

LA EXPANSIÓN CHINA BUSCA HACER PIE EN AMERICA LATINA

ENTREVISTA AL VL (R) SILVIO J. ALVA VILLAMÓN

Por el CN (R) Daniel Chaluleu



El gobierno chino se encuentra efectuando una inversión de 3.600 millones de dólares en el puerto de Chancay, Perú. ¿Será este un punto de una futura “sexta cadena” de influencia, o de una “iniciativa de la ruta” cruzando el Océano Pacífico? Si así fuera, ¿qué lugares podría China utilizar como puntos de apoyo logístico intermedios? ¿Existen posibilidades de uso “dual” de las instalaciones portuarias en Chancay?

Presentación

El Vicealmirante Silvio J. Alva Villamón es integrante de la promoción 1984 de la Escuela Naval del Perú, graduado como Guardiamarina en la Escuela Naval Militar de la República Argentina, calificado en Guerra de Superficie e Ingeniería de Armas. Asimismo, es graduado del Colegio Interamericano de Defensa en Estados Unidos y tiene una Maestría en Seguridad y Defensa de la Universidad de El Salvador, Argentina.

Durante sus 15 años de servicio a bordo ha sido, entre otras funciones, Comandante del BAP Sánchez Carrión, del BAP Bolognesi y de la Flotilla de Superficie N° 1. Se ha desempeñado también como Edecán del Presidente de la República y Agregado de Defensa en Francia (concurrente con los Países Bajos y Bélgica). También fue Comandante de la Estación Naval de Paita.

En enero de 2012 ascendió a Contralmirante y se desempeñó como Director de Alistamiento Naval. Posteriormente fue Director General del Material de la Marina y Director Ejecutivo de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA-PERÚ), teniendo a cargo la construcción y entrega del Buque Escuela a vela BAP “Unión”, las patrulleras marítimas y plataformas fluviales, entre otras.

Con el grado de Vicealmirante se desempeñó como Comandante General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval, y posteriormente vuelve a ejercer como Director General del Material de la Marina, impulsando los proyectos de traslado de instalaciones de la Base Naval del Callao, la modernización de los submarinos y el desarrollo de la industria naval. A partir de noviembre de 2020, ejerce el cargo de Jefe de Estado General Mayor de la Marina y Presidente del Directorio del SIMA-PERÚ, hasta su pase al retiro en agosto de 2021.

Actualmente se desempeña como docente en la Escuela de los Programas de Especialización de Oficiales de la Marina y en la Escuela Naval del Perú, Director de la Revista de Marina y Presidente de la Asociación Nacional Pro Marina del Perú.

Introducción

La República Popular China tiene, desde hace algunas décadas, detenta un crecimiento sostenido que la ha llevado a ser la segunda economía del mundo en términos de PBI, detrás de los EE.UU, ambos muy lejos de quien ocupa el tercer lugar, Alemania. Adicionalmente, la brecha entre los EE.UU y China se va cerrando (según estimaciones del Banco Mundial, en 1960 el PBI de China era aproximadamente el 11% del de los EE.UU, pasando al 71% en 2022). Este crecimiento ha tenido su correlato en el ámbito naval y militar, dado que actualmente la Armada del Ejército Popular de Liberación de China (PLAN, por su sigla en inglés) es la que cuenta con el mayor número de unidades de combate en el mundo. La economía China se basa en el flujo regular de petróleo, gas, grano y otras materias primas procedentes sobre todo de Medio Oriente, África y Sudamérica, así como en la fluida exportación de productos manufacturados que transitan por líneas de comunicación marítimas (SLOCs) donde la flota mercante y la PLAN tienen un papel clave. Uno de los ejes geopolíticos de la vertiginosa expansión china es el concepto conocido como “Iniciativa de la Franja y de la Ruta”, mediante el cual China ha invertido en infraestructura, y esto incluye infraestructura portuaria, en algunos lugares del Indo-Pacífico y África, expandiendo su área de influencia en círculos o “cadenas de islas”. La citada infraestructura portuaria suele ser utilizada en forma dual, es decir, civil y militar. Ejemplo de ello es lo que ocurre en Gwadar (Pakistán), Hambantota (Sri Lanka), Doraleh (Yibuti), Bata (Guinea Ecuatorial), Kribi (Camerún), Ream (Camboya), Vanuatu, Nacala (Mozambique) o Nouakchott (Mauritania). No obstante, la vulnerabilidad de las rutas marítimas, en particular las que atraviesan el Índico y el Estrecho de Malaca, es clave en la búsqueda de rutas alternativas, por ejemplo, desde y hacia América del Sur.

Se plantea entonces como interrogante para el futuro la injerencia china en el Océano Pacífico oriental y eventualmente en el Océano Atlántico. Con respecto al primero, el gobierno chino se encuentra efectuando una inversión de 3.600 millones de dólares en el puerto de Chancay, Perú. ¿Será este un punto de una futura “sexta cadena” de influencia, o de una “iniciativa de la ruta” cruzando el Océano Pacífico? Si así fuera, ¿qué lugares podría China utilizar como puntos de apoyo logístico intermedios? ¿Existen posibilidades de uso “dual” de las instalaciones portuarias en Chancay? Lo mismo cabe preguntarse con respecto a la faceta puramente económica, dada la exclusividad concedida por el gobierno peruano a Cosco, una compañía estatal china, para la operatoria de Chancay. Para generar más reflexiones al respecto, vale la pena tener en cuenta que Perú es el primer país de Latinoamérica en el ranking de penetración china que elabora anualmente la organización civil Doublethink Lab¹. ¿Será este el próximo paso para aumentar el radio de los círculos de influencia hasta que cubran todo el planeta y convertir así a la PLAN en una armada mundial?

DC: La “iniciativa de la franja y de la ruta” es un proyecto comercial y geopolítico chino que indudablemente dará trabajo y prosperidad a los habitantes de numerosas regiones en las cuales China invierte capitales. En el caso del Perú, el proyecto en curso con financiación china en el puerto de Chancay se asimila al modelo de otros en el Indo Pacífico. ¿Cuál es su opinión respecto a la elección china de Chancay? ¿Podría, a igualdad en otros factores, estar relacionada con la histórica presencia cultural china en el Perú, que se manifiesta incluso en arraigadas costumbres sociales y la numerosa presencia de asociaciones sociales y templos?

¹ China Index(2022) <https://china-index.io/>

SAV: El Perú y China el año pasado cumplieron 150 años de relaciones comerciales y desde mediados del siglo 19, en el Perú se asentó una población china que originariamente vino como peones para la agricultura y terminó integrándose plenamente a la sociedad y costumbres, como parte del mestizaje que hoy nos caracteriza.

Comercialmente China hace 25 años representaba el 1% de nuestras exportaciones, el año pasado representó el 36%, afirmándose como nuestro primer socio comercial, muy por encima de EE.UU. que en 2023 representó el 14% de las exportaciones peruanas.

China viene invirtiendo en el Perú aproximadamente 32 mil millones de dólares en diversos aspectos y uno de los más importantes es el Mega puerto de Chancay.

El proyecto de Chancay nace en el año 2007 como una iniciativa de un empresario pesquero, se inició como un puerto minero para descongestionar el puerto del Callao y posteriormente, en el 2011, el grupo nacional VOLCAN, ligado al sector minero, compra este proyecto y se lanza a la búsqueda de un inversionista para el desarrollo del mismo, en estas circunstancias en el año 2019 la empresa china COSCO SHIPPING PORTS se une en una participación mayoritaria y amplía las capacidades originales del puerto con miras a constituir un puerto HUB para la costa del Pacífico Sud Americano.

DC: Volviendo a la “Iniciativa...”, normalmente se muestra como un conglomerado de actividades de importación (de materias primas) y exportación (de productos manufacturados) desde el Indo-Pacífico hacia China y desde China hacia Europa. ¿Podría desde su punto de vista ser Chancay un punto más donde China hiciera pie para expandir su modelo comercial (y geopolítico) hacia América del Sur?

SAV: Chancay representa para China el puerto para comerciar directamente con la costa pacífica de la América del Sur sin que la carga pase por puertos de los Estados Unidos, es cierto que actualmente más del 90% de lo exportado a China por el Perú son cobre, hierro, harina de pescado, algo de gas natural y de calamar gigante, por lo que se podría afirmar que estamos partiendo del tipo de intercambio.

DC: La ministra de Planeamiento y Presupuesto de Brasil, Simone Tebet, viajó a Perú en marzo y visitó las obras del puerto de Chancay, “con el objetivo de fortalecer la integración vial y multimodal entre ambos países”, según información periodística. Dada su experiencia personal como titular del Comando Operacional de la Amazonia, ¿considera que existen proyecciones factibles de vincular el futuro puerto de Chancay con salidas al Océano Atlántico, terrestres o multimodales? ¿Qué efecto tendría un incremento sostenido del comercio por la vía interoceánica en el desarrollo y despliegue de la MGP?

SAV: El gobierno peruano viene desde inicios de este siglo impulsando los corredores transoceánicos, que unen la costa del Pacífico con el oeste del Brasil, actualmente se cuenta con la Carretera Transoceánica del Sur que une la ciudad de Río Branco en Brasil con los Puertos de Matarani y de Ilo en el Sur del Perú, en el norte del Perú se construyó la Carretera que une el puerto de Bayovar con el puerto fluvial de Yurimaguas permitiendo el transporte multimodal a lo largo de la cuenca amazónica y por lo tanto con el Brasil. El objetivo es aprovechar estas vías existentes para consolidar la mayor carga posible del Oeste brasileño y

de los países de la costa pacífica de la América del Sur para aprovechar el potencial del nuevo puerto de Chancay.

De otro lado, se viene trabajando de igual manera en definir hidrovías seguras que requieran por parte del Estado el dragado para mantener un mínimo de profundidad en los períodos de vaciante. Sin embargo lo más complicado en el transporte fluvial es actualmente el ordenamiento de las embarcaciones que operan en la Amazonía y que las mismas operen en un standard conforme las regulaciones internacionales vigentes. Esto conlleva un mayor trabajo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de la Marina de Guerra en su labor de control y fiscalización. El objetivo es lograr una mayor eficiencia en el transporte fluvial y poder unir los puertos fluviales peruanos con los puertos de Manaus y Belén en Brasil.

También cabe señalar que por parte del Estado Peruano desde hace una década se viene impulsando una mayor presencia de diversos organismos del gobierno mediante las Plataformas Itinerantes de Acción Social (PIAS), unidades fluviales de la Marina, que recorren periódicamente los ríos de la Amazonía llevando a bordo diversos servicios a las comunidades que viven en las riberas, muy en particular en los ríos Putumayo y Yavarí que son frontera con Colombia y Brasil respectivamente.

Finalmente, existe el proyecto de construir la vía ferroviaria que una la costa Atlántica con la del Pacífico, lo cual aún es motivo de mucho debate por los elevados costos del mismo y su potencial impacto en los ecosistemas.

DC: ¿Considera Ud. que el empleo masivo de la futura terminal de Chancay podría generar disminución de la actividad y eventualmente problemas económicos en otros puertos y sus *hinterlands* respectivos, tanto en Perú como en otros países del Pacífico?

SAV: La oferta de carga definitivamente va a competir con el puerto del Callao, sin embargo, el objetivo de los operadores es acumular carga regional y ofrecer al oeste del Brasil, el atractivo dado en la posibilidad de reducir tiempos y costos para su comercio con el extremo oriente es muy importante para muchos tipos de productos, principalmente para los perecibles.

También es importante señalar que, en el caso del puerto del Callao, el mismo es actualmente operado en concesión por dos empresas privadas multinacionales: APM Terminals (parte del grupo A.P. Moller-Maersk) y DP World (filial de Dubai World). Por lo que la competencia permitirá favorecer a los demandantes de transporte de carga.

DC: Un artículo publicado en el medio digital “El Cronista”² titula “Perú cae en la trampa china con el puerto de Chancay” dado que, siempre según el medio mencionado, “a pocos meses de su inauguración, las autoridades incaicas descubrieron que la naviera estatal del gigante asiático, Cosco Shipping (cuyo propietario es el Partido Comunista chino), tendrá la exclusividad de la explotación de los servicios clave en la mega terminal portuaria”. ¿Qué efecto considera que podría tener esta exclusividad en las finanzas de navieras peruanas, y otras actividades económicas vinculadas?

SAV: El impase con este puerto surgió por la falta de un marco regulatorio específico para puertos privados, sólo existía para los puertos del Estado y los puertos que han sido concesionados por el Estado a privados. Esto motivó la

² Barletti, A. (2024, 1 de abril) “Perú cae en la trampa china con el puerto de Chancay” <https://www.cronista.com/transport-cargo/peru-cae-en-la-trampa-china-con-el-puerto-de-chancay/>

necesidad de formular un marco legal que lamentablemente ha tenido demoras en ser subsanado y que actualmente con la aprobación de una ley por el Congreso se ha podido modificar la Ley General de Puertos, con lo cual se resuelve este vacío, que otorga a los puertos privados las mismas condiciones de exclusividad que en los puertos concesionados. Actualmente queda pendiente la reglamentación correspondiente por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a ser formulada por la Autoridad Portuaria Nacional, la misma que debe ser subsanada en un plazo de 90 días.

El Mega puerto es considerado como una oportunidad de nuevas y mayores inversiones, una oportunidad de poder dar valor agregado a nuestras exportaciones y principalmente como una oportunidad de ofrecer empleos formales a muchos peruanos.

DC: La Marina de Guerra del Perú (MGP) ha sido tradicionalmente, y es, un importante actor en el grupo de naciones latinoamericanas con afinidad con los EE. UU. En particular, mediante participación en operativos “UNITAS”, ejercicios en el ámbito de la iniciativa “DESI” (Diesel-Electric Submarine Initiative), formación y capacitación de personal, etc. ¿Cree Ud. que un foco de presencia china como la inversión y utilización de las instalaciones portuarias de Chancay podrían influir en una relación tan sólidamente cultivada como la que tienen la MGP y la Armada de los EE.UU (USN)?

SAV: La relación con la Armada de los Estados Unidos es muy importante para la Marina de Guerra del Perú, los vínculos son muy cercanos desde la misión naval americana de inicios del siglo XX, la Marina peruana no solo participa activamente en los ejercicios UNITAS o DESI, sino también en el RIMPAC, PANAMAX, SUBDIEX, etc., mantiene una estrecha coordinación en diversos temas de seguridad hemisférica y ha continuado participando de muchos programas de capacitación y de intercambio. Esta inversión de la empresa estatal china COSCO, ha sido materia de muchas conversaciones con los representantes de la Marina y el gobierno de EE.UU., en las que se ha aclarado el punto de vista del Estado Peruano, que ve en esta inversión una oportunidad muy grande para el comercio exterior con Oriente y que trae beneficios muy importantes en competitividad para sectores como la agroindustria que puede llegar con productos hasta 2 semanas antes a los mercados de consumo en Asia, y que dicho impacto para una producción que hoy representa para la economía peruana, luego de la minería, el principal rubro de exportaciones, es aumentar las posibilidades de competir con otras ofertas agroexportadoras.

DC: ¿Tiene Ud. información acerca de si las instalaciones financiadas por China en Chancay podrían ser utilizadas por buques militares de terceras naciones? ¿Habría, en ese caso, algún condicionamiento? La pregunta es efectuada considerando particularmente el antecedente existente (en otro rubro) en la República Argentina, en donde en una estación catalogada como científica, instalada por el gobierno chino, se han impuesto condiciones para el acceso de funcionarios, prensa y/o ciudadanos locales.

SAV: Este aspecto es quizás el que causa mayor inquietud, sin embargo, el marco legal peruano no permite el ingreso de ninguna nave, aeronave o personal de las fuerzas armadas de un país extranjero sin autorización expresa del Congreso de la República, los muelles que se vienen construyendo en Chancay son muelles comerciales diseñados para el transporte marítimo de minerales y contenedores.

En las circunstancias que unidades chinas han arribado con anterioridad al Perú, siempre lo han hecho al puerto del Callao, cumpliendo con los procedimientos legales existentes. El hecho de que se trate de un puerto privado no implica que no cumplan con las normas que cumplen todas las armadas del mundo cuando tocan puerto peruano.

DC: Entre sus antecedentes profesionales hemos visto que estuvo a cargo de un proyecto referente al traslado de instalaciones de la Base Naval del Callao. ¿Podría desarrollar para los lectores del Boletín del Observatorio Estratégico de los Mares de China en qué consiste ese proyecto, y cuáles fueron las razones que lo originaron? ¿Qué tipo de financiamiento se considera para el mismo?

SAV: Actualmente en el puerto del Callao conviven las actividades comerciales y navales, lo cual ha ido limitando paulatinamente la libertad de despliegue de las unidades de la marina por las interferencias que se dan por el gran crecimiento de actividad portuaria en los últimos 30 años.

La Base Naval del Callao cuenta con 300 hectáreas que están divididas en casi partes iguales por la desembocadura del río Rímac. El proyecto consiste en el traslado de parte de las instalaciones de la Base Naval del Callao del lado sur al norte del río y en una reubicación de los muelles de uso por la Marina a una posición adyacente, al norte del actual puerto, así como la entrega para concesión de más de 80 hectáreas de los terrenos de la parte sur para la expansión del puerto comercial.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones entregó en 2021 aproximadamente 100 millones de dólares para el inicio de los traslados de las dependencias de tierra de la Marina.

La Marina encargó al Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos la supervisión y la asistencia técnica para el desarrollo del proyecto, actualmente se encuentra en la fase preparatoria para iniciar los trabajos de los primeros edificios a fin de este año y trabajando en los expedientes técnicos del componente portuario correspondiente.

En este contexto se han presentado diversas ofertas de empresas constructoras para la ejecución de las obras con planes de financiamiento que el gobierno central debe evaluar y aprobar.

Este proyecto va de la mano del proyecto de impulso a la construcción naval en el Perú y que actualmente se ha formalizado desarrollar con la empresa coreana Hyundai Heavy Industries, considerando que las actuales instalaciones de los Astilleros del Servicio Industrial de la Marina (SIMA-PERU) deberán ser modernizados y ampliados, contemplando incluso la construcción de un nuevo dique seco con capacidad para recibir los buques comerciales que operan ya en nuestros puertos.

DC: Continuando con la pregunta anterior, en cuanto a las normas técnicas de las futuras facilidades, ¿serían normas NATO? ¿Cómo se compatibilizaría esto con la actividad financiada por el estado chino en Chancay?

SAV: Al estar los expedientes técnicos de estas obras a cargo del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, es implícito que el objetivo es contar con instalaciones acordes con los estándares requeridos de seguridad y servicios de la Armada de EE.UU.

El Observatorio Estratégico de los Mares de China agradece al Sr. Vicealmiran-

te el tiempo que brindado y la claridad de los conceptos vertidos, los que serán apreciados muy especialmente por sus lectores.

Comentarios finales

La expansión de la economía china ha permitido la materialización de inversiones provenientes de ese país hacia numerosos lugares del mundo. Muchas veces, en el rubro portuario, el destino de estas es dual. En el caso del puerto de Chancay, y a la luz de la información contenida en la entrevista al VL (R) Silvio Alva Villamón, esa posibilidad pareciera tener un límite tácito que en otros lugares no existe, dada la renovación de la cercana Base Naval del Callao con la colaboración del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos y las citadas conversaciones previas con los representantes de la Marina y el gobierno de EE.UU. Ambas inversiones económicas (Chancay y traslado de la Base Naval) generarán numerosos puestos de trabajo a nivel local (lo que pareciera no haber ocurrido en el caso de la estación catalogada como científica instalada en Neuquén, Argentina). Además, como mencionó el Sr. Vicealmirante Alva Villamón, COSCO competirá con APM Terminals y DP World, compañías que operan en la misma zona.

Independientemente de ello, el histórico vínculo sino-peruano ya incluye una asociación estratégica integral y un tratado de libre comercio que está en vías de actualización. Al respecto, el reciente viaje oficial a China de la primera mandataria peruana Dina Boluarte Zegarra (efectuado entre el 26 y 28 de junio) tendrá un efecto de profundización de esos vínculos. Según se publica en el sitio oficial del gobierno del Perú³, la agenda de trabajo de la mandataria incluyó encuentros políticos y empresariales, a saber:

- Una cumbre con presidente del Comité Permanente de la Asamblea Popular Nacional (Poder Legislativo), el primer ministro del Consejo de Estado (Poder Ejecutivo) y el presidente Xi Jinping
- Una reunión con el presidente de Huawei para firmar un convenio para la formación de 20.000 jóvenes profesionales en temas de inteligencia artificial.
- Una reunión con el presidente de BYD, el mayor fabricante de automóviles eléctricos del mundo, oportunidad en la que se considerará la instalación de una fábrica de autos eléctricos en el Perú.
- Un encuentro en Shanghái con el presidente de Cosco Shipping, accionista principal del mega puerto de Chancay que se inaugurará en noviembre próximo. Estaba prevista también su participación (junto a su equipo de trabajo) como oradora en la conferencia sobre “Oportunidades de Inversión en el Perú” ante más de 250 líderes empresariales chinos.

No cabe duda de que el “modelo de negocios” chino se expande, con pros y contras para quienes de alguna manera participan. Probablemente el Perú sea un caso prototipo en cuanto al mantenimiento del balance con países tradicionalmente aliados, nuevos y anteriores inversores. Solo el tiempo aclarará esa posibilidad.

³ Presidencia de la Republica del Peru, (2024, 23 de junio) Presidenta Dina Boluarte realizará Visita de Estado a la República Popular China, atendiendo invitación de presidente Xi Jinping
<https://www.gob.pe/institucion/presidencia/noticias/976767-presidenta-dina-boluarte-realizara-visita-de-estado-a-la-republica-popular-china-atendiendo-invitation-de-presidente-xi-jinping>