



SOCIEDAD-MEDIO AMBIENTE

El Megapuerto

Algunas consideraciones sobre el
megapuerto de Chancay - Perú

Editor Oscar Rafael Tinoco Gomez

Jesús Enrique Tinoco Gómez
Francisco Javier Wong Cabanillas
Luz Rossana Arbaiza Gonzales
Oscar Tinoco Gómez

El megapuerto

Algunas consideraciones sobre el
megapuerto de Chancay - Perú

Editor Oscar Rafael Tinoco Gomez

El megapuerto

Autores:

© Jesús Enrique Tinoco Gómez

© Francisco Javier Wong Cabanillas

© Luz Rossana Arbaiza Gonzales

© Oscar Rafael Tinoco Gómez

Editado por :

© Oscar Rafael Tinoco Gómez

Calle El Abutillon 3881, Urb. Las Palmeras - Los Olivos

otinocog@unmsm.edu.pe

Hecho el depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2024-09115

Primera edición digital, Agosto 2024

ISBN: 978-612-03-0038-1

Libro electrónico disponible en: <http://librosctscafe.ctscafe.pe/>

Índice

	Pág.
<i>Prólogo</i>	06
<i>Introducción</i>	09
<i>El megapuerto de Chancay: una aproximación a su inserción geopolítica en América latina</i>	
<i>The Chancay megaport: an approach to its geopolitical insertion in Latin America</i>	
<i>Le mégaport de Chancay : une approche de son insertion géopolitique en Amérique latine</i>	11
Jesús Enrique Tinoco Gómez Universidad Nacional Agraria la Molina	
<i>El Puerto de Chancay: Inserción del Proyecto a nivel nacional y local</i>	
<i>The Port of Chancay: Insertion of the Project at the national and local level</i>	
<i>Le Port de Chancay : Insertion du Projet au niveau national et local</i>	40
Francisco Javier Wong Cabanillas Universidad Nacional Mayor de San Marcos Luz Rossana Arbaiza Gonzales Universidad Nacional Mayor de San Marcos	

El recurso agua y el mega puerto de Chancay

The water resource and the mega port of Chancay

La ressource en eau et le méga port de Chancay.....81

Oscar Tinoco Gómez

Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Acerca de los autores

About the authors

À propos des auteurs.....102

Prólogo

El presente conjunto de artículos es el producto de la inquietud de un grupo de intelectuales y profesionales nacionales de diferentes disciplinas con respecto a este megaproyecto a realizarse en nuestro país. La inmensa obra arquitectónica que lleva años planeándose y ejecutándose en Chancay, distrito situado al norte, en la provincia de Huaral y departamento de Lima, que para los que somos de la ciudad o vivimos en la provincia de Lima, figura en nuestro imaginario ciudadano por sus chacras (campos de cultivo), sus playas, y la riqueza arqueológica de su zona, que se demostraba en los años 80 con la presencia cotidiana de material arqueológico en venta por los vendedores ambulantes de las calles del centro (los recordados cuchimilcos), además de ser la entrada a lo que denominamos el norte chico, ha pasado desapercibida en nuestro país, hasta el momento, cuando debido a su importancia económica y geopolítica, los medios de comunicación y el gobierno lo van teniendo en cuenta. Pero es desde la academia que se ha venido desde los inicios del proyecto, analizando, investigando y compartiendo la información que se tiene, además de ver los futuros efectos de dicha mega obra en la población cercana, tanto a nivel económico, social, y ambiental. Dicha inquietud se materializó por medio de reuniones entre los profesionales y científicos que compartían diferentes puntos de vista al respecto, reuniones donde se discutían las posibles implicancias del proyecto, diferentes profesionales: Ingenieros, biólogos, sociólogos, educadores, profesionales de la salud, administradores, lingüistas, arqueólogos, etc., Dieron su opinión y colaboraron en la elaboración del libro que aquí se presenta, tanto elaborando artículos, como dando ideas al respecto. Las reuniones se dieron vía virtual, aprovechando un seminario sobre epistemología que se venía realizando con los profesionales,

resultado que, más adelante, se presentará en un libro. En medio de estas charlas y aprendizajes multidisciplinarios, se dio la coincidencia de que muchos de los profesionales e investigadores que participaban del seminario estaban interesados en analizar e investigar la inmensidad de esta obra y sus implicancias en nuestra sociedad y en nuestro país. Esta idea del impacto en nuestra sociedad de esta mega obra era el tema de conversación, de tertulia del Dr. Francisco Wong, que, en cada reunión, ya sea presencial, frente a un café, en un aula o por medio virtual nos comentaba sobre los avances, las últimas informaciones, etc. Ya dentro del seminario, al reunirnos todos los profesionales, y durante su desarrollo, también otros profesionales, en la ronda de comentarios que siempre se realizaba luego de cada exposición, comentaban del tema, sobre todo el Ing. Enrique Tinoco, que, desde Salvador, capital del estado de Bahía, en el Brasil, nos explicaba la importancia geopolítica de la obra, dentro del contexto mundial. Nuestro seminario se fue enriqueciendo con todas estas informaciones, y a la vez las reuniones se fueron extendiendo más a través de las noches de verano limeñas. Se decidió, luego de coordinar horarios y ocupaciones profesionales, separar las discusiones del seminario y empezar a reunirnos para analizar las implicancias de esta obra. El Dr. Francisco Wong, siempre como organizador es su naturaleza, consultando a los demás coordinó reuniones y tertulias para poder trabajar y analizar este importante tema, que debía tener como resultado uno o varios artículos, que reunidos en un libro, nos dieran una visión global de lo que va a pasar, y viene sucediendo con la construcción de este megapuerto. Las reuniones se dieron, y fruto de ellas aparece este libro, donde se explica las implicancias nacionales y mundiales de esta megaobra.

Para un neófito como el que escribe, estos temas geopolíticos se hacen más claros al leer estas páginas, donde entendemos que muchos intereses convergen alrededor de esta obra. A nivel general

el Perú se transformará en uno de los centros de comercio marítimo más importante de Sudamérica, y a nivel local, la zona de Chancay se transformará creemos, en una nueva ciudad, tan o más activa comercialmente que cualquier otra metrópolis del mundo, y eso es quedarnos cortos, y el cambio será rápido, el movimiento poblacional también, tanto nacional como extranjero, convirtiéndose en una metrópoli cosmopolita y dinámica. ¿Estaremos preparados para este cambio?, ¿Qué sucederá con la ciudad de Lima?, ¿Qué traerá este progreso repentino? Son preguntas que quedan en el tintero y que los autores tratan de explicar, pero claro, aún falta mucho por ver, y entender.

Agradecemos la colaboración de muchos de nuestros colegas como la Dra. Mónica Elisa Meneses la Riva, la Dra. Josefina Amanda Suyo Vega, La Mag. Johanna de Jesús Stephanie Gago Chávez, el Dr. Fidel Tadeo Soria Cuellar , el Ing. Jesús Enrique Tinoco Gómez ,el Dr. Francisco Javier Wong Cabanillas, Lic. Carmen Chávez ,la Dra. Ysabel Zevallos Parave, la Lic. Luz Rossana Arbaiza Gonzales, el Dr. Oscar Rafael Tinoco Gómez, el Bach. Carlos Alberto Vega Vidal, entre otros, que gracias a sus opiniones y colaboraciones se logra publicar este libro. Gracias.

Bach. Carlos Alberto Vega Vidal
Surquillo, Lima-Perú 2024

Introducción

El Terminal Portuario Multipropósito de Chancay o, simplemente el Mega puerto de Chancay es, prácticamente una realidad, su primera etapa esta en fase de conclusión y se prevé su inauguración para noviembre de 2024 con la presencia del presidente de la República Popular China, Xi Jinping, coincidiendo con la reunión de la APEC.

La APEC, según sus documentos, es el foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), establecido en noviembre de 1989, es un foro económico compuesto por 21 economías de Asia-Pacífico, considerada la región más dinámica del mundo; y que tiene como objetivo: ”promover una mayor prosperidad en la región de Asia-Pacífico mediante la implementación de la llamada “Visión APEC Putrajaya 2020-2040” que identifica tres pilares: comercio e inversión; innovación y digitalización; un crecimiento fuerte, equilibrado, seguro, sostenible e inclusivo.”

Este proyecto el megapuerto de Chancay se encuentra ubicado a unos 80 kilómetros al norte de Lima, se prevé una inversión total de USD 3500 millones y está a cargo de un consorcio formado por la empresa china COSCO Shipping y la peruana Vulkan, donde la primera controla el 60% del capital y la peruana el 40% restante.

La información que circula gira en torno de la aquí registrada y de los detalles de las características del mega puerto; pero es poca la información y el análisis de las oportunidades que este proyecto genera para el desarrollo de Chancay, de la región y de la América Latina, a no ser para reiterar que este mega puerto será un HUB portuario para la región.

Bien, considerando que un HUB marítimo es el nodo de distribución de servicios logísticos encima de la media y que opera básicamente con proveedores de servicios logísticos, agentes de trasbordo, depósitos de almacenaje y de distribución regional y transporte terrestre debe suponerse que necesita de la movilización de servicios de transporte, tanto de líneas de navegación como de líneas de transporte terrestre y aéreo, así como de servicios de operadores de infraestructura, de operadores portuarios y de operadores de transporte terrestre y aéreo; así como demanda y promueve actividades industriales de soporte, mantenimiento de contenedores, mantenimiento de navíos y mantenimiento de otros equipamientos y otras industrias relacionadas, como es el caso del turismo y otras manufacturas; además servicios financieros y servicios de construcción civil.

Existe, entonces, la necesidad de profundizar las informaciones y análisis de estos elementos indispensables para que este proyecto sea una palanca para el desarrollo; llevando en consideración que esos servicios e industrias debe tener uno o más actores sociales e institucionales, desde el nivel nacional hasta el local, pasando por el regional.

La presente serie de artículos producidos pretende contribuir a esta necesidad y convocar otros actores a sumarse a esta tarea.

Ing. Jesús Enrique Tinoco Gómez
Salvador, Bahia-Brasil 2024

El megapuerto de Chancay: una aproximación a su inserción geopolítica en América latina

Ing. Jesús Enrique Tinoco Gómez
Universidad Nacional Agraria la Molina
Correo Electrónico: tinocoje@yahoo.com.br

Resumen: El presente artículo tiene por objeto describir y analizar la inserción geopolítica del proyecto mega puerto de Chancay, bajo el entendido que la geopolítica aborda justamente el análisis de la interacción de los eventos políticos con relación a los factores geográficos físicos y humanos, recurriendo en ese proceso a instrumentos de otras disciplinas como la economía, la historia o la sociología. Comienza con un sumario abordaje del proceso de estructuración del poder después de la segunda guerra mundial y como ese proceso histórico fue evolucionando hasta la situación actual de un poder hegemónico bajo el liderazgo de Estados Unidos de Norteamérica y la emergencia de una propuesta alternativa que presenta como líderes China, Iran y Rusia; y como este proceso se refleja en las rutas de navegación marítima actuales, concentradas en el Hemisferio Norte y derivadas de allí hacia Asia. Sigue con la identificación de la estrategia del grupo emergente – China, Iran, Rusia – en un movimiento amplio en escala mundial, con elementos económicos, sociales y políticos, dentro de los cuales la navegación marítima hace parte de la estrategia de Cinturón Económico de la Nueva Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, en el cual se ubica,

entre otros, pero con destaque, el proyecto del mega puerto de Chancay. Concluye con una resumida identificación de las oportunidades y amenazas que genera para el Perú y América Latina.

Palabras claves: Geopolítica/ Navegación marítima/ Orden político/. Bloques en pugna/ Mega puerto Chancay/ Impacto geopolítico.

Abstract: The purpose of this article is to describe and analyze the geopolitical insertion of the Chancay mega port project, under the understanding that geopolitics precisely addresses the analysis of the interaction of political events in relation to physical and human geographical factors, resorting in this process to instruments from other disciplines such as economics, history or sociology. It begins with a summary approach to the process of structuring power after the Second World War and how that historical process evolved to the current situation of a hegemonic power under the leadership of the United States of America and the emergence of an alternative proposal that presents as leaders China, Iran and Russia; and how this process is reflected in the current maritime navigation routes, concentrated in the Northern Hemisphere and derived from there towards Asia. It continues with the identification of the strategy of the emerging group – China, Iran, Russia – in a broad movement on a global scale, with economic, social and political elements, within which maritime navigation is part of the Economic Belt strategy of the New Silk Road and the 21st Century Maritime Silk Road, in which the Chancay mega port project is located, among others, but notably. It concludes with a summary identification of the opportunities and threats it generates for Peru and Latin America. For the statistical test, the statistical parameter of the calculated Z was used; the hypothesis test, the result is that teachers have a low percentage of promotion about the knowledge

of the levels of learning evaluation, the same that has relation and has an impact on the evaluation of learning cognitive and procedural skills of Philosophy General. Existing, statistical evidence with a level of significance of 5%.

Keywords: Geopolitics/ Maritime navigation/ Political order/
Blocks in conflict / Mega port Chancay / Geopolitical impact.

Résumé : Le but de cet article est de décrire et d'analyser l'insertion géopolitique du projet de mégaport de Chancay, étant entendu que la géopolitique aborde précisément l'analyse de l'interaction des événements politiques en relation avec des facteurs géographiques physiques et humains, en recourant dans ce processus à des instruments. issus d'autres disciplines telles que l'économie, l'histoire ou la sociologie. Il commence par une approche sommaire du processus de structuration du pouvoir après la Seconde Guerre mondiale et de la façon dont ce processus historique a évolué vers la situation actuelle d'une puissance hégémonique sous la direction des États-Unis d'Amérique et l'émergence d'une proposition alternative qui se présente comme les dirigeants Chine, Iran et Russie ; et comment ce processus se reflète dans les routes de navigation maritime actuelles, concentrées dans l'hémisphère nord et dérivées de là vers l'Asie. Elle se poursuit avec l'identification de la stratégie du groupe émergent – Chine, Iran, Russie – dans un vaste mouvement à l'échelle mondiale, avec des éléments économiques, sociaux et politiques, au sein duquel la navigation maritime s'inscrit dans la stratégie de la Ceinture Économique du Nouveau la Route de la Soie et la Route de la Soie maritime du 21e siècle, dans lesquelles se situe, entre autres, le projet du mégaport de Chancay. Il se termine par une identification sommaire des opportunités et des menaces qu'il génère pour le Pérou et l'Amérique latine.

Mots-clés: Géopolitique/ Navigation maritime/ Ordre politique/. Blocs en conflit / Méga port Chancay / Impact géopolitique.

1. Introducción

El mega puerto de Chancay es un proyecto ubicado en la provincia de Huaral, región Lima, próximo al puerto del Callao, una de las justificaciones para su ejecución es la de descongestionar las labores portuarias desarrolladas ahí, pero, adicionalmente, ya se ha convertido en lugar común afirmar que será un HUB de intercambio comercial entre Sudamérica y China. Es oportuno explicitar que en este artículo se usará este neologismo como un concepto en la teoría de redes que se refiere a un nodo o punto de intercambio, o centro de distribución, de personas y mercancías que excede ampliamente el promedio.

La conclusión de su primera etapa está prevista para finales de este año de 2024 y se especula sobre sus alcances e impacto para el Perú y América Latina, tanto como palanca de impulso al desarrollo cuanto como elemento generador de potenciales áreas de rozamiento entre países de la Región.

Si se considera que el 70% Planeta Tierra está cubierto de agua y por lo tanto la masa continental es solo del 30%, se debe considerar normal que, pese a los avances tecnológicos en materia de transporte, el sistema comercial de mercancías depende básicamente del transporte marítimo internacional y de la viabilidad y funcionalidad de las rutas marinas

En función de esa verificación, el análisis de los impactos del mega puerto de Chancay supone abordar el tema dentro de la perspectiva geopolítica, es decir el análisis de la interacción de los eventos políticos con relación a los factores geográficos físicos y humanos,

recurriendo en ese proceso a instrumentos de otras disciplinas como la economía, la historia o la sociología; en este caso tres factores se destacan en su abordaje: mercados, recursos naturales y canales de comunicación.

En este artículo se pretende describir, sumariamente, el panorama mundial para insertar en él el latinoamericano y hacer un listado de las demandas que el Proyecto genera para ser un elemento impulsor del desarrollo nacional.

Para esa finalidad se utilizan informaciones de fuentes ya elaboradas, disponibles en libros y revistas, así como informaciones de publicaciones diarias físicas o virtuales, organizadas y analizadas en un abordaje de procesal y de sistema.

2. Panorama mundial

Un punto de inflexión en la navegación marítima fue la Segunda Guerra Mundial por el tipo, volumen e intensidad del transporte, de soldados a vituallas; paralelamente con las acciones militares tuvieron lugar conversaciones para rediseñar el Sistema de Seguridad Militar y Económica, porque en el entendimiento de los líderes de los países en conflicto este era este era un punto clave; ya en agosto de 1941, luego que Estados Unidos entro a la guerra, se reunieron Churchill y Roosevelt para tratar sobre la necesidad de establecer un sistema de seguridad colectiva permanente y más completo al final de la guerra, la reunión fue registrada en la Carta del Atlántico.

2.1. Proceso histórico resumido

Cuando los aliados sintieron que el curso de la guerra les era favorable, a partir de 1943, sus lideres se integraron a Churchil y Roosvelt y promovieron sucesivas reuniones y debates para la

construcción de una Organización del Nuevo Mundo: Moscú (octubre y noviembre de 1943), Teherán (noviembre y diciembre de 1943), Bretton Woods (julio de 1944), Dumbarton Oaks (agosto a octubre de 1944), Yalta (febrero de 1945), San Francisco (junio de 1945) y Postdam (julio y agosto de 1945).

Particular interés para este análisis tiene la reunión de Bretton Woods, porque fue en esa que los Estados Unidos, por así decir, fundaron el inicio de su papel hegemónico. Efectivamente: en los documentos aprobados en la Conferencia sobre la creación del Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo (BIRD) se institucionalizó la centralidad del dólar; de la misma manera, para la creación del Fondo Monetario Internacional (FMI) en Bretton Woods, se definió que parte de la contribución de cada miembro debería hacerse en dólares u oro y si fuera el caso, el resto en moneda nacional, con el dólar como referencia para el cálculo.

Hay que añadir que a través de la modalidad lend-lease (préstamo y arrendamiento), mediante una ley aprobada por el Congreso el 11 de marzo de 1941, Estados Unidos de América colocó durante la guerra, entre sus aliados 50 mil millones de dólares, de los cuales \$ 31.4 mil millones (63%) fueron a Inglaterra y sus satélites, \$ 11 mil millones (22%) a la URSS, \$ 3.8 mil millones (7.6%) a Francia, \$ 1.6 mil millones (3.2%) a China y otros menores, cubriendo un total de 38 países.

Siendo el único país que tenía bomba atómica, implantó una estrategia en la que mientras patrocinaba la recuperación económica de las áreas estratégicas para la contención de la URSS reforzó la primacía del dólar, (1) financiando directamente las economías de sus aliados, con contribuciones en dólares (Plan Marshall, desde 1949), (2) ampliando significativamente su gasto militar en el extranjero – como el caso de la guerra de Corea – en dólares, claro, (3) abriendo unilateralmente sus mercados a las exportaciones de socios estratégicos, lo que garantizó ingresos en

dólares a esos países, (4) permitiendo el mantenimiento de tipos de cambio devaluados con el dólar como referencia, y (5) estimulando la inversión extranjera directa de sus empresas multinacionales, que naturalmente ocurriría en dólares, dado el origen de estas empresas.

La centralidad de la moneda norteamericana es tal que 87% de las transacciones de cambio y 80% de las transacciones de comercio exterior son realizadas en dólares, lo que define una evidente asimetría de su poder, sin alternativa viable en el corto plazo; la mayor parte de esas operaciones es realizada dentro de la Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication, el SWIFT, que es un sistema de mensajes interbancarios conectando más de 11 mil instituciones financieras en más de 200 países, con un volumen financiero estimado en 6 trillones de dólares diarios, siendo que la sede de esta sociedad es Bélgica, pero su control absoluto es norteamericano.

Resulta entonces que el dólar no llega a ser un bien común de la humanidad ofrecido por una potencia hegemónica estabilizadora como pretenden sus defensores, sino que, en realidad es usado por su emisor, los Estados Unidos, como herramienta de control y coerción monopólica. Es interesante anotar que dentro de los Estados Unidos existen voces que alertan sobre el peligro de esta práctica, como es el caso de Henry Paulson Jr. ex secretario del Tesoro USA durante el gobierno de George W. Bush.

En términos de recursos naturales, en 1945 el entonces presidente Harry Truman proclamó unilateralmente la ampliación de la jurisdicción marítima de Estados Unidos a una extensión de 200 millas náuticas, medida que garantizaba a este país el derecho a explotar las reservas de petróleo y gas descubiertas en su plataforma continental. En este documento se explica el motivo principal de esta decisión: la búsqueda de nuevas fuentes de

petróleo y otros minerales, que, según los expertos, podrían encontrarse en zonas sumergidas más allá de los límites de las aguas territoriales de 3 millas náuticas.

La debilidad política y económica de los países que habían participado en la guerra redujo las posibilidades de seguir la Proclamación de Truman; eso ocurriría más tarde y no siempre con tranquilidad, en 1949, Arabia Saudita amplió su dominio marítimo, y en la década siguiente fue el turno de Kuwait, Israel e Irán, entre otras naciones; en América Latina, el Perú fue el país que tuvo la reacción más inmediata: en 1947, citando la necesidad de proteger su frontera marítima contra la pesca a gran escala por parte de barcos extranjeros, principalmente de bandera estadounidense, el gobierno peruano también declaró la soberanía sobre 200 millones de mar territorial.

En lo que se refiere al transporte marítimo, este se organizó siguiendo las rutas que ya funcionaban antes de la guerra y la consolidación de Estados Unidos como potencia hegemónica única, primero en contrapunto con la URSS y más adelante sin opositor desde la disolución de la Unión Soviética, incorporando en su articulación económica a Europa, Canadá y Japón, con América Latina y África en calidad de países periféricos, América Latina recibió la peyorativa denominación de “Patio trasero”; los primeros como exportadores de productos manufacturados y los periféricos como exportadores de materias primas y producción agropecuaria; es así que los ejes de transporte marítimo según la South Pacific Logistics se organizan en torno de:

- **El Canal de Suez:** El Canal de Suez es una vía artificial que conecta el Mar Mediterráneo con el Mar Rojo, permitiendo el paso entre el Océano Atlántico y el Océano Índico. Está ubicada en Egipto y representa una de las vías marítimas más utilizadas a nivel mundial. Aproximadamente el 12% del comercio mundial pasa por este canal, incluyendo una gran proporción de petróleo y gas natural. Se completó en 1869 con la intención de facilitar el comercio entre Europa y Asia, siendo la vía marítima más corta que conecta ambos continentes, lo que evita rodear África. Cuenta con una extensión de 193 kilómetros, una profundidad cercana a los 24 metros y un ancho que alcanza hasta 350 metros. Cruzarlo toma alrededor de 16 horas, y maneja un promedio de 20.000 buques al año. La relevancia del Canal de Suez fue palpable durante su bloqueo en 2021, cuando el buque Ever Given quedó encallado en el canal durante seis días, bloqueando el paso a cientos de barcos y causando pérdidas millonarias.
- **El Canal de Panamá:** El Canal de Panamá es una vía artificial de 82 km en Panamá, que conecta el Océano Atlántico con el Océano Pacífico. Este canal reduce el tiempo de viaje marítimo entre la costa este y oeste de América, y es esencial para el comercio entre América del Norte, América Latina y Asia. Se inauguró en 1914 y se estima que más de 14,000 barcos pasan por este canal cada año, lo que supone el 6% del comercio mundial. Normalmente, una nave demora un promedio de 8 a 10 horas en cruzar el Canal de Panamá y los principales productos que transitan por aquí son granos, carbón, contenedores y productos químicos. Cabe destacar que desde 2016 se agregó un nuevo carril al canal, duplicando su capacidad y permitiendo el tránsito de buques Neopanamax, que tienen una capacidad de hasta 14,000 TEUs.

- **El Estrecho de Malaca:**El Estrecho de Malaca tiene aproximadamente 930 kilómetros y se encuentra al sudeste de Asia, entre Indonesia y Malasia. Es una de las rutas marítimas más importantes de Asia, ya que permite el intercambio comercial entre China, Japón, Corea del Sur, Malasia, Filipinas, India, Tailandia e Indonesia. Según estimaciones, más de 80,000 embarcaciones cruzan por ahí cada año, lo que representa el 25% del comercio mundial. De igual manera, el Estrecho de Malaca es también una ruta vital para el transporte de petróleo desde Oriente Medio a Asia. Se calcula que por este estrecho pasa el 40% del petróleo mundial.
- **El Estrecho de Ormuz:**El Estrecho de Ormuz, tiene una longitud de 160 kilómetros de largo y 33 de ancho en su punto más angosto. Está ubicado entre Omán e Irán y se considera la ruta petrolera más importante del mundo, ya que conecta a los principales productores de petróleo de Medio Oriente con mercados importantes en Asia, Europa y América del Norte. Una quinta parte de las exportaciones mundiales de petróleo pasan por este estrecho, con 21 millones de barriles de petróleo diarios. Su importancia es tal que cualquier tensión en la región puede afectar significativamente los precios del petróleo a nivel mundial.
- **El Estrecho de Gibraltar:**El Estrecho de Gibraltar se ubica entre España y Marruecos y mide aproximadamente 60 km de largo. Conecta el Océano Atlántico con el Mar Mediterráneo, siendo vital para el comercio entre Europa, África y América. Este estrecho ve pasar una considerable cantidad de tráfico marítimo, por sus aguas transitan 100.000 embarcaciones al año, lo que implica más del 10% del tráfico internacional.

- **El Canal de La Mancha:** Finalmente, el Canal de la Mancha es un estrecho que separa el sur del Reino Unido de Francia, con una longitud aproximada de 560 km que conecta el Mar del Norte con el Océano Atlántico. Es reconocida como la vía de navegación con mayor tráfico a nivel mundial y es crucial para el transporte de mercancías desde Europa. Se estima que más de 182,000 barcos al año cruzan el Canal de la Mancha, lo que equivale a unos 500 barcos al día.

Estas rutas son arterias vitales que impulsan la economía global, y su gestión eficiente es crucial para el éxito en la logística internacional y la cadena de suministro.

Resumiendo: Estados Unidos de Norteamérica asumió el papel de potencia hegemónica sin contrapeso, teniendo como aliados los países europeos, Canadá y Japon; ese papel de centralidad se tradujo en reservar para si la producción industrial, el desarrollo científico y tecnológico bien como el dominio del aspecto cultural, los países periféricos, Africa, Asia y América Latina asumieron el papel de mercado consumidor de productos industrializados y proveedor de materias primas, básicamente recursos naturales y productos agropecuarios; simplificadaamente estos flujos se organizan en rutas predominantemente América del Norte - Europa y, de allí al oriente, en consecuencia los puertos más importantes están en el Hemisferio Norte, Los Ángeles y Long Beach en Estados Unidos y Manzanillo en México, los más importantes de América del Sur son el del Callao, en el Perú, considerado el primero del Pacífico Sur y el séptimo en toda la costa del Pacífico, Puerto de Guayaquil en el Ecuador y Puerto de Santo Antonio en Chile.

2.2 Los procesos en curso.

Los procesos socioeconómicos posteriores a la disolución de la URSS y el fin de la llamada Guerra Fría devienen en un panorama global que muestra el enfrentamiento entre dos opciones de orden mundial.

Ese proceso de enfrentamiento es fácilmente identificable a partir de la explicitación que hacen ambos bloques; en el caso de Occidente, una referencia importante es la formulación que hace el secretario de Estado de los Estados Unidos, Antony J. Blinken, en la Escuela de Estudios Internacionales Avanzados de la Universidad Johns Hopkins: “El Poder y el propósito de la Diplomacia Americana en una Nueva Era”, el 13 de setiembre de 2023, cuando habla del periodo post Guerra Fría:

Décadas de relativa estabilidad geopolítica han dado paso a una competencia cada vez más intensa potencias autoritarias y revisionistas. La guerra de agresión de Rusia en Ucrania es la amenaza más inmediata y aguda del orden internacional consagrado en la Carta de las Naciones Unidas y sus principios básicos de soberanía, integridad territorial e independencia para las naciones, y derechos humanos universales e indivisibles para los individuos.

Mientras tanto, la República Popular China plantea el desafío más importante a largo plazo porque no sólo aspira a reformar el orden internacional, sino que tiene cada vez más el poder económico, diplomático, militar y tecnológico para hacerlo.

Y Beijing y Moscú están trabajando juntos para hacer que el mundo sea seguro para la autocracia a través de su “asociación sin límites”.

La otra propuesta puede ser verificada en varios pronunciamientos y documentos, se eligió para este artículo un trecho de la Declaración conjunta de la Federación Rusa y la República Popular China sobre las relaciones internacionales entrando en una nueva era y el Desarrollo Sostenible Global, (TINOCO, p 75 y 87) firmado el 04 de febrero de 2022 :

Las partes buscan avanzar en su trabajo para vincular los planes de desarrollo de la Unión Económica Euroasiática y la Iniciativa de la Franja y la Ruta con miras a intensificar la cooperación práctica entre la UEEA y China en diversas áreas y promover una mayor interconexión entre las regiones de Asia Pacífico y Eurasia. Las partes reafirman su enfoque en la construcción de la Gran Asociación Euroasiática en paralelo y en coordinación con la construcción de la Franja y la Ruta para fomentar el desarrollo de asociaciones regionales, así como procesos de integración bilateral y multilateral en beneficio de los pueblos del continente euroasiático.

.....

Las partes reiteran la necesidad de consolidación, no de división de la comunidad internacional, la necesidad de cooperación, no de confrontación. Las partes se oponen al retorno de las relaciones internacionales al estado de confrontación entre las grandes potencias, cuando los débiles caen presa de los fuertes. Las partes tienen la intención de resistir los intentos de sustituir las normas elaboradas en privado por ciertas naciones o bloques de naciones por formatos y mecanismos universalmente reconocidos que sean consistentes con el derecho internacional, y están en contra de abordar los problemas internacionales indirectamente y sin consenso, se oponen a la política de poder, la intimidación, la sanciones y la aplicación extraterritorial de la jurisdicción, así como el abuso de las políticas de control de exportaciones, y apoyar la facilitación del comercio de conformidad con las normas de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Este enfrentamiento entre una propuesta vigente que propugna un “Orden basado en reglas” y que tiene Estados Unidos como potencia hegemónica y otra que propone un orden Multipolar y que tiene como líderes China, Rusia e Iran se traduce en procesos mundiales y regionales diversos, entre los cuales se destacan los siguientes

- a) Creación del AUKUS (en inglés: Australia-United Kingdom-United States), es una alianza estratégica militar entre tres países de la anglosfera: Australia, Reino Unido y Estados Unidos. Se anunció públicamente el 15 de septiembre de 2021 para la región del Indo-Pacífico. Según el pacto, Estados Unidos y el Reino Unido ayudarán a Australia a adquirir submarinos de propulsión nuclear; fuentes no confirmadas de la Casa Blanca han alegado que está diseñado para contrarrestar la influencia de China en la región del Indo-Pacífico. El pacto también incluye la cooperación en “capacidades cibernéticas, inteligencia artificial, tecnologías cuánticas y capacidades submarinas adicionales”. Según el pacto, Australia adquirirá nuevas capacidades de ataque de largo alcance para su fuerza aérea, marina y ejército. El pacto se centrará en la capacidad militar, separándolo de la alianza de intercambio de inteligencia Cinco Ojos que también incluye a Nueva Zelanda y Canadá
- b) Creación de la Unión Económica Euroasiática (UEEA) . Organización internacional para la integración económica regional, formado por Rusia, Belarús, Kazajistán, Kirguistán y Armenia; establecida a través del Tratado sobre la UEEA del 29 de mayo de 2014. El mercado común de la UEEA comenzó a funcionar el 1º de enero de 2015 y más del 75% de sus transacciones comerciales ya se realizan en las monedas nacionales.
- c) Creación de la Organización de Cooperación de Xangai (OCS); una organización intergubernamental que se fundó

en Shanghai el 15 de junio de 2001. La Organización de Cooperación de Shanghai está integrada actualmente por nueve Estados miembros (China, India, Kazajstán, Kirguistán, Rusia, Pakistán, Iran, Tayikistán y Uzbekistán), cuatro Estados observadores interesados en adherirse como miembros de pleno derecho (Afganistán, Belarús y Mongolia) y seis “Asociados en el Diálogo” (Armenia, Azerbaiyán, Camboya, Nepal, Sri Lanka y Turquía). Desde su creación en 2001, la Organización de Cooperación de Shanghai se ha centrado principalmente en cuestiones de seguridad regional, la lucha contra el terrorismo regional, el separatismo étnico y el extremismo religioso. Hasta la fecha, entre las prioridades de la Organización de Cooperación de Shanghai también figura el desarrollo regional.

- d) Creación del BRICS , originalmente BRIC, Brasil, Rusia, India y China que, por iniciativa rusa, el 16 de junio de 2009, en Ekaterimburgo acogió la primera Cumbre BRIC. Los líderes del BRIC emitieron una declaración conjunta después de la Cumbre. El documento establece los objetivos de BRIC “promover el diálogo y la cooperación entre nuestros países de una manera incremental, proactiva, pragmática, abierta y transparente. El diálogo y la cooperación de los países BRIC conducen no sólo a servir los intereses comunes de las economías de mercado emergentes y los países en desarrollo, sino también a construir un mundo armonioso de paz duradera y prosperidad común”. El documento esbozó una percepción común sobre las formas de hacer frente a la crisis financiera y económica mundial. En 2013, con la incorporación de África del Sur (South África en inglés) los BRICS representaron alrededor del 27 por ciento del PIB mundial (en términos de la paridad del poder adquisitivo de sus monedas nacionales). La población total

de los BRICS era de 2.880 millones (42 por ciento de toda la población mundial), y los cinco países cubren el 26 por ciento de la superficie terrestre del planeta. A partir de 2023 su acrónimo es BRICS+, pues fueron aceptadas las solicitudes de incorporación de Argentina, Etiopia, Iran, Arabia Saudita, Egipto y Emiratos Árabes Unidos, a partir del 1 de enero de 2024; vale registrar que el gobierno elegido en Argentina declinó su ingreso a la organización al asumir la presidencia Javier Milei.

- e) Lanzamiento por China de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, denominación corta de la propuesta para construir el Cinturón Económico de la Nueva Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, es decir rescatar y ampliar la ruta comercial de dos milenios que conectaba China con Asia Central, África y Europa e incorporar el enlace marítimo entre Asia y el “Sur Global”.

Rosario Santa Gadea publica el artículo: Comprender la iniciativa china de la Franja y la Ruta en la Revista Harvard Review in Latin America, donde señala cuatro puntos importantes para la efectiva comprensión de los alcances de la Iniciativa de la Franja y la Ruta:

Primero, la conectividad; concepto que se relaciona, principalmente, con la provisión de infraestructura en las áreas de transporte, energía y comunicaciones, tres pilares básicos del desarrollo, de manera que el comercio y la inversión con China sean más eficientes.

Segundo concepto los “corredores económicos”, que implica ir más allá de simplemente proporcionar infraestructura, atendiendo a la necesidad de generar las condiciones para el desarrollo de las zonas conectadas por la infraestructura a través de la integración productiva, facilidades logísticas y otras medidas complementarias puesto que la Iniciativa de la Franja y Ruta tiende a promover el

desarrollo dentro de un territorio específico, que está conectado por la infraestructura, y esta es la importancia de los corredores económicos.

Tercero, se refiere a la conectividad por tierra y por mar, por ello la denominación completa de la Iniciativa es: Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI. Y es justamente en este concepto que aparece América Latina, cuando la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI llega hasta el Océano Pacífico.

Cuarto, mantener siempre en foco que la Iniciativa integra más que las inversiones en infraestructura, considerando por lo menos cinco pilares en la Iniciativa China:

- Coordinación de políticas económicas o estrategias de desarrollo.
- Libre comercio (dentro de los corredores).
- Integración financiera que incluye, entre otros, bancos y fondos creados para financiar proyectos, por ejemplo, el Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). Inversión en infraestructura.
- Vínculos de persona a persona.

Es este universo dinámico que permite visualizar la importancia del transporte en general y del marítimo en particular, donde es posible identificar y analizar el mega puerto de Chancay. Inicialmente se registra que la inversión ocurre en la modalidad CONCESIÓN, que es una modalidad donde la iniciativa privada realiza la inversión a cambio de administrar el proyecto por un determinado periodo de tiempo, al final del cual la propiedad de la inversión vuelve al Estado; de esa manera el sector privado contribuye con las necesidades de inversión que el sector público tiene dificultades para asumir directamente, obtiene el usufructo de la rentabilidad de la inversión por un periodo determinado y los usuarios acceden a infraestructura pública de calidad.

La inversión del mega proyecto es asumido por un consorcio formado por una empresa china, la COSCO Pacific Limited (China Ocean Shipping Company) que desde 1994 cotiza en la Bolsa de Valores de Hong Kong, siendo que desde 1997 Hong Kong dejó de ser colonia británica y se integró a la República Popular China, en cuyo momento la COSCO asumió la nacionalidad china, la cual tiene el 60% de las acciones; y, la empresa peruana Volcan Compañía Minera S.A.A que controla el 40% restante.

La afirmación que el mega puerto de Chancay hará el enlace entre América del Sur y China es incompleta porque en la geoestrategia política del bloque que propugna un orden multipolar este enlace incluye los países miembros de la Unión Económica Euroasiática (UEEA) que son Rusia, Belarús, Kazajistán, Kirguistán y Armenia; los países miembros de la Organización de Cooperación de Xangai (OCS), que incluye China, India, Kazajstán, Kirguistán, Rusia, Pakistán, Iran, Tayikistán y Uzbekistán; es decir, la propuesta es más amplia que resumirla a un único destino: China.

Además, se estima que el mega puerto de Chancay, convertirá la provincia de Huaral en la puerta de entrada a Perú desde Asia, con el conglomerado citado líneas arriba y, a la vez, en un hub, un centro de distribución, de personas y mercancías que excede ampliamente el promedio, conforme registramos anteriormente, para redistribuir carga hacia Ecuador, Chile y Colombia. Este es su impacto geopolítico mundial y regional con evidentes repercusiones en los niveles nacional y local.

3. El mega puerto en la escena latinoamericana

Desde el punto de vista geopolítico la escena Latinoamericana es compleja, como lo señala Alfredo Portillo en un artículo para la Revista Geográfica Venezolana:

América Latina y el Caribe constituyen un espacio geográfico profundamente fragmentado desde el punto de vista político y, al mismo tiempo, apetecido por las grandes potencias tradicionales y por los países emergentes, debido a la riqueza que posee en cuanto a materias primas, agua y biodiversidad se refiere. Esto hace que en él se genere una dinámica geopolítica muy compleja, caracterizada por rivalidades de poder que tienen dimensiones que van de lo local a lo global, (PORTILLO. p 327)

Ese enunciado es un buen resumen de la situación geopolítica en América Latina; y es sobre ese panorama que se puede abordar el tema general de los transportes, para ello recurrimos al estudio de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL): Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2019 ; que hace un abordaje completo del tema, se eligieron dos informaciones que ofrecen una imagen bastante aproximada del transporte marítimo:

- a) Presenta la diferencia de la estructura de Transporte en América del Sur con la de Centroamérica y México usando el indicador volumen del comercio exterior por modo de transporte, 2017 (CEPAL. p 150); señala que en América del Sur predomina el transporte marítimo con 95% del volumen total; muy adelante del fluvial/lacustre con el 3% del volumen total; seguido por el transporte carretero con 2% y del Aero viario y ferroviario con menos de 1%; mientras en México y Centroamérica, también predomina el marítimo, pero solo llega al 48% del volumen total; seguido del transporte carretero con el 42%; el ferroviario

con 10% y sigue el Aero viario con menos de 1%. Esta estructura se explica en gran parte por la extensa frontera terrestre entre México y Estados Unidos.

b) La segunda información se refiere al hecho que a pesar que el transporte marítimo solo representa el 48% del volumen transportado, los puertos más importantes en el Pacífico están en México, como lo muestra el citado documento (CEPAL. p 151) al presentar los principales 20 puertos y zonas portuarias en términos de movimiento total de contenedores en 2018:

- Colon – Panamá
- Santos – Brasil
- Manzanillo – México
- Bahía de Cartagena – Colombia
- Panamá – Pacífico Panamá
- Callao – Perú
- Guayaquil – Ecuador
- Kingston – Jamaica
- Buenos Aires – Argentina
- San Antonio – Chile
- San Juan – Puerto Rico
- Buenaventura – Colombia
- Caucedo – República Dominicana
- Lázaro Cárdenas – México
- Lemon Main – Costa Rica
- Veracruz – México
- Free Port – Bahamas
- Itajai – Brasil

Estas informaciones muestran la importancia del transporte marítimo para América Latina y Centroamérica, la excepción es México; pero también confirman las apreciaciones del

ordenamiento mundial del transporte marítimo: por el hemisferio norte hacia Europa y de allí hasta Asia. Esto es importante porque el mega puerto de Chancay no es apenas una inversión más en un universo conocido y consolidado de transporte marítimo, sino que se inscribe en una propuesta que modifica esa estructura, propuesta contenida la Ruta de la Seda Marítima siglo XXI.

Trayendo el enfrentamiento visualizado a nivel mundial para América Latina es posible, siguiendo los tres elementos enunciados en la Introducción: mercados, recursos naturales y canales de comunicación, tener una imagen aproximada:

El mercado puede ser rastreado a partir de la población y de su respectivo Producto Bruto Interno:

Según la ONU la población mundial en 2022 era de 7 billones, 492 millones de habitantes, de los cuales en Estados Unidos, Europa y Canadá estaban un billón que representa el 14.10% del total, con algunos ajustes relacionados con la población de Japón este es el mercado bajo control del bloque hegemónico en lo que dice potencial de población; mientras que en Asia Central y Sur de Asia habitan 2 billones 75 millones de habitantes que representa el 26% del total, igualmente algunos ajustes con la población de países que se incorporaron a la Organización de Cooperación de Xangai, este es mercado poblacional del bloque emergente, proponente den un orden multipolar; por lo tanto, está en disputa un mercado en América Latina y el Caribe de 658 millones de habitantes que representan el 8,29%; y en África de un billón y 701 millones en África, que juntos representan lo que se conoce como Sur Global.

Con relación al PBI, con datos del Fondo Monetario Internacional el calculo aproximado es que, a pesar que el mayor PBI es de Estados Unidos, al reunir los países por bloques, la unión de la

Unión Económica Euro Asiática y la Organización de Cooperación de Shangai se aproximan a los dos tercios del PBI mundial. Este criterio refleja la pugna económica en curso, en la cual América Latina y el Caribe tienen un peso significativo.

Así, según Esteban Poole Fuller durante las últimas dos décadas se ha registrado un crecimiento exponencial de los vínculos económicos sino-latinoamericanos de manera que entre 2000 y 2020 los intercambios entre América Latina y el Caribe y China pasaron de 10,000 millones de dólares a 451,591 millones, pasando de importar menos de 1% hasta el 13% al final del periodo; lo que lo convierte en el segundo socio comercial de América Latina y el Caribe, con una característica asimétrica, ya que los países latinoamericanos exportan básicamente materias primas, sobre todo cobre, hierro, soya y petróleo, lo que equivale a 70 % de su canasta de exportaciones mientras que 60 % de las exportaciones chinas a América Latina son bienes de media y alta tecnología.

Ya en el Perú la inversión china, creciente, se focaliza en los sectores mineros, energéticos y de transporte; en el caso de la minería, que en el Perú representa en torno del 10% del PBI nacional, las empresas chinas son responsables por 25% de la producción de cobre, siendo que, en general la mayor parte de emprendimientos mineros está en el sur del país. Los proyectos mineros peruanos controlados por capitales chinos son:

- Marcona - Compañía de Hierro Shougang, desde 1992;
 - Río Blanco - Zijin Mining Corp Ltd., desde 2007);
 - Toromocho - China Aluminum Company – Chinalco, desde 2007;
 - Las Bambas - Mineral and Metals Group – MMG, desde 2014;
 - Pampa de Pongo - Nanjinzhao Group, desde 2009;
 - El Galeno - MMG 60 % / Jiangxi Copper 40%, desde 2008);
- y,

- Don Javier - Junefield Group, desde 2008.

En todos los proyectos, no solo en los que tienen presencia de capital chino, se presentan problemas sociales y ambientales recurrentes.

Con relación a los recursos naturales basta acrecentar a los conocidos desde hace mucho, incluyendo agua, la descubierta de yacimientos de Litio y Tierras Raras, que tienen espacial impacto en las tecnologías de Inteligencia Artificial y la nanotecnología, que están en el centro de la disputa contemporánea en esta rúbrica.

4. Los impactos geopolíticos

Todo lo anteriormente expuesto apunta para la existencia real de una pugna mundial de dos propuestas de poder, que se traduce en procesos de enfrentamiento, tensión y a veces negociación, las rutas oceánicas por las que circula el mayor volumen de flujos comerciales del mundo y, principalmente, por donde transita el petróleo, son consideradas las principales rutas marítimas internacionales, donde los países que más contribuyen al comercio marítimo internacional son Estados Unidos y China, que juntos representan alrededor de un tercio del total mundial.

A manera de ejemplo se puede mencionar que en el momento actual se verifica que el conflicto entre Israel y Palestina, colocó en dificultades el paso por el Canal de Suez, porque para llegar a él es necesario atravesar el Mar Rojo y este está bloqueado para los navíos que tienen como salida o destino Israel por acción de los Houties yemenitas, obligando al uso de la ruta alternativa a través del Cabo de la Buena Esperanza en el extremo sur del África, lo que impacta en el costo de los seguros y fletes y, básicamente, el precio mundial del petróleo.

Otro caso importante se desarrolla en torno a los BRICS, entre cuyos propiciadores está el Brasil, los procesos de enfrentamiento pasaron por la derroca del gobierno de Dilma Rousseff en 2016, con lo cual el Brasil, durante los gobiernos de Temer y Bolsonaro mantuvieron su relación con los BRICS al nivel de simple integrante formal, afectando su desarrollo. Seis años después Bolsonaro fue derrotado en las elecciones y el Brasil retornó integralmente a los BRICS, donde Dilma Rousseff es actualmente presidente del Banco BRICS.

Como ya se ha mencionado líneas arriba ahora el acrónimo es BRICS+ en función de la incorporación de otros países a esta organización, uno de los países que se incorporarían en enero de este año de 2024 era la Argentina, lo que no ocurrió por determinación de su nuevo presidente, Javier Milei.

Argentina es uno de los mayores detentores de litio, junto con Bolivia y Chile, y sus yacimientos están bajo control de Livent y Allkem, dos empresas del bloque hegemónico donde, según el periódico La Voz ocurre que:

Los principales propietarios de acciones de Livent son Blackrock y Vanguard, dos de los fondos de inversión más grandes del mundo. Ambos están radicados en Estados Unidos.

En el caso de Allkem, sus principales accionistas son las empresas bancarias y financieras JP Morgan (EE.UU.) y HSBC (Reino Unido).

Y más, según el periódico La Diaria : En el marco de sus disputas estratégicas con China, el gobierno de Estados Unidos firmó un acuerdo con el argentino que encabeza Javier Milei, por el cual militares estadounidenses que integran el Cuerpo de Ingenieros del ejército de ese país se instalarán en la hidrovía que conecta los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay.

En Chile está en proceso la adjudicación de sus yacimientos de litio y, según especialistas la tendencia es semejante a la de Argentina. Esto significa que Bolivia, el tercero del triángulo del litio, está cercado para la ejecución de sus contratos con empresas chinas, siendo que ya está bajo acción de la prensa corporativa.

Sobre el puerto de Chancay específicamente se registra la preocupación de Estados Unidos sobre el tema según una materia publicada en Infobae , replicando una publicación del Financial Times en octubre de 2023:

El experto (Farid Kahhat), además, revela que empresas como Cosco —la compañía estatal China Ocean Shipping Co., que está bajo el control directo del Ministerio de Transporte chino—tiene vínculos con el Ejército Popular de Liberación de China. Según el análisis de Leland Lazarus, director asociado de Investigación de la Universidad Internacional de Florida, y Robert Evan Ellis, profesor de Estudios Latinoamericanos del Instituto de Estudios Estratégicos de la Escuela de Guerra del Ejército de Estados Unidos, publicado en The Diplomat, confirman esto: “Muchos empleados de estas empresas tienen antecedentes en el Ejército Popular de Liberación (EPL) u otros servicios de seguridad”.

Naturalmente, existe una amplia movilización de la prensa corporativa sobre el mega puerto de Chancay, puesto que hace parte de la pugna central hasta aquí descrita.

5. Consideraciones finales

El proyecto del mega puerto de Chancay se desarrolla en un contexto de pugnas entre dos propuestas de poder a nivel mundial, este hecho genera oportunidades para el Perú, y América Latina, así como peligros para ambos niveles; por lo tanto, es importante identificar los puntos donde se pueden producir esas oportunidades

o amenazas, de manera a diseñar estrategias para administrarlas con ventaja, en este caso para el Perú.

Para esa finalidad retornamos a la formulación contenida en la Introducción: Es oportuno explicitar que en este artículo se usará este neologismo [HUB] como un concepto en la teoría de redes que se refiere a un nodo o punto de intercambio, o centro de distribución, de personas y mercancías que excede ampliamente el promedio.

El HUB marítimo, entonces, es el nodo de distribución de servicios logísticos que opera básicamente con proveedores de servicios logísticos, agentes de trasbordo, depósitos de almacenaje y de distribución regional y transporte terrestre. Lo que supone la movilización de:

- Servicios de transporte, tanto de líneas de navegación como de líneas de transporte terrestre y aéreo;
- Servicios de operadores de infraestructura, de operadores portuarios y de operadores de transporte terrestre y aéreo.

Así como demanda y promueve actividades industriales en dos líneas complementarias:

- Industrias de soporte, mantenimiento de contenedores, mantenimiento de navíos y mantenimiento de otros equipamientos;
- Industrias relacionadas, como turismo, manufacturas (podría ser en el formato de zonas libres), servicios financieros y servicios de construcción civil.

Cada uno de estos servicios e industrias debe tener uno o más actores sociales e institucionales, desde el nivel nacional hasta el local, pasando por el regional; identificarlos e convocarlos para asumir sus respectivos papeles es la tarea del momento.

6. Literatura Citada

South Pacific Logistics. (2023) ¿Cuales son las principales rutas marinas del mundo? Disponible en: <<https://web.splogistics.com/blog/post/998/cuales-son-las-principales-rutas-maritimas-del-mundo>>. Consultado en 16 abril 2023.

Blinken, Antony J. (2024) Discurso en la Escuela de Estudios Internacionales de la Universidad Johns Hopkins. Disponible en: <<https://www.state.gov/translations/portuguese/discurso-do-secretario-antony-j-blinken-na-escola-de-estudos-internacionais-avancados-sais-da-universidade-johns-hopkins-o-poder-e-o-proposito-da-diplomacia-americana-em-uma-nova-era/>>. Consultado em 08 de abril 2024.

Tinoco, Jesus Enrique. (2022) La apacheta del cuatro de febrero de 2022 Acuerdo Chino-Ruso sobre el nuevo orden mundial. www.iceditorial.com. Abril 2022.

Site da UEEA. (2024) Disponible en: https://nicaragua.mid.ru/es/vazhnye_ssytki/union_economica_euroasiatica/. Consultado en 17 abril 2024.

ONU. Departamento de Asuntos Políticos y Consolidación de la Paz. (2024) Organización de Cooperación de Shangai. Disponible en: <https://dppa.un.org/es/shanghai-cooperation-organization>. Consultado en 17 abril 2024.

BRICS. (2024) Portal. Disponible en: <https://infobrics.org/page/history-of-brics/>. Consultado en 18 abril 2024.

Gadea, Rosario Santa. (2024) Comprender la iniciativa china de la Franja y la Ruta. In Revista – Harvard Review in Latin America. Disponible en: <<https://revista.drclas.harvard.edu/understanding-the-chinese-belt-and-road-initiative/>>. Consultado en 17 abril 2024.

Portillo, Alfredo. (2013) La dinámica geopolítica de América Latina y el Caribe en el contexto de la globalización. In Revista Geográfica Venezolana, Vol. 54(2) 2013, 317-328. Venezuela. 2013.

CEPAL. (2019) Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2019. Naciones Unidas. Santiago de Chile. 2019.

Poole Fuller, Esteban. (2024) Dinámica socio-ambiental de las inversiones mineras chinas en Perú. In Cuadernos de Trabajo del Cechimex, 2022. Disponible en: <http://132.248.45.5/deschimex/cechimex/index.php/es/cuadernos-de-trabajo>. Consultado en 10 mayo 2024.

La Voz. (2024) Disponible en: <https://www.lavoz.com.ar/politica/quienes-son-los-duenos-del-litio-que-se-explota-en-argentina/>. Consultado en 20 abril 2024.

La Diaria. (2024) Disponible en:< <https://ladiaria.com.uy/mundo/articulo/2024/3/el-gobierno-de-milei-aprobo-un-acuerdo-por-el-que-militares-estadounidenses-se-instalaran-en-la-hidrovia-del-parana/>>. Consultado en 17 abril 2024.

INFOBAE. (2024) Disponible en: <https://www.infobae.com/peru/2023/10/04/control-chino-en-infraestructura-peruana-podria-afectar-las-relaciones-entre-peru-y-estados-unidos/>. Consultado en 20 abril 2024.