**Titular:** La elección de Perú: un nuevo puerto de aguas profundas o vagones de metro usados

Por Vijay Prashad

**Biografía del autor:** Este artículo fue producido para [Globetrotter](https://globetrotter.media/). Vijay Prashad es un historiador, editor y periodista indio. Es miembro de la redacción y corresponsal en jefe de Globetrotter. Es editor en jefe de [LeftWord Books](https://mayday.leftword.com/) y director del [Instituto Tricontinental de Investigación Social](https://thetricontinental.org/es/). Ha escrito más de 20 libros, entre ellos [*Las Naciones Oscuras*](https://thenewpress.com/books/darker-nations) y [*Las Naciones Pobres*](https://www.versobooks.com/products/2292-the-poorer-nations). Sus libros más recientes son [*Luchar nos hace humanos: aprendiendo de los movimientos por el socialismo*](https://www.haymarketbooks.org/books/1869-struggle-makes-us-human), [*La retirada: Irak, Libia, Afganistán y la fragilidad del poder estadounidense*](https://capitanswing.com/libros/la-retirada/) y [*Sobre Cuba: 70 años de Revolución y Lucha*](https://capitanswing.com/libros/sobre-cuba/) (los dos últimos en coautoría con Noam Chomsky).

**Fuente:** [Globetrotter](https://globetrotter.media)

**Etiquetas:** Noticias, Comercio, Opinión, Política, Sudamérica/Perú, Asia/China, Norteamérica/Estados Unidos, Sudamérica/Brasil, Sudamérica/Chile

**[Cuerpo del artículo:]**

Entre el 15 y 16 de noviembre de 2024, Perú fue sede del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), que reunió a 21 países. Desde 1989, este encuentro reúne a los principales países de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) con los principales países que bordean el Océano Pacífico, incluidos los Estados Unidos y China. No pasó nada dramático en el foro APEC. Su [Declaración de](https://www.apec.org/meeting-papers/leaders-declarations/2024/2024-apec-leaders'-machu-picchu-declaration) Machu Picchu podría haberse escrito en cualquiera de los foros anteriores. Una frase en la en este texto resulta interesante: “Cambios rápidos y sin precedentes siguen configurando el mundo actual”. Sin embargo, los Gobiernos no pudieron profundizar en esa línea, dadas sus diferentes opiniones sobre esos cambios. Aunque la propia reunión no articuló los “rápidos cambios”, los acontecimientos ocurridos fuera de la reunión de Lima dejaron muy clara la naturaleza de los mismos.

**Vagones de Metro usados**

El Presidente de los Estados Unidos, Joe Biden, acudió a la APEC con un abanico de ofertas bastante extraño. De pie junto a la Presidenta de Perú, Dina Boluarte, Biden [anunció](https://www.whitehouse.gov/briefing-room/speeches-remarks/2024/11/15/remarks-by-president-biden-and-president-dina-boluarte-zegarra-of-the-republic-of-peru-in-bilateral-meeting-lima-peru/) que los Estados Unidos se complacen en donar 150 vagones de pasajeros y locomotoras al Metro de Lima. Normalmente habría sido un anuncio muy bien acogido. Sin embargo, hubo algo en ese anuncio que no sentó bien: los vagones y locomotoras no son nuevos, sino que se utilizan en el sistema Caltrain. El Gobierno estadounidense había pensado previamente en venderlos a Perú, pero luego se apresuró a sustituir la venta por una donación.

A Perú sí llegaron nuevos productos, pero éstos no eran para uso civil. Los Estados Unidos proporcionaron a Perú nueve helicópteros Black Hawk ([unos](https://pe.usembassy.gov/united-states-pledges-to-provide-black-hawk-helicopters-to-peru-at-historic-ceremony-celebrating-40-years-of-bilateral-security-partnership/) 65 millones de dólares pagados a Sikorsky Aircraft por los contribuyentes estadounidenses). En teoría, estos helicópteros se utilizarán contra los narcotraficantes, pero no hay garantías de que el Gobierno peruano no los utilice contra sus ciudadanos. De la mano con estos helicópteros militares, el ejército estadounidense [proporcionó](https://x.com/JaimeHerreraCaj/status/1852069174190739731) seguridad para la cumbre de la APEC, a pesar de que el ejército peruano ha demostrado ser bastante capaz de gestionar una cumbre de esta envergadura.

**Un puerto para Sudamérica**

A dos horas al norte de Lima, a lo largo de la maravillosa costa de Perú, se encuentra Chancay, una ciudad costera famosa por ser un punto de escala en la Guerra del Pacífico (1879-1884) entre Chile y Perú. Lo que fuera una ciudad tranquila es ahora un importante puerto. En una empresa conjunta, la compañía peruana Volcan Compañía Minera S.A.A. posee el 40% del puerto, mientras que COSCO Shipping Ports of China posee el 60% restante. COSCO es una empresa estatal que ya posee una parte de un puerto en la costa americana del Océano Pacífico, en Seattle, Washington.

Los chinos invirtieron 3.600 millones de dólares en el proyecto peruano, que comenzó en 2021 y está a punto de concluir. La parte más profunda del puerto será de 17,8 metros, lo que le permitirá atracar los buques de carga muy grandes que tienen una capacidad de 18.000 TEU (Twenty-foot Equivalent Units, la medida estándar para la capacidad de los buques de carga); el buque de carga más grande es el [MSC Irina](https://web.splogistics.com/blog/post/758/msc-irina-se-convierte-en-el-portacontenedores-de-mayor-capacidad-del-mundo), construido en China, con una capacidad de 24.346 TEU. Durante la cumbre de la APEC, los Presidentes Xi Jinping de China y Boluarte de Perú [inauguraron](https://www.mfa.gov.cn/eng/xw/zyxw/202411/t20241116_11527528.html) el puerto.

El puerto de Chancay [se complementará](https://cechap.up.edu.pe/wp-content/uploads/Working-Paper-Nro3-Omar-Narrea.pdf) con una línea de tren que construirán los chinos y que irá desde el puerto al estado brasileño de Amazonas hasta la Zona Económica Libre dentro de la ciudad de Manaos. El comercio entre Sudamérica y China será directo y no necesitará transbordos a través de Centroamérica o Norteamérica. El tiempo de transporte se reducirá drásticamente, haciendo el comercio más rentable en ambos extremos. Al principio, el puerto será una bendición para los productos agrícolas (aguacates, arándanos, café y cacao). Con el tiempo, sin embargo, el Gobierno peruano espera construir zonas industriales en el interior del puerto para procesar estos productos, incluida la madera, y garantizar que las ganancias de valor añadido se queden en Perú. Un ejemplo, el [Parque Industrial de Ancón](https://info.investinperu.pe/ancon-industrial-park/), ya está en marcha y se desarrollará el año que viene. Un [estudio](https://cechap.up.edu.pe/wp-content/uploads/Working-Paper-Nro3-Omar-Narrea.pdf) del proyecto realizado por académicos peruanos prevé que en pocos años se obtendrán beneficios para Perú y el resto de Sudamérica.

**Inversión o inseguridad**

Los Estados Unidos intentaron cerrar las inversiones chinas en Perú. En 2020, [lograron](https://peoplesdispatch.org/2020/11/04/the-us-is-doing-its-best-to-lock-out-china-from-latin-america-and-the-caribbean/) cerrar la inversión china en el puerto de La Unión, en El Salvador. No fue posible ejercer tal presión sobre el Gobierno peruano, a pesar de sus vínculos militares con los Estados Unidos. El año pasado, la general estadounidense retirada Laura J. Richardson, entonces jefa del Comando Sur, [expresó](https://www.csis.org/analysis/looking-south-conversation-gen-laura-richardson-security-challenges-latin-america) su opinión sobre las inversiones chinas al Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales de Washington: “Me gustaría decir que lo que está haciendo la RPC (República Popular China) parece inversión, pero en realidad yo lo llamo extracción, a fin de cuentas. Y yo digo que está en la zona roja, por utilizar... una analogía. Están en la línea de 20 yardas de nuestra patria. O, podríamos decir que están en la primera y segunda cadena de islas de nuestra patria. Y la proximidad en términos de esta región y la importancia de la región, creo que tenemos que apreciar realmente lo que aporta esta región, y los retos de seguridad a los que se enfrentan estos países”.

Los Estados Unidos intentaron que la inversión se interpretara como un tema de seguridad, pero para los países latinoamericanos sigue entendiéndose como una inversión. Preguntado por el puerto, el ex ministro de Economía peruano Alex Contreras [declaró](https://www.ft.com/content/b9cfdae3-c276-4184-adbb-707c5e460fa7) al *Financial Times* que “cualquier inversión es bienvenida en una región que tiene un enorme déficit de inversión. Si hay que elegir entre la ausencia de inversión y la inversión china, siempre se preferirá la inversión”.

En la reunión del G20 celebrada en Brasil tras la cumbre de la APEC, Xi Jinping retomó el tema de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. China, [dijo](https://www.fmprc.gov.cn/eng/xw/zyxw/202411/t20241119_11528778.html), “siempre será un miembro del Sur Global, un socio fiable a largo plazo de los países en desarrollo”. Desde el punto de vista de Perú, el puerto que construyó no parecía una amenaza para la seguridad. Más bien parecía desarrollo.