

# **La reunión del Foro de la Cooperación Económica Asia – Pacífico en Perú en noviembre de 2024 ha tenido una trascendencia geopolítica esencial para el futuro de América del Sur.**

## **Frédéric Richard**

Más allá de la importancia de este foro que reúne 21 países de la región pacífica y ha visto la participación de Joe Biden y Xi Jinping, los líderes de las dos primeras potencias mundiales, es un evento paralelo que da toda su importancia a este momento histórico.

Hablamos de la inauguración del puerto de Chancay por el presidente chino y la presidente peruana Dina Boluarte. La inauguración se realizó por videoconferencia en el palacio de gobierno de Lima.

El puerto de Chancay se ubica a unos 70 kilómetros al norte de Lima. El pequeño puerto pesquero ha conocido inversiones considerables por parte de la empresa naviera estatal china Cosco Shipping desde 2018.

El proyecto se inscribe en la iniciativa geopolítica y estratégica más importante del siglo XXI, la “Belt and Road Initiative”, más conocida como las “Nuevas Rutas de la Seda”.

Se trata de una política elaborada al inicio del siglo y que se aceleró en 2013 con la llegada de Xi Jinping al poder. Las “Nuevas Rutas de la Seda” se apoyan sobre la construcción de redes gigantescas de transporte que incluyen carreteras, ferrocarriles, gasoductos, oleoductos, aeropuertos, puertos... que permiten a China dinamizar de manera exponencial su comercio, tanto a través de la venta de sus productos manufacturados como de su abastecimiento en materias primas.

Inicialmente, las “Nuevas Rutas de la Seda” eran una realidad eurasiática y africana. Hoy, tienen un alcance mundial. El puerto de Chancay pone en evidencia el interés para América Latina.

Desde 2013, China ha invertido un billón de dólares en las “Nuevas Rutas de la Seda”. El crecimiento económico más lento desde la epidemia del Covid-19 no ha significado el fin de esta ambición. China elabora su política con más cautela sin renunciar a sus objetivos.

Chancay es un puerto en aguas profundas, con una capacidad de 18 metros, que debe recibir barcos portacontenedores gigantes que pueden cargar 18000 contenedores.

El puerto de Chancay debe alcanzar una superficie de 141 hectáreas y manejar 5 andenes de carga y descarga.

La inversión total alcanzará 3,5 mil millones de dólares. El objetivo final es crear la estructura portuaria más importante de América Latina.

Los intereses de China son evidentes. En su artículo titulado “China acentúa su presencia en América Latina y expulsa progresivamente al antiguo rey de las Américas, los Estados Unidos, de su jardín tradicional” publicado en el periódico Le Monde en 15 de noviembre, Philippe Escande muestra la importancia de esta infraestructura para el comercio marítimo.

Son 10 días menos de travesía marítima entre América y Asia, para la exportación de productos manufacturados chinos hacia Perú, y la importación de la soya y de los minerales americanos hacia China.

Xi Jinping utiliza una expresión que insiste en los imaginarios locales, evoca “un nuevo camino del Inca”.

Las autoridades peruanas ven el nuevo puerto de Chancay como una oportunidad extraordinaria. Anne-Dominique Correa y Simon Leplâtre citan en su artículo “En Perú, Xi Jinping inaugura un puerto chino, etapa de la carretera de la seda en la región” publicado en el periódico Le Monde el 14 de noviembre el ministro de transporte Raúl Pérez que ve a su país como la Singapur de América Latina. Hace hincapié en las rutas marítimas directas entre China y Perú.

No es necesario pasar por Méjico y los Estados Unidos.

Anne-Dominique Correa y Simon Leplâtre hacen hincapié en la importancia del proyecto para Perú. Se trata de 1,3% del PIB de este país. Según Bruno Binetti, investigador de la London School of Economics, autor de una tesis dedicada a las inversiones chinas en América Latina, el proyecto no es de esencia política. Al inicio, la solicitud vino de empresas mineras chinas y no chinas. Es la respuesta, según él, a lógicas económicas racionales y oportunas que evitan los escollos de los proyectos políticos.

El proyecto tiene un alcance geopolítico que va más allá de Perú. Por ejemplo, para Brasil y otros países, en el contexto de corredores que unen los Océanos pacífico y atlántico. Es un dinamismo regional global que se quiere consolidar.

Como lo indicamos hay que considerar esta iniciativa en el contexto de la política global de China en relación con “las Nuevas Carreteras de la Seda” que abarca el conjunto de América Latina.

En 2018, China se volvió el primer socio comercial de América Latina relegando a los Estados Unidos al segundo lugar.

China multiplica los préstamos. Entre 2005 y 2022, Venezuela, Brasil, Ecuador, Argentina y Bolivia fueron los países que recibieron los créditos más importantes.

Las principales exportaciones de América Latina hacia China son los minerales-sobre todo el hierro y el cobre- los productos oleaginosos incluyendo la soja y el petróleo.

Las inversiones se realizan esencialmente en las infraestructuras de transporte como las carreteras, los puertos, los ferrocarriles, los puentes, los canales, los túneles...

Sin embargo, el camino parece todavía largo. El déficit en infraestructuras de la región sigue siendo muy importante para que Chancay dé todo su potencial.

Anne-Dominique Correa y Simon Leplâtre mencionan los análisis del investigador Omar Narrea del Centro de estudios sobre China y la región Asia-Pacífica de la Universidad pacífica de Lima. Omar Narrea ve la posibilidad de reducir el precio de las importaciones para desarrollar una política de industrialización y crear zonas económicas especiales cerca del puerto para atraer empresas.

Philippe escande menciona el proyecto de construcción de una fábrica de montaje de vehículos eléctricos de la empresa china BYD.

Hay que considerar y analizar este último proyecto de una fábrica de montaje con cautela y matices. A nuestro parecer se trata de una implantación con una lógica de maquila - como en la frontera entre Méjico y los Estados Unidos en las *twin cities* - que busca una mano de obra barata y que reserva la parte más importante del valor añadido al país de origen.

Anne-Dominique Correa y Simon Leplâtre mencionan que la viabilidad del puerto se apoya sobre todo en la exportación de los minerales, esencialmente el cobre. Perú es el segundo productor después de Chile de este mineral y orienta 67% de sus exportaciones hacia China. Una perspectiva que nos aleja de una industrialización local.

En realidad, la lógica de la economía rentista podría consolidarse con Chancay con la importación de productos manufacturados y la exportación de materias primas como las tierras raras, los minerales críticos como el cobre y el litio, los hidrocarburos como el petróleo y los productos agrícolas como la soya.

Más allá de la consolidación de las infraestructuras, nos parece también esencial y necesario promover el proceso de integración regional en América del Sur. El acercamiento de la Can y del Mercosur podría ser una de las opciones. Bolivia, que pertenece a las dos organizaciones, podría jugar un papel clave.

El proyecto de Chancay provocó pocas críticas. Podemos citar la población de Chancay que vio su modo de vida y de subsistencia totalmente destruido. Un deslizamiento que sepultó varias casas no calmó los ánimos. Podemos citar también a los ambientalistas preocupados por un ecosistema húmedo único cercano al puerto y amenazado de destrucción por la contaminación y el ruido.

El proyecto puede también acentuar la dependencia de Perú y de otros países de América del Sur.

Philippe Escande indica que en Perú las minas y las empresas dedicadas a la producción de electricidad a mendo son administradas en su mayoría por grupos chinos.

Perú no cierra sus puertas a las inversiones de otros actores. Sin embargo, nadie compite realmente con China en América Latina. El ejemplo de la Unión Europa es revelador.

Hace 20 años que negocia un acuerdo de libre comercio con el Mercosur dejando el espacio libre para China.

La UE podría pagar muy caro esta demora perdiendo un mercado gigantesco y el acceso a recursos estratégicos de gran trascendencia.

La reelección de Donald Trump se inscribe en una incógnita total. ¿Cuál será la política de un presidente que limita su lectura de América Latina a la droga y a las migraciones?

Sin embargo, el parámetro geopolítico podría hacer emerger un nuevo paradigma estadounidense. Anne-Dominique Correa y Simon Deplâtre mencionan que Laura Richardson que acaba su misión de responsable del Comando Sur de los Estados Unidos ha declarado el 4

de noviembre en el periódico el *Financial Times* que el puerto de Chancay podría tener un uso militar.

Laura Richardson mostró también su preocupación recientemente frente al interés de China y de Rusia frente a las reservas de litio en el espacio andino.

Estas temáticas no van a calmar las rivalidades entre China y los Estados Unidos. Rivalidades que van a constituir el epicentro de la historia geopolítica, política, económica, ambiental, científica, tecnológica, diplomática y militar del siglo XXI.

Los Estados Unidos y la Unión Europea tienen serias dificultades frente a la progresión china en América Latina, en África y en Eurasia. El reto es de consideración frente al control de recursos esenciales a las transiciones numéricas, ecológicas y energéticas.

Con o sin Trump, los Estados Unidos seguirán manejando sin duda esta rivalidad en un contexto mundial que incluirá todos los parámetros de un conflicto de dimensión planetaria.

En un mundo tan interdependiente y a la vez tan fragmentado, la problemática del puerto de Chancay debería ser estudiada a diferentes escalas como lo recomiendan la geografía y la geopolítica. Hay que tomar en cuenta el nivel nacional del Perú, el nivel regional de América Latina, la dimensión transoceánica entre Perú, China, América Latina y Asia oriental, el horizonte indo-pacífico y el mundo.

Chancay es una realidad que ilustra la complejidad y las múltiples redes que unen nuestro mundo tan marcado por las paradojas. De hecho, la interdependencia se desarrolla con inestabilidad y peligro.

Podemos considerar el puerto de Chancay también a través de la consolidación de la influencia china en los países del Sur y de los BRICS. Brasil va a ser uno de los países más involucrados en este proyecto de gran alcance.