

Cómo el megapuerto de Chancay que China estrena en Perú puede impactar en la economía de otros países de América Latina

Tiempo de lectura: 8 min.

[BBC News Mundo](#)

Será el mayor puerto comercial de Sudamérica.

China construye desde hace años un gran puerto en Perú llamado a convertirse en referencia para toda la región y revolucionar su comercio con los mercados asiáticos.

El complejo portuario de Chancay, unos 70 kilómetros al norte de Lima, se inaugura este jueves con grandes expectativas de los gobiernos peruano y chino y de los sectores económicos potencialmente beneficiados.

Se trata de un gigantesco proyecto liderado por Cosco Shipping Company, empresa estatal china dedicada al transporte marítimo, con una inversión total prevista de US\$3.400 millones, para construir un complejo de 15 muelles, oficinas, servicios logísticos y un túnel de 2 kilómetros de largo para dar salida a la carga.

Ocho años después del inicio de las obras y coincidiendo con la visita del presidente chino, Xi Jinping, a Lima, este jueves se inaugura la primera fase de una infraestructura cuya construcción no ha estado exenta de polémica y cuyos efectos se dejarán sentir más allá de Perú.

Por qué es importante

El puerto supone un significativo paso más de la presencia china en América Latina.

Concebido en el marco de la estratégica "Iniciativa de la Franja y la Ruta" que lleva años desarrollando para aumentar su presencia e influencia en el mundo, con él China aumenta su capacidad para desembarcar sus mercancías en Sudamérica y embarcar las que importa de esta región, principalmente minerales como litio y cobre y productos agrícolas como la soja.

El ministro de Comunicación y Transportes de Perú, Raúl Pérez Reyes, dijo que el megapuerto permitirá a su país posicionarse "como un hub logístico en toda América Latina".

El gobierno peruano calcula que el nuevo terminal generará 7.500 empleos directos e indirectos, aunque los críticos indican que en otros lugares de América Latina las inversiones chinas han empleado más a trabajadores desplazados desde China que a la mano de obra local.

Cuestionado por defensores del medio ambiente y organizaciones vecinales, el megapuerto promete algunas ventajas en tiempo y costos de distribución que lo harán especialmente atractivo para los operadores logísticos.

De acuerdo con las estimaciones del gobierno peruano, su ubicación le permite reducir a 28 los 40 días que en promedio tardan ahora los cargueros que transportan por mar mercancías desde Perú a Asia.

"Antes, los productos que se exportaban desde Sudamérica tenían que subir hacia el norte, a puertos como el de Manzanillo, en México, para ser transbordados y enviados a China", le explica a BBC Mundo Robert Evan Ellis, del Instituto de Estudios Estratégicos del Ejército de Estados Unidos.

"Con Chancay se abre una ruta directa y más rápida. Es como una ruta de autobús que antes hacía todas las paradas y ahora solo para al llegar al destino", añade.

A eso se suma que el gran calado de la bahía de Chancay da al puerto la cabida para acoger los buques más grandes del mundo, capaces de transportar hasta 24.000 contenedores, conocidos en el sector naval por las siglas TEU (del inglés Twenty-Foot Equivalent Unit), por lo que ofrecerá a las compañías navieras la posibilidad de enviar fletes mayores y a menor costo.

Según le dijo a BBC Mundo Juan Ortiz, del Observatorio de Contexto Económico de la Universidad Diego Portales de Chile, "Chancay tendrá ventajas operacionales sobre el resto de los puertos ubicados sobre el océano Pacífico en Sudamérica por la alta inversión realizada en dicho puerto y la incorporación de tecnologías punta que permitirán abaratar costos y reducir los tiempos de operación en el puerto respecto a otros de la región".

El impacto en Perú

Los efectos de la gran infraestructura ya se han hecho sentir a nivel local.

Chancay, una pequeña población donde la gente se ha dedicado tradicionalmente a la pesca artesanal, vive su gran transformación.

Ahora la recorre un túnel que conecta el gran puerto con la carretera Panamericana Norte, y el precio de los terrenos allí se ha disparado.

"Existe la expectativa de que empresas dedicadas a la logística se instalen en las cercanías del puerto", le dijo a BBC Mundo Rubén Tang, fundador del Instituto Confucio de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Y el impacto de la nueva infraestructura trascenderá los límites de la pequeña Chancay.

El Ministerio de Producción estima que el puerto y los centros logísticos asociados aportarán a la economía peruana unos US\$4.500 millones, un 1,8% del PIB, y el Banco Central calcula que solo la fase inicial que ahora se inaugura sumará un 0,9% del PIB ya el próximo año.

El nuevo puerto deberá servir para aliviar al de El Callao, principal punto de entrada y salida de mercancías de Perú, cuya saturación actual perjudica y ralentiza el flujo comercial.

Pero también hay sombras y dudas en torno al proyecto.

"En otras inversiones de América Latina y Asia hemos visto cómo China emplea técnicas predatorias y al final acaba llevándose los recursos naturales y aumentando la dependencia de los países en los que se instala", indica Evan Ellis desde Estados Unidos.

"Con Chancay, Perú se está volviendo más dependiente de China", advierte.

Organizaciones ambientalistas han elevado la voz sobre la amenaza al entorno natural y la concesión en exclusiva de la gestión del puerto a Cosco ha sido recurrida ante los tribunales.

La otra gran incógnita es cómo encajará esta vasta infraestructura de transporte en un país que se caracteriza por la precariedad e insuficiencia de las suyas.

Según Tang, "hay una brecha pendiente para que el puerto pueda cumplir las expectativas creadas y es mejorar las conexiones con las provincias de Perú" donde están las minas y campos en los que se producen las materias primas que consumen China y los mercados emergentes asiáticos.

Igualmente, están pendientes de desarrollo los servicios públicos para atender a una población que ya está creciendo, uno de los grandes motivos de queja de los habitantes locales en torno a otras grandes explotaciones operadas con capital chino en Perú, como la mina Las Bambas, en el departamento de Apurímac.

El impacto del puerto de Chancay en Chile

Tanto el gobierno chino como el peruano creen que el nuevo puerto contribuirá a incrementar los intercambios comerciales en el área Asia-Pacífico.

Pero en cada uno de los países de la región se podrían sentir efectos diferentes que solo quedarán claros con el tiempo.

En Chile han surgido voces que han alertado de la posible pérdida de competitividad de sus puertos.

El exministro de Transportes y Telecomunicaciones chileno Germán Correa lamentó en una columna de opinión publicada en Biobiochile que "Chile se quedará irremisiblemente atrás" por haber permitido que Perú le tome la delantera y "serán otros los que se beneficiarán del tremendo impacto de desarrollo que traerá el gigantesco puerto peruano de Chancay".

Proyectos como la modernización del puerto chileno de San Antonio llevan años en espera por la exigencia de diferentes estudios de impacto ambiental y la falta de una decisión sobre la financiación y el rol del Estado, lo que ha impedido que Chile adquiera la capacidad de recibir los buques de mayor envergadura que sí podrán atracar en Chancay.

El economista Ortiz coincide en que la puesta en funcionamiento de Chancay "podría disminuir la demanda de uso de puertos chilenos tanto por empresas locales como por empresas de otros países de la región, con los de San Antonio y Valparaíso, que procesan alrededor del 70% de la carga nacional, como los principales afectados por una mayor competencia".

En un momento en que la sequía que afecta al Canal de Panamá desde el año pasado dificulta la navegación y ha desviado parte del tráfico marítimo al estrecho de Magallanes, a los puertos chilenos les ha salido un formidable competidor.

Pero Ortiz señala que unos "menores costos de transporte por mayor competencia portuaria o mayores opciones de transporte hacia mercados externos son positivas para el flujo comercial de Chile".

Andrés Bórquez, director del programa de Estudios sobre Asia de la Universidad de Chile, le dijo a BBC Mundo que "el impacto será mixto. Puede que algunos puertos tengan que adoptar un nuevo rol, pero otros sectores se beneficiarán".

"Chile envía un 90% de su producción de cerezas a China, principalmente coincidiendo con el año nuevo chino, y para los productores será una ventaja contar con un puerto como el de Chancay, que permitirá que la fruta llegue antes allí".

Bórquez cree que "el gas y los minerales de Bolivia seguirán saliendo por puertos chilenos y es posible incluso que estos encuentren en el de Chancay la colaboración que necesitan para hacer el transbordo" y la carga parta desde allí rumbo a Asia.

Pese a la competencia que resulta para su sector logístico, los exportadores chilenos pueden verse favorecidos por la disponibilidad de una vía de salida más expedita de sus productos hacia Asia, lo que debería llevar a una reducción de sus costos logísticos.

El impacto del puerto de Chancay para Brasil

Como Perú, Brasil es otro de los países con relaciones comerciales y políticas cada vez más estrechas con China.

El gigante asiático es el principal socio comercial de Brasil, cuyo gobierno ha mostrado interés por el megapuerto de Chancay.

Su ministra de Planeamiento y Presupuesto, Simone Tebet, lo visitó el pasado marzo, según afirmó la nota oficial peruana, "para conocer los planes y estrategias del Perú para impulsar las rutas de integración sudamericana".

Leolino Dourado, del Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico de la Universidad del Pacífico, en Lima, le dijo a BBC Mundo que "ambos gobiernos y la empresa apuntan a que Chancay se convierta en un hub también para las

exportaciones brasileñas".

De lograrlo, podría tener un gran impacto económico, ya que Brasil es el país con mayor volumen de intercambios con China de toda la región.

Pero Dourado se declara "escéptico" sobre esa posibilidad.

"La distancia de las regiones productoras de Brasil hasta Chancay es mucho mayor a la que las separa de puertos en el Atlántico como el de Manaus, y seguirán prefiriendo esa opción porque tiene menores costos que el transporte terrestre hasta Perú".

El experto recuerda el ejemplo de la Carretera Interoceánica, que conecta Brasil con la costa pacífica peruana: "En su día se presentó como una vía para facilitar el comercio de Brasil con Asia y, después de años en servicio, no ha tenido el efecto esperado".

La pregunta ahora es si Chancay sí lo tendrá, no solo para Brasil, sino para toda América Latina.

14 de noviembre 2024

<https://www.bbc.com/mundo/articles/c8jywxmxkryo>

[ver PDF](#)

[Copied to clipboard](#)