INFORME TÉCNICO

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN CONEXIÓN CHANCAY - AMAZONÍA

Las dimensiones geopolíticas del Puerto de Chancay

Antonio José Pagán Sánchez



GORDON AND BETTY MOORE FOUNDATION

Extractives @ Clark
The Center for the Study of Natural Resources Extraction and Society at Clark University

DAR DERECHO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

CENTRO DE ESTUDIOS SOBRE CHINA Y ASIA-PACÍFICO
UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO

Las dimensiones geopolíticas del Puerto de Chancay

Autor:
Antonio José Pagán Sánchez

Edición:
Universidad del Pacífico
Jirón Sánchez Cerro 2141
Jesús María - Lima – Perú

Diseño y diagramación:
Camila Bustamante Dejo

1ra Edición digital: Agosto 2026
Depósito Legal N° 2026-08999

Proyecto de Investigación Conexión Chancay - Amazonía

El Proyecto Conexión Chancay - Amazonía busca promover una comprensión integral del desarrollo del Puerto de Chancay y de sus implicancias sobre la Amazonía, considerando los distintos procesos de transformación territorial, económica y ambiental que puede generar. Asimismo, tiene como objetivo desarrollar y difundir recomendaciones para abordar los impactos socioambientales y promover que los procesos de conectividad entre el Pacífico y la Amazonía se desarrollen de manera sostenible y respetuosa de los derechos colectivos e individuales de las poblaciones locales. El Proyecto Conexión Chancay - Amazonía es una iniciativa desarrollada con el apoyo de la Fundación Gordon and Betty Moore y cuenta con la participación de tres instituciones socias: el Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico (CECHAP) de la Universidad del Pacífico, el Centro de Estudios sobre la Extracción de los Recursos Naturales y Sociedad de Clark University (Extractives@Clark), y la organización Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR).

Sobre esta serie de publicaciones

El CECHAP es una de las instituciones socias del Proyecto de Investigación Conexión Chancay - Amazonía y, en ese marco, publicará una serie de documentos que incluirá Informes Técnicos de análisis especializado. Esta serie tiene como propósito difundir conocimiento riguroso, claro y accesible, contribuyendo al debate público y al diseño de políticas basadas en evidencia. Las opiniones, interpretaciones y conclusiones expresadas en estas publicaciones son responsabilidad exclusiva de sus autores y no reflejan necesariamente la posición institucional del CECHAP ni de las instituciones socias del Proyecto de Investigación Conexión Chancay - Amazonía.

Contenido

Resumen ejecutivo 4

1. Introducción 6

2. La Iniciativa de la Franja y la Ruta y el papel de COSCO Shipping 9

3. Posibles dimensiones geopolíticas del puerto de Chancay 15
3.1. Uso militar 15
3.2. Inteligencia 18
3.3. Comercio 20
3.4. Poder discursivo e influencia 24

4. Respuesta estadounidense al puerto de Chancay 27

5. Conclusión 30

6. Referencias 33

Resumen ejecutivo

El informe analiza las implicaciones geopolíticas del puerto de Chancay, inaugurado en noviembre de 2024 a unos 80 kilómetros al norte de Lima. Concebido inicialmente como una iniciativa local, el proyecto fue desarrollado con participación mayoritaria de la empresa estatal china COSCO Shipping Ports, en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, convirtiéndose en uno de sus proyectos emblemáticos en el hemisferio occidental. Dado el carácter estatal de COSCO, el puerto también forma parte de la diplomacia económica china, lo que ha generado atención y controversia dentro y fuera de la región.

El informe examina cuatro vectores de posible impacto geopolítico, distinguiendo entre riesgos plausibles y escenarios especulativos.

Uso militar

Chancay reúne las condiciones técnicas para recibir a los buques más grandes de la Armada china, y la integración militar-civil promovida por Xi Jinping establece vínculos tangibles entre empresas estatales y el Ejército Popular de Liberación. Sin embargo, un uso militar sostenido enfrenta obstáculos serios: requeriría autorización del Congreso peruano, dañaría la reputación de COSCO y tendría utilidad estratégica limitada en un eventual conflicto sino-estadounidense. Además, convertiría a Perú en Estado contendiente. Las visitas de cortesía puntuales son posibles; el uso militar permanente, improbable.

Inteligencia

Como operador, COSCO accede a datos sobre carga, rutas, tripulaciones y operaciones logísticas. Acumulada en el tiempo, esta información puede tener valor comercial y estratégico. La presencia de grúas fabricadas por ZPMC —empresa estatal con vínculos militares— es un factor adicional de atención, aunque su capacidad disruptiva en un puerto operado por el propio lado chino resulta, en buena medida, inverosímil. Las implicaciones para Perú son, por tanto, escasas.

Comercio

El puerto puede redefinir las rutas transpacíficas entre Sudamérica y Asia y consolidar a Perú como *hub* logístico regional. Los datos de su primer año avalan este potencial: más de 286,000 TEU movilizados, con un 45.5% correspondiente a transbordo de países vecinos. Existe además un ángulo de seguridad alimentaria para China: Brasil —proveedor del 69% de las importaciones chinas de soja— podría encontrar en Chancay una ruta alternativa a los corredores atlánticos y al Canal de Panamá, aunque la viabilidad económica de esta ruta terrestre-marítima sigue siendo incierta. Sí parece claro, en cambio, el riesgo de competencia frente al puerto del Callao.

Poder discursivo e influencia

El puerto ha fortalecido la narrativa china de cooperación, modernización y beneficio mutuo, con notable recepción en Perú: 77% de la población expresa una opinión favorable del puerto. A medida que se profundicen los vínculos comerciales, podría reducirse el margen político para adoptar posiciones críticas frente a Pekín.

Ante este panorama, Estados Unidos ha respondido con una mezcla de preocupación, beneficios alternativos y amenazas de coerción. Perú, por su parte, enfrenta un dilema: ceder ante Washington dañaría gravemente su relación con China; ignorar las presiones implicaría un riesgo de represalias. El amplio apoyo ciudadano al puerto limita adicionalmente el margen de maniobra del gobierno para hacer concesiones ante eventuales exigencias maximalistas de Washington.

1. Introducción

La geopolítica estudia cómo los Estados y otros actores usan el espacio para proyectar poder, seguridad e influencia. Hace ya más de un siglo, Sir Halford Mackinder (1904), considerado uno de los padres de la geopolítica y la geoestrategia, colocó a la geografía en el centro de las relaciones internacionales para descifrar el comportamiento de los Estados y las posibilidades de que éstos obtengan una ventaja estratégica decisiva frente a sus rivales. Desde entonces, el concepto de geopolítica, dada su relevancia para analizar fenómenos de política internacional, ha recibido diversas definiciones.

Una definición especialmente útil para abordar el tema del presente informe es la proporcionada por Colin Flint (2024), profesor distinguido en el Departamento de Ciencia Política de la Universidad Estatal de Utah, quien sostiene que la geopolítica puede ser entendida como "la suma de las dinámicas de algunos países que intentan proyectar su influencia más allá de sus fronteras y por todo el mundo para servir a sus "intereses", y de las reacciones de los países que intentan impedir esa proyección de poder" (p. 15). Y, a este respecto, el puerto de Chancay constituye un caso de estudio de plena actualidad, dada la profundización de los vínculos económicos y políticos entre China y los países de América Latina durante las últimas dos décadas, la intensificación de la rivalidad entre Washington y Pekín, y las oportunidades y desafíos que sobre el horizonte se vislumbran para Perú.

El puerto de Chancay, ubicado a unos 80 kilómetros al norte de Lima, a pesar de ser un proyecto originado inicialmente por la propia iniciativa peruana, se ha acabado convirtiendo en uno de los más insignes de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (*Belt and Road Initiative,* en inglés) en el continente americano, y tiene como objetivo convertir a Perú en un nodo logístico clave del Pacífico. La empresa estatal china COSCO Shipping Ports Limited (CSPL) ha tenido un papel protagonista en su materialización, actuando como inversor mayoritario, desarrollador y operador. Así, CSPL posee el 60% de las acciones de la empresa local COSCO Shipping Ports Chancay Perú S.A. (CSPCP), mientras que la empresa peruana Volcan Compañía Minera S.A.A., protagonista a la hora de lanzar inicialmente el proyecto, tiene el 40%. Es decir, el protagonismo en la materialización del proyecto ha recaído sobre estas dos empresas, no habiendo por tanto un involucramiento "directo" de los gobiernos peruano y chino (Delpino Marimón et al., 2026, p. 16). No obstante, a pesar de que el puerto de Chancay no es un proyecto de "gobierno a gobierno" (G2G), el hecho de que esté mayoritariamente controlado y operado por una empresa estatal china como es COSCO ha generado comentarios acerca de sus potenciales implicaciones geopolíticas. De hecho, desde el *think tank* estadounidense *Center for Strategic and International Studies* (CSIS) se ha llegado a afirmar que "ninguna instalación en el hemisferio [occidental] ilustra mejor los riesgos estratégicos que plantea la inversión portuaria de la República Popular China que el puerto de Chancay" (Ziemer et al., 2024).

Desde círculos políticos y militares estadounidenses han surgido voces críticas sobre el puerto. En noviembre de 2024, la por entonces portavoz del Departamento de Estado, Natalia Molano, expresó las preocupaciones de su gobierno, afirmando que "no es ningún secreto que Estados Unidos ha expresado preocupación por algunos proyectos de infraestructura provenientes de China, porque en términos de seguridad es una preocupación latente" (Perdomo, 2024). Estas preocupaciones fueron concretadas ese mismo año por Laura Richardson, por entonces comandante del Comando Sur de Estados Unidos, quien sostuvo que el puerto de Chancay podría ser una instalación de uso dual utilizada

por la Armada del Ejército Popular de Liberación (Migus, 2025). Y desde la llegada del nuevo embajador estadounidense, Bernie Navarro, a Perú a finales de enero de 2026, las críticas frontales por parte de éste contra el puerto de Chancay han aumentado. Así, en su cuenta de X afirmó, con respecto a la posibilidad de que el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán) no tenga competencias para ejercer supervisión sobre el puerto tras un fallo del Poder Judicial del país, que "todo tiene un precio, y a la larga lo barato sale caro. No hay precio más alto que perder soberanía"[1]. Y, en una entrevista con el diario Gestión, afirmó que en Estados Unidos "nunca les daríamos nuestros activos críticos para que los manejen. Ni las redes eléctricas, los puertos o los ferrocarriles" (Azurín, 2026). Esta preocupación también fue manifestada en X por la Oficina de Asuntos del Hemisferio Occidental del Departamento de Estado, que además acusó al puerto de Chancay de estar "bajo la jurisdicción de dueños chinos depredadores"[2].

> A la vista del interés suscitado por la inauguración del puerto de Chancay, el presente informe tiene como objetivo aportar un análisis amplio acerca de sus potenciales implicaciones geopolíticas.

Estos recelos sobre el puerto de Chancay son conocidos por el propio gobierno peruano, hasta el punto de que la expresidenta Dina Boluarte afirmó en septiembre de 2025 durante una visita a Estados Unidos: "Sé que a muchos, y sobre todo al presidente Trump, no les ha gustado que inauguremos el puerto de Chancay" (Paucar, 2025). No obstante, el gobierno peruano ha mantenido una actitud marcadamente favorable hacia este proyecto de infraestructura, al igual que la propia ciudadanía peruana. Así, Dina Boluarte, quien estaba al frente del país durante su inauguración en noviembre de 2024, la calificó como un "momento histórico para el Perú", considerando que ésta permitiría posicionar al país como un actor comercial clave y un centro logístico, tecnológico e industrial de clase mundial (TV Perú Noticias, 2024). El por entonces ministro de Transportes y Comunicaciones de Perú, Raúl Pérez-Reyes, también destacó que la inauguración del puerto suponía un "hito importante" para la relación sino-peruana, y que permitiría entre otros aspectos potenciar a Perú como un ***hub*** logístico regional (Lu, 2024). Julio Velarde, uno de los economistas más destacados del país y presidente del Banco Central de Reserva del Perú, también comparte esta visión positiva, enfatizando su potencial para aumentar el crecimiento económico peruano (Hokama, 2024). Además, tras las críticas al puerto por parte del embajador estadounidense Navarro, el canciller peruano Hugo de Zela afirmó que "está absolutamente claro que la soberanía no está en juego" (Hilaire, 2026). Esta visión favorable, lejos de limitarse a las autoridades políticas del país, también se extiende a la propia ciudadanía peruana. Según una encuesta del año 2024, el 77% de los peruanos tiene una opinión favorable sobre la puesta en marcha del puerto, y un 58% la considera positiva para el desarrollo del país (IPSOS, 2024).

Por su parte, desde el gobierno chino, la construcción de puertos en el exterior en general, y del puerto de Chancay en particular, también ha sido presentada desde una óptica muy positiva. Así, el presidente Xi Jinping, modificando ligeramente el proverbio chino "Si quieres ser rico, primero construye carreteras" (要想富先修路), afirmó: "Si quieres ser rico, primero debes construir un puerto" (要想富也要先建港) (Cyberspace Administration of China, 2024). Y, durante la inauguración del puerto de Chancay, destacó que éste era el primer puerto inteligente y verde en América del Sur, sosteniendo también que consolidaría la posición de Perú como enlace entre Asia y América Latina (Xinhua, 2024b). Esta opinión positiva hacia el puerto de Chancay también es compartida por académicos chinos, enfatizan-

1 El mensaje puede ser consultado en el siguiente enlace: https://x.com/USAmbPeru/status/2021620828551700868

2 El mensaje puede ser consultado en el siguiente enlace: https://x.com/WHAAsstSecty/status/2021617772854460897

do sus oportunidades económicas y su potencial para convertirse en un punto de apoyo estratégico para profundizar la cooperación de América Latina con Asia-Pacífico (Wang, 2024), su utilidad para contribuir al dinamismo económico de América del Sur y fomentar las inversiones chinas en la región (Qiu, 2025), y el hecho de que pone de manifiesto que China y Perú tienen estrategias de desarrollo complementarias, patrones comerciales compatibles y filosofías de gobernanza compartidas (Niu et al., 2025).

Se abordarán cuatro posibles dimensiones geopolíticas del puerto, con el objetivo de analizar hasta qué punto son realmente factibles.

A la vista del interés suscitado por la inauguración del puerto de Chancay, así como por su posible impacto internacional, el presente informe tiene como objetivo aportar un análisis amplio acerca de sus potenciales implicaciones geopolíticas. Esto permitirá comprender cómo se encuadra dentro de la propia política exterior de Pekín, el potencial y limitaciones de dichas implicaciones geopolíticas y, finalmente, las posibles respuestas estadounidenses. Estas respuestas pueden acabar afectando a Perú, país que lejos de ser un sujeto pasivo, también tiene pretensiones propias, como lo muestra el hecho de que su Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050 afirme que para esa fecha Perú tiene el potencial de convertirse en "un ***hub*** comercial y eje articulador de las inversiones y del comercio entre Asia y Sudamérica" gracias a su solidez macroeconómica, su red de acuerdos comerciales y su favorable ubicación geoestratégica (Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, 2023, p. 55).

Así, este informe irá más allá de aquellos estudios que, de una manera general, abordan la presencia china en puertos extranjeros y sus implicaciones, para analizar de manera más pormenorizada un caso tan relevante como es el del puerto de Chancay. Esto permitirá observar, a través de la consulta de fuentes tanto primarias como secundarias, hasta qué punto las afirmaciones realizadas, tanto a nivel académico como de discurso político, acerca de las implicaciones globales de la presencia china en puertos extranjeros, son aplicables realmente en el caso de este puerto. Dichas afirmaciones, ciertamente, provienen principalmente de analistas estadounidenses, pero no por ello este informe tiene como objetivo analizar las repercusiones que para Estados Unidos tiene el puerto de Chancay, sino como ya se ha comentado, examinar más ampliamente las posibles implicaciones geopolíticas de éste, ya sea en relación o no con Estados Unidos. De hecho, como se verá más adelante, algunos aspectos tienen implicaciones para la propia región, especialmente en el ámbito comercial.

La estructura del documento es la siguiente. En primer lugar, se explicará cómo el puerto de Chancay se enmarca dentro de la Iniciativa de la Franja y la Ruta y el importante papel desempeñado por COSCO Shipping, así como sus consiguientes implicaciones. Tras ello, se abordarán cuatro posibles dimensiones geopolíticas del puerto, con el objetivo de analizar hasta qué punto son realmente factibles: el uso militar, la recolección de inteligencia, las implicaciones comerciales y, finalmente, el poder discursivo e influencia. Posteriormente, el análisis se centrará en la respuesta estadounidense a Chancay y el potencial impacto para Perú. Finalmente, la conclusión recapitulará las principales ideas presentadas a lo largo del informe.

2. La Iniciativa de la Franja y la Ruta y el papel de COSCO Shipping

El puerto de Chancay es el proyecto insignia de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en el continente americano. Esta iniciativa fue anunciada por Xi Jinping en el año 2013, habiéndose convertido desde entonces en uno de los elementos más representativos de la política exterior china. En mayo de 2025, alrededor de 150 países había firmado un Memorando de Entendimiento con China para mostrar su apoyo oficial a la Franja y la Ruta[3], que tiene como objetivo transformar el panorama económico mundial a través de la creación de corredores terrestres y marítimos que favorezcan la conectividad, el comercio y la cooperación. El propio Perú hizo lo mismo en el año 2019.

Por otro lado, el que el puerto de Chancay sea un proyecto vinculado a esta iniciativa exterior china queda de manifiesto no sólo ante el hecho de que COSCO Shipping es una empresa estatal del país asiático, sino también debido a las propias declaraciones provenientes desde la República Popular. Así, tanto el embajador Song Yang (Redacción Portal Portuario, 2022) como el propio Xi Jinping (Xinhua, 2024a), éste último en el año 2024 durante la inauguración del puerto, han vinculado al puerto con la Franja y la Ruta.

El anuncio de la Franja y la Ruta en el año 2013 no fue casual, sino que tuvo lugar poco después de la llegada de Xi Jinping al poder. Desde entonces, China ha mostrado una política exterior más asertiva, reaccionando con mayor contundencia cuando considera que sus intereses nacionales están en juego, y también más activa: el país ya no se limita sólo a reaccionar a iniciativas de los demás, sino también a crear las suyas propias. La posterior creación del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras y de las iniciativas de Desarrollo Global, Seguridad Global, Civilización Global y Gobernanza Global así lo atestiguan. Por tanto, es posible afirmar que, a lo largo de la última década, China ha abandonado la política exterior de perfil bajo implementada por Deng Xiaoping y conocida como *taoguang yanghui* (韬光养晦).

Por otro lado, la Franja y la Ruta es un caso paradigmático de la estrategia china de coaliciones internacionales, en contraste con la política de alianzas militares implementada por Estados Unidos desde la época de la Guerra Fría —complementada a su vez con la promoción de acuerdos de libre comercio bilaterales y regionales—. Si bien tanto las coaliciones como las alianzas constituyen formas de alineamiento internacional (Wilkins, 2012), las primeras son más flexibles y no generan compromisos específicos a largo plazo entre los países participantes. Así, a través de estas coaliciones, tales como las iniciativas anteriormente mencionadas, China puede mantener una amplia autonomía internacional al carecer de su propio sistema de alianzas y, al mismo tiempo, desafiar la posición internacional de Washington a través de una vía no militar. A este respecto, la Franja y la Ruta es especialmente rele-

3 La lista de países que ha dado su apoyo oficial a la iniciativa puede ser consultada en el siguiente enlace: https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/

vante, en tanto es la mayor demostración de la capacidad de China para proporcionar bienes públicos a nivel global y, al mismo tiempo, reforzar potencialmente su influencia internacional.

Tras la puesta en marcha de la iniciativa, las autoridades chinas crearon dos instituciones para coordinar su implementación: el Grupo Dirigente para la Promoción de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, creado en 2015 y encabezado por un miembro del Comité Permanente del Politburó y el viceprimer ministro del Consejo de Estado, y China Aid, creada en el año 2018 y afiliada a dicho Consejo de Estado. Lo cual indica una supervisión del Partido-Estado acerca del desarrollo e implementación de la iniciativa, si bien según Liu Zhigao, Seth Schindler y Liu Weidong (2020) esto no incluye planificación a nivel de proyectos específicos. Esto es lo que hace que actores económicos chinos tengan que buscar por sí mismos oportunidades de inversión rentables en el extranjero y conseguir capital político a través de la persecución de objetivos estratégicos[4], como sucede en el caso de los puertos, que son tanto lucrativos como estratégicos, en este último caso debido a que sirven para integrar las rutas terrestres y marítimas de la Franja y la Ruta, y permiten reafirmar el papel internacional de China

Es importante destacar que la Iniciativa de la Franja y la Ruta tiene una dimensión marítima, conocida como Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI (21世纪海上丝绸之路), articulando corredores oceánicos que conectan Asia con África, Europa, Oceanía, el Ártico y, posteriormente, América. Entre las inversiones chinas más emblemáticas en puertos como parte de esta iniciativa encontramos, por ejemplo, las de los puertos de Gwadar (Pakistán), Colombo (Sri Lanka), Yibuti (República de Yibuti) y, más recientemente, Chancay. Estas inversiones forman parte de una estrategia global de China de inversiones en puertos extranjeros, alcanzando en el año 2021 la cifra de 136.000 millones de dólares a lo largo de 191 puertos ubicados en 88 países (Watterson et al., 2023).

Por tanto, el puerto de Chancay, lejos de ser un caso aislado, se engloba más bien dentro de esta estrategia internacional de China de inversión en puertos a nivel global. De hecho, si bien las inversiones por parte de compañías chinas en puertos extranjeros se remontan al año 1971, antes incluso a la apertura exterior del país, más del 95% de la inversión total de capital ha tenido lugar con posterioridad al año 2008, algo que se vio favorecido por la decisión en el año 2006 de la Comisión de Supervisión y Administración de Activos Estatales del Consejo de Estado (SASAC por sus siglas en inglés) de designar la navegación marítima como una de las siete industrias estratégicas del país. Esto es lo que explica, según Christopher J. Watterson, Jean-Annet de Saint Rapt y Eunha Yun (2023), que a pesar de que en el año 2017 el gobierno chino comenzara a expresar preocupaciones sobre la expansión insostenible de proyectos de la Franja y la Ruta y se iniciaran controles de capitales que llevaron a su vez a una caída de la inversión extranjera directa saliente de China de un 21% anual entre 2017-2022, los puertos fueran incluidos en la categoría de inversiones fomentadas y, por tanto, éstas mantuvieran unos niveles positivos a lo largo del período. En el caso de COSCO, además, se combina la parte de navegación (COSCO Shipping Lines) con la de infraestructura portuaria (CSPL), lo cual hizo que la compañía china destacara por encima de sus competidores y fuera finalmente elegida por el lado peruano, Volcan Compañía Minera S.A.A., para materializar el proyecto. Además, la banca china también tuvo una participación importante en el proyecto, aportando cuatro bancos comerciales del país asiático un financiamiento de 975 millones de dólares para su materialización (Delpino Marimón et al., 2026).

En este sentido, según Hassan Noorali, Colin Flint y Seyyed Abbas Ahmadi (2022), los puertos desempeñan un doble papel: funcionan simultáneamente como puertas de entrada económicas y como nodos de proyección geoestratégica. En consecuencia, "el país que se consolida como potencia por-

4 El presente informe entiende como tales a los objetivos estratégicos de carácter nacional, que van más allá de los propios intereses económicos de la compañía.

tuaria tiene el potencial de influir profundamente en el equilibrio del poder regional y mundial" (p. 2), debido a la capacidad de influencia que ello otorga sobre las cadenas de suministro, las rutas comerciales y las infraestructuras que articulan la economía global. Y, de acuerdo con su análisis, China se encuentra ya en una posición que podría permitirle alcanzar esa condición de potencia portuaria. Así, de las ocho métricas analizadas para determinar qué país está mejor posicionado para ser considerado una potencia portuaria, Estados Unidos está por delante de China en sólo dos de ellas ("ciudades portuarias como ciudades globales" y "uso de los puertos para mantener una flota de alta mar"), ocupando el país asiático la primera posición en el resto ("flujos del comercio global a través de los puertos nacionales", "afiliación nacional de las empresas operadoras de puertos", "inversión nacional en puertos globales", "construcción de redes de transporte marítimo", "centralidad de los puertos en los códigos geopolíticos" y "acceso a la masa continental euroasiática").

> La Franja y la Ruta es especialmente relevante, en tanto es la mayor demostración de la capacidad de China para proporcionar bienes públicos a nivel global y, al mismo tiempo, reforzar potencialmente su influencia internacional.

Otro aspecto que reafirma el carácter estratégico de las inversiones chinas en puertos radica en que 49 de las 96 de estas participaciones a nivel global tienen lugar alrededor de líneas de comunicación marítimas críticas para las importaciones y exportaciones del país asiático, y el 55% de ellas están cerca de puntos de estrangulamiento críticos (Hammes, 2025). Esto se explica, en buena medida, por el hecho de que alrededor del 95% del comercio internacional de China se realiza por vía marítima, constituyendo por tanto un asunto de seguridad nacional, teniendo en cuenta que un punto de estrangulamiento es un paso estrecho geográfico por el que transita una parte significativa del comercio, la energía o las comunicaciones globales, de modo que su interrupción o bloqueo puede generar importantes efectos negativos para las partes afectadas.



Imagen 1. Terminales portuarios operados o propiedad de compañías de la República Popular de China a lo largo del mundo. Fuente: Kardon & Leutert, 2022.

En este sentido, estas inversiones chinas en puertos en el extranjero, lejos de ser casos aislados, denotan por el contrario una visión de construir conectividad. Este pensamiento es precisamente el que subyace a la propia Franja y la Ruta como proyecto. Como señala un documento elaborado para la Alianza Mundial para la Conectividad en Infraestructura, la iniciativa puede entenderse tanto como una política estratégica de comercio como una iniciativa de conectividad en sentido estricto: mejorar las conexiones terrestres y marítimas permite a China transformar su posición en las redes globales de transporte, pasando de ser un nodo más en competencia con otros —Singapur, Colombo, Hamburgo, Los Ángeles— a convertirse en el nodo central desde el que se articulan múltiples rutas hacia los principales mercados de Europa, América y el resto de Asia (Global Infrastructure Connectivity Alliance, 2018).

Un puerto aislado no tiene valor estratégico por sí mismo: lo adquiere en la medida en que forma parte de una red más amplia de corredores físicos, logísticos y comerciales.

Desde esta lógica, un puerto aislado no tiene valor estratégico por sí mismo: lo adquiere en la medida en que forma parte de una red más amplia de corredores físicos, logísticos y comerciales. El puerto de Chancay debe leerse, por tanto, no como una infraestructura puntual, sino como un nodo dentro de esa ambición más amplia de conectividad que China está construyendo a escala global. De hecho, COSCO Shipping tiene entre sus objetivos consolidar una red transpacífica con el puerto de Chancay como *hub* (Universidad del Pacífico, 2025). China estaría así abriendo nuevos mercados en América del Sur al mismo tiempo que Estados Unidos cierra el suyo con aranceles. Además, al hecho de que China sea una potencia portuaria se suma también el que COSCO Shipping es una de las principales compañías navieras del mundo, reforzando la importancia del país asiático en el transporte marítimo global.

Otro aspecto significativo de las inversiones portuarias chinas a lo largo del mundo radica en que las empresas estatales, especialmente COSCO Shipping Ports y China Merchants, son las principales protagonistas. La primera es la mayor naviera y operadora de terminales portuarios del mundo, operando y gestionando 371 atracaderos a nivel mundial, mientras que la segunda es el sexto mayor operador de terminales a nivel global (Runde et al., 2024)[5]. Esta preeminencia de las empresas estatales en las inversiones globales en puertos por parte de China ha generado repercusiones internacionales por un motivo doble.

El primer motivo radica en el hecho de que disfrutan de ventajas, tales como amplia ayuda estatal y la pertenencia a un sistema de empresas estatales aliadas. Aplicado por ejemplo al sector naval y de construcción de barcos, se calcula que entre 2006 y 2013 la industria recibió al menos 90.000 millones de dólares en subsidios estatales (Smith, 2025), los cuales a su vez redujeron los costos de producción de los astilleros chinos entre un 13% y un 20% (Kalouptsidi, 2018). A su vez, esto alteró drásticamente la geografía mundial de la construcción naval, en tanto la participación de China en esta industria a nivel global pasó de menos del 5% en 1999 a más del 50% en 2023, según un informe de la Oficina del Representante Comercial de Estados Unidos (2025).

El segundo consiste en el control que el Estado chino tiene sobre estas empresas (Mardell, 2025), lo cual implica también que éstas tienen que hacer frente tanto a consideraciones comerciales como políticas. De hecho, ésta es una de las grandes ventajas que China mantiene en materia de inversiones

5 Un atracadero es el lugar concreto donde un barco se amarra, mientras que una terminal es toda la instalación del puerto que, además de incluir atracaderos, cuenta con equipos y servicios para mover mercancías o pasajeros.

y diplomacia frente a sus competidores extranjeros, que no disponen de este tipo de control sobre sus empresas privadas y por tanto no pueden dirigir para que determinadas inversiones económicas se lleven a cabo, por mucho que pudieran resultar beneficiosas en términos diplomáticos y de influencia política. Frente a ello, al igual que a criterios de mercado, las empresas estatales chinas a nivel central (como es el caso de COSCO) están sujetas también a la influencia del Partido-Estado. En el caso del Estado, la ya mencionada SASAC es una agencia del Consejo de Estado para supervisar, administrar y regular las empresas estatales chinas. En el caso del Partido, el Departamento de Organización de éste nombra a los líderes de estas empresas y evalúa su desempeño (Leutert, 2024b). A esto se suman también los comités del Partido en estas empresas, que son los que representan la diferencia más significativa con respecto a las compañías estatales extranjeras.

En este sentido, la existencia de este órgano corporativo implica que, a diferencia de las compañías estatales occidentales, en las que el consejo de administración es el órgano soberano, en China éste esté supeditado a dicho comité, compuesto por funcionarios políticos y personal ejecutivo corporativo con posiciones dentro del Partido. La importancia del comité del Partido dentro de las compañías estatales queda de manifiesto ante el hecho de que tiene capacidad de decisión sobre las resoluciones corporativas, la elección y destitución de directores y personal clave, las inversiones y el uso de fondos (Xun & Weng, 2024). En el caso de COSCO Shipping, el presidente del consejo de administración, Wan Min, es también secretario del Partido, y los directores Lin Ji y Jin Hongrong desempeñan simultáneamente sus funciones con el cargo de vicesecretarios del Partido, reflejando la integración existente entre la estructura corporativa de la empresa y la del Partido[6]. Según la propia web de COSCO Shipping, el comité del Partido, encabezado por estas autoridades que también están al frente de la propia compañía, estudia e implementa el pensamiento de Xi Jinping y "defiende con firmeza el liderazgo del Partido sobre las empresas estatales", entre otros aspectos[7]. Frente a ello, en los países con instituciones independientes esta influencia política directa se ve acotada ante la existencia de marcos legales independientes, la supervisión parlamentaria y la ausencia de simbiosis entre el partido gobernante y el Estado.

> Las empresas portuarias chinas disfrutan de ventajas, tales como amplia ayuda estatal y la pertenencia a un sistema de empresas estatales aliadas.

Este control político sobre las empresas estatales chinas tiene un impacto sobre su propia actividad. Así, tienen un papel destacado en la implementación de proyectos superiores a 1.000 millones de dólares, que son políticamente importantes para los países receptores (Leutert, 2024a). Además, hay autores que argumentan que, mientras que las empresas estatales a niveles subnacionales tienden a guiarse principalmente por incentivos económicos, aquellas administradas directamente por SASAC (como es el caso de COSCO) "tienden a priorizar los objetivos estratégicos", llevando a cabo proyectos cuya rentabilidad es dudosa (Liu et al., 2020, pp. 2, 6). A esto se suma que las empresas estatales en general son mucho más propensas que las privadas a estar dispuestas a participar en proyectos de la Franja y la Ruta, reflejando así la importancia del control estatal sobre éstas (X. Li & Zeng, 2019).

Por consiguiente, el papel protagonista de COSCO, empresa estatal china, en la construcción y posterior operación del puerto de Chancay, ha atraído una considerable atención política y mediática acerca

6 La estructura de gobierno corporativo de COSCO Shipping puede consultarse en el siguiente enlace: https://www.coscoshipping.com/col/col6876/index.html

7 La sección de la página web de Cosco Shipping referente al "trabajo de construcción del Partido" dentro de la compañía puede ser consultada en el siguiente enlace: https://www.coscoshipping.com/col6863/art/2016/art_6863_45186.html

de sus potenciales implicaciones geopolíticas (véase, por ejemplo, Seibt, 2024; Shepherd & Li, 2024; Uco, 2025). Además, en un informe reciente publicado por el CSIS acerca del riesgo que supone para Estados Unidos la participación china en puertos en el hemisferio occidental, el puerto de Chancay ocupa el séptimo lugar de un total de 37 en toda América Latina y el Caribe, el segundo en América del Sur, y el segundo con mayores niveles de influencia directa china en todo el continente, tan sólo por detrás de la Terminal Portuaria de Kingston Freeport, en Jamaica (Ziemer et al., 2025). El estudio, que define "riesgo" como la combinación del nivel de la dependencia estadounidense hacia un determinado puerto y del nivel de la potencial influencia que China podría ejercer sobre las operaciones de éste, no entra a evaluar específicamente las vías a través de las cuales cada puerto podría ser utilizado con fines geopolíticos, como sí hace el presente informe con el caso específico de Chancay.

> Las empresas estatales administradas directamente por SASAC tienden a priorizar los objetivos estratégicos.

Dado el carácter estratégico de la Iniciativa de la Franja y la Ruta y de las inversiones portuarias de China, así como la potencial influencia que las autoridades chinas pueden ejercer sobre las operaciones de las empresas estatales del país, es preciso analizar de manera pormenorizada cuál es el potencial de que el puerto de Chancay sea usado con intencionalidad política por parte de Pekín, así como otras posibles implicaciones geopolíticas de éste para la región, incluyendo también las consiguientes oportunidades económicas que ofrece a Perú y a sus vecinos. Ése será el objetivo de la siguiente sección.

3. Posibles dimensiones geopolíticas del puerto de Chancay

A nivel macro, el hecho de que las autoridades chinas incluyan al puerto de Chancay dentro de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, así como la participación fundamental de COSCO en esta infraestructura, podrían denotar una visión estratégica (tanto política como económica) detrás del proyecto por parte del Estado chino. No obstante, eso no permite aventurar automáticamente cuáles serán las posibles dimensiones geopolíticas del puerto. Para ello será necesario ir más allá de las abstracciones y abordar de una manera más específica tanto el potencial como las limitaciones de éstas. Estas posibles dimensiones geopolíticas, a su vez, pueden ser de carácter más directo (uso militar, inteligencia y comercio) o indirecto (poder discursivo e influencia).

3.1. Uso militar

La idea del posible uso militar del puerto de Chancay se sustenta sobre la fusión militar-civil en China, la cual tiene implicaciones para las relaciones de COSCO con el Ejército Popular de Liberación y las posibilidades de que dicho puerto acabe recibiendo barcos de la Armada china.

Tras la llegada de Xi Jinping al poder en China, la fusión militar-civil (军民融合), ya existente durante el gobierno de sus predecesores, alcanzó un nuevo nivel, convirtiéndose en un pilar estratégico del Estado. En marzo de 2013, el líder chino afirmó durante la sesión del Grupo de Representantes de las Fuerzas Armadas en la Asamblea Nacional Popular que "para lograr el objetivo de construir unas fuerzas armadas sólidas, debemos trabajar juntos para integrar profundamente el desarrollo militar y civil" (Hou, 2017), y en 2015 convirtió la integración militar-civil en estrategia nacional. Posteriormente, en 2017 el Politburó creó la Comisión Central de Desarrollo de la Fusión Militar-Civil (中央军民融合发展委员会), encabezada por el propio Xi Jinping, con el objetivo de unificar la dirección estratégica de la integración militar-civil y actuar como institución de coordinación en el nivel más alto del Partido.

Ese mismo año, la entrada en vigor de la Ley sobre el Transporte de Defensa Nacional puso también de manifiesto la traslación de la integración militar-civil al ámbito legal. Así, en su artículo 36 se estipula que "el Estado organizará el desarrollo de capacidades estratégicas de apoyo al transporte principalmente a través de empresas de transporte grandes y medianas, mejorando la capacidad estratégica de transporte para proporcionar un apoyo eficaz a la rápida organización de operaciones de transporte de defensa nacional a larga distancia y a gran escala" (Jin, 2020). Entre estas empresas, evidentemente, también se encontraría la propia COSCO.

En el caso de COSCO, la integración militar-civil ya ha tenido resultados tangibles. Así, a partir de la aprobación de la Ley sobre el Transporte de Defensa Nacional, se han sucedido varios casos de

cooperación directa entre esta compañía y la Armada china. Así, el buque de carga Fuzhou, por entonces operado por ella, completó en 2019 el primer reabastecimiento en el mar de un buque del Ejército Popular de Liberación desde un buque civil chino. Por su parte, el buque de carga SCSC Fortune, también perteneciente a COSCO, participó en el año 2022 en ejercicios de infiltración anfibia con el Ejército Popular de Liberación. Además, otro buque propiedad de la compañía, el Hong Tai 58, cortó en febrero de 2025 un cable submarino que conectaba Taiwán con la isla de Penghu (Horton, 2025). Antes de la entrada en vigor de la ley, en el año 2016 otro barco de COSCO realizó ejercicios de transporte de munición con la Armada china (Kennedy, 2019). En palabras de Deng Xianwu, capitán de dicha Armada, "mientras existan empresas chinas, habrá un punto de apoyo de transporte avanzado garantizado para buques de guerra" (Kardon & Leutert, 2023). Este tipo de actuaciones se ven facilitadas por el hecho de que los secretarios del Partido en los barcos de COSCO son en la mayoría de los casos antiguos oficiales del Ejército Popular de Liberación, y actúan a bordo como comisarios políticos que facilitan el control político del Partido sobre el barco (Kennedy, 2024).

> Mientras existan empresas chinas, habrá un punto de apoyo de transporte avanzado garantizado para buques de guerra.

Por otro lado, una vez que COSCO Shipping fue establecida en el año 2016 tras la fusión de las empresas estatales China Ocean Shipping Company y China Shipping Group Company, el subdirector general de la empresa y vicesecretario del Partido en ésta, Sun Jiakang, asumió como responsable, entre otras tareas, de los asuntos de carácter militar (Chinese Shipping, 2017), reflejando la ya mencionada fusión militar-civil y la vinculación de la compañía con el sistema de defensa nacional del país. Finalmente, también es destacable que en el año 2025 el por entonces Departamento de Defensa de Estados Unidos añadió a COSCO Shipping a su lista de empresas con lazos con el ejército chino, impidiendo así al gobierno estadounidense a hacer ningún tipo de negocio con ella.

La combinación del hecho de que COSCO es una empresa estatal, con la consiguiente dualidad entre intereses comerciales y estratégicos nacionales, junto con la estrategia de integración militar-civil promovida por las autoridades chinas y la cercanía entre esta compañía y el Ejército Popular de Liberación, hace necesario que nos preguntemos hasta qué punto es posible que el puerto de Chancay acabe siendo usado por parte del país asiático con fines militares. Este asunto es relevante, teniendo en cuenta que la Armada china ha tenido actividades como visitas portuarias y ejercicios militares conjuntos en más del 50% de los puertos en el extranjero financiados por el país asiático en los que el propietario también es chino (Wooley et al., 2026). De hecho, ésta parece ser una preocupación importante entre las autoridades estadounidenses, especialmente durante la presidencia de Joe Biden, a la vista de las declaraciones recogidas anteriormente (o, cuanto menos, ha servido a éstas para intentar generar una imagen negativa sobre él). Para ello habrá que prestar atención tanto a las características del propio puerto en sí como a las posibles limitaciones existentes para su uso militar. Es entonces cuando comienzan a surgir dudas de carácter logístico, económico y político.

En este sentido, la construcción del puerto de Chancay deja abierta la posibilidad de que en un futuro recibiera buques de la Armada china. Lo cual no implica, por otro lado, que sin el puerto de Chancay estas visitas no pudieran llevarse a cabo en Perú, como lo demuestra el hecho de que la Armada china haya realizado en el pasado dos visitas de cortesía al puerto del Callao. La

> El hecho de que el puerto de Chancay tenga potencial para albergar buques militares chinos, no significa que ello vaya a acabar sucediendo.

primera, en agosto de 2002, cuando el destructor Qingdao efectuó, junto al petrolero Taicang, una visita de amistad, y la segunda en diciembre de 2009, cuando el destructor Shijiazhuang y el buque de aprovisionamiento Hongzehu realizaron una escala de cuatro días.

Sin embargo, son las propias características del puerto de Chancay las que más preocupación han generado. Por un lado, el puerto de Chancay cumple ampliamente con los requisitos mínimos de calado y longitud de atraque requeridos para que el portaaviones Fujian, el buque de guerra de mayor tamaño de la armada china, pueda acceder a él. Así, el canal de acceso al puerto tiene un calado natural de 17,8 metros, muy por encima de los 10-12 metros que exigiría el Fujian para su fondeo y entrada segura. Además, ya en su primera fase, el terminal de contenedores tiene dos muelles que superan los 400 metros de longitud cada uno, superando los 316 metros de eslora del Fujian.

Así, si nos ceñimos a la categorización de puertos realizada por Kardon y Leutert (2022) sobre la potencial utilidad militar de éstos en base a sus características geográficas, operativas y físicas, Chancay obtendría una utilidad media-alta como consecuencia del control de COSCO y del hecho de que tendría capacidad para recibir los mayores buques de la Armada china. A esto se suma el hecho de que el puerto dispone de la capacidad de recibir navíos con transbordo rodado (Ro-Ro), lo cual facilitaría un hipotético desembarque de vehículos militares. Si bien también hay otros elementos que facilitarían su uso militar y que, no obstante, no se encuentran presentes en el caso del puerto de Chancay. Así, éste no se encuentra cerca de un aeropuerto (el Nuevo Aeropuerto Jorge Chávez se encuentra a 75 kilómetros de distancia por carretera, viéndose el transporte entre ambos puntos complicado a menudo como consecuencia del tráfico), no dispone de un dique seco, y tampoco alberga almacenajes de partes orientadas a requerimientos militares.

Por otro lado, el hecho de que el puerto de Chancay tenga potencial para albergar buques militares chinos, no significa que ello vaya a acabar sucediendo. Este informe identifica cuatro motivos principales:

1. Podría afectar al negocio de COSCO. Ésta es una de las mayores compañías de transporte marítimo y logística del mundo. Cualquier uso militar sostenido sería contraproducente, no sólo para su propia actividad económica en el puerto sino también para su propia imagen reputacional a nivel global. No obstante, teniendo en cuenta la doble motivación comercial y estratégica de las compañías estatales chinas, éste es el motivo que más difícilmente pueda evitar un uso militar del puerto.

2. Se necesita la aprobación del Congreso de la República del Perú. El control del puerto de Chancay por parte de COSCO no significa que esta compañía pueda dar luz verde de manera independiente a un posible uso militar. Por el contrario, se necesita que éste sea autorizado por el Congreso del país. Si bien es posible que se autorice una visita puntual de cortesía (la cual posiblemente generaría presiones políticas contrarias desde Estados Unidos), no parece muy probable una autorización para un uso militar sostenido, en tanto eso deterioraría gravemente las relaciones con Estados Unidos y, en caso de conflicto bélico entre Washington y Pekín, incluso podría convertir a Perú en estado contendiente[8].

8 No hay unanimidad entre los analistas militares estadounidenses con respecto al eventual uso militar del puerto de Chancay. Por ejemplo, según Evan Ellis (2024), analista del U.S. Army War College, un eventual aumento de la dependencia económica peruana con China y una posible situación de crisis política en el país podrían acabar facilitando ese uso militar, mientras que Zenel Garcia (2026), profesor en esa misma institución, afirma que Perú mantiene su capacidad institucional y su autoridad soberana para determinar cómo se usa el puerto de Chancay.

3. Su vulnerabilidad. Más allá de consideraciones económicas y políticas, desde un punto de vista estratégico esta infraestructura es inherentemente vulnerable y puede ser fácilmente destruida o neutralizada en un escenario de conflicto bélico. Esto además resultaría en la pérdida de buena parte de la inversión realizada por COSCO. Además, la defensa del puerto en caso de conflicto con Estados Unidos también podría convertirse en una carga para China, especialmente si no dispone de una fácil defensa.

4. Afectaría a la imagen internacional de China. El país asiático ha evitado presentar la Iniciativa de la Franja y la Ruta (de la cual el puerto de Chancay forma parte) desde una perspectiva estratégica, optando más bien por una visión de cooperación y ganancias mutuas. Un uso militar sostenido por parte del puerto de Chancay podría tensar las relaciones con Estados Unidos y aumentar la desconfianza global hacia esta iniciativa. Ciertamente, en caso de conflicto sería lógico pensar que un uso militar del puerto, en caso de ser necesario, sería mucho más importante que cualquier consideración acerca de la imagen internacional de China, pero precisamente esa utilidad militar en tiempos de guerra de puertos controlados por China en el exterior ha sido descartada (Kardon & Leutert, 2022) o limitada a algunos de sus socios regionales más políticamente cercanos como Cuba, Nicaragua o Venezuela (Ziemer et al., 2024). Así, visitas puntuales y limitadas de la Armada china no significarían grandes cambios en el equilibrio de poder militar en la zona entre Estados Unidos y China, como parece sugerir el hecho de que la mitad de puertos controlados por compañías chinas en los que tienen lugar este tipo de visitas por parte del ejército chino están localizados en los propios Estados Unidos o en territorios de sus aliados (Logan et al., 2023). Además, tampoco está claro en qué tipo de conflicto bélico entre China y Estados Unidos el puerto de Chancay podría acabar teniendo una relevancia militar importante, a la vista de que dicho conflicto muy posiblemente giraría en torno a Taiwán y, por consiguiente, el teatro de operaciones estaría potencialmente centrado en otras localizaciones como el Mar de la China Oriental, el Mar de la China Meridional o el Océano Índico, muy lejos del propio Chancay.

3.2. Inteligencia

La recolección de información sensible, tanto de carácter comercial como militar, es otra de las posibilidades destacadas en aquellos análisis realizados acerca de los puertos controlados por compañías estatales chinas y sus consiguientes implicaciones. Si bien es inevitable que haya cierto carácter especulativo, sí que es posible afirmar que algunos de estos argumentos no son aplicables al puerto de Chancay, mientras que otros sí lo son.

Por un lado, hay algunos argumentos relacionados con el ámbito de la inteligencia que factualmente no sería posible o necesario aplicar en el caso de Chancay. Así, en ocasiones los puertos comerciales bajo control —total o parcial— chino están cerca de bases navales de los países anfitriones, tal y como sucede en el puerto de Haifa en Israel (Noorali et al., 2022), lo cual podría permitir al país asiático acceder a información acerca de los buques militares ahí localizados y de las visitas de otros buques extranjeros. No obstante, desde el puerto de Chancay no se puede visibilizar ninguna de estas bases navales de la Marina de Guerra del Perú, reduciéndose este potencial riesgo. De hecho, es destacable que el impulsor inicial del proyecto allá por el año 2007, mucho antes de que COSCO se sumara a él, fue Juan Ribaudo de la Torre, exalmirante de la Marina de Guerra del Perú. Además, en tanto es la propia COSCO quien opera y tiene el control mayoritario sobre el puerto de Chancay, tampoco sería necesario que China usara personal en los barcos de COSCO para hacer observaciones clandestinas

en áreas portuarias de acceso restringido, un aspecto que según la propia inteligencia estadounidense constituye una práctica común entre países (Hillman, 2019).

Este tipo de potencial manipulación y desestabilización remota por parte de fabricantes chinos también ha sido recientemente identificado.

Además, también hay otro argumento que, si bien sobre el papel tendrían sentido a un nivel más general, no sucede así cuando es aplicado concretamente en el caso del puerto de Chancay. Así, éste cuenta con un conjunto de grúas y equipos de manejo de contenedores suministrados por Shanghai Zhenhua Heavy Industries Company (ZPMC), entre los que se incluyen cinco grúas sobre rieles automatizadas de doble voladizo, seis grúas de muelle teledirigidas y quince grúas apilables automáticas de doble voladizo. ZPMC, principal proveedora mundial de grúas portuarias, es subsidiaria de la empresa estatal China Communications Construction Company (CCCC), que tiene vínculos cercanos con el ejército chino y participó en la construcción de islas artificiales en el Mar de la China Meridional, zona en la que China tiene disputas comerciales con países vecinos. Esto, sobre el papel, podría tener implicaciones desde el punto de vista de la inteligencia, teniendo en cuenta que, al parecer, investigaciones del Congreso de Estados Unidos hallaron módems celulares ocultos en grúas ZPMC desplegadas en puertos estadounidenses, los cuales podrían funcionar como puertas traseras que permitirían a Pekín extraer datos sensibles de operaciones portuarias e incluso interrumpir el movimiento de mercancías (Green et al., 2024).

Este tipo de potencial manipulación y desestabilización remota por parte de fabricantes chinos también ha sido recientemente identificado en dos casos que van más allá de los propios puertos bajo el control de sus empresas estatales. Por un lado, recientemente se descubrió en Noruega que unos 850 autobuses eléctricos fabricados por la empresa china Yutong podrían ser controlados de manera remota desde China (Cáceres Garriga, 2025), lo cual llevó a que las autoridades británicas lanzaran una investigación contra este tipo de autobuses en su propio territorio (Jolly, 2025). Por otro lado las autoridades estadounidenses han encontrado equipos de comunicación ocultos en paneles solares procedentes de China que podrían utilizarse para interrumpir la red eléctrica (Dellinger, 2025).

No obstante, es preciso señalar que, a diferencia de lo que supuestamente podría suceder en puertos estadounidenses en caso de conflicto, parece poco probable una disrupción de este tipo en el caso de Chancay por parte de ZPMC, en tanto es operado y controlado mayoritariamente por una empresa estatal china. Al fin y al cabo, esto implicaría que el lado chino se está boicoteando a sí mismo. Además, COSCO ya tiene de por sí control sobre el puerto, por lo que tampoco estaríamos ante un escenario en el que las grúas de ZPMC actúan —hipotéticamente— a modo de "caballo de Troya" sobre un puerto en manos extranjeras.

Dicho esto, sí que hay un argumento relacionado con COSCO señalado por el think tank estadounidense CSIS que, al menos a priori, tendría una mayor aplicabilidad en el caso de Chancay. COSCO, como operador del puerto, podría tener conocimiento acerca del tipo, cantidad, precio, origen y destino de las mercancías que por él circulan, obteniendo así por tanto información acerca de la orientación de cadenas de suministro globales. Ésta podría ser obtenida a través de manifiestos de carga y registros de inspección (Ziemer et al., 2024). A esta información se podría sumar también otra señalada por Kardin y Leutert (2022): el combustible, requisitos materiales, los nombres del personal a bordo de los barcos y posibles problemas de estas embarcaciones, tales como necesidades de reparación y de mantenimiento, lo cual puede resultar útil desde un punto de vista de inteligencia comercial.

Así, estos elementos permitirían, entre otros aspectos, anticipar movimientos económicos y comerciales, monitorear actividades de competidores comerciales (especialmente teniendo en cuenta que COSCO es también una empresa naviera), evaluar parte de sus capacidades navales y mapear estrategias de mercado. Lo cual tendría una importancia todavía mayor si, finalmente, el puerto de Chancay acaba convirtiéndose en *el hub* para el comercio entre América del Sur y Asia. Esta recolección de información también podría verse facilitada en caso de supuesta presencia de equipamiento y personal de vigilancia del ejército chino dentro de las instalaciones del puerto, según Christopher J. Watterson, Jean-Annet de Saint Rapt y Eunha Yun (Watterson et al., 2023). De acuerdo con estos autores, el querer evitar que COSCO se hiciera con este tipo de información fue precisamente lo que llevó a las autoridades griegas a bloquear su intento de desplegar en el puerto del Pireo un Sistema Comunitario Portuario Helénico, una plataforma comercial y logística bajo su control. Por otro lado, el principal impacto de esta posibilidad si finalmente se acabara manifestando no sería sobre el propio Perú, sino sobre las compañías navieras competidoras de COSCO.

3.3. Comercio

China es un actor fundamental en las líneas de transporte marítimo globales, habiéndose convertido en un centro neurálgico del comercio mundial y conectando sus puertos con las cadenas de suministro globales para mover materias primas, productos intermedios y bienes terminados. Desde el año 2006, el país se ha mantenido en cabeza del índice *Liner Shipping Connectivity Index* (LSCI)[9], que mide la integración de un país en las redes globales de transporte marítimo de contenedores. Este comercio marítimo es además crítico para el país, teniendo en cuenta que representa más del 85% de su volumen total de comercio.

Según Colin Flint (2024), la Iniciativa de la Franja y la Ruta constituye precisamente una representación del deseo de China de convertirse en el centro de una red de comercio global a través de corredores económicos, cada uno de ellos con una función particular. Así, tomando prestada la frase que ya en el siglo I a.C. se decía en tierras del Imperio Romano, "todos los caminos conducen a Roma", podemos afirmar que los proyectos de transporte de la Franja y la Ruta conducen en último término a Asia en general, y a China en particular. El puerto de Chancay entra dentro de esta misma lógica, ampliando los corredores logísticos del país asiático con América del Sur y reduciendo costes y tiempos de tránsito.

En este sentido, el puerto de Chancay también podría tener potenciales implicaciones geopolíticas desde un punto de vista comercial para China. Mientras que algunas son más factibles, otras no lo son tanto, como se verá a continuación. Además, lejos de limitarse al propio país asiático, las implicaciones de carácter comercial tienen también carácter regional, pudiendo permitir a Perú aumentar su posición comercial en América del Sur a través del fortalecimiento de las redes comerciales con sus vecinos.

Hay dos posibles riesgos que se ha mencionado en relación con el control de puertos en terceros países por parte de compañías estatales chinas que parecen bastante improbables en el caso de Chancay. El primero de ellos es el de la disrup-

Lejos de limitarse al propio país asiático, las implicaciones de carácter comercial tienen también carácter regional, pudiendo permitir a Perú aumentar su posición comercial

9 El índice, elaborado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés), puede ser consultado en el siguiente enlace: https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.LSCI.

ción y el sabotaje de su correcto funcionamiento. Este tipo de acciones podrían consistir, entre otras, en desviar el tráfico portuario y paralizar las operaciones de las terminales (Watterson et al., 2023). No obstante, sabotear Chancay significaría automáticamente una pérdida millonaria en inversión y un alto coste reputacional, a lo que habría que sumar también el hecho de que COSCO no se dedica sólo a la actividad portuaria, sino también a la navegación, afectando por tanto también a los intereses comerciales de COSCO Shipping Lines, la compañía subsidiaria de COSCO a cargo del transporte marítimo de contenedores.

El segundo de estos argumentos gira en torno a la afirmación de que "el control sobre las rutas logísticas preferidas puede ser el activo estratégico más importante, pero menos comentado", obtenido por China a través de sus inversiones en puertos en el continente americano (Ziemer et al., 2024). Concretamente, el control chino de puertos en el extranjero podría en teoría permitir al operador portuario otorgar ventajas a ciertos barcos y compañías, como por ejemplo concederles preferencia a la hora de atracar y descargar y reducir sus tarifas. Además, en tiempos de conflicto, el control chino de puertos podría impedir que ciertos bienes necesarios llegaran a manos de sus adversarios. No obstante, este último aspecto parece poco significativo para la rivalidad sino-estadounidense, en tanto las mercancías exportadas desde Chancay tienen como destino principal Asia, y no Estados Unidos. Y tampoco hay constancia de que China, a pesar de la preocupación sobre la posibilidad de que esto pueda ocurrir en el futuro, haya utilizado de manera discriminatoria contra compañías extranjeras su control de puertos o terminales en terceros países. A esto se suma el hecho de que Chancay es un puerto privado pero de uso público, lo cual implica que en base al artículo 14.3 de la Ley N.º 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional, publicada el 1 de marzo de 2003, éste "se rige por los principios de libre competencia, no discriminación, neutralidad y prohibición de transferencia de precios" (Bonifaz y Aguirre, 2026, p. 6[10].

Frente a ello, hay otras potenciales implicaciones geopolíticas de carácter comercial que a priori sí tendrían mayores posibilidades de materializarse. Por un lado, se corre el riesgo de que el puerto de Chancay acabe suponiendo una competencia importante para el puerto del Callao, que hasta ahora es el puerto predominante del país, con más del 80% del comercio marítimo del país transitando por él. De hecho, en tanto los precios de Chancay podrían ser inferiores a los del puerto del Callao, esto podría hacer que un 30% de la carga del segundo migrara hacia el primero (Salazar Herrada, 2024). Lo cual haría que una proporción creciente del comercio internacional de Perú tuviera lugar bajo un puerto operado por una compañía estatal china.

Paralelamente, en 2026 ha surgido una disputa legal entre Ositrán[11] y COSCO que gira en torno a si el puerto de Chancay debería estar sujeto a la regulación, fiscalización y sanción de Ositrán. Un fallo judicial de febrero de ese año favoreció a COSCO y determinó que el puerto, financiado íntegramente con capital privado y sin contrato de concesión estatal, no está bajo la supervisión de Ositrán, ordenando que este organismo se abstenga de ejercer funciones de control sobre sus operaciones. Por su parte, Ositrán apelará el fallo al considerar que, en tanto el puerto de Chancay es una infraestructura de uso público, sí debe ser regulada para proteger a los usuarios y el interés público. Según la presidenta de este organismo, Verónica Zambrano, los otros organismos del Estado peruano[12] que ejercen fiscaliza-

10 En la actualidad se mantiene la disputa legal entre Ositrán y COSCO con respecto a si la primera tiene el derecho a supervisar el puerto de Chancay para asegurarse de que dichos principios son aplicados.

11 Ositrán es el organismo público peruano encargado de supervisar, regular, normar, fiscalizar, sancionar, solucionar controversias y atender reclamos respecto de actividades o servicios que involucran la explotación de la infraestructura de transporte de uso público como carreteras, aeropuertos, puertos y vías férreas.

12 Entre ellos podemos encontrar a la Autoridad Portuaria Nacional (APN), la Superintendencia Nacional de Fiscalización Laboral (Sunafil), la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) y la Institución Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi).

ción sobre el puerto en sus respectivos ámbitos no se encargan de velar por los derechos de los usuarios finales, los cuales podrían verse vulnerados en caso de que Ositrán no ejerza sus funciones de supervisión (Hernández, 2026). Como ya se ha comentado, esta disputa es la que ha llevado al embajador estadounidense Navarro a afirmar que Perú estaba perdiendo su soberanía en el puerto de Chancay, situación que fue desmentida a su vez por el canciller peruano Hugo de Zela (Hilaire, 2026).

> El puerto de Chancay también podría dar salida a nuevas rutas de integración en Sudamérica.

Por otro lado, el puerto de Chancay también puede ser importante para China desde el punto de vista de asegurar el acceso a productos agrícolas brasileños, especialmente la soja, importante para su seguridad alimentaria. China se convirtió en importador neto de alimentos en el año 2004, y en 2021 superó a Estados Unidos al convertirse en el mayor importador en este ámbito a nivel mundial. Así, las importaciones alimentarias representan aproximadamente el 34% del consumo alimentario total del país, y Brasil representó en 2023 el 26,4% de las importaciones alimentarias del país. Especialmente significativo es el caso de la soja, que en China es usada principalmente para procesarla y obtener harina destinada a alimentar a su ganado. A este respecto, en el caso de la soja el país asiático tiene una dependencia exterior del 84.5%, y Brasil es un proveedor fundamental en cuanto a su suministro, representando el 69% de las importaciones de China en el año 2023 (Hart et al., 2025), cifra que se elevó ligeramente hasta el 69.2% en 2024[13]. De hecho, se ha llegado a afirmar que la producción de soja en Brasil se ha convertido en una parte fundamental para la seguridad alimentaria de China, ayudando al desarrollo del país y a su estabilidad social (Romano Schutte & Campos, 2022).

Por consiguiente, teniendo en cuenta que Brasil es un proveedor esencial para la seguridad alimentaria china, aportando aproximadamente una cuarta parte de las importaciones agrícolas del país asiático, el puerto de Chancay puede suponer una oportunidad para que éste diversifique sus rutas de suministro alimentario. Brasil actualmente tiene dos rutas de transporte marítimo hacia China: la vía Atlántica y, en mucha menor medida, la del Canal de Panamá[14]. Frente a ello, las exportaciones de Brasil a través del puerto de Chancay pueden constituir una vía alternativa para las exportaciones agrícolas brasileñas al país asiático. Esto es importante si tenemos en cuenta que la ruta a través del Canal de Panamá puede dejar de ser segura en el futuro para China, a la vista de que Estados Unidos quiere reforzar su influencia en el hemisferio occidental, y la ruta atlántica implica tener que transitar por el Estrecho de Malaca, que es un potencial punto de estrangulamiento en caso de conflicto.

No obstante, existen dudas sobre las posibilidades de que sea rentable para los exportadores brasileños enviar su mercancía a través de Chancay en lugar de usar las rutas actuales, en tanto el coste del flete a Shanghái podría aumentar entre un 20% y un 180% (Dourado, 2024). Esto se debe a que la carga brasileña debería ser transportada por tierra hasta Chancay antes de ser enviada desde allí hacia China, lo cual supondría un aumento de costes en tanto el transporte terrestre es más caro que el marítimo. Éstas dudas también se extienden a la viabilidad en términos de coste-beneficio del tren bioceánico, un proyecto nacido en el año 2013 con el objetivo de unir el Océano Atlántico y el Pacífico a través de conectar Brasil con Perú (Dourado, 2023). Esta posible red ferroviaria de más de 4.000 kilómetros de longitud atravesaría escenarios geográficos como la Amazonía y la Cordillera de los Andes, siendo por tanto un proyecto complejo no sólo en términos económicos, con un coste estimado de hasta 100.000 millones de dólares, sino también en términos sociales y ambientales. Y tampoco

13 Cálculo propio usando data de TradeMap. Su base de datos puede ser consultada en el siguiente enlace: https://www.trademap.org/.

14 Análisis basado en diversos reportes del Canal de Panamá ("Flujo de Carga a Través del Canal de Panamá por Origen y Destino") para los años 2000-2023.

parece posible que China vaya a involucrarse económicamente en un proyecto tan costoso si éste basa su racionalidad principalmente en torno a una hipotética necesidad de seguridad nacional en un futuro que, al menos en estos momentos, no se observa en un horizonte cercano.

Por otro lado, el puerto de Chancay sí que puede tener unas mayores implicaciones positivas para el propio Perú, que van más allá de potenciales usos geopolíticos por parte de China, especialmente teniendo en cuenta que, durante las últimas décadas, el mundo ha asistido al desplazamiento de la economía mundial del Atlántico al Pacífico como consecuencia del crecimiento económico de Asia, con una concentración de innovación y manufactura cada vez más avanzada en algunos países asiáticos. Por tanto, si bien a nivel geográfico Perú ha vivido durante los últimos tres siglos de espaldas a los principales ejes de poder del mundo, focalizados en el Atlántico, ahora puede aprovechar la consolidación de Asia-Pacífico para convertirse en un importante ***hub*** comercial en América del Sur. Así, el puerto de Chancay tiene el potencial de atraer mercancías de países vecinos con destino a Asia, transformando una dinámica portuaria que, tradicionalmente, se dirigía desde América del Sur hacia México y Estados Unidos. Además, según Oscar Vidarte (2025), también podría dar salida a nuevas rutas de integración en Sudamérica, tales como las que conectan Pucallpa con Cruzeiro do Sul por un lado, e Ilo con IIRSA Sur por otro.

Los datos iniciales parecen reforzar el potencial del puerto de Chancay en este sentido. Así, según un reporte del Observatorio de Chancay de la Universidad del Pacífico (2026), entre noviembre de 2024 y noviembre de 2025 el 45.5% de la carga movilizada por éste fue de transbordo, lo que significa que el crecimiento de su actividad "no depende únicamente de exportadores e importadores peruanos, sino también de los flujos de carga y las decisiones de navieras y cargadores de países vecinos" (Universidad del Pacífico, 2026, p. 18). Estos datos también permiten afirmar, según Omar Narrea (2025), que el puerto "refuerza la posición de Perú como ***hub*** logístico del Pacífico sudamericano". Además, desde el punto de vista de Gabriel Arrieta, Jefe de Estudios Económicos e Inteligencia Comercial del Centro de Investigación de Economía y Negocios Globales (CIEN - ADEX), Chancay también tiene el potencial de fomentar la creación de zonas económicas especiales focalizadas en la alta tecnología, como por ejemplo vehículos eléctricos y baterías, que permitirían aprovechar las reservas peruanas de litio y aumentar la competitividad de las exportaciones del país (citado por Hokama, 2025). A esto se suma la posibilidad de que Perú extraiga también lecciones de otros puertos asiáticos en materia de parques industriales y zonas económicas especiales con el objetivo de fomentar el desarrollo de corredores económicos en torno a Chancay (Narrea, 2024).

La existencia de una racionalidad económica tras la construcción del puerto, que va más allá de hipotéticas consideraciones geopolíticas, también queda de manifiesto ante el hecho de que durante su primer año en funcionamiento movilizó más de 286.000 TEU, convirtiéndose en el cuarto puerto del país con mayor volumen de carga en contenedores y superando la meta inicial de mover 200.000 TEU durante ese período. Lo cual aporta también beneficios económicos para el propio Perú. Por ejemplo, según indica este reporte, en su primer año la Intendencia de Aduana de Chancay recaudó 939 millones de soles. Las altas expectativas que la ciudadanía peruana ya tenía desde un inicio sobre Chancay, junto con su buen desempeño inicial durante su primer año en funcionamiento, pueden implicar que futuras presiones estadounidenses contra el puerto —posibilidad que se discutirá en la sección 3 del documento— acaben siendo contraproducentes.

> Perú puede aprovechar la consolidación de Asia-Pacífico para convertirse en un importante hub comercial en América del Sur.

Por otro lado, el puerto de Chancay también podría generar dinámicas de competencia en el

Pacífico Sur, especialmente en el caso de Perú con Chile, que ya existían en el pasado teniendo como protagonistas a los puertos del Callao y de Valparaíso. Así, desde Chile se ha resaltado el riesgo existente de que sus puertos nacionales queden "limitados al trasiego desde y hacia Chancay", percibiendo a este puerto como un desafío que el país tendrá que afrontar, y que podría implicar el desplazamiento de puertos chilenos como los de San Antonio o Mejillones (Mardones, 2022, pp. 7, 10). Lo cual supondría a su vez un reforzamiento de la posición de Perú en el comercio de América del Sur con Asia-Pacífico. Esta situación ha facilitado la decisión en Chile de la modernización y ampliación del puerto de San Antonio, el más importante del país, con la vista puesta a su finalización en el año 2036. Dicho esto, la preocupación no es la única perspectiva adoptada por el lado chileno, en tanto hay otras voces que destacan por el contrario las oportunidades que el puerto puede traer a su país. Por ejemplo, Andrés Bórquez (2024) se ha referido a Chancay como un "signo auspicioso de dinamismo regional", que se consolidará durante la siguiente década como la "principal plataforma logística entre China y el Pacífico Sur" y que haría del Pacífico latinoamericano "un lugar más atractivo para captar inversiones complejas que activen cadenas y clústeres industriales regionales".

3.4. Poder discursivo e influencia

Más allá de impactos geopolíticos más directos como los mencionados hasta ahora, el puerto de Chancay también tiene el potencial de generar un efecto más indirecto, reforzando el poder discursivo de China en América Latina en general, y en Perú en particular, así como su influencia sobre este país. De hecho, la geopolítica, más allá de sus implicaciones más materiales, también puede ser entendida como el "conjunto de proyectos transformadores que son producto de acciones que requieren representaciones y narrativas para justificar y explicar dichas acciones", siendo vista la dimensión marítima de la Franja y la Ruta por parte del gobierno chino como una representación de desarrollo económico, que a su vez tiene que competir con representaciones opuestas, como aquellas que la ven como una estrategia nacional de suma-cero (Blanchard & Flint, 2017, p. 232).

La narrativa exterior de China como promotor pacífico de la modernidad y el desarrollo enlaza bien con una diplomacia en la que, en el caso del país asiático, la dimensión cultural juega un papel cada vez mayor. Así, las autoridades chinas han relacionado frecuentemente la dimensión marítima de la Franja y la Ruta con las vivencias del marino chino del siglo XIV Zheng He, cuyas expediciones sirvieron para crear vínculos de amistad interoceánicos. Esto se ha complementado a su vez con lo que desde las autoridades chinas llaman el Espíritu de la Ruta de la Seda (丝路精神), caracterizado por la paz, la cooperación, la apertura y el aprendizaje y beneficio mutuos (Gloria, 2021). Este carácter pacífico, a su vez, genera a nivel discursivo un contraste implícito con el comportamiento histórico —y no tan histórico— de potencias occidentales. Sin ir más lejos, en una referencia antioccidental poco disimulada, Xi Jinping afirmó en 2023 que "los pioneros de las antiguas rutas de la seda se ganaron su lugar en la historia no como conquistadores con buques de guerra, armas, caballos o espadas. Más bien, se les recuerda como emisarios amistosos que lideraban caravanas de camellos y veleros cargados de mercancías" (S. Li, 2023).

De hecho, a diferencia de los líderes anteriores, Xi Jinping ha prestado una mayor atención al fortalecimiento del poder no-material, especialmente el de carácter discursivo, y a través de la Iniciativa de la Franja y la Ruta ya es posible observar cómo ha tenido éxito en este ámbito, como por ejemplo en los casos de Laos e Indonesia (Ho, 2020). En el caso del puerto de Chancay esta narrativa de carácter cultural también se reflejó de manera explícita en el artículo publicado por Xi Jinping (2024) en el Diario Oficial El Peruano, la gaceta oficial de la República del Perú. En él, el líder chino hablaba de la confraternidad entre dos civilizaciones milenarias, la china y la peruana, las posibilidades de beneficio

mutuo a través de su relación y las perspectivas de desarrollo existentes para Perú gracias a la inauguración del moderno puerto de Chancay.

> "Cada vez que estoy en esta hermosa tierra, quedo inmerso en el profundo afecto amistoso del pueblo peruano hacia el chino. Este afecto está enraizado en las sabidurías de las civilizaciones milenarias. La civilización china es la única del mundo que se ha desarrollado de forma ininterrumpida y ha continuado por más de 5,000 años. Mientras tanto, la civilización marítima y la terrestre, representadas respectivamente por la Caral y la Inca, son vívidas muestras de la larga data y la diversidad de la civilización peruana.
>
> […] El pensador peruano José Carlos Mariátegui dijo: "Espiritual y físicamente, la China está mucho más cerca de nosotros que Europa. La psicología de nuestro pueblo es de tinte más asiático que occidental". Esto es justamente el "código secreto civilizatorio" que explica la integración e incluso la inseparabilidad entre los inmigrantes chinos y los peruanos en los últimos 175 años desde la llegada de los primeros chinos a esta tierra.
>
> […] [El Puerto de Chancay es un] proyecto importante de la construcción conjunta de la Franja y la Ruta entre China y el Perú, y también el primer puerto inteligente de Sudamérica. Con la primera fase de este proyecto, se podrá reducir a 23 días el viaje marítimo del Perú a China, se ahorrará más del 20 % del costo logístico, y se generarán para el Perú ingresos anuales de 4,500 millones de dólares y más de 8,000 empleos directos.
>
> Con este puerto, el Perú podrá establecer un paradigma de conectividad multidimensional, diversificado y eficiente que comunica el litoral y el interior del país, y conecta el Perú con el resto de ALC, así como forjar el "Gran Camino Inca de la Nueva Era" con el Puerto de Chancay como punto de partida, fomentando así el desarrollo en conjunto y la integración de ALC." Xi Jinping (2024).

El potencial reforzamiento de la imagen de China en Perú gracias al puerto de Chancay posiblemente ha motivado las duras críticas contra esta infraestructura tras la llegada al país del nuevo embajador estadounidense en 2026. Así, tal y como ya se ha comentado anteriormente el representante estadounidense en el país ha acusado a Perú de "perder soberanía" y de dar a China sus activos críticos, y la Oficina de Asuntos del Hemisferio Occidental del Departamento de Estado afirmó que el puerto está "bajo la jurisdicción de dueños chinos depredadores"[15].

En este sentido, según Selina Ho (2020), "una narrativa es dominante cuando es aceptada por la mayor parte del público objetivo, de tal manera que las narrativas alternativas quedan relegadas a la oscuridad. Si la narrativa dominante tiene sentido para la mayor parte del público objetivo y, por lo tanto, resuena con él, el ejercicio del poder puede ser tan efectivo que pasa prácticamente desapercibido" (p. 1472). Y a este respecto, si bien todavía es pronto para evaluar el impacto que el puerto de Chancay tendrá a medio y largo plazo sobre la opinión peruana, es posible afirmar que, tal y como hemos visto antes, a día de hoy parece resonar mucho más tanto a nivel político como social la narrativa de la Franja y la Ruta como una oportunidad que como un desafío, lo cual permitiría a su vez aumentar el poder blando de China en Perú. Al fin y al cabo, el puerto es visto como una infraestructura capaz de generar desarrollo económico y progreso en el país.

15 El mensaje puede ser consultado en el siguiente enlace: https://x.com/WHAAsstSecty/status/2021617772854460897

El carácter de China como facilitador de la modernidad y su contraste con Estados Unidos quedó también de manifiesto durante la cumbre del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) celebrada en Lima en noviembre de 2024. Mientras que desde el lado chino se inauguraba el moderno puerto de Chancay, con sus consiguientes elevadas expectativas, Estados Unidos anunciaba la donación de 93 vagones de tren anticuados (Vega Lavado, 2024), en lo que constituyó un error de diplomacia pública por parte de Washington y un claro ejemplo de lo que Francisco Urdinez (2025) llama "desplazamiento económico". Este fenómeno, existente cuando la influencia económica de un estado supera en un tercer país a la de otro que hasta entonces había tenido una posición dominante, ya se aprecia en líneas generales a lo largo de América Latina en lo respectivo a la competencia sino-estadounidense, y tiene a su vez implicaciones políticas.

China es ya de por sí el principal socio comercial de Perú, y con ello estaría aumentando aún más su dependencia económica con el país.

Según Urdinez, aunque Estados Unidos sigue siendo un socio comercial importante[16], este desplazamiento económico de China a Estados Unidos en la región puede conllevar, entre otros aspectos, que aumente un 36.5% la posibilidad de que en el Consejo de Derechos Humanos de la ONU un país se oponga a una propuesta de Estados Unidos, y que el alineamiento con Washington en la Organización de Estados Americanos (OEA) se reduzca de un 75% a un 50%. En el caso de Perú también es significativo que, a diferencia de lo sucedido en otros países como Dominica, Ecuador, Granada o Panamá, este desplazamiento, tras producirse en el año 2011, se ha consolidado y mantenido en el tiempo, tal y como muestra este autor.

Finalmente, hay que destacar que las presiones comerciales son más eficaces que las vinculadas a la inversión, ya que los flujos de comercio son inmediatos, fácilmente reversibles y altamente sensibles a decisiones gubernamentales, mientras que las inversiones implican compromisos a largo plazo y costos hundidos que hacen más costoso y menos creíble utilizarlas como herramienta coercitiva. Y, a este respecto, el puerto de Chancay tiene la capacidad de ayudar a reforzar los intercambios de Perú con China, como muestra el hecho de que, gracias a su ruta con Shanghái, y con fecha de octubre de 2025, el comercio interanual entre Peru y esta ciudad china aumentara interanualmente un 56,9% (Xinhua, 2025). A su vez, en 2025 las exportaciones peruanas a China aumentaron un 30%, concentrando el país asiático el 36,2% del total frente al 33,7% del año 2024 (Mincetur, 2026). Este éxito económico podría suponer, a su vez, una vulnerabilidad a largo plazo para Perú por dos motivos. El primero, porque China es ya de por sí el principal socio comercial de Perú, y con ello estaría aumentando aún más su dependencia económica con el país. Y el segundo, todavía más importante, porque China, si bien no utiliza únicamente la coerción económica como vía para ejercer influencia en terceros países (Ferchen & Mattlin, 2023), no ha dudado en el pasado en castigar a través de la vía comercial a aquellos con los que ha tenido disputas políticas, como es el caso de Australia, Noruega y Japón, por poner algunos ejemplos. De este modo, como consecuencia de una relación comercial todavía más profunda gracias al puerto de Chancay, Perú se podría ver todavía más desincentivado en el futuro a tener una posición discordante con China en aquellos asuntos que el país considere más sensibles.

16 Estados Unidos sigue siendo un importante social comercial de Perú, y no sólo a nivel cuantitativo, sino también cualitativo, en tanto es el principal destinatario de sus exportaciones no tradicionales, recibiendo alrededor de un tercio de éstas

4. Respuesta estadounidense al puerto de Chancay

El puerto de Chancay, como hemos visto anteriormente, ha generado suspicacias en Estados Unidos, especialmente ante la posibilidad de que alguna de las potenciales implicaciones geopolíticas presentadas en el presente informe se acabe materializando. Por tanto, no sería descartable que la Casa Blanca, especialmente ahora con una presidencia mucho más injerencista sobre los asuntos del continente americano, pudiera pasar de las meras declaraciones de preocupación a una política más activa. De hecho, con el argumento del posible uso militar del puerto, la congresista republicana Maria Elvira Salazar, presidenta del Subcomité de Asuntos Exteriores de la Cámara de Representantes estadounidense para el Hemisferio Occidental, declaró en abril de 2026 que el gobierno peruano que salga elegido este año "deberá recuperar" Chancay, y que "Estados Unidos le ayudará" (Patrick, 2026).

A la vista de las circunstancias, esta respuesta podría tener una doble vertiente: la zanahoria y el palo (conocido en inglés como *carrot and stick*). Así, mientras que la primera se basa en recompensas y ofrecimientos para conseguir el comportamiento deseado, la segunda se basa en castigos. Y, al contrario de lo que inicialmente pudiera parecer, Estados Unidos ha priorizado en los últimos años la vinculación económica (la zanahoria) por encima de la coerción económica (el palo) como vía para hacer frente a la creciente presencia de China en América Latina (Zelicovich & Yamin, 2024).

Con respecto a la primera vía, el Secretario de Guerra estadounidense, Pete Hegseth, afirmó en abril de 2025 durante una entrevista en Fox News que "vamos a invertir en formas que sirvan a los intereses estadounidenses en nuestro patio trasero [*backyard*], al tiempo que frenamos la esfera de influencia china" (Coggins, 2025). En esa misma entrevista también había afirmado que "la administración Obama bajó la guardia y dejó que China se adentrara en toda América del Sur y Central… [Donald Trump] dijo que ya no. Vamos a recuperar nuestro patio trasero". Lo cual refleja que existe una voluntad clara en la actual administración estadounidense de evitar la profundización de la relación sino-latinoamericana, reforzada por lo que parece ser una incipiente visión estratégica del mundo dividida en áreas de influencia, y en la que el hemisferio occidental pertenecería a Estados Unidos.

No obstante, más allá de que resulte llamativo el término de "patio trasero", en tanto no reconoce la capacidad de agencia de los países de la región y es rechazado por éstos, lo más destacable para el caso que nos atañe es la circunstancia de que, para Estados Unidos, resulta difícil convertir estas palabras en hechos, al menos en comparación con China. El país norteamericano, al igual que sus socios europeos y en líneas generales aquellos países con un régimen democrático liberal, parte de una desventaja de base frente a China: el no tener un ecosistema económico en el que las empresas estatales tienen un papel importante a nivel estratégico en general, y a nivel de las relaciones económicas con terceros países en particular. Así, como ya se ha comentado, las empresas estatales chinas, en tanto empresas estatales, tienen una doble función comercial y estratégica, facilitando la consecución de objetivos nacionales de política exterior. Este sistema no existe en Estados Unidos. Por tanto, éste dispone de limitaciones para facilitar inversiones de sus empresas —privadas— en un tercer país con

el objetivo de aumentar la cercanía política con éste. Al fin y al cabo, sus competencias no van más allá de intentar incentivar a una determinada empresa privada a realizar una determinada inversión en un tercer país, no teniendo la capacidad de impulsar dicha acción de una manera más directa.

> Existe el riesgo para Perú de que la actual administración estadounidense decida tomar represalias contra el país por la instalación del puerto en su territorio.

Aun así, Estados Unidos tiene la capacidad de jugar un papel positivo en Perú en materia de desarrollo de capacidades de este país. Esto queda de manifiesto ante el apoyo prestado a Perú, a través de un acuerdo con la NASA, para la construcción de un puerto espacial en Talara, así como con la participación de inversores estadounidenses en la ampliación del puerto de Matarani, el interés de este país en el proyecto del megapuerto de Corío (el cual todavía no se ha concretado) y el acuerdo entre Estados Unidos y Perú por 1.500 millones de dólares para equipar y modernizar la Base Naval del Callao[17]. Además, Estados Unidos también ha donado tres escáneres de carga de última generación para reforzar la seguridad aduanera en el puerto de Chancay, si bien en el momento de escribir estas líneas sólo dos de ellos han llegado al país y ninguno ha sido todavía instalado.

Estas acciones e inversiones, si bien en caso de llevarse finalmente a cabo tendrán en algunos casos como protagonistas a empresas estadounidenses y no al propio gobierno de Estados Unidos, pueden igualmente contribuir a las relaciones entre este país y Perú, y mostrar cómo la rivalidad entre grandes potencias también puede constituir una oportunidad para países intermedios. En el caso de Perú, esto implicaría en la práctica que está evitando una alineación total con una de las dos potencias, protegiendo así sus intereses nacionales por medio de ser un país abierto a los negocios provenientes tanto de Estados Unidos como de China. Aunque tampoco hay que pasar por alto que estas (en algunos casos posibles) inversiones estadounidenses, a su vez, no eliminan la preocupación de fondo del país norteamericano: la presencia del puerto de Chancay y el control que sobre éste tiene la empresa estatal china COSCO, con sus consiguientes implicaciones estratégicas y geopolíticas. Por tanto, no sería descartable la imposición de medidas de coerción contra Perú a modo de castigo, especialmente a la vista del carácter asertivo de la actual administración estadounidense.

En este sentido, ya en el año 2024, Mauricio Claver-Carone, uno de los asesores del por entonces presidente-electo Donald Trump, y que posteriormente serviría como Enviado Especial del Departamento de Estado para América Latina, propuso aplicar un arancel del 60% a cualquier producto que pasase a través del puerto de Chancay, si bien en base a argumentos más comerciales que geopolíticos (Tumay, 2024). Esta recomendación, ciertamente, no tendría un gran impacto en la práctica, en tanto el origen o destino de las mercancías que circulan a través de este puerto no es principalmente Estados Unidos, pero sí refleja el riesgo existente para Perú de que la actual administración estadounidense decida tomar represalias contra el país por la instalación del puerto en su territorio. Esta posibilidad es todavía más creíble si tenemos en cuenta que Trump no ha dudado en recurrir a los aranceles como instrumento de coerción exterior, en ocasiones por circunstancias de carácter no económico, como puso por ejemplo de manifiesto la imposición en 2025 de aranceles del 50% a Brasil por el juicio realizado al expresidente Jair Bolsonaro (Singh & Brito, 2025).

17 El acuerdo para la modernización de la Base Naval del Callao no constituye una inversión estadounidense en suelo peruano, sino más bien un servicio contratado por el Estado peruano.

Por otro lado, en el improbable caso de que Perú cediera ante un posible castigo económico y decidiera anular la exclusividad otorgada a COSCO o, incluso, realizar una expropiación del puerto, eso abriría la puerta a disputas legales con esta compañía y, todavía más importante, a dañar la relación económica que mantiene con el que ya es su principal socio comercial, China. Por tanto, la ausencia de represalias económicas contra Perú por parte de Estados Unidos, al menos en el momento de escribir estas líneas (febrero de 2026), bien podría deberse al limitado margen de maniobra que el país tendría para satisfacer las exigencias más maximalistas provenientes desde Washington. A lo cual se suma el hecho de que un castigo económico contra el país como consecuencia del puerto de Chancay supondría muy probablemente que Estados Unidos se pondría en su contra a la opinión pública peruana. De hecho, como ya se comentó al inicio del informe, la ciudadanía peruana es mayoritariamente favorable y optimista ante la puesta en marcha del puerto (IPSOS, 2024). Así, si bien es dudoso que esta actitud positiva de la opinión pública peruana vaya a disuadir a la administración de Trump de imponer aranceles punitivos contra el país, sí que podría influir hacer que el gobierno peruano fuera menos proclive a ceder ante las presiones estadounidenses.

Por consiguiente, no sería descartable que Estados Unidos recurra en el futuro a vías más indirectas para intentar contrarrestar el puerto, como lo muestra el hecho de que el puerto de San Antonio, en Chile, que podría rivalizar con Chancay, fuera uno de los temas de interés en las reuniones bilaterales que tuvieron lugar en octubre de 2024 entre el por entonces subsecretario del Departamento de Estado de Estados Unidos, Kurt Campbell, y su homóloga chilena Gloria de la Fuente (Magallanes, 2024). No obstante, todavía cabe una motivación para que Estados Unidos implementara represalias contra Perú aun sabiendo el limitado margen de maniobra de sus autoridades frente al control de COSCO sobre el puerto: evitar que en un futuro terceros países permitan proyectos similares sobre su territorio. Los tres años restantes de presidencia de Trump permitirán observar hasta qué punto la actual administración estadounidense, la más predispuesta en la historia reciente a hacer un uso coercitivo de la relación comercial con terceros países, decide implementar este tipo de represalias contra Perú o, por el contrario, opta por una estrategia más conciliatoria y constructiva. En cualquier caso, la incertidumbre actual en torno a cómo sería una hipotética respuesta estadounidense frente a Chancay hace que, al menos en lo relativo a Perú, la política exterior de Washington pueda llegar a ser un riesgo incluso superior al de la mayoría de dimensiones geopolíticas analizadas en la sección anterior.

> La ausencia de represalias económicas contra Perú bien podría deberse al limitado margen de maniobra que el país tendría para satisfacer las exigencias provenientes desde Washington.

5. Conclusión

El puerto de Chancay se ha convertido en un símbolo de la situación internacional actual, en la que convergen la expansión internacional de China, la creciente rivalidad sino-estadounidense y las nuevas oportunidades de desarrollo —y desafíos— para países intermedios como Perú. Así, lejos de ser simplemente un megaproyecto portuario, Chancay condensa en un mismo espacio físico algunas de las dimensiones económicas y estratégicas que definen la competencia global del siglo XXI. Además, se trata de un caso de estudio que se enmarca en la literatura académica sobre la expansión global de las inversiones chinas en puertos. Esta literatura ha señalado diversas implicaciones geopolíticas asociadas a ese proceso, que en el presente informe se aplican al caso concreto del puerto de Chancay para evaluar hasta qué punto resultan pertinentes. Los resultados, sin embargo, son heterogéneos según la dimensión considerada.

Antes de exponer dichos resultados, es importante señalar que la construcción y operación del puerto de Chancay han sido directamente vinculadas por las autoridades chinas con la Iniciativa de la Franja y la Ruta, el principal proyecto de política exterior del país asiático desde 2013. En este sentido, el puerto es uno de los principales ejemplos de esta iniciativa en el hemisferio occidental, y durante los últimos años ha evidenciado las preocupaciones de algunos sectores políticos y académicos acerca de las empresas estatales chinas —en este caso COSCO— como instrumentos híbridos de interés comercial y estratégico. La capacidad de China para movilizar empresas estatales con objetivos vinculados a su política exterior representa una ventaja estructural frente a rivales como Estados Unidos, cuyas empresas privadas, a pesar de las sinergias existentes con el gobierno en sectores concretos como el de defensa, no están tan sujetas a los intereses nacionales y del poder político. Esta potencial cercanía de COSCO a dichos intereses explica, al mismo tiempo, por qué el puerto ha generado preocupación en Washington.

En cuanto a las potenciales dimensiones geopolíticas del puerto, el análisis ha abarcado posibilidades tanto más directas (militar, de inteligencia y comercial) como indirectas (poder discursivo e influencia). Dichas implicaciones han sido a menudo mencionadas por la literatura académica estadounidense, pero el objetivo del presente informe no ha sido analizar el impacto de éstas sobre Estados Unidos, sino más bien la posibilidad de que terminen realmente materializándose, independientemente de si sus efectos se sentirían en Estados Unidos o, como también sucede en algunos casos, en Perú o la región.

Desde el punto de vista de las implicaciones a nivel militar, aunque Chancay cumple con requisitos técnicos que permitirían la eventual llegada de buques de la Armada china, y aunque la integración militar-civil del Estado chino es una realidad institucionalizada, existen importantes limitaciones políticas, económicas y estratégicas que vuelven improbable su uso militar sostenido. Entre ellas se encuentran la necesidad de autorización del Congreso peruano, la vulnerabilidad del puerto en caso de conflicto, el potencial daño reputacional y económico para la propia COSCO, y la limitada utilidad práctica que tendría dicho uso. Además, en caso de materializarse en un momento de conflicto bélico entre las dos grandes potencias, Perú podría verse arrastrado al conflicto, lo cual dificulta todavía más esta posibilidad.

Por su parte, las dinámicas de inteligencia y recolección de información son más plausibles. El control operativo del puerto, la participación de ZPMC como proveedor de grúas inteligentes y el acceso a datos sobre carga, flujos comerciales y logística podrían otorgar a China ventajas relevantes en el ámbito económico y estratégico. Éste no es un riesgo exclusivo de Chancay, sino un fenómeno que se ha señalado para buena parte de las inversiones chinas en infraestructura portuaria alrededor del mundo.

> Las implicaciones más vinculadas al ámbito económico y comercial suponen una oportunidad de desarrollo, que no deberían hacernos perder de vista los riesgos inherentes.

Desde el punto de vista comercial, el puerto puede redefinir las rutas transpacíficas entre Sudamérica y Asia, posicionar a Perú como *hub* regional y potencialmente fortalecer la seguridad alimentaria china mediante alternativas logísticas para la importación de soja y otros productos brasileños. Pero estas transformaciones no están garantizadas: dependen de factores como la competitividad económica del transporte vía Chancay, la eventual construcción de infraestructuras complementarias (como el tren bioceánico) y la dinámica comercial de los países vecinos. En cualquier caso, es la dimensión que podría reportar unos mayores beneficios no sólo a Perú, sino también a sus propios vecinos.

En este sentido, el proyecto también tiene implicaciones para el equilibrio regional. La competencia-compenetración con puertos chilenos, la posible reconfiguración de corredores intra-sudamericanos y el notable porcentaje de operaciones de transbordo en Chancay sugieren que el puerto podría alterar patrones comerciales establecidos desde hace décadas y abrir nuevas oportunidades para un mayor comercio intrarregional. Lo cual sería un cambio bienvenido en la región, que reforzaría sus conexiones comerciales con la parte asiática del Pacífico, y abriría nuevas oportunidades económicas para Perú, país que tiene entre sus objetivos convertirse en un *hub* comercial regional. Esta nueva realidad, que podría ser bienvenida en una de las regiones con menor comercio interregional del mundo como es América Latina, exigirá sin embargo a su vez una planificación estatal más rigurosa para evitar dependencias excesivas o distorsiones competitivas internas, como las derivadas de la estructura tarifaria frente al puerto del Callao.

Una de las dimensiones más sutiles, pero igualmente trascendentes del análisis, es el poder discursivo. China, mediante narrativas de cooperación, modernidad compartida y beneficio mutuo, ha logrado consolidar una percepción positiva del puerto entre la población peruana y en parte de su élite política, contribuyendo así a reforzar la presencia del país asiático en Perú. El puerto de Chancay no sólo mueve mercancías, sino también percepciones positivas hacia el país que lo ha hecho posible. Y, además, podría reforzar todavía más la vinculación económica entre ambos países, lo cual podría traer a su vez un aumento de la influencia china en el país latinoamericano.

Por último, la respuesta estadounidense frente al puerto revela tanto los límites actuales de su estrategia hemisférica como los riesgos para Perú en un contexto de competencia entre grandes potencias. Aunque Washington ha mostrado interés en ofrecer alternativas —inversiones, cooperación tecnológica, mejoras de seguridad—, también hay voces que han promovido medidas más coercitivas, como la imposición de aranceles. Si la administración estadounidense optara por esta vía, Perú corre el riesgo de verse forzado a equilibrar dos relaciones económicas fundamentales. Sin embargo, castigar a Perú también implicaría costos políticos para Estados Unidos, dada la popularidad interna del proyecto y las limitadas posibilidades reales del país para revertir la participación de COSCO. Aunque también es cierto que el potencial daño a la imagen de Estados Unidos no ha disuadido a Donald Trump de imponer aranceles a la práctica totalidad de países del mundo.

Lo cual nos lleva a preguntarnos hasta qué punto estas potenciales implicaciones geopolíticas suponen realmente un desafío para el propio Perú o, por el contrario, una oportunidad. Evidentemente, aquellas más vinculadas al ámbito económico y comercial, como el potencial de que el país se convierta en un ***hub*** regional, suponen una oportunidad de desarrollo, que a su vez no debería hacernos perder de vista los riesgos inherentes de que el país se vuelva todavía más dependiente económicamente de China. Por su parte, el resto de dimensiones analizadas, o bien no tendrían un gran impacto sobre el propio país, como son aquellas relacionadas con la inteligencia, o lo tendrían en el hipotético caso de que se acabaran manifestando, lo cual no parece especialmente posible. Éste es el caso del posible uso militar del puerto, que en caso de conflicto tendría el riesgo de convertir a Perú en país contendiente en contra de Estados Unidos pero que precisamente por ello, junto con el resto de motivos anteriormente explicados, no deja de ser una posibilidad remota. Paradójicamente el mayor riesgo que se atisba en estos momentos en contra de Perú no parte de las dimensiones geopolíticas analizadas en el documento, sino más bien de un potencial castigo de la administración Trump en forma de represalias económicas o políticas.

En definitiva, el puerto de Chancay constituye una infraestructura que transforma no sólo las dinámicas comerciales de Perú, sino también su inserción geopolítica, con las consiguientes implicaciones que ello conlleva. Así, su existencia amplifica la presencia china en el hemisferio occidental y genera reacciones estadounidenses que pueden afectar al propio Perú. Chancay no es únicamente un puerto, ya que también refleja la creciente competencia entre Estados Unidos y China y constituye una muestra de que los países intermedios pueden encontrar en ella tanto oportunidades como desafíos que exigirán, a su vez, navegar con sofisticación los intereses, incentivos y presiones de ambas potencias. Sólo el tiempo dirá hasta qué punto es posible para esos países intermedios en general, y para Perú en particular, desenvolverse exitosamente a través de las tensiones internacionales provocadas por la rivalidad entre Washington y Pekín, y en las que el puerto de Chancay está teniendo ya un papel protagonista.

6. Referencias

Azurín, A. (2026). *Estados Unidos ahora busca que relaciones entre sus puertos y los de Perú "sean más fuertes"*. Gestión. https://gestion.pe/economia/eeuu-buscara-que-las-relaciones-entre-sus-puertos-y-los-de-peru-sean-mas-fuertes-la-respuesta-al-puerto-de-chancay-lo-que-dijo-el-embajador-bernie-navarro-noticia/

Blanchard, J.-M. F., & Flint, C. (2017). The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative. *Geopolitics*, *22*(2), 223-245. https://doi.org/10.1080/14650045.2017.1291503

Bonifaz, J. L., & Aguirre, J. (2026). *Retos de regulación y competencia relacionados con el Puerto de Chancay* (Proyecto de Investigación Conexión Chancay - Amazonía). Gordon and Betty Moore Foundation, Extractives @ Clark, Derecho Ambiente y Recursos Naturales (DAR), Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico de la Universidad del Pacífico.

Bórquez, A. (2024). *El Puerto de Chancay: La Estrategia de Chile hacia el Latino Pacífico*. Universidad de Chile, Instituto de Estudios Internacionales. https://iei.uchile.cl/noticias/223178/el-puerto-de-chancay-la-estrategia-de-chile-hacia-el-latino-pacifico

Cáceres Garriga, D. (2025). *Alarma en el país de la movilidad tras descubrir que 850 de sus autobuses pueden ser controlados desde China*. The Huffington Post. https://www.huffingtonpost.es/global/alarma-pais-movilidad-descubrir-850-autobuses-controlados-china.html

Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. (2023). *TOMO I - Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050*. Gob.pe. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/8574273/4637571-tomo-i-plan-estrategico-de-desarrollo-nacional-al-2050.pdf?v=1756509293

Chinese Shipping. (2017). 中远海运集团高层最新分工曝光. ChineseShipping. https://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/TodayTopNews/201702/t20170206_1285104.shtml

Coggins, M. (2025). *Defense Secretary Pete Hegseth touts «historic» deals to deter «Chinese influence» in Panama Canal*. Fox News. https://www.foxnews.com/media/defense-secretary-pete-hegseth-touts-historic-deals-deter-chinese-influence-panama-canal?utm_source=chatgpt.com

Cyberspace Administration of China. (2024). 习言道｜习近平为何说"要想富也要先建港"？. Cyberspace Administration of China. https://www.cac.gov.cn/2024-05/30/c_1718746191897688.htm

Dellinger, A. (2025). *EE.UU. parece haber hallado dispositivos ocultos de comunicación en tecnología solar hecha en China*. Gizmodo. https://es.gizmodo.com/ee-uu-parece-haber-hallado-dispositivos-ocultos-de-comunicacion-en-tecnologia-solar-hecha-en-china-2000167268

Delpino Marimón, P., Dourado, L., Gamboa, C., Humphreys Bebbington, D., Linares, D., Narrea, O., Pinedo, N., Rogan, J., & Soto, G. (2026). *Desde Chancay a la Amazonía: Panorama de expectativas, retos y oportunidades* (1; Proyecto de Investigación Conexión Chancay - Amazonía). Gordon and Betty Moore Foundation, Extractives @ Clark, Derecho Ambiente y Recursos Naturales (DAR), Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico de la Universidad del Pacífico.

Dourado, L. (2023). China-backed infrastructure in the Global South: Lessons from the case of the Brazil–Peru Transcontinental Railway project. *Third World Quarterly*, *44*(4), 814-832. https://doi.org/10.1080/01436597.2022.2154204

Dourado, L. (2024). La visión del Puerto de Chancay de ser el hub de Brasil: Un sueño poco viable y sus posibles consecuencias. En *Observatorio de Chancay: Investigación, debate y propuestas* (pp. 20-21). Universidad del Pacífico.

Ellis, E. (2024). Strategic Implications of the Chinese-Operated Port of Chancay. *REDCAEM*, (42), 4-22.

Ferchen, M., & Mattlin, M. (2023). Five modes of China's economic influence: Rethinking Chinese economic statecraft. *The Pacific Review*, *36*(5), 978-1004. https://doi.org/10.1080/09512748.2023.2200029

Flint, C. (2024). *Near and Far Waters: The Geopolitics of Seapower*. Stanford University Press.

Garcia, Z. (2026). *Peru and the Limits of Alarmism About Chinese Investment*. The Diplomat. https://thediplomat.com/2026/03/peru-and-the-limits-of-alarmism-about-chinese-investment/

Global Infrastructure Connectivity Alliance. (2018). *Why Connectivity Matters*. Discussion Paper. Gica.global.

Gloria, E. V. (2021). The Silk Road Spirit: China's BRI discourse and its pursuit for great power status. *Asian Politics & Policy*, *13*(4), 493-510. https://doi.org/10.1111/aspp.12600

Green, M. E., Moolenaar, J., & Gimenez, C. A. (2024). *Handling Our Cargo: How the People's Republic of China Invests Strategically in the U.S. Maritime Industry* (pp. 1-52).

Hammes, T. X. (2025). *China's exploitation of overseas ports and bases*. Atlantic Council. https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/chinas-exploitation-of-overseas-ports-and-bases/

Hart, B., Lin, B., Grant-Chapman, H., Li, L., Tinsley, T., Huang, P. D., & Tiunn, C. (2025). *How Severe Are China's Food Security Challenges?* Center for Strategic and International Studies. https://chinapower.csis.org/china-food-security/

Hernández, G. (2026). *Megapuerto de Chancay: Ositrán advierte desprotección de usuarios y falta de control estatal tras fallo del PJ*. RPP. https://rpp.pe/economia/economia/megapuerto-de-chancay-veronica-zambrano-de-ositran-advierte-desproteccion-de-usuarios-y-falta-de-control-estatal-tras-fallo-del-poder-judicial-que-favorece-a-cosco-shipping-noticia-1675075?ref=rpp

Hilaire, V. (2026). *Perú rechaza que soberanía esté en riesgo con el puerto de Chancay*. Bloomberg Línea. https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/peru/peru-rechaza-que-soberania-este-en-riesgo-con-el-puerto-de-chancay/?outputType=amp

Hillman, J. E. (2019). *Influence and Infrastructure: The Strategic Stakes of Foreign Projects*. Center for Strategic & International Studies.

Ho, S. (2020). Infrastructure and Chinese Power. *International Affairs*, *96*(6), 1461-1485. https://doi.org/10.1093/ia/iiaa171

Hokama, F. (2024). *BCRP: Megapuerto de Chancay podría aportar con 0.9 % al PBI en el 2025*. RPP. https://rpp.pe/economia/economia/bcrp-megapuerto-de-chancay-podria-aportar-con-09-al-pbi-en-el-2025-noticia-1586920

Hokama, F. (2025). *«Perú es el segundo receptor de inversiones chinas en América Latina», informó ADEX*. RPP. https://rpp.pe/economia/economia/megapuerto-de-chancay-peru-es-el-segundo-receptor-de-inversiones-chinas-en-america-latina-informo-adex-noticia-1612460

Horton, C. (2025). *China's Trojan Horse Fleet*. The Wire China. https://www.thewirechina.com/2025/07/27/chinas-trojan-horse-fleet/

Hou, L. (2017). 大国崛起！军民融合发展空间巨大. 81.cn. http://www.81.cn/jwsj/2017-03/06/content_7514534.htm

IPSOS. (2024). *El 77% tiene una opinión favorable a la puesta en marcha del puerto de Chancay*. Ipsos. https://www.ipsos.com/es-pe/el-77-tiene-una-opinion-favorable-la-puesta-en-marcha-del-puerto-de-chancay

Jin, J. (2020). 中华人民共和国国防交通法. 12371.cn. https://www.12371.cn/2020/06/14/ARTI1592147736112758.shtml

Jolly, J. (2025). *UK transport and cyber-security chiefs investigate Chinese-made buses*. The Guardian. https://www.theguardian.com/uk-news/2025/nov/10/uk-transport-cyber-security-chiefs-investigate-chinese-made-buses

Kalouptsidi, M. (2018). *China's hidden shipbuilding subsidies and their impact on its industrial dominance*. Microeconomic Insights. https://microeconomicinsights.org/chinas-hidden-shipbuilding-subsidies-impact-industrial-dominance/

Kardon, I., & Leutert, W. (2022). Pier Competitor: China's Power Position in Global Ports. *International Security*, *46*(4), 9-47. https://doi.org/10.1162/isec_a_00433

Kardon, I., & Leutert, W. (2023). *China's Port Power: The Maritime Network Sustaining Beijing's Global Military Reach*. Foreign Affairs. https://www.foreignaffairs.com/united-states/chinas-port-power

Kennedy, C. M. (2019). *China Maritime Report No. 4: Civil Transport in PLA Power Projection* (4; pp. 1-35). https://digital-commons.usnwc.edu/cmsi-maritime-reports/4/

Kennedy, C. M. (2024). *Onboard Political Control—The Ship Political Commissar in Chinese Merchant Shipping* (40; China Maritime Report, pp. 1-24). U.S. Naval War College.

Leutert, W. (2024a). Building the Road Ahead: Chinese State-owned Enterprises in the Belt and Road Initiative. *East Asian Policy*, *16*(1), 39-47. https://doi.org/10.1142/S1793930524000035

Leutert, W. (2024b). *China's State-Owned Enterprises: Leadership, Reform, and Internationalization*. Cambridge University Press.

Li, S. (2023). *Xi hails Silk Road spirit as most important source of strength for Belt and Road cooperation*. Belt and Road Portal. https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/0KTQ5FPC.html

Li, X., & Zeng, K. (2019). To Join or Not to Join? State Ownership, Commercial Interests, and China's Belt and Road Initiative. *Pacific Affairs*, *92*(1), 5-26.

Liu, Z., Schindler, S., & Liu, W. (2020). Demystifying Chinese overseas investment in infrastructure: Port development, the Belt and Road Initiative and regional development. *Journal of Transport Geography*, *87*, 1-10. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102812

Logan, D. C., Watts, R. C., Kardon, I., & Leutert, W. (2023). *Correspondence: Debating China's Use of Overseas Ports*. *47*(3), 174-179. https://doi.org/10.1162/isec_c_00455

Lu, J. (2024). *ENTREVISTA: Ministro peruano dice que puerto de Chancay es un «hito importante» en relación Perú-China*. Portal de la Franja y la Ruta. https://esp.yidaiyilu.gov.cn/p/0IEL1MOD.html?utm_source=chatgpt.com

Mackinder, H. J. (1904). The Geographical Pivot of History. *The Geographical Journal*, *23*(4), 421-437. https://doi.org/10.2307/1775498

Magallanes, D. (2024). *Estados Unidos, la nueva potencia mundial que invertirá en un puerto clave de América Latina ante el avance de China en Perú*. La República. https://larepublica.pe/mundo/2024/11/19/estados-unidos-invertiria-en-un-puerto-clave-de-america-latina-ante-el-avance-estrategico-del-megapuerto-de-chancay-de-china-en-peru-lrchn-1112849

Mardell, J. (2025). *PRC Dominance Over Global Port Infrastructure*. The Jamestown Foundation. https://jamestown.substack.com/p/prc-dominance-over-global-port-infrastructure

Mardones, I. (2022). *Puerto Chancay en Perú y su Impacto Geopolítico en Chile*. Athena Lab.

Migus, R. (2025). *Peru's new megaport heightens China-US rivalry*. Le Monde Diplomatique. https://mondediplo.com/2025/05/09peru-china

Mincetur. (2026). *Mincetur: Exportaciones del Perú alcanzaron los US$ 90 082 millones y consolidan al país como potencia comercial de Sudamérica*. Gob.pe. https://www.gob.pe/institucion/mincetur/noticias/1346927-mincetur-exportaciones-del-peru-alcanzaron-los-us-90-082-millones-y-consolidan-al-pais-como-potencia-comercial-de-sudamerica

Narrea, O. (2024). *Hacia la industria 4.0 alrededor del puerto de Chancay: Lecciones desde corredores económicos en China, Malasia y Tailandia en la Iniciativa de la Franja y la Ruta* (7; pp. 1-117). Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico, Universidad del Pacífico.

Narrea, O. (2025). *2026: ¿El año del impulso industrial para Chancay?* Expreso. https://www.expreso.com.pe/opinion/2026-el-ano-del-impulso-industrial-para-chancay/

Niu, H., Lai, Y., Lou, X., & Huang, F. (2025). *From Chancay to Shanghai: Explorations and Insights of Chancay Port in China-Latin America Cooperation under the Belt and Road Initiative* (52; SIIS Report). Shanghai Institutes for International Studies.

Noorali, H., Flint, C., & Abbas Ahmadi, S. (2022). Port power: Towards a new geopolitical world order. *Journal of Transport Geography*, *105*, 1-12. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103483

Office of the U.S. Trade Representative. (2025). *Report on China's Targeting of the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance*. https://ustr.gov/sites/default/files/enforcement/301Investigations/USTRReportChinaTargetingMaritime.pdf

Patrick, I. (2026). *US will help Peru 'take back' Chancay port from China, Congress chair says*. South China Morning Post. https://www.scmp.com/news/china/article/3350379/us-will-help-peru-take-back-chancay-port-china-congress-chair-says

Paucar, L. (2025). *Dina Boluarte deja en evidencia rechazo internacional al puerto de Chancay: "Sobre todo a Trump no le ha gustado"*. Infobae. https://www.infobae.com/peru/2025/09/24/dina-boluarte-deja-en-evidencia-rechazo-internacional-al-puerto-de-chancay-sobre-todo-a-trump-no-le-ha-gustado/

Perdomo, W. (2024). *United States warns about China's Megaport in Peru: «We want safe international trade»*. Voz. https://voz.us/en/world/241114/18159/united-states-warns-about-china-s-megaport-in-peru-we-want-safe-international-trade.html

Qiu, H. (2025). 钱凯港重塑南美经济贸易格局. *China´s Foreign Trade* 中国对外贸易, (9), 54-57.

Redacción Portal Portuario. (2022). *Embajador chino en Perú asegura que Puerto de Chancay es un "proyecto representativo" de la iniciativa "Franja y Ruta"*. Portal Portuario. https://portalportuario.cl/embajador-chino-en-peru-asegura-que-puerto-de-chancay-es-un-proyecto-representativo-de-la-iniciativa-franja-y-ruta/

Romano Schutte, G., & Campos, R. (2022). Soy, China's Food Security, and the Brazilian Supply. *Latin American Perspectives*, *49*(1), 68-85. https://doi.org/10.1177/0094582X221115675

Runde, D. F., Hardman, A., & Bonin, C. (2024). *Responding to China's Growing Influence in Ports of the Global South*. Center for Strategic and International Studies. https://www.csis.org/analysis/responding-chinas-growing-influence-ports-global-south

Salazar Herrada, E. (2024). *Puerto de Chancay: Cosco libera precios 10% por debajo del Callao y operadores esperan una 'guerra comercial' entre China y EEUU*. Infobae. https://www.infobae.com/peru/2024/11/24/chancay-cosco-libera-precios-10-menores-al-callao-y-podria-desatar-una-guerra-comercial-entre-eeuu-y-china-segun-operadores/

Seibt, S. (2024). *El megapuerto de Chancay en Perú, símbolo de la influencia «made in China» en América Latina*. France24. https://www.france24.com/es/am%C3%A9rica-latina/20241115-el-megapuerto-de-chancay-en-per%C3%BA-s%C3%ADmbolo-de-la-influencia-made-in-china-en-am%C3%A9rica-latina

Shepherd, C., & Li, L. (2024). *China opens huge port in Peru to extend its reach in Latin America*. The Washington Post. https://www.washingtonpost.com/world/2024/11/14/china-peru-port-latin-america/

Singh, K., & Brito, R. (2025). *Trump imposes 50% tariffs on Brazil after spat with Lula*. Reuters. https://www.reuters.com/world/americas/trump-says-us-will-charge-brazil-with-50-tariff-2025-07-09/

Smith, T. (2025). *The returns to industrial policy*. American Economic Association. https://www.aeaweb.org/research/industrial-policy-shipbuilding

Tumay, S. (2024). *"Cualquier producto que pase por Chancay debería tener un arancel del 60%": Asesor de Donald Trump pone en la mira al puerto de China en Perú*. Infobae. https://www.infobae.com/peru/2024/11/18/cualquier-producto-que-pase-por-chancay-deberia-tener-un-arancel-del-60-asesor-de-donald-trump-pone-en-la-mira-al-puerto-de-china-en-peru/

TV Perú Noticias. (2024). *APEC Perú 2024: Presidenta Dina Boluarte y su homólogo chino, Xi Jinping, inauguran megapuerto de Chancay*. TV Perú Noticias. https://www.tvperu.gob.pe/noticias/politica/apec-peru-2024-presidenta-dina-boluarte-y-su-homologo-chino-xi-jinping-inauguran-megapuerto-de-chancay

Uco, C. (2025). *Washington pressures Peru to line up with US war policy against China*. World Socialist Web Site. https://www.wsws.org/en/articles/2025/06/24/smup-j24.html

Universidad del Pacífico. (2025). *El efecto Chancay: Cambios en la carga, el comercio y la red de puertos*. https://cechap.up.edu.pe/wp-content/uploads/InformeChancay-1.pdf

Universidad del Pacífico. (2026). *Puerto de Chancay en su primer año: Conectado al mar, ¿de espaldas a la ciudad?*. https://cechap.up.edu.pe/wp-content/uploads/InformeChancay-2.pdf

Urdinez, F. (2025). *Economic Displacement: China and the End of US Primacy in Latin America*. Cambridge University Press.

Vega Lavado, A. (2024). *Empresa de EE. UU. dona trenes a Lima*. América TV. https://www.americatv.com.pe/noticias/actualidad/empresa-ee-uu-dona-trenes-lima-n499160

Vidarte, O. (2025). *El puerto de Chancay y la competencia portuaria en el Pacífico Sur*. Conferencia: "El Megapuerto de Chancay y China: Importancia Estratégica y Desafíos Globales", Pontificia Universidad Católica del Perú. https://ceo.pucp.edu.pe/eventos-y-noticias/el-megapuerto-de-chancay-y-china-importancia-estrategica-y-desafios-globales

Wang, H. (2024). 从钱凯到上海": 亚拉陆海新通道. *World Affairs* 世界知识, (23), 62-63.

Watterson, C. J., De Saint Rapt, J.-A., & Yun, E. (2023). China's state-led international port development: Challenges for port states. *Marine Policy*, *155*, 1-9. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105697

Wilkins, T. S. (2012). 'Alignment', not 'alliance' – the shifting paradigm of international security cooperation: Toward a conceptual taxonomy of alignment. *Review of International Studies*, *38*(1), 53-76. https://doi.org/10.1017/S0260210511000209

Wooley, A., Thome, L., Zhang, S., Fedorochko, R., Patterson, S., & Goodman, S. (2026). *Anchoring Global Ambitions Beijing's Ports Financing and the Race for Maritime Dominance*. AidData. https://docs.aiddata.org/reports/anchoring-global-ambitions/Anchoring_Global_Ambitions_Report.pdf

Xi, J. (2024). *El barco de la amistad chino-peruana: Que zarpe hacia un futuro más brillante*. El Peruano. https://elperuano.pe/noticia/257693-el-barco-de-la-amistad-chino-peruana-que-zarpe-hacia-un-futuro-mas-brillante

Xinhua. (2024a). *China y Perú están dispuestos a construir nuevo corredor tierra-mar que conecte América Latina con Asia*. XinhuaNet. https://spanish.news.cn/20241116/4a1de4c833b44de5b8fd37a4cc9d43d9/c.html

Xinhua. (2024b). *Xi says Chancay Port to consolidate Peru's position as gateway that connects land and sea, Asia and Latin America*. The State Council of the People's Republic of China. https://english.www.gov.cn/news/202411/15/content_WS6736df32c6d0868f4e8ecfdc.html

Xinhua. (2025). *Nueva ruta marítima impulsa crecimiento de más del 50% en comercio de Shanghai con Perú*. Xinhua Español. https://spanish.xinhuanet.com/20251020/5fe4b26f1ea94082a904b499ca5395d7/c.html

Xun, S. X., & Weng, C. X. (2024). Reining in the Behemoths for the Common Good? An Analysis of State Control of State-Owned Enterprises and the Pathway to Better Governance in China. *European Business Organization Law Review*, *25*, 871-900. https://doi.org/10.1007/s40804-024-00322-9

Zelicovich, J., & Yamin, P. (2024). Carrots or sticks? Analyzing the application of US economic statecraft towards Latin American engagement with China. *Latin American Politics and Society*, *66*(4), 58-77. https://doi.org/10.1017/lap.2024.9

Ziemer, H., Bermudez Jr., J. S., & Jun, J. (2024). *The Geopolitics of Port Security in the Americas*. Center for Strategic and International Studies. https://www.csis.org/analysis/geopolitics-port-security-americas

Ziemer, H., Han, J., & Powers-Riggs, A. (2025). *No Safe Harbor: Evaluating the Risk of China's Port Projects in Latin America and the Caribbean*. Center for Strategic and International Studies. https://features.csis.org/no-safe-harbor-china-ports/

GORDON AND BETTY MOORE FOUNDATION

Extractives @ Clark
The Center for the Study of Natural Resources Extraction and Society at Clark University

DAR
DERECHO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

CENTRO DE ESTUDIOS SOBRE CHINA Y ASIA-PACÍFICO
UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO