

## El puerto de Chancay en Perú, ¿motivo para una nueva guerra del Pacífico?

---

SERGIO RODRÍGUEZ GELFENSTEIN :: 01/05/2024

Debido a la capacidad de carga prevista, Chancay (construido por China) recibirá buques de gran calado, desplazando a los más importantes puertos chilenos, ecuatorianos y colombianos

Se atribuye al almirante peruano Juan Ribaudó la autoría del proyecto de construir un gran puerto en la costa del país. Para ello, se dio a la tarea de buscar el sitio más adecuado y eligió un gran terreno en el pequeño puerto de pescadores de Chancay ubicado 70 Km. al norte de Lima.

En 2011, el grupo Volcan se interesó en el mismo, creando la empresa Terminales Portuarios Chancay que a la muerte de Ribaudó adquirió el 100% de la empresa. A partir de entonces, Volcan se abocó a buscar un socio estratégico y en 2019 hizo una alianza con la empresa estatal china Cosco Shipping que obtuvo del 60% de participación por US\$225 millones. El conglomerado designó a otro almirante, Carlos Tejada Mera como gerente general adjunto del proyecto y al vicealmirante Gonzalo Ríos Polastri como gerente de operaciones de la empresa.

Esta alianza, establecida por capitales chinos y peruanos con la Armada de ese país, ha sido clave para garantizar la estabilidad del proceso. Aunque la fuerza naval del Perú es absolutamente cofrade de EEUU, los marinos no han tenido ningún inconveniente en establecer un acuerdo del más alto nivel con la empresa china. Es parte del pragmatismo y de la desideologización de la política internacional tras el fin de la guerra fría. Para China, ha significado resguardar el proyecto ante ataques que pudieran venir de los sectores más recalcitrantemente pro estadounidenses de la sociedad peruana.

Chancay es la primera inversión portuaria de China en Latinoamérica, que será operada directamente por una empresa propia. Para Perú, significa la posibilidad de desahogar el Callao, principal puerto del país, operando carga que viene desde el norte, el sur y la sierra. Este megapuerto se transformará en la principal puerta de entrada de China y de Asia a América del Sur y funcionará como un hub para el comercio desde y hacia Ecuador, Chile y Colombia. Así mismo, la posibilidad de conexión con los variados proyectos de corredores bioceánicos podrían comunicar más fácilmente a los países americanos del Atlántico Sur con el Pacífico, generando un impacto geopolítico local, nacional y regional innegable. Por ejemplo, Chancay podría integrar a Perú con el parque industrial de Manaus, lo cual le permite mejorar su conectividad con todo con el Mercosur.

La inversión esperada de 3.000 millones de dólares permitirá cimentar una obra que integrará dos complejos, uno portuario y otro logístico, que contarán con dos terminales especializadas, cuatro fuentes de atraque y un terminal de contenedores con 11 muelles para la atención de naves transportadoras de vehículos, carga general y a granel. Al finalizar la obra, se espera que Chancay pueda mover una cifra un tanto superior a los 5

millones de TEUs (unidades de contenedores equivalentes a veinte pies).

En este momento, el puerto se encuentra en su primera etapa de edificación. De acuerdo al plan, al finalizar 2024 estarán habilitados los sitios suficientes para mover un millón de TEUs y 6 millones de toneladas de carga a granel. Se espera tener operativo durante este año un primer muelle de carga general mientras que los tres frentes de atraque restantes (carga a granel, vehículos y dos muelles para contenedores) estarían habilitados para atender naves portacontenedores de última generación de 400 metros de largo para el primer trimestre del próximo año. Esta primera etapa considera una inversión de 1.300 millones de dólares.

El puerto de Chancay permitirá facilidades para que el movimiento de la carga se ejecute con fluidez, a través de un intercambiador vial, un centro de servicios para camiones, un edificio administrativo, edificios de servicios, una zona de contenedores, un área de aduanas, dependencias para la policía marítima y el servicio agrícola-ganadero.

En una etapa posterior, se construirá un moderno complejo logístico que pueda dar respuesta a todas las necesidades que emanen del funcionamiento de un puerto de estas dimensiones, dando facilidades para que los operadores portuarios transporten la carga con seguridad y rapidez. Desde el punto de vista de seguridad, tendrá dependencias que respondan a ese tipo de requerimiento en materia portuaria y fitosanitaria, previendo incluso amenazas transnacionales del crimen organizado, sobre todo considerando que un puerto de esta magnitud atraerá inversiones y con ellas, comercio y un gran crecimiento inmobiliario en las áreas de viviendas y servicios, lo cual redundará en su transformación como punto de desarrollo fundamental para la economía peruana.

A su vez, el municipio de Huaral donde está enclavado el puerto, se convertirá en un área de intercambio e interconexión con toda Sudamérica. Debido a la capacidad de carga prevista, Chancay recibirá buques de gran calado, desplazando a los más importantes puertos chilenos, como Antofagasta, Iquique o San Antonio, ecuatorianos como Guayaquil y colombianos como Buenaventura, además de Callao en el propio Perú.

La ubicación estratégica y la calidad del servicio que va a ofrecer conducirá a que Chancay se torne en puerto preponderante para las líneas navieras, que desde ahí, en lo inmediato, comercializarán o reembarcarán la carga hacia Chile, Colombia y Ecuador, para ampliar en un momento posterior, el intercambio con otros países de la región.

Para Perú, la posibilidad de contar con un puerto que resuelva los problemas de transporte que aquejan al Callao por su ubicación en la zona metropolitana de Lima, será de la mayor importancia. Debe considerarse que el puerto de Callao concentra el 86,4% de la actividad portuaria del país y la congestión que se genera por la falta de vías expeditas y seguras para sacar la carga, hace que la alternativa del puerto de Chancay sea más atractiva.

### **Oposición de EEUU y de empresarios chilenos**

Curiosamente, la principal oposición al puerto no ha incubado en el Perú. Aunque existen minoritarios grupos (seguramente tarifados por la embajada de EEUU), en general la opinión pública del país ve con buenos ojos la construcción de esta magna obra. Los

principales factores de presión en contra del proyecto además de EEUU provienen de los intereses de grupos empresariales chilenos. Esto podría significar desde la paralización de la construcción, hasta la demanda a un tribunal arbitral internacional.

La influencia de EEUU está basada en un artículo publicado en agosto pasado en el *Washington Post* (WP), en el que se afirma que el gobierno de ese país ha comunicado al gobierno peruano su preocupación por la inversión china en un sector estratégico como el portuario. El malestar de EEUU por el avance chino en Latinoamérica, se manifiesta de múltiples formas pero especial preocupación causa lo que ocurre en Brasil y Perú que son los principales destinos de inversión china en la región.

Ante el hecho de que Biden no ha manifestado opinión alguna sobre lo referido en el artículo de WP, la fuente afirma que la aseveración pareciera ser el intento de generar una matriz de opinión desde el Perú en un momento que la eléctrica China Southern Power Grid International había cerrado un acuerdo de compra de Enel Distribución Perú, la principal empresa de distribución de energía del país y que existía un proceso en tránsito de aprobación previa de la operación en el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi).

Ha sido desde Chile donde han surgido los principales cuestionamientos a la construcción del puerto de Chancay, sobre todo porque este podrá recibir buques post Panamax que no tienen posibilidades operativas fluidas en otros puertos de la región, particularmente en Chile. Por otro lado, es evidente que los puertos chilenos se verán afectados, en su capacidad de carga e interconexión con el Atlántico máxime si se considera que los puertos chilenos tienen -hasta ahora- preponderancia como punto de llegada/salida del corredor bioceánico que une Brasil con Chile y que pasa por Paraguay y Argentina.

Por ello, los capitales chilenos están operando fuertemente para evitar la puesta en funcionamiento del puerto de Chancay. En Chile preocupan algunas evidencias, en particular dos de ellas. La primera es que la ruta marítima desde China hasta Chancay reducirá en 15 días la travesía hasta la costa sur de Sudamérica. En segundo lugar, por el calado, Chancay podrá recibir barcos de la máxima capacidad de transporte, los denominados Ultra Large Container (ULC), que puedan transportar hasta 18.000 TEU. En esas condiciones, los puertos chilenos solo podrán recibir embarcaciones de menor envergadura que provendrían de un trasbordo de carga desde Chancay.

El analista político peruano Luis Thais, muy conocedor de estos asuntos y que ha dado puntual seguimiento al mismo, ha dicho que las características de Chancay permitirán abaratar los costos de transporte en alrededor de 30%, lo cual significa que Perú será mucho más competitivo que otros países de la región. En particular eso afectará a Chile que dejará de ser competitivo en su comercio con Asia. Ante esa situación, el grupo empresarial chileno Luksic, el más grande de ese país, que tiene variados intereses portuarios y mineros, considera que en Perú se está actuando en contra de la competencia porque se le está concediendo la posibilidad de operar todos los servicios a una empresa china.

En Chile se viene discutiendo este tema desde hace 12 años, pero cuando se han hecho licitaciones para la construcción de puertos, el grupo Luksic no ha participado y han sido las empresas chinas las que han ganado tales licitaciones, de manera que Luksic no debería

refutar la realización de un proyecto que se ha realizado en términos de ley. Según explica Thais, esto ocurre porque Luksic acaba de comprar una flota de barcos en Holanda y es dueño de las dos más grandes flotas de barcos de Chile.

Muy extrañamente, esta situación originó que el presidente de la Asociación Peruana de Puertos (que es un almirante retirado) dijera que había documentos que no estaban en orden. Esto ocurrió el mes pasado cuando el proyecto está aprobado desde 2021 y ya lleva invertido más de 1.200 millones de dólares. Este almirante le dijo al Procurador de Justicia del Ministerio de Transporte y Comunicaciones que debe hacer un planteamiento a la justicia para que dictamine si esta apegado a la ley que se le conceda a una empresa la exclusividad sobre la prestación de servicios portuarios.

Evidentemente se manifiesta un hecho extraño que trasluce corrupción toda vez que lo anteriormente expuesto no se realizó acorde los procedimientos naturales. En primera instancia, porque el almirante, para hacer esa gestión, debió haberle consultado al ministro de transporte y comunicaciones, lo cual no ocurrió.

En ese contexto, llamó la atención el anuncio del canciller Javier González-Olaechea asegurando que las obras avanzan conforme a lo programado y que están esperando la información oficial de China sobre la visita del presidente Xi Jinping a fin de año cuando se inauguraría la primera etapa del puerto de Chancay. El anuncio dice que la visita fue "confirmada extraoficialmente" de forma verbal por una viceministra china de relaciones exteriores.

No obstante este anuncio, el conflicto respecto a la exclusividad de los servicios esenciales en el puerto de Chancay no está resuelto. En la cancillería peruana esperan que haya una solución al problema con una legislación adecuada aprobada en el Congreso de la República. Están confiados porque el avance en la ejecución del Terminal de Chancay vaya conforme a lo programado, pese a la controversia generada respecto a los servicios esenciales de este puerto.

En aras de la solución de la polémica creada, el Presidente de la Autoridad Portuaria Nacional, Walter Tapia, presentó su renuncia luego de la demanda interpuesta a Cosco para anular su exclusividad en el puerto de Chancay en una decisión que dejó muchas dudas desde el punto de vista legal e incluso ético. Con esta decisión, aparentemente se da por solucionada la controversia para que la obra del puerto siga adelante y eso es lo que motivó la seguridad de la cancillería al hacer el anuncio de la visita del presidente Xi Jinping que, en el Perú, se había puesto en duda. Lo cierto es que toda esta situación está causando mucho revuelo en el país porque está dando origen a la circulación de múltiples teorías conspirativas e incertidumbre por lo que pueda pasar.

En general, en Lima, es mucho más fuerte la idea de que la resistencia al puerto de Chancay proviene de la intervención de empresarios chilenos y la política antichina de EEUU, y eso es mucho más lógico aunque aún no se tiene una evidencia explícita. Esperemos que no se llegue a una nueva "Guerra del Pacífico". En aquella ocasión fueron intereses comerciales y de explotación minera los que incentivaron una guerra fratricida. Hoy, una vez más, los empresarios chilenos manifiestan la voracidad pinochetista que los caracteriza.

*sergioro07.blogspot.com*

---

*<https://www.lahaine.org/mundo.php/el-puerto-de-chancay-en>*