

Implicaciones del establecimiento del primer megapuerto de COSCO Shipping en Chancay, Perú, en la geopolítica marítima de China frente a Estados Unidos (2019–2026)

Implications of the establishment of COSCO Shipping's first megaport in Chancay, Peru on China's maritime geopolitics vis-à-vis the United States (2019–2026)

José Benjamín Cerón Escobar

(Universidad de El Salvador, El Salvador)

 <https://orcid.org/0009-0000-7316-2957>

Correspondencia: benjaminceronj@gmail.com

Paola Marcela Esquivel Avalos

(Universidad de El Salvador, El Salvador)

 <https://orcid.org/0009-0003-1982-5993>

Correspondencia: esquivelpaola2002@gmail.com



Recibido: 31-03-2026

Aceptado: 18-08-2026

<https://doi.org/10.66778/RI.v08n01.05>

IMPLICACIONES DEL ESTABLECIMIENTO DEL PRIMER MEGAPUERTO DE COSCO SHIPPING EN CHANCAY, PERÚ, EN LA GEOPOLÍTICA MARÍTIMA DE CHINA FRENTE A ESTADOS UNIDOS (2019–2026)

José Benjamín Cerón Escobar
Paola Marcela Esquivel Avalos

RESUMEN

En casos particulares, las empresas pueden trascender su función económica y convertirse en instrumentos de proyección geopolítica, hecho que se refleja en la instauración del megapuerto de Chancay, Perú, considerado un punto de inflexión en la geopolítica marítima del hemisferio occidental. Por primera vez, una empresa estatal china, *China Ocean Shipping Company* (COSCO), controla directamente una infraestructura portuaria de alta capacidad, estratégicamente ubicada en América Latina, región históricamente vinculada a la influencia de Washington, en el marco de la política exterior china de la “Iniciativa de la Franja y la Ruta”. Las implicaciones geopolíticas son significativas y abarcan desde el reordenamiento de las rutas transpacíficas y la reducción de la centralidad del Canal de Panamá, hasta el desafío que este acontecimiento representa para la supremacía estadounidense a nivel global. Su capacidad va más allá de su sistema automatizado o de su ventaja para recibir buques pesados; el puerto contiene un valor estratégico: el ingreso de China como actor estructural en la toma de decisiones de la región, incentivando el estrechamiento de vínculos con Beijing. Asimismo, genera preocupación en Washington ante posibles y progresivos desplazamientos de su influencia tradicional. Por tanto, se revela una lógica más profunda: tal red portuaria sienta las bases para que el puerto sea concebido como una arteria de logística militar, ante las preocupaciones explícitas expresadas por Estados Unidos. China ha logrado modificar paulatinamente su mapa de influencia, pasando de una posición periférica a una central dentro del Sistema Internacional, confirmando su poder económico y sus políticas expansionistas enfocadas hacia el control de las rutas marítimas comerciales.

PALABRAS CLAVES: COSCO *Shipping* - geopolítica marítima - Iniciativa de la Franja y la Ruta - poder marítimo - puerto de Chancay

IMPLICATIONS OF THE ESTABLISHMENT OF COSCO SHIPPING’S FIRST MEGAPORT IN CHANCAY, PERU ON CHINA’S MARITIME GEOPOLITICS VIS-À-VIS THE UNITED STATES (2019–2026)

José Benjamín Cerón Escobar
Paola Marcela Esquivel Avalos

ABSTRACT

In certain, cases companies can transcend their economic functions and become instruments of geopolitical projection; the establishment of the Chancay megaport in Peru constitute a turning point in the maritime geopolitics of the Western Hemisphere. For the first time, the state-owned China Ocean Shipping Company (COSCO) directly controls a high-capacity port infrastructure strategically located in Latin America, a region historically associated with U. S influence, within the framework of China’s “Belt and Road Initiative.”). The Geopolitical implications are significant, ranging from the reconfiguration of trans-Pacific routes and the reduced centrality of the Panama Canal to the challenge this development poses to U. S. global predominance. Its significance extends beyond its automated systems and ability to accommodate large vessels. The port has strategic value because it marks China’s entry as a structural actor in the regional decision-making, encourages closer ties with Beijing, and raises concerns in Washington about the possible gradual displacement of its traditional influence. This reveals a deeper logic: the port network could lay the foundations for the port to be conceived as a military logistics artery, a possibility explicitly identified as a concern by the United States. China has gradually reshaped its sphere of influence, moving from a peripheral to a more central position within the international system and reinforcing its economic power and expansionist policies aimed at controlling commercial maritime routes.

KEYWORDS: COSCO *Shipping* - maritime geopolitics - Belt and Road Initiative - maritime power - Port of Chancay

Implicaciones del establecimiento del primer megapuerto de COSCO Shipping en Chancay, Perú, en la geopolítica marítima de China frente a Estados Unidos (2019–2026)

*José Benjamín Cerón Escobar¹
Paola Marcela Esquivel Avalos²
El Salvador*

Introducción

Entre el marco de la interacción entre política y economía, las empresas logísticas constituyen un rol meramente comercial. Empero, en casos muy puntuales, tales empresas pueden ser consolidadas como un instrumento deliberadamente empleado por los gobiernos como parte de sus estrategias

- 1 Licenciado en Relaciones Internacionales por la Universidad de El Salvador. Durante su formación universitaria, participó en Modelos de Naciones Unidas y en actividades extracurriculares vinculadas con migración y movilidad humana, así como en concursos académicos como el Rally Latinoamericano de Innovación. En el año 2024, nombró una aplicación denominada “IncluD”, iniciativa impulsada por la Colectiva Feminista en consorcio con la Unión Europea y la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo. Actualmente se desempeña profesionalmente en el sector aduanero, donde mantiene un interés por la lectura, documentales históricos y una fascinación por la redacción.
- 2 Estudiante de quinto año de la Licenciatura en Relaciones Internacionales de la Universidad de El Salvador, apasionada por la gestión de proyectos, espacios de diálogo y debate, así como temáticas medioambientales y de género. A lo largo de mi formación personal y profesional he tenido la oportunidad de participar en diferentes espacios tanto nacionales como internacionales, de diálogo, seminarios, ponencias, modelos de la Organización de las Naciones Unidas, hackathons de innovación social, entre otros, sobre temas de función pública, análisis político, perspectiva de género, gestión de proyectos, así como otras temáticas relacionadas con el contexto mundial actual.



particulares vinculadas hacia la búsqueda de cierta proyección, influencia y poder sobre otras regiones. Por tanto, más allá de su función operativa, la utilización estratégica de estas empresas puede propiciar un cambio en las dinámicas de poder entre los Estados, incidiendo directamente en la geopolítica global. De esta manera, estas empresas tienen la facultad de intervenir en sectores clave de la economía global o de control sobre ciertas rutas comerciales, lo que indudablemente vigoriza su incidencia en el escenario mundial.

Un caso singular que ilustra esta dinámica es precisamente la República Popular de China. Es por ello que un antecedente fundamental a tener en cuenta para poder comprender a profundidad el contenido, es la presencia que ha tenido este país asiático en los puertos del continente africano desde hace más de dos décadas. Aunque su actividad contempla un interés comercial, esta forma de intervención también evidencia objetivos mucho más profundos como el fortalecer su influencia en el Sur Global. En este contexto, desde 2021 China ya había invertido en 46 puertos en África, destacando así su presencia en países estratégicos.³

En este sentido, la proyección de China no se ha limitado al continente africano, sino que ha comenzado a extenderse hacia regiones tradicionalmente influenciadas por otras potencias, como es el caso de América Latina. Es precisamente en este escenario donde adquiere especial relevancia el establecimiento del megapuerto de COSCO *Shipping* en Chancay, Perú, el cual representa la primera gran infraestructura portuaria de capital estatal chino en el hemisferio occidental. Su inauguración en 2024 no sólo marca un hito en términos logísticos y comerciales, sino que introduce una nueva variable en la dinámica del poder marítimo global.

3 Len Ishmael, ed., *Aftermath of War in Europe: The West VS. the Global South?* (Rabat: Policy Center for the New South, 2023), sección introductoria, <https://www.policycenter.ma/publications/aftermath-war-europe-west-vs-global-south>

I. Expansión global de China y consolidación de su poder marítimo

1.1 China como exportador por excelencia: evolución de su comercio marítimo internacional

El inicio de la República Popular China como potencia comercial no fue fácil. A partir de 1949, con el ascenso de Mao Zedong al poder y de la mano del Partido Comunista Chino, se llevaron a cabo diversas reformas económicas y planes quinquenales que, durante décadas, representaron avances lentos y poco significativos para la economía china. Sin embargo, fue hasta 1978, tras la muerte de Mao Zedong y el ascenso al poder de Deng Xiaoping, cuando China se alejó del modelo soviético a través de la “Reforma y Apertura”, que consistió en cuatro etapas, mejor conocidas como las “Cuatro Modernizaciones”, en áreas como la agricultura, la industria, la ciencia y la tecnología, y la defensa.

Estas reformas sentaron las bases para el ascenso de China como potencia comercial y, consecuentemente, en el comercio marítimo internacional a través de la ampliación de su capacidad industrial exportadora, su red logística marítima y su liderazgo en el comercio global. Entre los avances más significativos en materia comercial suscitados tras las reformas, se encuentran el establecimiento de cuatro Zonas Económicas Especiales (ZEE) en la región costera del sureste del país, Zhuhai, Shantou y Xiamen, así como la establecida en la Ciudad de Shenzhen; todas estas medidas atrajeron inversión de capital extranjero y dinamización de la economía.

Con la llegada del nuevo milenio, se dieron diversos sucesos en materia marítima comercial como lo fue el fortalecimiento de los principales puertos chinos: Puerto de Shenzhen y el Puerto de Shanghai, entre otros, así como la adhesión histórica de China a la Organización Mundial del Comercio (OMC) en 2001. Para China, la adopción de las normas y los principios de la OMC sirvió

de pauta para una transformación económica e institucional de gran alcance. La transformación estructural desencadenada por las reformas relacionadas con la adhesión contribuyó al crecimiento dinámico y la modernización de China.⁴

En septiembre de 2013 se dio a conocer la iniciativa de la “Franja y la Ruta”. Dicha estrategia tiene sus raíces en la larga historia de China en facilitar el comercio a través de las antiguas rutas de la seda que conectaba Asia, Oriente Medio y Europa; así mismo, se estableció con dos componentes principales: la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI. La Ruta Marítima consistió en planes para ampliar las rutas marítimas a través de Asia Oriental, Asia Meridional, Oriente Medio y África, cuyos frutos y estrategia siguen desarrollándose en la actualidad.⁵

1.2 El carácter del gobierno chino como motor de la expansión marítima

El carácter del gobierno hace referencia a uno de los principios constitutivos del poder marítimo planteados por Alfred Thayer Mahan en su obra *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783* (1890). Específicamente en su Capítulo 1, “Discusión de los elementos del poder marítimo”; Mahan, a través de su obra, argumentaba que el poder estatal y la supremacía global estaban estrechamente ligados al poderío naval y al control de las rutas comerciales marítimas.⁶

Respecto al principio del carácter del gobierno, se ejemplifica a través de la voluntad de un gobierno de expandir su capacidad naval mercante y de

4 Ngozi Okonjo-Iweala, “20 años de la adhesión de China a la OMC: Integración y desarrollo” (Ponencia, Organización Mundial del Comercio, 10 diciembre de 2021). https://www.wto.org/spanish/news_s/spno_s/spno19_s.htm

5 Spencer Feingold, “La iniciativa de la Franja y la Ruta de China que cumplió 10 años. Esto es lo que hay que saber”, *Foro Económico Mundial*, (2024), <https://es.weforum.org/stories/geographies-in-depth/la-iniciativa-china-de-la-franja-y-la-ruta-cumple-10-anos-esto-es-lo-que-hay-que-saber/>

6 Diva Zalani, “Alfred Thayer Mahan and Supremacy of Naval Power”, *The Geostrata, Centre for Strategic Studies*, (2024), <https://www.thegeostrata.com/post/alfred-thayer-mahan-and-supremacy-of-naval-power>

guerra dentro de su ejercicio con el fin de posicionarse como una potencia en materia marítima. Un ejemplo del continuo carácter del gobierno chino en la búsqueda del dominio marítimo internacional es la constante adaptabilidad de sus políticas y estrategias más significativas. En 2017, el Partido Comunista de China incorporó oficialmente el avance de la Iniciativa de la Franja y la Ruta a su constitución.⁷

Asimismo, desde 2017, China ha sido el mayor constructor naval del mundo. De los 89 millones de toneladas de peso muerto de buques comerciales construidos en 2024, 50,8 millones, es decir el 57 %, fueron chinos. Acorde a la Armada de los Estados Unidos de América, la capacidad de construcción naval de China es más de 200 veces mayor que la de los EE. UU. Tan solo en 2023, China entregó 972 buques comerciales, mientras que los EE. UU. entregaron 7.⁸

1.3 Estrategia China de cooperación internacional para la mejora de infraestructura portuaria en el Sur Global

"La cooperación internacional de la Franja y la Ruta ha despegado, ha crecido rápidamente y ha producido resultados fructíferos", expresó el líder chino Xi Jiping en octubre del 2023, durante una ceremonia de conmemoración del décimo aniversario de la iniciativa. "Cubriendo la tierra, el océano, el cielo e internet, esta red ha impulsado el flujo de bienes, capital, tecnologías y recursos humanos entre los países implicados".⁹

Los países implicados a los que hace referencia en su discurso provienen de África, Asia, Europa y Sudamérica, a través de diversos acuerdos de cooperación que incluyen la construcción y mejora de la infraestructura portuaria y del comercio (carreteras, ferrocarriles, oleoductos, puertos). En 2015,

7 Spencer Feingold, "La iniciativa de la Franja y la Ruta de China que cumplió 10 años. Esto es lo que hay que saber".

8 Brian Potter, "How China Became the World's Biggest Shipbuilder", *Construction Physics*, (2025), <https://www.construction-physics.com/p/how-china-became-the-worlds-biggest>

9 Feingold, "La iniciativa de la Franja y la Ruta", *Foro Económico Mundial*.

se lanzó el Corredor Económico China-Pakistán (CPEC), un corredor comercial que une el Puerto de Gwadar en el Mar Árabe con Kashgar, ubicada en la Región Autónoma de Uigur de Xinjiang/Sinkiang, en el oeste de China.¹⁰

Es importante destacar el caso de el puerto griego del Pireo, considerado la gran puerta de entrada de los productos asiáticos a Europa, es uno de los ejemplos de la expansión de las empresas chinas en la red global de puertos. Tras la crisis financiera del 2008, la empresa estatal naviera *China Shipping Corporation* (COSCO), recibió concesiones para poder operar dos terminales del puerto; años después, en el 2016, finalmente adquiere una parte mayoritaria (51 %), comprometiéndose a invertir alrededor de 200-600 millones de euros según diversas fuentes.¹¹

Uno de los ejemplos más recientes de la nueva Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI, es la construcción del Puerto de Chancay en Perú, inaugurado en noviembre de 2024, cuya idea nació alrededor del 2009 y en sus inicios fue concebido para ser gestionado por inversionistas mayoritariamente peruanos, hasta que, en 2019, durante el Foro Económico Internacional de Davos, COSCO *Shipping* se asoció con la empresa Volcan Compañía Minera, con el fin de invertir alrededor de 3 mil millones de dólares en el desarrollo del puerto. En mayo del mismo año COSCO adquiere una participación mayoritaria del 60 % frente a un 40 % de la empresa Volcan Compañía Minera. Este acuerdo coincidió con la firma del Memorando de Entendimiento de la Iniciativa de la Franja y la Ruta entre Perú y China.¹²

10 *Ibíd.*

11 Cecilia Barría, “La estratégica red de puertos que China controla en el mundo y cómo está avanzando en América Latina”, *BBC News Mundo* (2021), <https://www.bbc.com/mundo/noticias-58849114>

12 Alejandra Pizarro Choy, “Chancay Multipurpose Port Terminal,” *The People’s Map*, (2025), <https://thepeoplesmap.net/project/chancay-multipurpose-port-terminal/>

II. COSCO *Shipping* como instrumento estatal en la geopolítica marítima China

2.1 Origen y evolución de la empresa COSCO *Shipping* en el mercado internacional

El 27 de abril de 1961, se fundó *China Ocean Shipping Company* (COSCO), la primera compañía naviera internacional de la República Popular China. De 1971 a 1977 se considera su etapa inicial de desarrollo, caracterizada por el establecimiento de las primeras rutas comerciales nacionales e internacionales, creación de las primeras sucursales y sus primeros índices de expansión a otros países de Asia, África, Europa y América Latina.¹³

De 1978 al 2004, se considera que se dio su transformación. En febrero de 1993, *China Ocean Shipping Company* (la empresa matriz), *China Ocean Shipping Agency* (PENAVICO), *China Automobile Transportation Company* y *China Ship Fuel Supply Company*, cofundaron *China Ocean Shipping (Group) Company* (Grupo COSCO o COSCO). El nuevo grupo definió una estrategia de desarrollo diversificada que abarcaba el transporte marítimo, terrestre y aéreo,¹⁴ sentando las bases de su posterior liderazgo mundial.

La llegada de un buque chino a Estados Unidos de América, el MV Liu Lin Hai llegando al puerto de Seattle en 1979, así como el establecimiento de acuerdos en materia laboral de tripulación, como lo fue el establecido con Iino Kaiun Kaisha Ltd., simbolizaron que las tensiones en las relaciones entre China y Estados Unidos durante las últimas décadas comenzaban a disiparse. El 29 de noviembre de 1988, COSCO adquirió las acciones de *Zhonghao Shipping Agency Co., Ltd.*, convirtiéndola en una filial de propiedad total en el Reino Unido, y

13 “History”, China COSCO Shipping Corporation Limited, consultado el 10 de marzo de 2026, <https://en.coscoshipping.com/col/col6922/index.html>

14 *Ibid.*

posteriormente pasó a llamarse COSCO (UK) Ltd, la primera empresa en el extranjero de propiedad total de COSCO, marcando el inicio de las operaciones comerciales transnacionales en el ámbito internacional.¹⁵

El 5 de octubre de 1993, COSCO Corporation (Singapore) Ltd. comenzó a cotizar en la Bolsa de Singapur; fue la primera empresa de COSCO en cotizar en el extranjero y también la primera empresa estatal china en cotizar en el mercado de capitales extranjeros. En los años siguientes, COSCO Pacific y COSCO International salieron simultáneamente a la bolsa de Hong Kong.¹⁶

En 2002, se fundó COSCO Logistics Co., Ltd. en Pekín; este fue un paso clave en la transición de una compañía naviera global a un operador logístico global basado en el transporte marítimo. Se negociaron 130 millones de acciones de COSCO *Shipping* en la bolsa de valores, lo que marcó la entrada oficial del negocio de transporte marítimo de COSCO en el mercado de capitales chinos, consolidando su prestigio tanto a nivel nacional como internacional.¹⁷

Con todos estos acontecimientos, en 2004 superó los objetivos de evaluación de desempeño establecidos por la Comisión de Supervisión y Administración de Activos Estatales (SASAC), convirtiéndose en la mayor naviera de China y la segunda más grande del mundo. Sus beneficios totales superaron los 12.000 millones de RMB (divisa de curso legal de la República Popular de China), convirtiéndose así en una de las principales contribuyentes a las ganancias entre las empresas estatales centrales. Ese año, los ingresos superaron por primera vez los 10.000 millones de RMB desde su fundación.¹⁸

De 2005 a 2015, se desarrolló globalmente a través de nuevas estrategias con metas claras y ambiciosas. A principios de 2005, se planteó el objetivo de generar ingresos anuales de 10 mil millones de RMB, a través de la construcción de una marca centenaria y una nueva etapa de globalización. COSCO había sido

15 “History”, China COSCO Shipping Corporation Limited.

16 *Ibíd.*

17 *Ibíd.*

18 *Ibíd.*

la segunda compañía naviera más grande del mundo durante muchos años, su volumen de carga marítima superó los 300 millones de toneladas en 2015, batió el récord de 400 millones de toneladas en 2007 y alcanzó otro máximo histórico de 436 millones de toneladas en 2010.¹⁹

Otro hito, en julio de 2007, apareció por primera vez en la lista Fortune Global 500, ocupando el puesto número 488; en los años siguientes, reapareció en la lista, situándose en los puestos 405 y 327. El año siguiente, en noviembre, obtuvo la concesión para operar la terminal del puerto de El Pireo, en Grecia, durante 35 años, y asumió la gestión de dos terminales el 1 de junio de 2010.²⁰ Finalmente, su mayor punto de inflexión llega en el 2016, con la fusión de *China Ocean Shipping (Group) Company (Cosco)* y *China Shipping (Group) Company (CSG)*.

2.2 Vinculación con la política exterior y de seguridad nacional de China

El extenso desarrollo del posicionamiento de COSCO como un líder en materia marítima internacional a través de los años, responde a las directrices de política exterior y seguridad nacional llevadas a cabo por Pekín a lo largo de décadas, en regiones de Asia, África, Europa y América Latina. Al ser una empresa estatal regulada por entes estatales, como lo es la Comisión de Administración y Supervisión de Activos del Estado (SASAC), la convierte en una extensión de las políticas del gobierno chino.

Además, al ser una de las navieras más importantes del mundo, se convierte en un actor estratégico que articula intereses geopolíticos, económicos y logísticos que ayudan con la expansión del comercio y presencia internacional. COSCO ha fungido como una herramienta catalizadora de iniciativas como la “Reforma y Apertura” de 1978 y posteriormente, la “Franja y la Ruta” de

19 “History”, China COSCO Shipping Corporation Limited.

20 *Ibíd.*

2013. En esta última, la inversión en puertos claves y establecimiento de rutas marítimas que facilitan el flujo del comercio han ayudado a establecer una mayor conectividad global.

El poseer una flota mercante con extensa presencia alrededor del globo también facilita la seguridad nacional de China, ya que se cuenta con una capacidad logística para transportar recursos claves (petróleo, gas y diversas materias primas) ante un posible conflicto, un estado de emergencia o un colapso de las cadenas de suministros globales, fomentando así la independencia de terceros actores del sistema internacional, asegurando su seguridad tanto nacional como económica.

La extensión territorial que ha obtenido COSCO a lo largo de las décadas es uno de los elementos señalados por Alfred Thayer Mahan respecto a la supremacía marítima, mediante el control de puntos estratégicos continentales, como lo es el Puerto del Pireo en Grecia y el reciente Puerto de Chancay en Perú. A través de COSCO, como herramienta multifuncional, China ha logrado articular su poder económico mediante su poder marítimo estratégico que va más allá de lo comercial y lo logístico, reforzando su política exterior y de seguridad nacional, posicionándose a nivel estatal en el escenario internacional actual y por devenir.

2.3 Rol de COSCO *Shipping* como brazo logístico de China frente a Estados Unidos

El auge del comercio de China ha rivalizado desde hace décadas con los intereses hegemónicos de Estados Unidos, que pasó de la búsqueda de inclusión de China en el comercio internacional a una política de contención, en la cual el problema reside, principalmente en la alta competencia de China en el panorama internacional frente a Estados Unidos en ciertas áreas. Esta alta

competencia ha llevado a China, a través de su brazo logístico por excelencia, COSCO *Shipping*, a tener presencia en zonas geográficas que históricamente han sido influenciadas por Estados Unidos.

Y es que, aunque para Latinoamérica los puertos son una cuestión de desarrollo económico, para Washington lo son de seguridad nacional.²¹ Es por eso que Washington ha expresado sus preocupaciones al respecto; especialmente, tras la inauguración en 2024 del Puerto de Chancay en Perú, Estados Unidos declaró tal suceso como una pérdida de soberanía. En febrero de 2026, el embajador estadounidense acreditado en el Perú tuiteó las siguientes palabras: *“Todo tiene un precio, y a la larga lo barato sale caro. No hay precio más alto que perder soberanía”*.²²

Pero estas preocupaciones se han manifestado desde años anteriores. En 2025, el Departamento de Defensa de Estados Unidos incluyó a China COSCO *Shipping* en su lista de “empresas militares chinas”. Esta valoración refleja la consideración del Pentágono de que China fusiona tecnologías comerciales y militares para fortalecer su poder nacional. La medida busca señalar los posibles vínculos de estas empresas con el ejército chino, desalentando la inversión extranjera y allanando el camino para futuras acciones regulatorias.²³

Ante tal medida, un portavoz de la embajada china en Washington criticó estas acciones, calificándolas de discriminatorias y una violación de los principios de competencia de mercado; además, aseguró que China defenderá los derechos de sus empresas frente a estas medidas.²⁴

21 Luis García Casas, “Los puertos atizan el pulso China-EE. UU. por Latinoamérica”, *Economía/ América Latina* (2026), <https://www.dw.com/es/los-puertos-atizan-el-pulso-china-ee-uu-por-latinoam%C3%A9rica/a-76219964>

22 Embajador Navarro, “Post”, emitido el 11 de febrero 2026, Plataforma X, <https://x.com/USAmbPeru/status/2021620828551700868>

23 “Estados Unidos designa a COSCO Shipping como empresa militar china”, *Mundo Marítimo*, 8 de enero de 2025, <https://www.cmae.org/estados-unidos/estados-unidos-designa-a-cosco-shipping-como-empresa-militar-china/>

24 *Ibíd.*

III. El Puerto de Chancay como eje estratégico de China

3.1 Etapas del desarrollo del proyecto y objetivos estratégicos

El 30 de abril de 2025, el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) del Perú, publicó su Informe de Actualización de Proyecciones Macroeconómicas, en el cual se proyecta que, a partir de 2027, se iniciaría la ejecución de la segunda etapa del puerto, bajo una inversión superior a US\$ 1,300 millones para suplir las demandas logísticas que se han exacerbado a raíz de su inauguración.²⁵

Empero, previo a lo anterior y a través de la Plataforma Digital Única del Estado Peruano, se dio a conocer que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante la Autoridad Portuaria Nacional, otorgó la licencia portuaria a la Terminal Portuaria Multipropósito de Chancay, lo cual se traduce en el inicio legal de sus operaciones comerciales. Dicha licencia fue concedida posteriormente a la fase de prueba iniciada en noviembre de 2024. Durante ese periodo de marcha blanca,²⁶ el puerto registró alrededor de 90 embarcaciones internacionales, con arribos y zarpes hacia y desde diversos destinos, como Panamá, China y México, así como países sudamericanos como Colombia, Chile y Ecuador.²⁷

25 Ministerio de Economía y Finanzas del Perú, *Informe de Actualización de Proyecciones Macroeconómicas* (Perú: República del Perú, 2025), 70, https://www.mef.gob.pe/contenidos/pol_econ/marco_macro/IAPM_2025-2028.pdf

26 La marcha blanca es una fase que somete a infraestructuras o servicios a una prueba operativa, en el cual, estos comienzan a funcionar de forma controlada con el objetivo de testear sistemas y entrenar al personal, de la mano con el ajuste de protocolos de seguridad bajo estándares internacionales.

27 “MTC otorga al Terminal Portuario de Chancay la licencia para el inicio oficial de sus operaciones”, gob.pe, 5 de junio de 2025, <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1182446-mtc-otorga-al-terminal-portuario-de-chancay-la-licencia-para-el-inicio-oficial-de-sus-operaciones>

En 2020, el proyecto se encontraba ya en pleno desarrollo de su primera etapa, la cual contempló la construcción de un túnel de aproximadamente 1,820 metros de longitud. Tal infraestructura resulta clave, puesto que permitió conectar la Zona Operativa Portuaria con el complejo de ingreso a la terminal, lo que ha simplificado el tránsito de carga. Asimismo, dicha etapa comprendió la construcción de carriles vehiculares para la optimización del puerto mismo dentro de su función operativa y logística.²⁸

Para comprender mejor su magnitud, conviene volver al núcleo de esta primera etapa. En ese sentido, Carlos Tejada, Gerente General Adjunto de COSCO *Shipping Ports* Chancay Perú, señaló en una entrevista difundida por la CNN que, con una inversión aproximada de US\$1,315 millones, esta fase permitió la edificación de cuatro muelles: dos destinados a contenedores y dos vinculados a carga general, granel y rodante; los primeros con una extensión de hasta 360 metros y los segundos con aproximadamente 345 metros cada uno.²⁹ Por otra parte, indicó que el proyecto, desde su concepción, estaba previsto a desarrollarse en tres etapas adicionales. Particularmente, para 2027 se proyecta el inicio de una segunda fase que incluiría la construcción de tres nuevos muelles; posteriormente se prevé una tercera y cuarta etapa con la incorporación de cuatro muelles en cada una, alcanzando un total de quince muelles como resultado final del proyecto.³⁰

28 “La construcción del nuevo Terminal Portuario Multipropósito de Chancay avanza”, gob.pe, 12 de setiembre de 2020, <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/302336-la-construccion-del-nuevo-terminal-portuario-multiproposito-de-chancay-avanza>

29 CNN en español, “Así se ve el ultramoderno megapuerto de Chancay, Perú”, video de YouTube, 25 de octubre de 2024 (1:58–3:56), <https://youtu.be/ZOVrTTmyt4E>

30 *Ibíd.*

3.2 Modernización tecnológica y ventajas logísticas para América Latina

Más allá de su dimensión técnica e infraestructural, es imperante analizar los objetivos estratégicos que subyacen su construcción. Según un artículo académico de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, la materialización del puerto responde a la búsqueda de consolidarse como un *hub* transpacífico de clase mundial; esto puede evidenciarse al verse posicionado como el primer megapuerto inteligente del Pacífico Sur, con capacidad de atender buques de hasta 18, 000 TEUs (twenty-foot equivalent units). Esta capacidad los sitúa en el segmento de los Ultra Large Container Vessels (ULCV), buques de gran calado que requieren condiciones portuarias excepcionales.

En términos de ventajas logísticas, uno de los objetivos esenciales es la reducción sustancial de los tiempos de tránsito marítimo, ya que *"Antes, los productos que se exportaban desde Sudamérica tenían que subir hacia el norte, a puertos como el de Manzanillo, en México, para ser transbordados y enviados a China"*.³¹ Por tanto, un elemento destacable es que su ubicación permite reducir considerablemente la dependencia de puertos intermedios en países como Estados Unidos o México, haciendo conexiones más directas con Asia, acortando tiempos de tránsito hasta quedar únicamente diez días.

Una idea importante que debe tomarse en cuenta es que no se trata únicamente de señalar que el megapuerto cuenta con tecnología de vanguardia, sino tener presente el por qué esto lo convierte en una opción más atractiva. Y es que justamente en la práctica, este puerto tiene una automatización que incrementa la productividad en un estimado del 50 % en contraste con puertos

31 Guillermo D. Olmo, "Cómo el megapuerto de Chancay que China estrena en Perú puede impactar en la economía de otros países de América Latina", *BBC News Mundo*, (2024), <https://www.bbc.com/mundo/articles/c8jywxmxkryo>

no automatizados. El megapuerto posee vehículos no tripulados para el traslado de contenedores, grúas automatizadas para carga y descarga, así como redes de comunicación basadas en tecnología 5G.³²

En junio de 2024, arribaron las primeras cinco grúas ARMG (Automated Rail-Mounted Gantry) automatizadas en su totalidad, y en el mes de septiembre del mismo año, se llevó a cabo la primera operación autónoma con un buque, que permitió movilizar 1,700 contenedores a través de los vehículos automatizados.³³

3.3 Asimetrías de beneficio: ¿Quién gana realmente con el megapuerto de Chancay?

Primero, se debe reconocer que existen diversas opiniones en torno a quién resulta realmente beneficiado con el megapuerto de Chancay; empero, para tener una claridad más amplia, resulta necesario reconstruir, primero, el origen del proyecto y las condiciones en las que el gigante asiático ingresó al mismo.

Se puede detectar una primera asimetría en su origen: el puerto no se circunscribe a una iniciativa china; en tal caso, fue concebido, a finales de la primera década del actual siglo XXI, por el almirante peruano Juan Ribaldo de la Torre, quien tuvo la visión de identificar en la bahía de Chancay un espacio de gran calado como parte de un puerto destinado al recibimiento de embarcaciones de gran envergadura. Un año después, es decir, en 2009, el proyecto fue declarado de interés regional y se inició la búsqueda de inversionistas. Posteriormente, en 2011, una empresa denominada Volcan

32 *Ibíd.*

33 Carmen Rosa Zenozaín Cordero *et al.*, “Puerto de Chancay: Nodo estratégico transpacífico y transformación logística del comercio exterior peruano”, *Scientia Administrativa, Revista Científica* 1, no. 1 (2025): 221, https://www.researchgate.net/publication/403749956_PUERTO_DE_CHANCAY_NODO ESTRATEGICO_TRANSPACIFICO_Y_TRANSFORMACION_LOGISTICA_DEL_COMERCIO_EXTERIOR_PERUANO

Compañía Minera ingresó con el 50 % de las acciones del proyecto; no obstante, debido a la magnitud del proyecto, se dio espacio para la incorporación de un socio estratégico.

Es así como, en 2019, aparece un socio estratégico: COSCO *Shipping Ports*. El hecho que debe tenerse presente es que no ingresa como un socio minoritario; dicha empresa logra obtener el 60 % de la titularidad, desplazando a Volcan Compañía Minera a un 40 %. Es imprescindible plantearse la pregunta sobre quién gana realmente con el megapuerto. Es inaceptable tener una respuesta unívoca, ya que, en cierta medida, depende del ámbito desde el cual se plantee la cuestión. Si se evalúa bajo el lente comercial, el panorama es plural: hay ganancias para China, Perú y países de la región latinoamericana. Como dato, según el gobierno peruano, la terminal generaría alrededor de 7500 empleos directos e indirectos.³⁴

Profundizando desde la perspectiva geopolítica, se afirma que China está ganando territorio, evidenciándose su proyección soberana en el Pacífico Sur, la cual contiene un valor que trasciende una mera inversión realizada. Esto se sostiene aún más desde un marco teórico, en el que se materializa un pilar mahaniano. En primer lugar, Mahan concibe el pilar de los envíos no como una mera atribución comercial, sino como una capacidad estratégica y de proyección soberana. En su análisis histórico, observa que el comercio realizado mediante barcos propios es el común denominador de las potencias navales hegemónicas, verbigracia, desde Holanda hasta la Gran Bretaña del siglo XVIII.³⁵ Bajo esta perspectiva, Mahan detalla que los envíos, como elemento, garantizan la autonomía del comercio, generando paulatinamente riqueza e

34 “Puerto Multipropósito de Chancay impulsará la economía y su construcción generará 7500 empleos directos e indirectos”, gob.pe, 10 de septiembre de 2022, <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/648926-puerto-multiproposito-de-chancay-impulsara-la-economia-y-su-construccion-generara-7500-empleos-directos-e-indirectos>

35 Jorge Terzagó, “Alfred Thayer Mahan (1840-1914), Contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico”, *Revista de Marina*web, Vol. 123, Núm. 890 (2006), <https://revistamarina.cl/es/articulo/alfred-thayer-mahan-1840-1914-contraalmirante-u-s-navy-su-contribucion-como-historiador-estratega-y-geopolitico>

influencia. De forma crucial, este pilar provee una reserva de buques, rutas e infraestructura portuaria que puede ser movilizada para sostener el poder naval en escenarios de conflicto.³⁶

3.4 Chancay: ¿China culmina su dominio del Sur Global?

La magnitud del esfuerzo de China puede analizarse a través de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Este proyecto de cooperación global, lanzado por la República Popular China en 2013, es un esfuerzo de gigantescas proporciones. Como antecedente, China en veinticinco años, pasó de ser una economía en desarrollo a consolidarse como la segunda potencia mundial, después de Estados Unidos.³⁷ China ha tenido un proceso gradual, especialmente en el ámbito tecnológico; sin embargo, no es el único factor, sino también la infraestructura. En este contexto, la Iniciativa de la Franja y la Ruta, ha logrado tener una estrategia de conectar continentes por medio de corredores logísticos, puentes, carreteras, centrales eléctricas, puertos, redes viales, gasoductos y oleoductos, entre otros, con especial atención en Asia, África y Europa.

De esos tres, se tomará para efectos de análisis al continente africano, el cual figura como parte de una Cooperación Sur-Sur. Las empresas estatales del gigante asiático participan de forma activa en alrededor de 78 puertos de 32 países del continente, bajo tres modalidades: operadoras, financiadoras o constructoras. En su mayoría, los proyectos se centran en África Occidental, con 35 puertos, frente a los 17 de África Oriental, 15 de África Meridional y los 11 de África Septentrional.³⁸

36 Ronald D. Parker, *Mahan for the Twenty First Century: His Principles Still Apply to National Power* (Defense Technical Information Center, 2003), https://archive.org/details/DTIC_ADA526258/page/n1/mode/1up

37 Julián Ramírez Castro, “El ascenso de China: 25 años que remodelaron el equilibrio global”, *France 24*, (2025), <https://www.france24.com/es/programas/especial-noticias/20251222-el-ascenso-de-china-25-a%C3%B1os-que-remodelaron-el-equilibrio-global>

38 Paul Nantulya, “China’s Port Development in Africa”, *Africa Center for Strategic Studies*, (2025), <https://africacenter.org/spotlight/china-port-development-africa/>

Las empresas chinas están presentes en más de un tercio de los centros de comercio marítimo del continente,³⁹ lo que lleva a afirmar que la presencia de China es significativamente mayor que en cualquier otro lugar del mundo. La cadena internacional de noticias CGTN Español, manifiesta que China, desde 2009, ha sido el socio mayor de África y que este ha exacerbado su dominio a partir de la Ruta de la Seda en 2013. Además de ello, sólo en pleno 2022, el comercio entre China y África ascendió a 282,000 millones de dólares; a ello se le suma el hecho que, con excepción de un país, los 53 países africanos restantes han firmado esfuerzos de cooperación en el marco de la Franja y la Ruta.⁴⁰

En cuanto a la otra parte del Sur Global, América del Sur evidencia un panorama distinto al africano, no obstante, es revelador por la estrategia de expansión en tal zona. A diferencia de África, su penetración en Sur América ha sido más selectiva, considerando que es un hemisferio que históricamente ha estado bajo la hegemonía e influencia estadounidense desde la Doctrina Monroe. Posterior a 2017, logran consolidarse 22 Estados de la región latinoamericana y el Caribe a tal iniciativa, lo que se traduce en un cambio paradigmático en la dinámica global y que conlleva a un quiebre del dominio tradicional tanto económico como político desde la perspectiva estadounidense. Como dato, El Salvador se encuentra dentro de esa política exterior china, desde noviembre de 2018.⁴¹

39 *Ibid.*

40 CGTN Español, “La cooperación entre China y África se ha expandido gracias a la iniciativa de la Franja y la Ruta”, video de YouTube, 19 de julio de 2024, (0:01, 0:08 y 1:48), https://youtu.be/Wo9B_bDte80

41 “Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)”, Green Finance & Development Center, consultado el 15 de marzo de 2026, <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>

IV. Implicaciones en la dinámica del poder marítimo entre China y Estados Unidos a raíz del puerto de Chancay

4.1 Percepciones de amenaza de Estados Unidos ante la aproximación estratégica de China al hemisferio occidental

La consolidación del megapuerto de Chancay ha activado alarmas en los círculos de seguridad nacional de Estados Unidos, al ser interpretado no solo como un mero proyecto comercial, sino también como una estrategia de aproximación cada vez más intensa de China al hemisferio occidental. Tal idea se evidencia a partir de múltiples discursos oficiales, ya que Estados Unidos considera que esta situación se está intensificando en un contexto de rivalidad sistémica, en el que China expande su presencia en sectores estratégicos. La jefa del Comando Sur de Estados Unidos atestigua que el puerto deja expuesta la posibilidad de ser utilizado con fines militares, al recibir buques militares chinos, y que constituye un punto estratégico que no debe ser visto únicamente desde una perspectiva comercial, sino también geopolítica.⁴²

Lo anterior describe una pequeña parte de los diversos señalamientos y puntos de vista por parte de los funcionarios de turno del gobierno del presidente Donald Trump. Un caso reciente se observó el pasado 11 de febrero de 2026, cuando la cuenta oficial de la Oficina de Asuntos del Hemisferio Occidental del Departamento de Estado, expresó lo siguiente en la cuenta de X:

“Preocupados por los recientes informes que indican que Perú podría ser incapaz de supervisar Chancay, uno de sus puertos más importantes, bajo la jurisdicción de

42 David Solar Silva, “Estados Unidos alertó sobre el potencial uso militar chino del megapuerto de Chancay”, *Infobae*, (2024), <https://www.infobae.com/peru/2024/11/05/estados-unidos-alerto-sobre-el-potencial-uso-militar-chino-del-megapuerto-de-chancay/>

*propietarios chinos con intereses abusivos. Apoyamos el derecho soberano de Perú a supervisar la infraestructura crítica en su territorio. Que esto sirva de advertencia para la región y el mundo: el dinero barato de China tiene un precio: la soberanía”.*⁴³

La declaración mencionada fue realizada tras el fallo del Poder Judicial Peruano que excluyó al puerto de Chancay del ámbito de supervisión del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN),⁴⁴ a raíz de una acción de amparo; recurso que COSCO *Shipping* presentó para que OSITRAN deba abstenerse a ejercer sus facultades de regulación, supervisión, fiscalización y sanción dentro del puerto.⁴⁵

El panorama demuestra que, previo y durante la construcción del megapuerto, se generaron diversos comunicados que no trascendieron a acciones concretas; sin embargo, en 2026 se registró un cambio. En enero de ese año, Estados Unidos aprobó una posible venta militar al Perú por USD 1.500 millones para el diseño y la construcción de instalaciones marítimas y terrestres en la Base Naval del Callao, principal instalación de la Marina de Guerra del Perú, a solicitud del gobierno peruano. La operación fue notificada por la Agencia de Cooperación para la Seguridad de la Defensa (DSCA) al Congreso estadounidense. Todo ello implica considerar que el Callao, además de albergar una de las principales instalaciones navales del Estado peruano, se encuentra muy cerca del megapuerto multipropósito de Chancay, concretamente a menos de 80 kilómetros.⁴⁶ Esta proximidad adquiere relevancia dentro del contexto de creciente competencia entre Estados Unidos y China por fortalecer su presencia e intereses estratégicos en la región.

43 Juan Pablo Segura “Post”, Plataforma X, 11 de febrero de 2026, <https://x.com/WHAAstSecty/status/2021617772854460897>

44 Entidad estatal peruana encargada de supervisar, fiscalizar y regular los contratos de concesión de las infraestructuras de transporte, carreteras, vías férreas, puertos y aeropuertos.

45 Gloria Ziegler, “Poder Judicial bloquea facultades del Ositrán sobre megapuerto de Chancay”, *Ojo Público*, (2026), <https://ojo-publico.com/sala-del-poder/poder-judicial-bloquea-facultades-del-ositrán-megapuerto-chancay>

46 Tomás Ezerskii, “EEUU invertirá USD 1.500 millones en modernizar la Base Naval del Callao: las claves del acuerdo”, *Infobae*, (2026), <https://www.infobae.com/peru/2026/01/16/eeuu->

Por último, si bien China es el principal socio comercial del Perú, no debe olvidarse que Estados Unidos ha mantenido una relación de décadas en materia de defensa. En este sentido, el acuerdo para modernizar la Base Naval del Callao puede interpretarse como parte de una lógica de contención frente al avance de la presencia china, en un contexto en el que Perú se está convirtiendo cada vez más en un escenario donde convergen intereses económicos, militares y, por supuesto, de seguridad.

4.2 ¿Suplanta Chancay al Canal de Panamá?

En 2017, la República de Panamá firmó un memorándum de entendimiento mediante el cual se incorporó a la gran política exterior de China denominada Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI, por sus siglas en inglés), convirtiéndose en el primer país latinoamericano en adherirse a ella, hecho considerado histórico. Sin embargo, posteriormente, en el contexto de las elecciones presidenciales de Estados Unidos, Donald Trump obtuvo la presidencia. A partir de entonces, y ante sus objetivos proteccionistas, la adhesión de Panamá a la Iniciativa de la Franja y la Ruta se tornó inestable. Como consecuencia, a inicios de 2025, el presidente José Raúl Mulino anunció que el gobierno en turno no renovaría el memorándum de entendimiento con China en el marco de la BRI.⁴⁷

Tomando en consideración, de forma analítica, lo anterior, Perú, a través de Chancay, introduce una variable en la ecuación regional. Dicho en otras palabras, a diferencia del Canal de Panamá, cuya función se vincula con

invertira-usd-1500-millones-en-modernizar-la-base-naval-del-callao-las-claves-del-acuerdo/

47 Infobae, “El gobierno de Panamá anunció que no renovará el memorándum de la Ruta de la Seda con el régimen chino”, *Infobae* (2025), <https://www.infobae.com/america/america-latina/2025/02/02/el-gobierno-de-panama-anuncio-que-no-renovara-el-memorandum-de-la-ruta-de-la-seda-con-el-regimen-chino/>

la interconexión interoceánica del comercio global, Chancay es más bien un nodo logístico orientado a fortalecer los lazos entre América del Sur y Asia, especialmente con China.

En ese sentido, no se trata de una sustitución directa entre ambas infraestructuras; y es que China, por medio del megapuerto, pretende enfocarse más en puntos de entrada y salida, en cadenas de suministro. Lo que sí es un hecho, es que podría consolidarse como un *hub* de carga en la Costa del Pacífico Sur. Además, China no busca competir directamente con el Canal de Panamá en términos funcionales, sino más bien implícitamente acercarse más en el hemisferio occidental, concretamente en el Sur para consolidar sus rutas comerciales y reducir sus dependencias de infraestructuras que históricamente han estado ligadas a la influencia de Washington.

Por tanto, Chancay no sustituye funcionalmente al Canal de Panamá; sin embargo, figura como una ruta alternativa que sí modifica los patrones comerciales, especialmente entre Sudamérica y Asia. Tal idea se justifica en la reducción del tiempo de navegación, así como en la capacidad para manejar grandes volúmenes de carga. Además, el Canal de Panamá, a pesar de su modernización, presenta limitaciones de capacidad en contraste con las nuevas características que posee el megapuerto. Si bien no compite directamente con la ruta transistmica en todos los trayectos, se posiciona como el *hub* ideal para los cargueros de mayor tamaño que conectan la costa occidental de Sudamérica directamente con Asia, tal como lo señala el experto Edie Tapiero.⁴⁸ En tal sentido, no lo reemplaza, pero sí contribuye a fragmentar su hegemonía y le resta influencia geopolítica.

En suma, a lo anterior, la entrada en operación del megapuerto de Chancay introduce un punto de inflexión en la arquitectura del poder marítimo global que Estados Unidos ha sostenido posterior a la Segunda Guerra Mundial.

48 Luis Miguel Blanco Bonilla, "Panamá y Chancay: ¿amigos o rivales?", *La Estrella de Panamá*, (2023), <https://www.laestrella.com.pa/panama/nacional/panama-y-chancay-amigos-o-rivales-DH5678151>

Visto el puerto como un nodo, resquebraja por primera vez el monopolio funcional que Washington ejerce sobre las rutas transpacíficas. Este puerto marítimo, por tanto, desacopla el sistema logístico global de la dependencia estructural obtenida de Estados Unidos; habilita a China vigorizar una ruta transoceánica directa Asia-Sudamérica que conlleve la disminución del uso del Canal de Panamá o, en su defecto, con otros, específicamente con el Puerto Long Beach en Estados Unidos y Manzanillo en México, que históricamente han sido utilizados como bisagras logísticas para el tráfico Asia-América.

Conclusión

Con base en lo anterior, se puede afirmar que el establecimiento del megapuerto de COSCO *Shipping* en Chancay constituye uno de los desarrollos portuarios más importantes de América Latina en el siglo XXI, no solo por su capacidad técnica y proyección económica, sino porque representa el avance de China hacia la consolidación de un poder marítimo global. Chancay no es una infraestructura aislada, sino una pieza esencial dentro del proceso de expansión marítima que China ha impulsado durante décadas (de acuerdo con los principios de Mahan), con el fin de asegurar rutas comerciales, reducir dependencias estratégicas y proyectar su influencia a regiones que históricamente habían estado bajo el dominio geopolítico de Estados Unidos.

Se considera objetivamente que la presencia de la empresa estatal COSCO en el proyecto, bajo los intereses nacionales de China, expresa la lógica de manera clara. El rol que desempeña como brazo logístico internacional convierte a Chancay en una extensión funcional de la estrategia marítima china. El puerto, orientado a convertirse en un *hub* regional, abre una nueva oportunidad de vínculo directo entre América del Sur y Asia, lo cual no sólo dinamiza el comercio sudamericano, sino que reordena los flujos de comercio

marítimo, ofreciendo alternativas a rutas dominadas por actores tradicionales. Es precisamente esta reconfiguración, una de las implicaciones geopolíticas de mayor relevancia.

Asimismo, entre sus implicaciones geopolíticas marítimas, el megapuerto en Chancay se transforma en un punto estratégico crucial que genera preocupaciones para Estados Unidos, pues fortalece la presencia china en el Pacífico Sur y en el hemisferio occidental, reduciendo no únicamente la influencia de la logística estadounidense, sino también política y económica. En esa misma línea, una infraestructura portuaria de esta capacidad en Sudamérica, bajo control mayoritario de una empresa estatal china, introduce un nuevo actor con capacidad real de influir en la dinámica de poder, representando a su vez riesgos en materia de seguridad nacional para Estados Unidos. Además, si bien es cierto el puerto no sustituye los corredores marítimos tradicionales, sí diversifica y descentraliza el sistema logístico global, incorporando a China como un actor central de una ruta alternativa del Pacífico que reduce la dependencia de puertos estadounidenses o del Canal de Panamá.

Por lo tanto, la presencia china en un espacio que ha sido considerado estratégico por Washington, amplía la capacidad de China para operar con mayor independencia de los intereses logísticos estadounidenses, mientras que proyecta una imagen de poder que se apoya en la infraestructura, la capacidad tecnológica y financiera. De esta forma, el puerto marítimo no solo fortalece la posición comercial de China, sino que representa un enorme avance en sus objetivos geopolíticos. En un escenario de geopolítica marítima, las empresas logísticas como COSCO tienen influencia en la competencia marítima global suscitada entre potencias, lo que les brinda capacidad de reconfigurar las relaciones comerciales y consolidar alianzas políticas y económicas.

Por último, como prospectiva, se considera que desde la inauguración oficial del megapuerto multipropósito en 2024, se consolida un reacomodo gradual pero sostenido en la jerarquía marítima del Sur Global y del Pacífico.

Al ser el primer puerto latinoamericano controlado mayoritariamente por una empresa estatal China, el cual dará apertura en los próximos años a una fase en la cual China dejará de ser un actor externo al hemisferio y pasará a constituir un poder marítimo residente mayormente en la región latinoamericana del Continente. La proyección más probable es que Chancay funcione como un puerto madre regionalizado, con la capacidad de absorber volúmenes que previamente han dependido de forma directa o indirecta de Washington.

En ese sentido y, a partir de las tendencias observables desde 2019, los análisis retomados de los acontecimientos indican que esta dinámica no implica un desplazamiento inmediato de la supremacía marítima estadounidense, pero sí una disminución gradual de su hegemonía. Por tanto, se espera una diversificación del sistema marítimo global, en base del supuesto mahaniano de la extensión territorial.

En esa misma sintonía de prospectiva, se puede considerar dos tendencias posibles, mas no únicas. En primer lugar, que la presencia de China incrementa, a través de conexiones o proyectos de integración con otros países sudamericanos que busquen conectarse con Chancay (tal es el ejemplo de Brasil). En segundo lugar, podría considerarse que, como reacción ante la creciente influencia china como lo es Chancay, se vislumbra que Estados Unidos impulse una reconfiguración de sus alianzas marítimas tanto en el Pacífico Sur como en el Atlántico Sur, y que esta reconfiguración sin duda se focalizará en materia de seguridad. Esta idea no se basa en un ejercicio especulativo, puesto que ya existen antecedentes que delinean esta tendencia, verbigracia, la Base Naval del Callao que será equipada por Estados Unidos y que está cerca del Puerto Chancay, o como la constante búsqueda por la recuperación del Canal de Panamá, y así evitar la creciente influencia de China en el canal y el Sur Global.

Bibliografía

- » Blanco Bonilla, Luis Miguel. “Panamá y Chancay: ¿amigos o rivales?”. *La Estrella de Panamá*, (2023). <https://www.laestrella.com.pa/panama/nacional/panama-y-chancay-amigos-o-rivales-DH5678151>
- » Barria, Cecilia. “La estratégica red de puertos que China controla en el mundo y cómo está avanzando en América Latina”. *BBC News Mundo* (2021). <https://www.bbc.com/mundo/noticias-58849114>
- » CNN en español. “Así se ve el ultramoderno mega puerto de Chancay, Perú”. video de YouTube, 25 de octubre de 2024 (1:58–3:56). <https://youtu.be/ZOVrTTmyt4E>
- » “Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)”. Green Finance & Development Center, consultado el 15 de marzo de 2026. <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>
- » CGTN español. “La cooperación entre China y África se ha expandido gracias a la iniciativa de la Franja y la Ruta”. video de YouTube, 19 de julio de 2024, (0:01, 0:08 y 1:48). https://youtu.be/Wo9B_bDte80
- » Embajador Navarro, “Post”, emitido el 11 de febrero 2026, Plataforma X. <https://x.com/USAmbPeru/status/2021620828551700868>
- » “Estados Unidos designa a COSCO Shipping como empresa militar china”. *Mundo Marítimo*, 8 de enero de 2025. <https://www.cmae.org/estados-unidos/estados-unidos-designa-a-cosco-shipping-como-empresa-militar-china>
- » Ezerskii, Tomás. “EEUU invertirá USD 1.500 millones en modernizar la Base Naval del Callao: las claves del acuerdo”. *Infobae*, (2026). <https://www.infobae.com/peru/2026/01/16/eeuu-invertira-usd-1500-millones-en-modernizar-la-base-naval-del-callao-las-claves-del-acuerdo/>
- » Feingold, Spencer. “La iniciativa de la Franja y la Ruta de China que cumplió 10 años. Esto es lo que hay que saber”. *Foro Económico Mundial*, (2024). <https://es.weforum.org/stories/geographies-in-depth/la-iniciativa-china-de-la-franja-y-la-ruta-cumple-10-anos-esto-es-lo-que-hay-que-saber/>
- » García Casas, Luis. “Los puertos atizan el pulso China-EE. UU. por Latinoamérica”. *Economía América Latina* (2026). <https://www.dw.com/es/los-puertos-atizan-el-pulso-china-ee-uu-por-latinoam%C3%A9rica/a-76219964>
- » “History”. China COSCO Shipping Corporation Limited, consultado el 10 de marzo de 2026. <https://en.coscoshipping.com/col/col6922/index.html>
- » Infobae. “El gobierno de Panamá anunció que no renovará el memorándum de la Ruta de la Seda con el régimen chino”. *Infobae* (2025). <https://www.infobae.com/america/america-latina/2025/02/02/el-gobierno-de-panama-anuncio-que-no-renovara-el-memorandum-de-la-ruta-de-la-seda-con-el-regimen-chino/>
- » Ishmael, Len. *Aftermath of War in Europe: The West VS. the Global South?*. Rabat: Policy Center for the New South, 2023. <https://www.policycenter.ma/publications/aftermath-war-europe-west-vs-global-south>
- » “La construcción del nuevo Terminal Portuario Multipropósito de Chancay avanza”. gob.pe, 12 de setiembre de 2020. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/302336-la-construccion-del-nuevo-terminal-portuario-multiproposito-de-chancay-avanza>
- » Ministerio de Economía y Finanzas del Perú. *Informe de Actualización de Proyecciones Macroeconómicas*. Perú: República del Perú, 2025. https://www.mef.gob.pe/contenidos/pol_econ/marco_macro/IAPM_2025-2028.pdf
- » “MTC otorga al Terminal Portuario de Chancay la licencia para el inicio oficial de sus operaciones”. gob.pe, 5 de junio de 2025. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1182446-mtc-otorga-al-terminal-portuario-de-chancay-la-licencia-para-el-inicio-oficial-de-sus-operaciones>
- » Nantulya, Paul. “China’s Port Development in Africa”. *Africa Center for Strategic Studies*, (2025). <https://africacenter.org/spotlight/china-port-development-africa/>
- » Okonjo-Iweala, Ngozi. “20 años de la adhesión de China a la OMC: Integración y desarrollo” (Ponencia, Organización Mundial del Comercio, 10 diciembre de 2021). https://www.wto.org/spanish/news_s/spno_s/spno19_s.htm
- » Olmo, Guillermo D. “Cómo el megapuerto de Chancay que China estrena en Perú puede impactar en la economía de otros países de América Latina”. *BBC News Mundo*, (2024). <https://www.bbc.com/mundo/articles/c8jywxmxkryo>
- » Parker, Ronald D. *Mahan for the Twenty First Century: His Principles Still Apply to National Power*. Defense Technical Information Center, 2003. https://archive.org/details/DTIC_ADA526258/page/n1/mode/1up
- » Pizarro Choy, Alejandra. “Chancay Multipurpose Port Terminal”. *The People’s Map*, (2025). <https://thepeoplesmap.net/project/chancay-multipurpose-port-terminal/>
- » Potter, Brian. “How China Became the World’s Biggest Shipbuilder”. *Construction Physics*, (2025). <https://www.construction-physics.com/p/how-china-became-the-worlds-biggest>
- » “Puerto Multipropósito de Chancay impulsará la economía y su construcción generará 7500 empleos

- directos e indirectos". gob.pe, 10 de septiembre de 2022. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/648926-puerto-multi proposito-de-chancay-impulsara-la-economia-y-su-construccion-generara-7500-empleos-directos-e-indirectos>
- » Ramírez Castro, Julián. "El ascenso de China: 25 años que remodelaron el equilibrio global". *France 24*, (2025). <https://www.france24.com/es/programas/especial-noticias/20251222-el-ascenso-de-china-25-a%C3%B1os-que-remodelaron-el-equilibrio-global>
 - » Segura, Juan Pablo. "Post". Plataforma X, 11 de febrero de 2026. <https://x.com/WHAAstSecty/status/2021617772854460897>
 - » Solar Silva, David. "Estados Unidos alertó sobre el potencial uso militar chino del mega puerto de Chancay". *Infobae*, (2024). <https://www.infobae.com/peru/2024/11/05/estados-unidos-alerto-sobre-el-potencial-uso-militar-chino-del-megapuerto-de-chancay/>
 - » Terzagio, Jorge. "Alfred Thayer Mahan (1840-1914), Contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estrategia y geopolítico". *Revista de Marinaweb*, Vol. 123, Núm. 890 (2006). <https://revistamarina.cl/es/articulo/alfred-thayer-mahan-1840-1914-contralmirante-u-s-navy-su-contribucion-como-historiador-estratega-y-geopolitico>
 - » Zalani, Diva. "Alfred Thayer Mahan and Supremacy of Naval Power". *The Geostrata, Centre for Strategic Studies*, (2024). <https://www.thegeostrata.com/post/alfred-thayer-mahan-and-supremacy-of-naval-power>
 - » Zenoain Cordero, Carmen Rosa, Lizardo Elías Agüero Del Carpio, Berenice Amelia Casaró Llontop y Sara María Manchego Odar, "Puerto de Chancay: Nodo estratégico transpacífico y transformación logística del comercio exterior peruano". *Scientia Administrativa, Revista Científica* 1, no. 1 (2025): 221. https://www.researchgate.net/publication/403749956_PUERTO_DE_CHANCAY_NODO_ESTRATEGICO_TRANSPACIFICO_Y_TRANSFORMACION_LOGISTICA_DEL_COMERCIO_EXTERIOR_PERUANO
 - » Ziegler, Gloria. "Poder Judicial bloquea facultades del Ositrán sobre megapuerto de Chancay". *Ojo Público*, (2026). <https://ojo-publico.com/sala-del-poder/poder-judicial-bloquea-facultades-del-ositrán-megapuerto-chancay>