peruanas (11.700 millones de dólares) y el origen del 23% de sus importaciones (8.750 millones). El interés chino se centra en los minerales, el mayor sector exportador peruano, y por

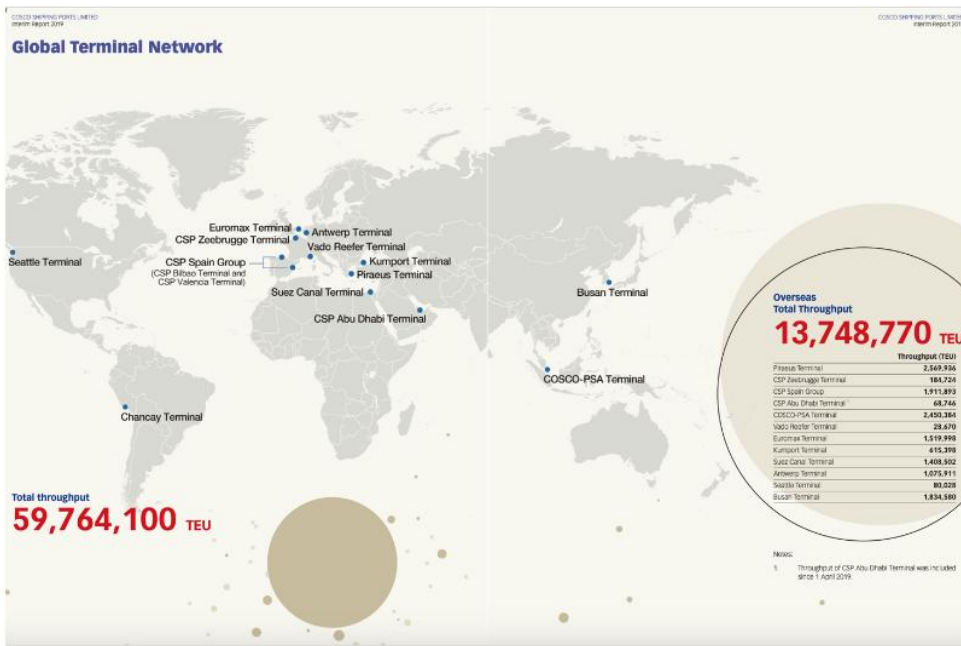
tanto el puerto de Chancay se perfila como el principal punto de salida de esas materias primas hacia China. Los fletes de vuelta aportarán manufacturas chinas, no solo para Perú sino para países vecinos.

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. Se trata de una relación que no se ha visto complicada por la concesión de elevados créditos que luego el país receptor tenga difícil devolver: Perú solo ha recibido créditos de las entidades crediticias públicas chinas por valor de 50 millones de dólares, en 2009, lo que le sitúa a la cola de receptores de préstamos chinos en Latinoamérica.

Cosco se hizo por 225 millones de dólares con el 60% de Terminales Portuarios Chancay en la primera mitad de 2019, compartiendo sociedad con la minera peruana Volcan, que posee el 40% restante. Se trata del primer puerto que la gran naviera estatal china controlará en su integridad en el Hemisferio Occidental, pues su presencia en el puerto de Seattle, en EEUU, se limita a la explotación de una terminal. Cosco cuenta con 34 terminales en todo el mundo, 11 de los cuales se encuentran fuera de China (en España tiene presencia en los puertos de Valencia y Bilbao). 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 –el es caso de La Unión, en El Salvador–, pero Chancay es la primera realización en ese sentido.

El nuevo puerto de 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. Según la compañía, el puerto alcanzará una capacidad de manejo de carga anual de un millón de TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, es decir, Unidad Equivalente a Veinte Pies). 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.

El multipuerto se encuentra ubicado a 75 km al norte de Lima y estará conectado con el centro del país, a través de una carretera hacia Oyón y Ambo, en los Andes peruanos. Esta infraestructura viaria, con una inversión pública es de 450 millones de dólares, supone un esfuerzo de descentralización por parte del gobierno peruano.



Terminales de Cosco Shipping Ports en el mundo [Cosco Group]

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.

La ministra de Transportes y Comunicaciones, María Jara Risco, ha anunciado un plan para duplicar la capacidad de almacenaje del puerto del Callao, pero, se cuestiona si eso será suficiente para competir con el nuevo puerto de Chancay. El presidente, Martín Vizcarra, se muestra convencido de que ambas instalaciones puedan funcionar de manera complementaria, además de que la nueva infraestructura permitirá descongestionar el tráfico de camiones en el área de la capital.

La inversión china, en cualquier, ha dado pie para que en algunos medios se hable de la “diplomacia de chequera”, un concepto que se refiere a la utilización de inversiones o préstamos para establecer relaciones favorables con países que ocupen puestos estratégicos en regiones de interés geopolítico. Aunque una infraestructura como la de Chancay es altamente interesante para el país beneficiado, este puede verse obligado a devolver el favor de otras maneras, quizás permitiendo la explotación de recursos minerales. Al margen de eso están las disposiciones internas chinas, que obligan a sus empresas con terminales portuarias en el resto del mundo a acoger a la armada de guerra en caso necesario.

La creciente influencia china en el Hemisferio Occidental preocupa a EEUU. Su propio vicepresidente, Mike Pence, advirtió a los países latinoamericanos que esas inversiones representan una potencial amenaza, porque cuando menos establecen una excesiva dependencia de los lazos comerciales y crediticios con China, generando además un alto déficit comercial y una elevada deuda. También, según Pence, pueden afectar negativamente a asuntos como el cuidado del medio ambiente o el respeto de zonas protegidas.

En términos más dramáticos se ha pronunciado el Pentágono. En febrero de 2019, el almirante Craig Faller, jefe del Comando Sur, alertó que en el futuro “China podría usar su control de puertos de aguas profundas en el Hemisferio Occidental para aumentar su posición operacional global”.