

Chancay: ¿El inicio de una reconfiguración geopolítica en América del Sur?

Ivone Jara y Ernesto Martín Raffaini

Analiza la importancia geopolítica del puerto de Chancay como nodo central de la Iniciativa de la Franja y la Ruta de China, destacando su impacto en la reconfiguración del poder en Sudamérica frente a Estados Unidos. Se examinan las implicaciones de seguridad, el uso dual de la infraestructura, el comercio de recursos críticos y el desafío que representa para la hegemonía portuaria de Chile.

CHANCAY: ¿EL INICIO DE UNA RECONFIGURACIÓN GEPOLÍTICA EN AMÉRICA DEL SUR?

Ivone Jara¹ y Ernesto Martín Raffaini²

RESUMEN

El presente artículo explora la importancia geopolítica y geoeconómica del puerto de Chancay en Perú, destacando su papel como punto clave en la estrategia de la Iniciativa de la Franja y la Ruta de China para América del Sur. Se analiza cómo este puerto, administrado por una empresa estatal china, podría reconfigurar el equilibrio de poder en la región, desafiando la tradicional influencia de Estados Unidos.

Además, se examina la posibilidad de uso dual (civil y militar) de la infraestructura portuaria y sus implicaciones para la seguridad, el comercio de recursos críticos como el litio y la pesca, y las relaciones internacionales entre potencias y países sudamericanos. Finalmente, se argumenta que Chancay representa un desafío estratégico significativo para la hegemonía portuaria de Chile y la influencia de actores preeminentes en la región.

Palabras clave: geopolítica, minerales críticos, recursos ictícolas, enclave estratégico, recursos.

¹Ivone Jara es licenciada en Relaciones Internacionales de la Universidad del Salvador (USAL). Abogada por la Universidad de Buenos Aires (UBA). *Magister* en Inteligencia Estratégica Nacional Siglo XXI por la Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Doctoranda en Relaciones Internacionales en la Universidad del Salvador (USAL). Miembro del Grupo de Trabajo sobre Japón, del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI). Analista *senior* del Observatorio Estratégico de los Mares de China de la Facultad Militar Conjunta (FMC), Universidad de la Defensa Nacional (UNDEF). Investigadora externa del Centro de Estudios de Asia (CEA) de la Universidad Austral (UA). Miembro del Centro de Estudios Japoneses del Instituto de Relaciones Internacionales (IRI) de la Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Exbecaria del Programa Juntos del Ministerio de Relaciones Exteriores de Japón.

²Ernesto Martín Raffaini, es abogado especializado en Inteligencia Estratégica y Derecho Internacional Humanitario y de los Conflictos Armados. Director del Observatorio Estratégico de los Mares de la China de la Facultad Militar Conjunta (FMC) de la Universidad de la Defensa (UNDEF). Docente de la Facultad de Derecho de Universidad de Buenos Aires (UBA) y Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCSE).

INTRODUCCIÓN

En el complejo entramado de las relaciones internacionales del siglo XXI, la República Popular China emerge como un actor preponderante, esgrimiendo como estrategia de desarrollo y expansión, una agenda enfocada en la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI, por sus siglas en inglés). Para muchos analistas, esa herramienta no se circunscribe únicamente a los fines del intercambio comercial, pues confiere al gigante asiático acceso a distintas partes del orbe, a partir de acuerdos de construcción de infraestructura terrestre y portuaria, a cambio de exclusividad en la administración de esos enclaves. Además, algunos van más allá al afirmar que, en determinados contextos, esos puertos, aeropuertos o rutas terrestres, pueden tener un uso dual, es decir, tanto civil como militar, en beneficio de Beijing. De modo que, en un escenario de competencia con Estados Unidos, el desarrollo de vías o apostaderos estratégicos en lugares geopolíticamente relevantes para Washington, podría dar lugar al inicio de procesos de reconfiguración de poder en las regiones afectadas.

En tal sentido, la construcción de un puerto en Chancay, con dimensiones tales como para convertirlo en el de mayor envergadura del Pacífico en Sudamérica, de mínima provoca un cambio en las relaciones comerciales de la región y de máxima una reconfiguración geopolítica sin vuelta atrás, pues en ese último caso, pone a China en un lugar jamás ocupado por otra potencia no occidental en esas latitudes sudamericanas. La sola presencia en Chancay, puede impulsar modificaciones sustanciales en la dinámica del comercio regional, pero, sobre todo, en la lógica de relacionamiento de los países de la región, pues Estados Unidos dejaría de tener preponderancia exclusiva en la zona, siendo la misma desafiada por un actor tan lejano como presente, la República Popular China.

Un puerto chino en territorio peruano, vendría a ser algo así como un mojón geoestratégico, en lo que ha sido ampliamente conocido como el “patio trasero” de Washington. Antes de ello, Beijing implementó esa suerte de colocación de mojones en sitios claves de su propio entorno regional, en lo que se conoce como el “collar de perlas”, estableciendo puertos comerciales y bases navales militares (Gil, 2020), combinando así influencia diplomática con comercial, lo que a su vez redundaría en el

control de puntos de reabastecimiento/nodos logísticos para la extracción de recursos y aprovisionamiento de buques chinos, en diferentes puntos del Índico, desde Asia hasta África. Por ello, es que abordamos la relevancia geopolítica de Chancay, pues nos resulta un ejemplo emblemático de la expansión china más allá de la región del Asia- Indo Pacífico.

Más allá de si Chancay sería o no un puerto de uso dual, tal como algunos analistas sostienen, sí es seguro que ese emprendimiento responde a la necesidad vital de la República Popular China de garantizarse una resiliente cadena de suministros de recursos estratégicos e insumos para su creciente industria de nuevas tecnologías, e incluso para consumo interno básico de su población, lo cual implica no solo el acceso y explotación de algunos recursos críticos, sino además la expansión de redes logísticas a escala global. Es decir, ese acceso marítimo en Perú le otorga beneficios tanto para el abastecimiento de su mercado interno, como a su capacidad exportadora y, como si fuera poco, el acceso más rápido y seguro a material vital para el crecimiento de su industria tecnológica en general, y, por qué no, militar.

Este artículo se propone analizar las derivaciones geopolíticas del puerto de Chancay, en un entorno caracterizado por la pugna de Estados Unidos y China, lo cual imprime al escenario regional de gran incertidumbre y alta volatilidad, además de características geoestratégicas y geoeconómicas ligadas al acceso a minerales críticos como el litio, así como otros recursos estratégicos como la industria pesquera, el control de rutas logísticas y comerciales, entre otros. Chancay no solo tiene implicaciones económicas significativas, sino que además podría volverse el escenario de la competencia estratégica global, en tanto ese enclave portuario puede producir un cambio/discontinuidad en el equilibrio de poder regional.

En un escenario internacional atravesado por la competencia entre Washington y Beijing, y una América del Sur que se perfila como el “arena” de esa pelea, identificamos un incipiente proceso de reconfiguración geopolítica regional, a partir de la inauguración del Puerto de Chancay en Perú. Ello se debe a la fuerte presencia que pasó a tener Beijing, en un entorno sudamericano con una prevalencia estadounidense nunca desafiada hasta esos límites. Todo lo cual comienza a producir, aunque leves y

hasta imperceptibles, movimientos tectónicos en las relaciones entre los mismos países de la región y entre éstos con ambas potencias, dando lugar así a un reacomodamiento de la estructura de poder en Sudamérica.

LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA, EN EL CORAZÓN GEOGRÁFICO DE AMÉRICA SUR

En noviembre de 2024, se realizó la ceremonia inaugural con la presencia de la Presidente Dina Boluarte y su homólogo chino, Xi Jinping, de la Terminal Portuaria Multipropósito de Chancay, situada en la costa central del Perú, a unos 80 kilómetros al norte de Lima, su capital. Está proyectada para convertirse en un *hub* logístico de gran relevancia, con capacidad para facilitar el comercio entre Asia y América del Sur. Con una inversión de 3.200 millones de dólares, permitirá recibir buques de gran tamaño, así como reducir los tiempos de navegación entre Asia y Perú en un 25 %. La empresa estatal China Cosco Shipping Port, está a cargo de la administración.

La República Popular China ha invertido en infraestructura portuaria en diferentes partes del mundo, sobre todo en aras de completar su estrategia del “collar de perlas”, que consta de unir distintos puntos de contacto, eminentemente comerciales, pero que pueden ser utilizados en forma dual, es decir, civil y militar. Ejemplo de ello es lo que ocurre en Gwadar, Pakistán; Hambantota, Sri Lanka; Doraleh, Yibuti; Bata, Guinea Ecuatorial; Kribi, Camerún; Ream, Camboya; Vanuatu; Nacala, Mozambique; y Nouakchott, Mauritania (Forum Staff, 2023).

Según Hutschenreuter (2019), China es un actor P3, es decir, es pacífico, persistente y paciente. Es pacífico porque su última experiencia de combate data de los años 1970, lo cual implica que no recurre a la guerra como forma de solución de sus controversias. De hecho, es más bien un actor “comercial”, que no pretende convertirse en garante de la seguridad como sí le sucede a la política exterior de Estados Unidos. Su diplomacia está orientada más a ofrecer bienes y servicios de seguridad, antes que de defensa.

También, hay que considerar que, en lo militar, es un actor eminentemente terrestre,

aunque algunos autores consideran que posee la armada más grande del mundo. Si bien cuantitativamente lo es, no emula las capacidades de las que dispone su “competidor sistémico”, Estados Unidos.

La posibilidad que tiene Beijing de garantizarse el acceso a recursos y mercados está limitada por la vulnerabilidad de las rutas marítimas, en particular, las que atraviesan el Índico, el Estrecho de Malaca, el Mar Rojo y el Canal de Panamá. Es decir, accesos oceánicos sobre los que no puede tener control de su seguridad y, por lo cual, podría ver seriamente afectado el tránsito, no solo de sus exportaciones, sino además de importaciones, que son clave para la supervivencia de su población. Por ello es que, resulta de relevancia la búsqueda de rutas alternativas, por ejemplo, desde y hacia América del Sur, pues en ese último caso, no hay presencia de actores o coyunturas geopolíticas que busquen o puedan obstaculizar su cadena de suministros.

Teniendo como meta esto último fue que, en el año 2019, China y Perú firmaron un Acuerdo de Asociación Estratégica Integral, incorporando formalmente al país andino al BRI (*Belt and Road Initiative*), lo cual permite a su vez la posibilidad de establecer intercambios en materia de defensa. En la entrevista del CN (R) Daniel Chaluleu al VL (MGP) Silvio Alva Villamón, este último menciona que “el histórico vínculo sino-peruano ya incluye una asociación estratégica integral y un tratado de libre comercio que está en vías de actualización” (Chaluleu, 2024).

Es menester considerar, que China es un motor económico para potencias emergentes, de aquellas naciones “olvidadas” por occidente (a modo de ejemplo podemos nombrar los países miembro de la Organización de Cooperación de Shanghái); además, es parte del BRICS (es el acrónimo de Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica), organismo multilateral que posee su propio banco, el Nuevo Banco de Desarrollo del BRICS (con sede en Shanghái); y forma parte de organismos de inversión como el Banco Asiático de Inversión e Infraestructura (con sede en Beijing), entre otros.

En cuanto a los avances en materia de defensa que pudieran existir entre ambas naciones, la construcción del puerto de Chancay tiene implicancias geopolíticas per se, pues a partir de ese hito se fortalece la presencia china en la región; resulta afianzada la capacidad de Beijing para construir infraestructuras críticas en ultramar, denotando de

este modo su influencia geoestratégica global; mientras que en el caso de Perú, puede acceder a tener conectividad a escala Global, de la mano de Beijing. Esto último amplía su horizonte comercial, teniendo en cuenta que ya tiene un buen intercambio.

Para Lima, Beijing es su principal socio comercial, con exportaciones que alcanzan los 20.791 millones de dólares. El Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico de la Universidad del Pacífico del Perú ha identificado y validado la existencia de 153 empresas chinas activas en el país trasandino, las cuales operan en 11 sectores económicos en la totalidad de las regiones del país (*La Tercera de Chile*, 2023).

En referencia al concepto de uso dual de la infraestructura portuaria, es importante mencionar el concepto de “fusión civil-militar” de la República Popular China. Tiene su génesis con Mao Zedong, es un concepto sistémico del desarrollo del Estado como tal, es decir, lo militar y civil son parte identitaria estatal. La función del Partido Comunista Chino, es integrar ambas dimensiones, a fin de impulsar a su Ejército Popular de Liberación (EPL). Por la propia estructura del gobierno, lo “civil” del partido comunista chino se integra con lo “militar” del EPL desde la conducción (XI es secretario general del Comité Central del Partido Comunista de China y presidente de la Comisión Militar Central) hasta el cumplimiento de los objetivos del Estado.

La proyección marítima de China y las rivalidades existentes en este escenario, cuyo pensamiento accidental está mayormente determinado por los enfoques de Mackinder y de Spykman, en relación a la concepción geopolítica de la región euroasiática, implica que la Iniciativa de la Franja y la Ruta, es una suerte de transversal entre las clásicas concepciones terrestres, que se encuentra en expansión más allá de lo geográfico; a todos los dominios modernos de la guerra, los tradicionales, aire, tierra y mar, junto a los no tan nuevos, como el espacial (exploración de la luna y espacio profundo) y ciber (desarrollo en telecomunicaciones 5G, entre otros).

De todos modos, el Ejército Popular de Liberación (EPL) no dispone de una capacidad expedicionaria, que le permita a China desplegar medios militares ofensivos de magnitud en cualquier lugar del mundo o proyectar poder más allá de su región geográfica de influencia en el Asia Indo Pacífico. Pero sí dispone de medios para realizar operaciones de no guerra (No Combate, MOOTW sigla en inglés), principalmente para

evacuar a sus ciudadanos en cualquier parte del globo en caso de ser necesario. Para ello, posee “plataformas veladas”³ en aquellos lugares donde tiene infraestructura de alto valor estratégico.

En este sentido, China “puede y probablemente desarrollará una capacidad expedicionaria limitada en el futuro cercano”, dijo Dahm, un oficial de inteligencia retirado de la Marina de Estados Unidos, que sirvió como agregado naval adjunto en Beijing. Sin embargo, dice que el EPL “está muy lejos de estar a la par del ejército estadounidense, capaz de usar el poder militar para dar forma a los acontecimientos y establecer condiciones geoestratégicas al otro lado del mundo” (Woody, 2024).



Figura. Posible “plataforma velada” de una cabecera de pista de aterrizaje en la Ruta Nacional (Arg.) 40 a unos 17 km de la Estación CLTC-CONAE-NEUQUEN (instalación que brinda soporte de telemetría, seguimiento, control de las misiones del Programa Chino para Exploración de la Luna (CLEP) y programas de investigación científica del espacio lejano.), en donde podría operar una aeronave Il-76 o el Y-20. Fuente: Rivas, S. (12 agosto de 2020). “Una base no tan inocente”. <https://www.pucara.org/post/una-base-no-tan-inocente>

³ Utilizamos el término “plataformas veladas” para referirnos a infraestructura oculta o no declarada como pistas aéreas y/o puertos en los que puedan operar medios militares.

LA ESENCIALIDAD DE LOS RECURSOS

El plan de infraestructura desarrollado por China en diferentes países, se inscribe dentro de lo que se ha denominado “esencialidad de los recursos”. ¿Qué significado y alcance tiene ello? Pues, con ese término, se hace referencia a algo más que la necesidad de China de disponer de fuentes energéticas y materias primas para producir bienes y servicios, se requiere además la necesidad de disponer de ellos; porque son vitales para la propia subsistencia del país, es allí donde las inversiones que realiza en diferentes zonas geográficas cobran relevancia (Klare, 2012).

Y en este punto es cuando Brasil, como potencia regional, entra en el cálculo geopolítico, ya que dispone de cuantiosa y valiosa biodiversidad, además de ser un actor relevante del comercio mundial. Es que ese país sudamericano, que es la mayor economía de América Latina, posee un activo estratégico de valor: el Amazonas. Esta vasta región, rica en biodiversidad y recursos minerales, otorga una ventaja geopolítica considerable, en un mundo cada vez más dependiente de recursos críticos para la tecnología avanzada y la energía limpia.

El acceso a los recursos del Amazonas presenta a Brasil un desafío complejo. La posibilidad de desarrollar una infraestructura logística, que permita transportar esas riquezas a bajo costo, plantea un dilema entre el desarrollo económico y la preservación ambiental. Un aumento en la explotación de los recursos amazónicos podría generar un problema ambiental y ecológico de gran magnitud, ya que la frontera amazónica avanzaría, poniendo en peligro la biodiversidad que hasta ahora se ha mantenido en gran parte intacta debido a su inaccesibilidad.

La competencia global por los recursos críticos para la tecnología avanzada y la energía limpia se intensifica. La posición de China como actor dominante en este mercado, con un control cuasi monopolístico de la producción y una creciente participación en la extracción a escala mundial, moldea el panorama geopolítico global. Brasil, con su vasta reserva de recursos naturales, se encuentra en una posición privilegiada para jugar un papel importante en este escenario.

Por otro lado, la proximidad geográfica del puerto de Chancay a una zona conocida como “el triángulo del litio” –que abarca partes de Argentina, Bolivia y Chile–, que contiene una de las mayores reservas del mundo de ese mineral, elemento clave para la producción de baterías utilizadas en vehículos eléctricos, dispositivos electrónicos y sistemas de almacenamiento de energía renovable, redobla el valor estratégico de ese acceso. Es que la presencia de empresas chinas en la extracción de ese mineral y el desarrollo de infraestructura logística del Puerto de Chancay, le permitiría al gigante asiático disponer de una posición privilegiada respecto a sus competidores, sobre todo porque con ello baja costos operativos y logísticos.

A su vez, la presencia de la República Popular China en un área rica en recursos ictícolas, también supone otra cuestión a ponderar. La pesca en aguas internacionales y zonas económicas exclusivas de América Latina, se enfrenta a la creciente presión de flotas extranjeras, especialmente de China. Estas operaciones generan disputas por la sobreexplotación de recursos pesqueros, afectando la sostenibilidad de ecosistemas marinos como el de Humboldt. Además, la captura ilegal y no regulada amenaza economías locales y aumenta tensiones diplomáticas, requiriendo marcos de gobernanza sólidos que, en países como los de América del Sur, son poco viables en el tiempo.

Perú es el principal socio de China en la explotación de la pota del Pacífico. Su litoral se perfila como un espacio atractivo para actores globales, incluido China, que busca replicar una “litoralización comercial” en América Latina, similar a su estrategia en Asia y África. Con el Puerto de Chancay no sólo dispondrá de infraestructura para operar los buques pesqueros, sino que sería la “línea de vida” en el Pacífico de América Latina de la flota pesquera china.⁴

⁴DATO: “Lapesquería del calamar gigante (*Dosidicus gigas*) en el Pacífico sudeste tiene una importancia socioeconómica para los Estados costeros de Perú, Chile y Ecuador que capturan este recurso principalmente dentro de sus aguas jurisdiccionales, así como para la flota de calamar de aguas distantes abanderada a tres países asiáticos China, China Taipéi y República de Corea que opera en altamar dentro del área de convención de la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (OROP-PS). Entre 2000 y 2022, la captura anual de calamar declarada por los Estados Miembros de la OROP-PS” tuvo “un crecimiento de 900 % en veintidós años. El 90 % de las capturas anuales provienen de Perú y China, y el 10 % de países como Chile, Ecuador, China Taipéi y la República de Corea”. Aroni, E., Vivar, I. y Benavente, S. (1° de junio, 2024). Dinámica de la flota de calamar de aguas distantes en el Océano Pacífico Sudeste (2018-2023). *artisOnal*. <https://artisOnal.wixsite.com/my-site/squid-fleet-2018-2023>

La modalidad de captura desarrollada, viene acompañada de innumerables casos de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). Sin perjuicio de ello, “El gobierno peruano se ha caracterizado por ser un referente en políticas pesqueras en la región de América Latina. Al ser el primer país en transparentar el Sistema de Monitoreo de Buques (VMS, por sus siglas en inglés) y en reglamentar el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP) al reforzar los requisitos de las embarcaciones pesqueras de bandera extranjera que deseen realizar operaciones en puertos y astilleros peruanos en agosto del 2020 (Decreto Supremo 016-2020-PRODUCE)” (Aroni, Vivar y Benavente, 2024).



Figura. Gráfico de las fechas y zonas de pesca.
Fuente: Aroni, Vivar y Benavente. Ob. Cit.

Como se puede apreciar en la imagen anterior, los caladeros de pesca en frente de las costas del Perú son de suma importancia, transformando al Puerto de Chancay en el punto de contacto de excelencia para las embarcaciones chinas que operan en la región.

Siendo que, lo que determina la existencia de una alianza estratégica en lo comercial con la República Popular China, en lo referente a defensa y geopolítica, sigue siendo un

aliado de los Estados Unidos (ver entrevista del CN (R) Daniel Chaluleu al VL (MGP) Silvio Alva Villamón).

Esta alianza estratégica Perú/Estados Unidos implica desarrollar políticas de acercamiento de carácter geopolítico, que a modo de ejemplo se ve reflejado en la concesión dada por el país trasandino a Washington para las mejoras del puerto más importante de la Armada del Perú en Lima al Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos.

LAS RUTAS LOGÍSTICAS Y COMERCIO GLOBAL

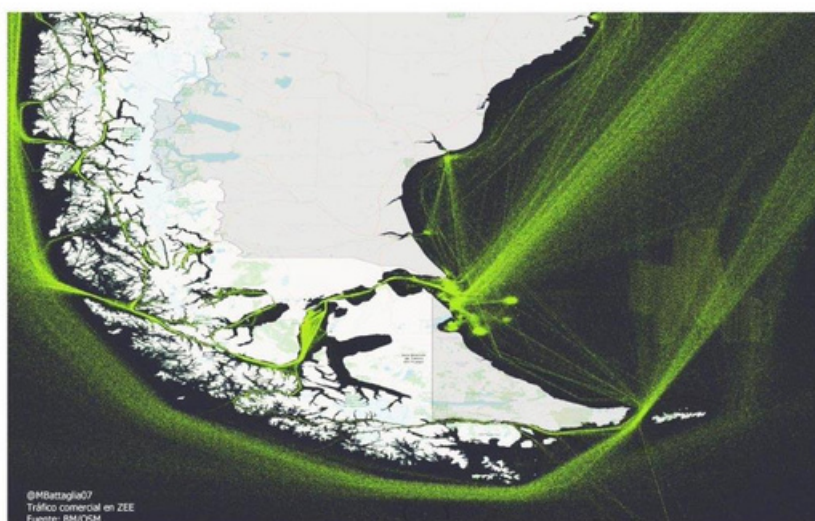


Figura. Gráfico que muestra el flujo de las rutas marítimas.

Fuente: Battaglia, M. Flujo de rutas marítimas. *X.com*. <https://x.com/MBattaglia07/status/1846876311937261829/photo/3>

América Latina ocupa una posición clave en el sistema logístico global, especialmente a través del traspaso de contenedores en puertos estratégicos como Panamá, Valparaíso y Santos. La competencia por el control de rutas marítimas, incluyendo el Estrecho de Magallanes y el Canal de Panamá, refleja la creciente importancia de la región en los corredores de comercio interoceánico. En este contexto, la Iniciativa de la Ruta de la Seda Marítima y el “Collar de Perlas” buscan integrar puertos latinoamericanos a su red

global, permitiendo un desarrollo económico de regiones tradicionalmente postergadas como el caso de Chancay.

Además, hay que considerar lo que algunos autores llaman “la trampa de la deuda” a las tensiones generadas en cuanto a la potencial dependencia financiera, puesto que la inversión viene del Estado chino y hay ejemplos en África donde los países con crisis económicas crónicas y endémicas generaron que no puedan pagar y estas “infraestructuras críticas” pasen a ser administradas y operadas por quien financiaron las obras.

La inversión en infraestructura estratégica y de alto valor puede consolidar relaciones de dependencia. Como lo mencionamos anteriormente, este fenómeno se visualiza en África, donde proyectos de infraestructura financiados por China han llevado a cesiones de activos estratégicos. A modo de ejemplo, tenemos el caso del puerto de Ámsterdam, en parte bajo control de empresas chinas, evidencia cómo la inversión extranjera en infraestructura puede devenir en influencia estratégica.

CHANCAY COMO ENCLAVE GEOESTRATÉGICO Y POSIBLE PUERTO DE USO DUAL

Para profundizar en el análisis de la relevancia de Chancay, en términos de poder regional y global, es menester definir qué entendemos por enclave estratégico. Según la Real Academia Española, el término enclave refiere a un territorio incluido en otro, con diferentes características políticas, administrativas, geográficas, etc. Borja (2018), sale de lo estrictamente geográfico, y lo define como la incursión de un sistema político, militar o económico en otro distinto. Para nosotros, geografía, política y la dimensión militar van de la mano, por lo tanto, enclave es un territorio, por fuera y distante de otro que lo administra o ejerce una influencia decisiva sobre las cuestiones administrativas. Pero que además, por su ubicación, tiene una relevancia

geoestratégica⁵ de tal magnitud, que cuenta con la capacidad de producir cambios en el equilibrio de poder⁶ de su entorno regional e inclusive global. Teniendo así impacto sobre la geopolítica,⁷ como abordaje de análisis de las relaciones internacionales acorde a variables geográficas.

Habiendo conceptualizado algunos términos esenciales para el estudio del caso del Puerto de Chancay, es menester señalar que esa área geográfica reviste el carácter de enclave estratégico chino, en una zona tradicionalmente bajo influencia del poder económico, político y militar occidental, fundamentalmente estadounidense. De ahí la relevancia del presente estudio, en tanto la presencia estable de China viene a desafiar el tradicional poder estadounidense, pero, además, puede producir una reorientación o readecuación del equilibrio de poder regional.

Saltos Guale (2024), con “enorme boato y despliegue diplomático”, el 14 de noviembre de 2024 se inauguró el “megapuerto peruano Chancay”, calificado por algunos analistas como enclave chino, destinado a aumentar el poder de la potencia asiática en los “mares del sur del continente americano”. Se trata de un emprendimiento financiado con más de cinco mil millones de dólares, que cuenta con tecnología moderna, ventajas de calado y eficaz logística naviera, ubicación privilegiada, disminuyendo días de navegación a los productos exportables, tanto peruanos como de otras naciones sudamericanas. En definitiva, se presenta como una oportunidad de entrada y salida para los países sudamericanos que buscan colocar sus exportaciones en el mercado asiático, pero también como un competidor de aquellos países, como Chile, que ya han logrado posicionarse como puerta de entrada y salida hacia ese continente.

⁵*Geoestrategia*: es la estrategia basada en el conocimiento y análisis de las condiciones geográficas de una región. Real Academia Española (s/f). *Geoestrategia. Diccionario de la Lengua Española*. <https://dle.rae.es/geoestrategia?m=form>

⁶El equilibrio de poder se refiere a las políticas o acciones de aquellos Estados que tratan de impedir la preponderancia de un país en particular y de mantener un equilibrio aproximado de poder entre los países dominantes. Torio Hernández, M. (8 de marzo de 2019). Equilibrio de poder: una mirada desde la teoría crítica. *Foreign Affairs Latinoamérica*. <https://revistafal.com/equilibrio-de-poder-una-mirada-desde-la-teoria-critica/>

⁷

Geopolítica: es el análisis de las influencias geográficas en las relaciones de poder en las relaciones internacionales. Deudney, D. (21 de febrero de 2025). *Geopolitics. Britannica*. <https://www.britannica.com/topic/geopolitics>

El riesgo que Chancay supone para Chile, se debe a que está ubicado a 80 kilómetros de Lima, y ha sido diseñado para revolucionar la logística marítima de la región, pues cuenta con capacidad para recibir los buques más grandes del mundo. Pero esa gran capacidad no pertenece al Estado peruano, pues el poder de su administración está en manos de la naviera estatal COSCO, empresa que obtuvo el monopolio de los servicios esenciales del puerto, pese a que esto violaba la ley peruana. Para saltar ese obstáculo legal, no menor, el Congreso peruano modificó la legislación, de manera tal que pudiera validarse ese monopolio. Y en este punto se abre un debate de tipo geopolítico, respecto a COSCO, ya que la misma es controlada por el Partido Comunista Chino y, por lo tanto, está obligada a colaborar con las fuerzas armadas de China en caso de conflictos internacionales. Esto genera suspicacias sobre el potencial uso militar de un puerto de aguas profundas, ya que esa característica le permite ser dispuesto para el uso de buques de guerra, en caso de ser necesario (Handley, 2024).

Pelcastre (2025) menciona que el Grupo estatal COSCO, propietario de COSCO Shipping, trabaja con el Ejército Popular de Liberación de manera rutinaria, brindando apoyo a sus buques desplegados a través de la línea naviera. Ello abona lo sostenido por los analistas del Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales, cuando afirman que “COSCO Shipping es ampliamente reconocido como el brazo de suministro marítimo del EPL y ha proporcionado apoyo logístico a las operaciones de escolta de la Armada del EPL en el Golfo de Adén –en el Océano Índico– desde 2008”. Es decir, no se trata de un uso potencial de esa empresa por parte de la fuerza naval china, sino del uso real y cotidiano de la misma. Es decir, forma parte de su capacidad logística y, por lo tanto, integra el poder militar de la República Popular China.

Por tanto, la inversión en infraestructura portuaria tiene, para Beijing, un sentido económico, pero sobre todo estratégico. En el primer caso, porque cerca del 80 % del comercio internacional se realiza por vía marítima, lo que convierte a los puertos en nodos clave de la economía global. Mientras que, para China, ese número se incrementa al 90 %, lo que significa que los puertos son esenciales para la seguridad económica y nacional de ese país. Pero, además, también tienen relevancia militar. Pues, en los hechos, la Armada del Ejército Popular de Liberación ha asumido el rol de garante de los proyectos portuarios chinos y de las rutas marítimas que conducen a

ellos en todo el mundo. A su vez, la red de puertos administrados por China, redundan en el incremento de la capacidad de proyección de poder de la APL. En general, sostienen Ziemer, Bermúdez y Jun (2024), el control de los puertos por parte de China plantea tres grandes desafíos estratégicos para los Estados Unidos: (1) la recopilación de información, (2) el control de las rutas logísticas preferidas y (3) la posibilidad de sabotaje y uso militar adversario. En definitiva, existe un riesgo probable de uso dual, en la utilización de la infraestructura portuaria con fines militares. Ahora bien, si ello configura o no un riesgo para los países sudamericanos, forma parte de otro debate.

CAMBIOS EN EL EQUILIBRIO DE PODER REGIONAL Y, POR LO TANTO, ¿RECONFIGURACIÓN GEOPOLÍTICA REGIONAL Y GLOBAL?

Según las palabras de Xi Jinping, el puerto de Chancay no es solo un puerto de aguas profundas, sino también el primer puerto inteligente y ecológico de América del Sur. Está destinado a traer ganancias sustanciales y oportunidades de empleo al Perú, y fortalecer a ese país como puerta de entrada terrestre-marítima que conecta Asia con América Latina. Hace más de 2.000 años, los antepasados de la nación china desafiaron mares traicioneros para abrir la Ruta Marítima de la Seda que conectaba Oriente y Occidente. Hace más de 500 años, los antepasados incas de los peruanos modernos, impertérritos ante los desafíos y peligros, escalaron imponentes montañas y crestas escarpadas para construir el Camino Inca que atraviesa los Andes de norte a sur. El puerto de Chancay se está convirtiendo en un nuevo punto de partida de un Camino Inca de la Nueva Era. Desde Chancay hasta Shanghái (Ministry of Foreign Affairs, 2024). Del discurso del primer mandatario chino, se desprende su señalamiento tácito, de cómo este hito regional coloca a Perú en un lugar privilegiado en la costa del Pacífico Sudamericano. Y de manera implícita, la pérdida de espacio de los puertos chilenos como el país con la llave del tradicional ingreso a las regiones de Asia y Oceanía.

Es decir, se observa un impacto muy fuerte en términos del posicionamiento que tuviera Chile en la región hasta ahora, a la vez que la intencionalidad política de China de posicionar en ese lugar a un actor que le sea más afín. Es que, si bien Chile ha

conseguido, desde el retorno de la democracia en la década de 1990, diversificar su economía y su política exterior de manera tal que le permitiera entablar relaciones con la mayor cantidad de países y actores internacionales de todo el orbe, en gran medida impulsado por la celebración de tratados de libre comercio, incluidas las economías más prósperas de Asia, su sistema de alianzas políticas continúa teniendo un eje eminentemente occidental. ¿Qué queremos decir con ello? Muy simple, que la diplomacia chilena tiene un sólido e inquebrantable vínculo con potencias como Estados Unidos y Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, que cualquier otra relación viene muy pero muy por detrás de ellas, y desde este punto de vista, esa vinculación es infranqueable para la República Popular China. De modo que, al construir China un megapuerto en Perú, está golpeando la preponderancia portuaria chilena, pero, sobre todo, está apuntando a los Estados Unidos, su competidor estratégico.

En términos aún más directos, China construyó un puerto en una región que ha sido, históricamente, el “patio trasero” norteamericano. Y como si ello fuera poco, es más avanzado que cualquier infraestructura portuaria marítima de Estados Unidos. De hecho, para Foster (2024), desde la perspectiva de Washington, ese puerto podría convertirse en una pesadilla estratégica. Ello se desprende de declaraciones como las de la General Laura J. Richardson, que fuera Jefa del Comando Sur de Estados Unidos, quien ha advertido que la marina china podría utilizar Chancay en el futuro. Mientras que, el profesor Evan Ellis, de la Escuela de Guerra del Ejército de Estados Unidos, presentó que los riesgos son para los peruanos, al declarar que “El riesgo número uno es que el país no se beneficie de sus abundantes recursos y de su posición geográfica, sino que sean los chinos los que obtengan estos beneficios” (Foster, 2024).

Siguiendo la lógica de algunos autores, relativa a encuadrar el análisis de Chancay desde la óptica de la geopolítica y la seguridad nacional, Pagán (2024) explica que esa visión emergió en los círculos políticos estadounidenses, país que se encuentra inmerso en un proceso de competencia con China. De hecho, ya en 2023, el gobierno de Washington advirtió que infraestructura estratégica peruana pasaría a estar bajo control de empresas estatales chinas. Y, por lo tanto, al ser Cosco una empresa del Estado, daría pie a que se establezca una narrativa en torno a la seguridad nacional. Pero, desde el punto de vista de ese analista peruano, el hecho que Cosco vaya a operar el puerto de

Chancay, no implica necesariamente que este pueda ser utilizado militarmente. En cualquier caso, continúa diciendo:

Independientemente de que estas preocupaciones de seguridad nacional acaben produciéndose o no en el futuro, si el éxito económico del puerto de Chancay llegara a materializarse, este tendría por sí mismo el potencial de reforzar la posición internacional de China como socio que contribuye al desarrollo económico del Sur Global. Al fin y al cabo, este es uno de los objetivos de la iniciativa de la Franja y la Ruta, en la cual se enmarca este proyecto (Pagán, 2024).

La despreocupación manifiesta de Pagán, colisiona de frente con la posición de analistas en seguridad y defensa, como Pelicastre (2025), que tienen cierta mirada inclinada hacia el lado occidental de la balanza del poder, pues no han dudado en afirmar que el nuevo puerto posiciona a Perú como un centro clave para la expansión de China en la región. El mensaje del gobierno de los Estados Unidos pareciera estar dirigido a establecer que el riesgo es únicamente para los peruanos, mientras que los analistas, que no tienen responsabilidad de gobernar, apuntan directamente a un colectivo no homogéneo que es la región sudamericana. Tanto uno como otro sector omite mencionar que Chancay, en realidad, podría ser una amenaza al centro y sustancia del poder estadounidense en Sudamérica en primer lugar, y a su estructura de alianzas en segundo lugar.

Con esa última frase nos referimos, una vez más, a la posición de Chile y la condición en la que quedan sus intereses. En definitiva, con la construcción de Chancay, la República Popular China ha quitado primacía a ese país en los asuntos portuarios de la región, y en su lugar ha sentado a su socioprincipal, Perú. Un aliado que consideran más permeable a sus intereses estratégicos. Pero, además, a través de Chile, han disparado a su competidor principal, Estados Unidos.

ALGUNAS CONSIDERACIONES FINALES

América Latina se encuentra en el centro de una reconfiguración del poder global en una era marcada por la capacidad de acceder a suministros estratégicos. En este contexto, la logística se convierte en una herramienta clave de poder, al garantizar un suministro constante y resiliente de minerales estratégicos, que son fundamentales para el desarrollo industrial sostenible y a largo plazo de tecnologías avanzadas.

Si bien actores extrarregionales como China y Estados Unidos trazan alianzas estratégicas con los diferentes actores de la región, Beijing lo hace desde una perspectiva estratégica en lo comercial, mientras que Washington desde un prisma de integración geopolítica de defensa y seguridad.

El puerto de Chancay es la obra de infraestructura logística más significativa de los últimos años en América Latina y de Perú específicamente, la complementación de la nación trasandina con ambas potencias implica grandes oportunidades, pero también desafíos en donde la reconfiguración actual de las relaciones internacionales está caracterizada por un juego de suma 0 donde solo hay amigos o enemigos.

Chancay es la puerta de entrada de Asia por el Pacífico a América Latina, es de esperar que China, como actor paciente y persistente, tenga en el mediano plazo una puerta por el Atlántico.

Es por ello que, Perú tiene el potencial de convertirse en el “tigre americano” de América Latina, guardando un paralelismo con los tigres asiáticos (Hong Kong, Singapur, Corea del Sur, Tailandia, Vietnam del Sur, Taiwán y Camboya). Su ubicación geoestratégica en el Pacífico es privilegiada, y el puerto de Chancay, junto con otros proyectos de infraestructura, sientan las bases para que se convierta no solo en un exportador primario, sino también de bienes y servicios.

La modernización del puerto de Chancay, junto con las inversiones en infraestructura asociadas, potenciará la conectividad del país y optimizará el transporte de bienes y servicios. Esto no solo impulsará el desarrollo económico, sino que también fortalecerá la competitividad del país en el mercado global.

Finalmente, desde la única óptica que nos interesa aquí, que es la estratégica y geopolítica, la jugada de la República Popular China no solo ha venido a “patear” el tablero regional, sino además el mundial. Primero, porque ha instalado una infraestructura crítica portuaria de alto nivel y gran capacidad en el Pacífico Sudamericano, despojando con ello a Chile de su tradicional condición de puerta de entrada a Asia; y segundo, porque con ello ha conseguido darle una doble estocada certera a los Estados Unidos: ha superado la propia capacidad portuaria estadounidense y encima lo ha hecho en su área de influencia más cercana. Pero hay algo más relevante aún, Beijing ha desafiado la noción que reza, como si fuera un mantra, que no tiene capacidad de proyección marítima global. Por primera vez, esta definición debe comenzar a ser sometida a análisis de mayor rigor.

Referencia bibliográfica

Aroni, E., Vivar, I. y Benavente, S. (2024, 1º de junio). Dinámica de la flota de calamar de aguas distantes en el Océano Pacífico Sudeste (2018-2023). *artisOnal*. <https://artisOnal.wixsite.com/my-site/squid-fleet-2018-2023>

Battaglia, M. Flujo de rutas marítimas. *X.com*. <https://x.com/MBattaglia07/status/1846876311937261829/photo/3>

Borja, R. (2018, 3 de julio). Enclave. *Enciclopedia de la Política*. <https://www.encyclopediadelapolitica.org/enclave/>

Chaluleu, D. (2024, agosto-septiembre). La expansión china busca hacer pie en América Latina [entrevista al VL (R) Silvio J. Alva Villamón por CN (R) Daniel Chaluleu]. *Observatorio Estratégico de los Mares de China*. <https://undef.edu.ar/fmc/maresdechina/boletin/MaresDeChina-boletin21-2024.pdf>

Deudney, D. (2025, 21 de febrero). *Geopolitics*. *Britannica*. <https://www.britannica.com/topic/geopolitics>

Forum Staff. (2023, 12 de octubre). Dual-use ports give PRC proximity to vital shipping lanes. *Indo Pacific Defence Forum*. <https://ipdefenseforum.com/2023/10/dual-use-ports-give-prc-proximity-to-vital-shipping-lanes/>

Foster, S. (2024, 27 de noviembre). Chancay megaport magnifies China's presence in South America. *Asia Times*. <https://asiatimes.com/2024/11/chancay-megaport-magnifies-chinas-presence-in-south-america/#>

Gil, A. (2020, 4 de septiembre). La geopolítica de China y su collar de perlas. *El Orden Mundial*. <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/china-y-su-collar-de-perlas/>

Handley, T. (2024, 17 de noviembre). El puerto de Chancay: ¿Una puerta de entrada para los intereses estratégicos de China en América Latina? *Gizmodo*. <https://es.gizmodo.com/el-puerto-de-chancay-una-puerta-de-entrada-para-los-intereses-estrategicos-de-china-en-america-latina-2000135405>

Hutschenreuter, A. (2019, 17 de noviembre). ¿Un orden internacional en desorden? [entrevista al Dr. Alberto Hutschenreuter]. *Centro de Investigación de Asuntos Estratégicos Globales*. <https://ceinaseg.com/entrevista-al-dr-alberto-hutschenreuter-un-orden-internacional-en-desorden/>

Klare, M.T. (2012, octubre). ¿Es China imperialista? *Le Monde Diplomatique* [en español]. <https://mondiplo.com/es-china-imperialista>

La Tercera de Chile. (2023, 24 de junio). The Tech [entrevista a Cynthia Sanborn]. *Diario La Tercera de Chile*. <https://cechap.up.edu.pe/noticia/entrevista-a-cynthia-sanborn-en-el-diario-la-tercera-de-chile/#:~:text=Para%20Lima%2C%20China%20es%20su,del%20pa%C3%ADs%20indic%C3%B3%20El%20Comercio>

Ministry of Foreign Affairs. (2024, 15 de noviembre). The People's Republic of China. President Xi Jinping and Peruvian President Dina Boluarte Attend the Inauguration Ceremony of Chancay Port by Video Link. https://www.mfa.gov.cn/eng/xw/zyxw/202411/t20241116_11527528.html

Pagán, J. (2024). Una visión geopolítica del Puerto de Chancay, Observatorio de Chancay: investigación, debate y propuestas. *Universidad del Pacífico*, 18-19. <https://cechap.up.edu.pe/observatoriodechancay/6/>

Pelcastre, J. (2025, 6 de febrero). Peru's Chancay Port and the Risks of China's Growing Influence. *Diálogo Américas*. <https://dialogo-americas.com/articles/perus-chancay-port-and-the-risks-of-chinas-growing-influence/#:~:text=Hailed%20as%20a%20landmark%20development,short%20term%20he%20told%20Di%C3%A1logo>

Real Academia Española. (s/f). *Diccionario de la Lengua Española*. <https://dle.rae.es/>

Saltos Guale, A. (2024, 24 de noviembre). Defensores y opositores del puerto peruano Chancay. *El Universal*. <https://www.eluniverso.com/opinion/columnistas/defensores-y-opositores-del-puerto-peruano-chancay-nota/>

Torio Hernández, M. (2019, 8 de marzo). Equilibrio de poder: una mirada desde la teoría crítica. *Foreign Affairs Latinoamérica*. <https://revistafal.com/equilibrio-de-poder-una-mirada-desde-la-teoria-critica/>

Woody, C. (2024, 12 de julio). China's newest military base abroad is up and running, and there are more on the horizon. *Breaking Defence*. https://breakingdefense.com/2024/07/chinas-newest-military-base-is-up-and-running-and-us-officials-see-more-of-them-on-the-horizon/?_x_tr_sch=http&_x_tr_sl&_x_tr_tl&_x_tr_hl

Ziemer, H. Bermúdez, J. S. Jr. y Jun, J. (2024, 23 de septiembre). The Geopolitics of Port Security in the Americas. *Center for Strategic & International Studies - CSIS*. <https://www.csis.org/analysis/geopolitics-port-security-americas>