



Geopolítica-Sociedad

El Megapuerto

Nuevas consideraciones sobre el
megapuerto de Chancay - Perú

Editor. Óscar Rafael Tinoco Gómez

Jesús Enrique Tinoco Gómez

Augusto Madueño Macedo

Óscar Rafael Tinoco Gómez

El megapuerto

Nuevas consideraciones sobre el
megapuerto de Chancay- Perú.

***Editor.* Óscar Rafael Tinoco Gómez**

El megapuerto

Nuevas consideraciones sobre el megapuerto de Chancay- Perú.

Autores:

© Jesús Enrique Tinoco Gómez

© Augusto Madueño Macedo

© Óscar Rafael Tinoco Gómez

Editado por :

© Óscar Rafael Tinoco Gómez

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

otinocog@unmsm.edu.pe

Diagramación de texto, maquetación y diseño:

© Carlos Alberto Vega Vidal

Hecho el depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2025-08704

Primera edición digital, agosto 2025

ISBN: 978-612-03-1290-2

Libro electrónico disponible en: [http:// librosctscafe.ctscafe.pe/](http://librosctscafe.ctscafe.pe/)

Capítulo 1

El megapuerto de Chancay: ¿Inversión en territorio peruano?

Ing. Jesús Enrique Tinoco Gómez

Universidad Nacional Agraria la Molina

Resumen: El presente artículo tiene por objeto actualizar los avances efectivos del Proyecto Megapuerto de Chancay, con énfasis en los componentes geopolíticos, llevando en consideración los cambios ocurridos en los cuatro últimos meses posteriores a su inauguración oficial; entre los cuales figuran los contenciosos armados en Ucrania, Palestina, Siria, así como la asunción de Donald Trump como presidente de los Estados Unidos de Norteamérica; direccionando el análisis a su aprovechamiento como palanca para el desarrollo sostenible del Perú en función de su papel de Hub marítimo regional en América Latina; para ese efecto se utilizan informaciones ya elaboradas, disponibles en libros y revistas, así como informaciones de publicaciones diarias, físicas o virtuales, organizadas y analizadas en un abordaje procesual y de sistema.

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

1. Introducción

El mega puerto de Chancay es un proyecto ubicado en la provincia de Huaral, región Lima, próximo al puerto del Callao; concebido como nodo o punto de intercambio o centro de distribución, de personas y mercancías que excede ampliamente el promedio, es decir, un HUB, en este caso para el intercambio comercial entre Sudamérica y China.

El cronograma de la obra preveía la inauguración de la 1ª. Etapa para el 14 de noviembre de 2024 en el marco del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), lo que fue cumplido a través de una ceremonia virtual desde el Palacio de Gobierno del Perú en Lima, aduciendo motivos de seguridad y contó con la participación del presidente de la República Popular China, Xi Jinping.

Desde la inauguración, el puerto aún no ha comenzado a operar comercialmente, actualmente se encuentra en fase de pruebas o "marcha blanca", un proceso que se extenderá por seis meses, hasta completar la instalación de todos los equipos y sistemas necesarios para su funcionamiento operativo.

Antes de la inauguración publicamos un artículo con una aproximación sumaria de la inserción geopolítica del puerto en el panorama mundial, con mayor aproximación al universo latinoamericano, haciendo un listado de las demandas que el proyecto genera para ser un elemento impulsor del desarrollo nacional (TINOCO.2024. pp. 11 -39).

En esta oportunidad se propone actualizar los componentes geopolíticos, llevando en consideración los cambios ocurridos en los cuatro últimos meses; entre los cuales están los contenciosos armados en Ucrania, Palestina, Siria, así como la asunción de Donald Trump como presidente de los Estados Unidos de Norteamérica; para ese efecto se utilizan informaciones ya elaboradas, disponibles en libros y revistas, así como informaciones de publicaciones diarias, físicas o virtuales, organizadas y analizadas en un abordaje procesual y de sistema.

2. El escenario internacional

2.1 Antecedente histórico

Después de la 2ª. Guerra Mundial el proceso histórico llevó a Estados Unidos de Norteamérica al papel de potencia hegemónica sin contrapeso desde el fin de la URSS, un proceso que comenzó a ser visible con la caída del Muro de Berlín el 09 de noviembre de 1989, dando inicio a la reunificación económica y monetaria de Alemania, firmada el 1º. de julio de 1990 y concluiría con la reunificación política de la República Democrática Alemana - RDA a la República Federal de Alemania - RFA el 3 de octubre de 1990, hasta que el 25 de diciembre de 1991 el entonces presidente de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas – URSS, Mijail Gor-

vachov, declaró finalizada esa nación que fue sustituida por la Federación Rusa, que reúne 11 de los 15 países de la extinta URSS.

El día siguiente el presidente Bush se dirigió a sus compatriotas en un discurso televisado: “Europa oriental ya es libre, y la Unión Soviética ha desaparecido. Es una victoria para la democracia y la libertad. Es una victoria para la superioridad moral de nuestros valores” (CASALS. 2023); no mencionó que durante la reunificación de Alemania los líderes de occidente se comprometieron con Gorbachov a que la OTAN no se expandiría hacia las fronteras de la URSS, posteriormente Federación Rusa, conforme registrado por Luis Castro en Conversaciones sobre Historia (CASTRO. 2022):

La famosa garantía del Secretario de Estado de los Estados Unidos James Baker de “ni una pulgada hacia el este” sobre la expansión de la OTAN en su reunión con el líder soviético Mikhail Gorbachev el 9 de febrero de 1990, fue parte de una cascada de garantías sobre la seguridad soviética dadas por los líderes occidentales a Gorbachov y otros funcionarios soviéticos a lo largo del proceso de unificación alemana en 1990 y en 1991, según documentos desclasificados de Estados Unidos, la Unión Soviética, Alemania, Gran Bretaña y Francia publicados hoy por el Archivo de Seguridad de la Universidad George Washington (<http://nsarchive.gwu.edu>).

Ese papel hegemónico lo asumió teniendo como aliados los países europeos, Canadá y Japón; hegemonía que tradujo en mantener el dólar como moneda principal para hacer transacciones en el mundo, reservando para sí la producción industrial, el desarrollo científico y tecnológico bien como el dominio del aspecto cultural; quedaron como países periféricos África, América Latina y parte de Asia, asumiendo el papel de mercado consumidor de productos industrializados y proveedor de materias primas, básicamente recursos naturales y productos agropecuarios.

Otros actores importantes en el periodo del final de guerra fría son:

China, que bajo la presidencia de Yang Shangkun (1988 – 1993), estaba concluyendo su Séptimo Plan Quinquenal (1986-1990) e iniciando el octavo, ese plan se enfocaba en la reforma estructural de la economía y se caracterizaba por su tasa media de crecimiento anual del 7,9%; era, en aquel momento histórico, la única

gran potencia comunista del mundo, si bien desde finales de la década de 1970 adoptó una economía que algunos estudiosos identifican como capitalista. En la actualidad, China es la segunda mayor economía del mundo.

India, en el periodo posterior a la guerra fría, después de una crisis aguda en la balanza de pagos, modificó su política económica poniendo énfasis en hacer del comercio exterior y de la inversión extranjera un sector primordial de su economía; durante las últimas décadas la economía india ha tenido una tasa de crecimiento anual del PIB de alrededor del 5,8 %, convirtiéndola en una de las economías mundiales de más rápido crecimiento.

Irán en el periodo final de la guerra fría estaba culminando un periodo agitado donde el primer ministro Mosaddeq, que había nacionalizado el petróleo en 1951, fue derrocado por un golpe de estado, orquestado por el Reino Unido y Estados Unidos, llevando al Sha Reza Pahlevi a adquirir mayor poder sobre el gobierno nacional; el proceso evolucionó a una revolución popular que expulsó a Reza Phalevi en 1979, substituyendo la monarquía por una república islámica, cuyo primer líder fue el ayatolá Ruholá Musavi Jomeiní; actualmente Irán es el centro del equilibrio geopolítico de lo que se conoce como Oriente Medio y la referencia cultural musulmana, estimada en 1800 millones de musulmanes en todo el mundo, con énfasis en el Norte y Centro de África, Oriente Medio y el Sur del Sudeste Asiático.

En la región denominada Oriente Medio se desarrollan las llamadas "monarquías petroleras", países como Arabia Saudita, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos, Qatar, Omán y Bahreín, estados, principalmente en el Golfo Pérsico, que han experimentado un crecimiento económico y político significativo gracias a sus grandes reservas y producción de petróleo.

En esa región también se localiza el estado sionista de Israel que, en el final de la guerra fría enfrentaba la intifada de 1987 – 1991, una impugnación anticolonial del pueblo palestino, durante la cual ocurrió la masacre de Al-Aqsa (1990), donde la actuación de las fuerzas de seguridad de Israel fue condenada por las resoluciones 672 y 673 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, resoluciones que Israel no llevó en consideración.

A partir de la situación descrita líneas arriba el proceso que le siguió dio origen a una disputa entre una propuesta de hegemonía unipolar, liderada por Estados Unidos e integrada con los países de Europa, Canadá y Japón y otra propuesta emergente multipolar liderada por China, Irán y Rusia. Ambos bloques promovieron organizaciones para vehicular sus propuestas, las más importantes del primer bloque:

OTAN – Organización del Tratado del Atlántico Norte, también conocida como la Alianza Atlántica, es una alianza militar internacional que se rige por el Tratado del Atlántico Norte o Tratado de Washington, firmado el 4 de abril de 1949.

UE - La Unión Europea es una asociación económica y política formada por 27 países de Europa que han delegado parte de su soberanía en instituciones comunes para tomar democráticamente decisiones sobre asuntos de interés común, desde 1993.

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.

Del lado del bloque emergente las organizaciones generadas más importantes son:

UEEA - 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.

OCS - Organización de Cooperación de Shanghai. 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, Kazajistán, Kirguistán, Rusia, Pakistán, Irán, 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.

BRICS - 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, Etiopía, Irán, 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.

A esto hay que agregar el 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.

2.2 Cómo cambió el escenario mundial en los últimos cuatro meses

El enfrentamiento de estas dos propuestas desembocó en la primera guerra híbrida de escala mundial, según evaluación de analistas como Sergei Lavrov, ministro de Relaciones Exteriores de Rusia, Alfredo Jalife, profesor de geopolítica de la Universidad Autónoma de México y Pepe Escobar, periodista y analista geopolítico brasileño, en 2023; ese enfrentamiento se disputa en todos los frentes que resumidamente se pueden identificar en sus principales eventos en curso:

- En el frente militar, según estudio del Institute for Economics and Peace, en junio de 2024 el mundo enfrentaba 56 conflictos armados, siendo los más relevantes la guerra por poder en Ucrania y el genocidio de Gaza;
- En el frente tecnológico los elementos centrales son la disputa en el campo de la inteligencia artificial y en el de la nanotecnología;
- En el frente mediático en Occidente la prensa corporativa se alinea con la hegemonía norteamericana y tiene el control casi total;
- En el frente económico la disputa tiene múltiples elementos, simultáneos e interdependientes, desde el cuestionamiento al papel de moneda central que cumple el dólar hasta la disputa por materias primas, mercados y sistemas de enlace, esto es, rutas marítimas, terrestres y aéreas.

Con la llegada de Donald Trump a la presidencia de Estados Unidos de Norteamérica, el 20 de enero de 2025, el estilo Joe Biden de gobernar sintetizado en el lema: “un orden internacional basado en reglas”; está siendo substituido por otro que consiste en un desorden internacional sin reglas que, por lo demás, no es desconocido para nadie, pues Trump ya fue presidente antes; lo cual apenas significa un cambio en el estilo de gobernar; los procesos en curso tanto en el nivel interno cuanto en el internacional continúan, podrá acelerarlos, redireccionarlos o, inclusive cancelarlos, pero no puede ignorarlos; y no lo hace.

Todos los frentes arriba listados se mueven simultánea y complementariamente, por lo cual es necesario atender esa red de interrelaciones al analizar cualquier manifestación identificada.

Así, cuando se conoce, en este caso por el periódico digital Infobae, la propuesta del presidente Trump, el lunes 03 de febrero, sobre Gaza en el sentido que sea

ocupada por Estados Unidos; ‘Veó una posición de propiedad a largo plazo, y veo que traerá una gran estabilidad a esa parte de Oriente Medio y tal vez a todo Oriente Medio’; habría que dedicar atención a las reservas de petróleo y gas descubiertas en el zócalo continental de Gaza, los costos de transporte aumentados por el bloqueo del canal de Suez y del Mar Rojo por Ansarolá, del Yemen; el costo de mantener Israel artificialmente frente a la grave crisis económica derivada del enfrentamiento con Palestina, bajo el liderazgo de Hamas y/o su pedido de “actitud humanitaria” de Rusia con los efectivos ucranianos cercados en Kursk o; todavía, insistir en eliminar el programa atómico de Irán, que él personalmente torpedeó en su primer mandato, mientras disimula la posesión clandestina de ojivas nucleares por Israel.

De manera semejante cuando se empeña en resolver el caso de Ucrania, con todos los movimientos dispersivos verificados, es un indicador de estar reconociendo que Rusia se recuperó y fortaleció internamente, con destaque para su tecnología de guerra, enfrentó el caso de Ucrania desde 2014/15 y terminó derrotando militar y económicamente a Estados Unidos/OTAN en Ucrania (Recordar que el 6 de marzo en una entrevista a Fox News el secretario de Estado estadounidense, Marco Rubio, declaró: “Francamente, es una guerra ‘proxy’ entre potencias nucleares, Estados Unidos, que ayuda a Ucrania, y Rusia, y debe llegar a su fin”); en este caso sería apropiado observar los problemas norteamericanos internos serios, entre los que destaca la desindustrialización norteamericana con sus impactos en el empleo productivo, y mundiales, también serios, para los cuales comenzó a prepararse cuando lanzó su candidatura; como muestra el artículo de su asesor Stephen Miran en noviembre de 2024.

Esta situación, por su vez está relacionada con la llamada “guerra arancelaria” sobre la cual en el Financial Times del 31 de marzo la periodista y analista económica Rana Foroohar, sostiene que “La guerra de aranceles de Trump no versa sobre economía sino sobre poder y seguridad”; esto porque, además de la desindustrialización en la actualidad Estados Unidos enfrenta la situación de no tener control de las cadenas de suministros estratégicos, incluyendo los de la industria militar, lo que en caso de conflictos pone en riesgo la seguridad del país; algo así como lo que registra la agencia Xinhua: “Los medios estadounidenses se preocupan por el futuro del caza F-47 en medio del control de las exportaciones de tierras raras por parte de China”.

Resumiendo, los procesos históricos que anteceden a esta coyuntura están en curso de generar una nueva estructura de poder a nivel mundial a través de acciones integradas e interdependientes, no necesariamente lineales, que generan perspectivas difíciles de identificar si son analizadas aisladamente.

3. Las rutas de integración

Los ejes de transporte marítimo mundial se organizaron según los intereses del poder hegemónico, continuando la red que ya existía anteriormente, como se muestra en el Gráfico 01 a seguir.

Gráfico 01: Red de comercio marítimo mundial actual



Fuente: <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/principales-rutas-comerciales-maritimas-del-mundo>

Como se puede observar las rutas circulan el mundo por el hemisferio norte, con redes subsidiarias de articulación hacia el sur.

Teniendo como punto de partida esa red de integración marítima y otros componentes, en el año 2013, el secretario general del partido comunista de China y, al mismo tiempo presidente de China, Xi Jinping, presentó la visión de la “Nueva

franja económica de la ruta de la seda” y la “Ruta marítima de la seda del siglo XXI”, originalmente como dos iniciativas regionales específicas.

Xi Jinping asumió la presidencia de China en 2012, lo que significa que una propuesta de esa envergadura ya estaba siendo formulada desde mucho antes, hecho coherente con la práctica china de planificación con planes para cada cinco años; esa propuesta en 2015, reunió ambas iniciativas convirtiéndola en la versión “Una franja, una ruta”, que más adelante pasó a llamarse la “Iniciativa de la franja y la ruta”(BRI, por su sigla en inglés). La Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (NDRC) facilitó una definición contemporánea de la naturaleza de la BRI:

La Iniciativa de la Franja y la Ruta es un marco de cooperación económica, la mayor plataforma de cooperación. La BRI es inclusiva, pero no es exclusiva. En el comienzo eran 64 los países participantes y la BRI se diseñó con Asia, Europa y África en el centro de atención, pero todos los países y regiones son bienvenidas. Es una iniciativa de China y cualquier país podría proponer una iniciativa para su propio beneficio. Pero China aspira a que los resultados beneficien a todas las partes y a una prosperidad compartida (SIMONOV. 2020).

En esa propuesta, se incorporaron dos proyectos importantes dentro de la denominada Ruta de la Seda Marítima S XXI

La articulación de América del Sur con China entre los puertos de Shangai, en China, y el de Chancay, en el Perú; destinada a la salida de las materias primas que el país exporta a China con la expectativa de que, por la magnitud de esta infraestructura, se convierta en un hub que redistribuirá la carga de los países de la región (Chile, Ecuador, Colombia) hacia China y otros países asiáticos; y,

La Ruta de la Seda del Ártico, en estrecha colaboración con Rusia, aprovechando la experiencia rusa en navegación ártica y tecnología de rompehielos. Esta asociación estratégica no solo implica el intercambio de conocimientos y tecnología, sino también la cofinanciación de proyectos que benefician a ambos países y refuercen su posición en el Ártico.

3.1 La red actual

Según la empresa de Logística South Pacific Logistics que presenta una experiencia de 25 años en esta actividad toda esa red de arterias vitales que impulsan la economía global, se organiza en torno de seis pasajes claves:

- **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.

3.2. Las situaciones conflictivas en curso en la red marítima mundial

En la actual coyuntura esa red mundial de rutas marítimas encara situaciones conflictivas de diversa intensidad centradas en los casos abajo descritos.

Groenlandia

Por ahora no está incluida formalmente en la red marítima mundial, pero se coloca en evidencia a partir del evento detonante que fue la declaración del presidente Trump de adquirir para Estados Unidos Groenlandia e incorporar Canadá como estado 51; lo cual, como es lógico generó situaciones de tensión internacional, agravadas con la puesta en marcha de la llamada “guerra de aranceles”; sin dejar de mantener atención a ese panorama, en el caso específico de Groenlandia lo que está en disputa es el control del Ártico tanto en lo que respecta a su potencial de recursos naturales, principalmente petróleo y gas sino también a su potencial en cuanto ruta de navegación alternativa

En el mismo año de la disolución de la Unión Soviética, en 1989, los países del Ártico iniciaron una serie de reuniones con el propósito de discutir medidas necesarias para la conservación de esa región, que venía sufriendo impactos crecientes medioambientales. De estas primeras aproximaciones surgió la propuesta de establecer un Foro intergubernamental para discutir temas regionales comunes. Y así, en 1996, con la Declaración de Ottawa, se creó el Consejo Ártico. Hoy en día, el organismo está compuesto por los ocho Estados árticos (Canadá, Reino de Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia, Islandia, Noruega, Rusia y Suecia) y, a lo largo de los años, se han sumado miembros observadores: Alemania (1998), Países Bajos (1998), Polonia (1998), Reino Unido (1998), Francia (2000), España (2006), China (2013), India (2013), Italia (2013), Japón (2013), Corea del Sur (2013), Singapur (2013), Suiza (2017) (PACHECO. 2018. pp 147-149)

El interés de Estados Unidos en Groenlandia es histórico, incluso durante la Segunda Guerra Mundial fue protectorado norteamericano cuando Dinamarca europea fue invadida por Alemania, ese interés se basa en su ubicación estratégica, sus recursos naturales, su papel en el sistema de defensa y alerta temprana y el escenario geopolítico actual.

Ese interés se agudiza en la actual coyuntura porque en los 10 últimos años Rusia ha avanzado en términos de exploración de yacimientos de petróleo y gas y,

principalmente, en la tecnología de navegación en el mar congelado, técnica en la cual es el líder mundial indiscutible; a esas iniciativas se suma su parceria con China, de manera que la Ruta del Norte rusa es denominada Ruta de la Seda del Ártico por China; ruta en la cual la distancia entre Europa y Asia Oriental es un 40% más corta que la ruta convencional Suez-Malaca. Esta opción es muy atractiva para rusos y chinos, ya que, además de la posibilidad de reducir costos en el desplazamiento de buques portacontenedores y permitir el transporte marítimo de GNL evita los principales cuellos de botella del comercio marítimo mundial. Esta característica explica el comportamiento del presidente Trump, más allá de lo que se podría considerar apenas un exabrupto.

Suez

Nuevamente el canal de Suez está atravesando un periodo de crisis como consecuencia del genocidio de Gaza por Israel que, entre las varias respuestas tuvo el bloqueo de la navegación desde y hacia Israel por el Canal y por el Mar Rojo, por el grupo yemenita Ansarolá; lo que provocó y mantiene la elección de las líneas navieras más grandes del mundo de desviar el transporte de contenedores alrededor del Cabo de Buena Esperanza en el extremo sur de África, añadiendo miles de kilómetros a los viajes, aumentando los costos y retrasando las entregas de componentes vitales para la cadena de fabricación de productos y de bienes de consumo.

Adicionalmente debe registrarse que existe un proyecto de canal alternativo desde 1956, promovido por Israel y Estados Unidos, habida cuenta que es frecuente el bloqueo de Suez como consecuencia de conflictos en los que Israel está involucrado; ese proyecto de canal bautizado Ben Gurion, sería casi un tercio más largo que los 193,3 km (120,1 millas) del Canal de Suez, con alrededor de 292,9 km (182 millas), las estimativas de coste de la creación del canal israelí estaría oscilado entre 16.000 y 55.000 millones de dólares actuales y, detalle importante, pasa por el territorio de Gaza; por ahora es apenas un proyecto, pero evidentemente tiene que ver con el genocidio palestino en Gaza.

Ormuz

El potencial de crisis en este paso se deriva de las tensiones entre Irán y Estados Unidos, así como entre Irán e Israel, tensiones que han ido en aumento, de manera

que el riesgo de un conflicto armado en la región es mayor, ambas posibilidades están presentes en la coyuntura actual, cuando vienen realizándose negociaciones entre Irán y Estados Unidos sobre el programa nuclear iraní, mientras el régimen de Siria fue sustituido recientemente e Israel avanza físicamente en la ocupación de parte de su territorio. Un cierre del estrecho sería una medida de escalada por parte de Irán, lo que podría desencadenar una respuesta militar de Occidente y una nueva guerra en la región y, evidentemente, afectaría la circulación de mercaderías.

Panamá

El caso de Panamá entró en la lista de puntos en situación de crisis así que Donald Trump asumió la presidencia, un indicador es el reportaje de Fox News al secretario de Defensa de Estados Unidos, Pete Hegseth, citado por Infomoney (14/04/25):

"Es estratégico. La administración Obama quitó el ojo de la pelota y dejó que China se apoderara de toda América del Sur y Central con su influencia económica y cultural, haciendo tratos con los gobiernos locales por la mala infraestructura, la vigilancia y la deuda. El presidente Trump dijo no más, recuperemos nuestro patio trasero".

Esas declaraciones ocurren después que el 04 de marzo la BBC News Mundo reportara que un consorcio de inversores liderado por el gigante BlackRock acordó comprar los puertos de Balboa y Cristóbal en el Canal de Panamá que pertenecen a la firma china CK Hutchison, con sede en Hong Kong y que el presidente de Estados Unidos, Donald Trump, amenazara al gobierno panameño con recuperar el control del canal que el país centroamericano tiene desde 1999.

Por su parte en el New York Times del 14 de marzo Keith Bradsher, su reportero en Pekín, registraba la dura crítica del gobierno chino al acuerdo previsto por un conglomerado de Hong Kong para vender puertos en Panamá y otros lugares a un grupo inversor dirigido por un gestor de activos estadounidense, advirtiéndole de que el acuerdo privaría a China de la influencia necesaria sobre rutas marítimas clave.

El proceso continúa, pero surgen o, más bien, se actualizan otras alternativas:

Corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec, México.

Según la revista digital brasileña Sociedade Militar, el proyecto es antiguo y fue actualizado por el presidente Andrés Manuel López Obrador (AMLO), otorgándole prioridad al transporte ferroviario en México; así, el gobierno anunció inversiones por 7 mil millones de dólares para revitalizar el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, con una longitud de 330 km, el proyecto tiene como objetivo conectar los puertos de Salina Cruz en el Pacífico y Coatzacoalcos en el Atlántico, modernizando la infraestructura ferroviaria y portuaria. Habrá 10 centros para industrias de los sectores automotriz, farmacéutico y energético, creando miles de empleos e impulsando la economía de estados históricamente pobres como Oaxaca y Veracruz.

El Canal del Chocó, Colombia.

Se trata de un proyecto ambicioso con potencial para transformar el comercio internacional y generar desarrollo en Colombia, se encuentra en etapa de estudios de factibilidad contemplando, además de los temas de ingeniería, los relativos al medio ambiente y las comunidades locales.

Canal Interoceánico de Nicaragua

El presidente de Nicaragua, Daniel Ortega, presentó la nueva ruta del canal interoceánico durante la XVII Cumbre Empresarial China-América Latina y el Caribe, que se celebra en la capital nicaragüense con la participación de 250 empresarios chinos y 70 delegados de diferentes países latinoamericanos.

Es oportuno registrar que anteriormente ya existía un promovido por Ortega que fue aprobado por la mayoría sandinista del Parlamento el 3 de julio de 2012, y un año después la concesión de construcción y administración fue entregada a la empresa HKND Group por un período de 50 años, prorrogables por otros 50, sin embargo, el mismo fue revocado 12 años después.

El canal por Nicaragua, anunciado como "el mayor proyecto de ingeniería civil en la historia" de la humanidad, uniría el mar Caribe con el océano Pacífico, atravesaría el sur del país de este a oeste, con una vía húmeda de 278 kilómetros de longitud esta vez con una nueva ruta en la que, en vez de atravesar el Lago Cocibolca, pasaría por el lago Xolotlán.

Este sumario recuento de procesos conflictivos en curso permite visualizar la amplitud de factores que convergen en este tipo de infraestructura, lo que incide tanto en su potencial de generar o ser palco de desencuentros diversos, inclusive guerras, y sus respectivas contrapartidas de ventajas que genera o puede generar.

4. El puerto de Chancay

Como ya se mencionó anteriormente, a partir de su inauguración, en noviembre de 2024, el puerto se encuentra en fase de pruebas o "marcha blanca", un proceso que se extenderá por seis meses, hasta completar la instalación de todos los equipos y sistemas necesarios para su funcionamiento operativo; plazo que está llegando a su fin y, por lo tanto, debería iniciar su funcionamiento normal.

Pero su importancia es evidente inclusive en este periodo de pruebas; así, el 05 de marzo de 2025, desde Pequín, la agencia de noticias EFE informa que la ruta marítima Chancay-Shanghái supera 20,000 toneladas de carga en dos primeros meses, detallando que entre los principales productos transportados destacan las exportaciones chinas de automóviles y las importaciones peruanas de frutas y harina de pescado, según los registros aduaneros de Shanghai.

El valor total de las mercancías transportadas ascendió a 610 millones de yuanes (84,06 millones de dólares, 78,49 millones de euros), con envíos que han sido utilizados por otros puertos chinos como Dalian, Qingdao, Ningbo y Xiamen.

El otro dato importante de la operación de esta ruta, que inició operaciones el pasado 18 de diciembre, que cuenta por ahora con dos viajes semanales, ha reducido el tiempo de transporte entre Perú y China de más de un mes a aproximadamente 23 días, lo cual se refleja en una disminución de al menos el 20 % en los costos de transporte marítimo.

Este es un elemento central en la definición de la importancia geopolítica del puerto de Chancay pues, como explica la COMEXPERU en su publicación de 19 de mayo de 2023: El flete marítimo se define como el precio del transporte internacional de una mercancía, vía marítima, desde un punto de origen a uno de destino. Y ese precio, como cualquier otro, se determina por la interacción entre la oferta y la demanda del mercado que, en este caso, es función de acontecimientos

geopolíticos, sucesos mundiales o cualquier evento que altere el comportamiento de dicho mercado.

4.1. Chancay en el ojo de la tormenta

Como ya fue registrado, están enfrentadas dos opciones de orden mundial, una hegemónica unipolar y otra emergente de carácter multipolar. La primera, a juzgar por las acciones del gobierno Trump, busca la reindustrialización de Estados Unidos, forzando que las empresas propias, y las que quisieran incorporarse, a instalar sus unidades fabriles en territorio norteamericano, mantener el control de los recursos naturales y la producción primaria proveniente de lo que explícitamente denominan su “patio trasero” y mantener el control geopolítico de la región; la otra opción viene practicando una sostenida acción de incremento de las relaciones comerciales, inversiones en infraestructura y acciones con mecanismos de amplia diplomacia.

Las declaraciones del secretario de Defensa de Estados Unidos Pete Hegseth, sobre el carácter de “patio trasero” asignado a América Latina no es nuevo; un antecedente importante es la declaración de la jefa del Comando Sur - SOUTHCOM, Laura Richardson, durante la IX Conferencia de Seguridad Hemisférica 2024, el 9 y 10 de mayo, organizada por TAEDA junto al Instituto Jack D. Gordon de Políticas Públicas en la Florida International University en Miami: “El primer megapuerto que construyó China en América Latina solo facilita a los chinos la extracción de recursos de la región” y, además, completó: : "El puerto de Chancay podría ser utilizado como una instalación de doble uso, porque es un puerto de aguas profundas. La marina china podría utilizarlo. Es un escenario que hemos visto desarrollarse en otros lugares, no sólo en América Latina".

En noviembre, para la inauguración del puerto y la realización del Foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico (APEC) del 4 al 24 de noviembre en las ciudades de Lima, Pisco y Chiclayo, el Ejecutivo solicitó autorización y el Congreso aprobó el Proyecto de Resolución legislativa 9307 que autorizó el ingreso de personal militar de los Estados Unidos de América al Perú, antes, durante y después del Foro para garantizar los estándares de seguridad que exige el hecho de tener a los líderes de las 21 economías más grandes del mundo en nuestro país, entre los cuales los presidentes de Estados Unidos, Joe Biden, y el de China, Xi Jinping.

Posteriormente, el 12 de diciembre, el Pleno del Congreso aprobó el proyecto de Resolución Legislativa 9654/2024-PE, que propone autorizar el ingreso con armas de personal militar de Estados Unidos de América, al territorio nacional, teniendo como fecha límite del 31 de diciembre de 2025 para su retiro del territorio de la república, se precisa en los anexos del proyecto que los militares estadounidenses ingresarán al país y desarrollarán actividades de entrenamiento en Lima, Callao, Loreto, San Martín, Santa Lucía, Huánuco, Ucayali, Pasco, Junín, Huancavelica, Cusco, Ayacucho, Iquitos, Pucusana, Puerto Maldonado y Apurímac.

En el periodo actual (mayo de 2025) está en curso la llamada “guerra de los aranceles” deflagrada por Donald Trump, cuyo principal objetivo es China; pero es conveniente registrar que esta no es una medida nueva, el 18 noviembre de 2024, Infobae traía una nota de Martín Tumay Soto, dando cuenta de la propuesta del asesor del equipo de transición de Donald Trump, Mauricio Claver-Carone, quien proponía aplicar un arancel del 60% a los productos provenientes de China y de otros países de América Latina que pasen por el puerto de Chancay. Esta sugerencia se basa en la preocupación de que el puerto, que está siendo desarrollado y controlado por el gigante asiático, podría convertirse en un punto de entrada de productos de bajo costo provenientes de China, lo que perjudicaría el comercio de Estados Unidos.

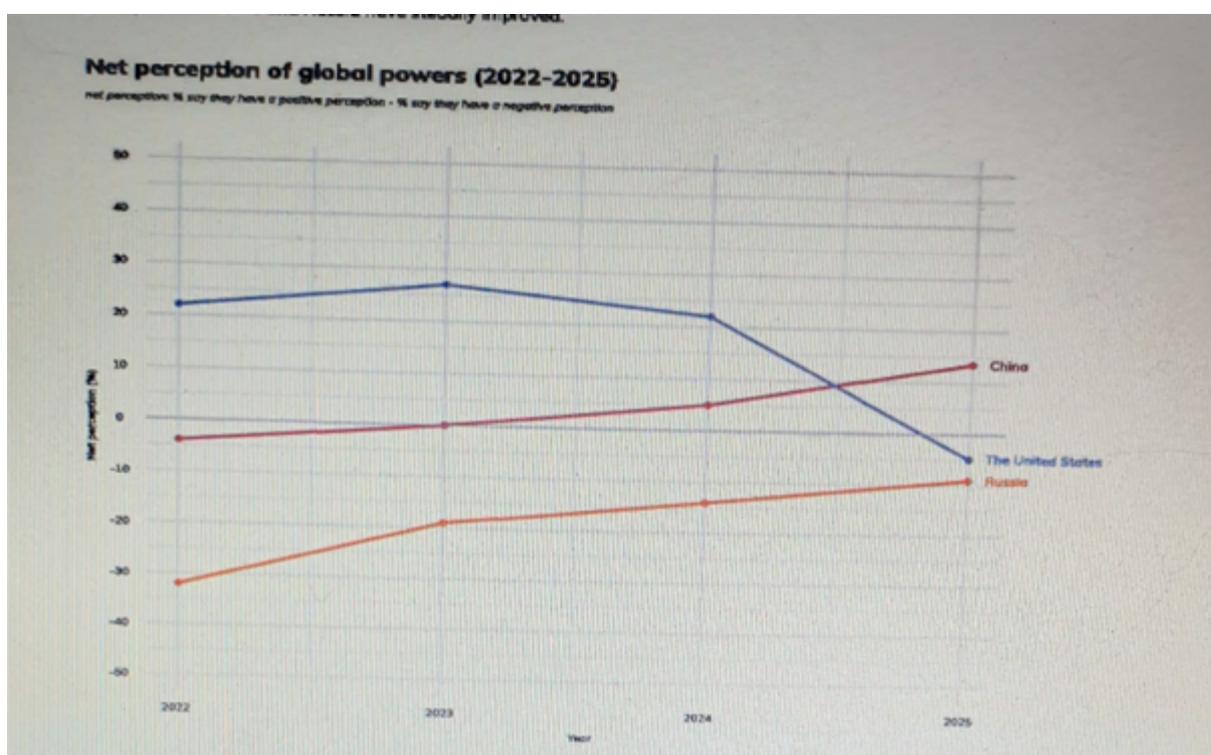
La materia discurre sobre otros proyectos chinos en América Latina, como la estación espacial de Neuquen en Argentina, hidroeléctricas en el Ecuador, operaciones mineras en Bolivia y Chile, entre los cuales litio.

La Asociación de Exportadores de Perú, comentó: "Hay que tomarse este tipo de discurso con calma. No es muy realista. Primero porque Perú ha firmado un tratado de libre comercio con Estados Unidos y, sobre todo, porque lo que exportaremos desde el puerto de Chancay tendrá como destino final Asia, no Estados Unidos. Hemos tomado nota de estas declaraciones, pero aún no las vemos como un peligro". Naturalmente las condiciones después de la asunción de Donald Trump han cambiado.

En este enfrentamiento mundial los países en evidencia son Estados Unidos de Norteamérica y China, en la medida que son o asumen el papel de líder de cada una de las opciones, la publicación Democracy Perception Index – 2025, publicado por las instituciones Nira Data y Alliance of Democracies, muestra como las

percepciones globales de las principales potencias del mundo están cambiando. En 2022 y 2023, la percepción promedio de Estados Unidos fue más positiva que negativa, y significativamente más positiva que la de Rusia o China. Pero para 2025, la opinión global ha cambiado: China es ahora la única potencia importante entre las tres con una imagen netamente positiva, mientras que Estados Unidos y Rusia son vistos más negativamente que positivamente. Estados Unidos, en particular, ha experimentado un fuerte declive en su posición global durante el último año, mientras que las percepciones de China y Rusia han mejorado constantemente, como se muestra en el Gráfico 02 a seguir.

Gráfico 02: Percepción neta de las potencias mundiales (2022 - 2025)



Fuente: Democracy perception index - 2025 pag. 41

Naturalmente las relaciones no se limitan a los países líderes, en todos los niveles existen o se crean nuevos procesos, algunos se extinguen o pasan a régimen de espera, mientras otros se intensifican y, muy importante, todos tienen inter relaciones entre ellos.

En este caso, vinculados al puerto Chancay es importante verificar las acciones de los países vecinos y de Sudamérica en general. Un caso de particular importancia es el del Brasil en lo que se refiere a dos temas convergentes: las rutas de integración entre los dos océanos y el desarrollo de los BRICS+.

Con relación al primer tema sigue una información oficial del ministerio de Planificación y Presupuesto, cuyo titular es Simone Tebet, originaria del partido que llevó a la presidencia a Fernando Henrique Cardoso, antecesor del primer mandato de Luis Inacio Lula da Silva.

Gráfico 03: Rutas de Integración Sudamericana



Ministerio de Planificación y Presupuesto
Parte superior do formulário



Fuente: <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao-sul-americana>

El proyecto de las cinco rutas de la integración y el desarrollo sudamericano surgió como una demanda del presidente Luiz Inácio Lula da Silva luego de que el Consenso de Brasilia, que reunió a los líderes sudamericanos el 30 de mayo de 2023 en la capital federal, decidiera retomar la agenda de integración regional.

El Ministerio de Planificación y Presupuesto (MPO por sus siglas en portugués)) diseñó las cinco rutas luego de consultar a los 11 estados brasileños fronterizos con países sudamericanos. Las rutas tienen la doble función de incentivar y reforzar el comercio de Brasil con los países sudamericanos y reducir el tiempo y el costo del transporte de mercancías entre Brasil y sus vecinos y Asia. Actualmente, además de visitar cada uno de los 11 estados fronterizos, la MPO está en diálogo con los países sudamericanos sobre cada una de las rutas.

Entre los más de 9,7 mil proyectos del Nuevo PAC¹, se identificaron 190 con potencial para contribuir a la integración regional. La selección de los proyectos no pretendía ser definitiva. La MPO está en diálogo con los gobiernos y la sociedad civil de los estados fronterizos y con los países vecinos para mejorar las cinco rutas.

Además de los recursos presupuestarios, las obras de integración en el territorio brasileño cuentan con un financiamiento de US\$ 3 mil millones del BNDES (cerca de R\$ 15 mil millones), mientras que los bancos regionales de desarrollo – el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF) y Fonplata – han puesto a disposición otros US\$ 7 mil millones.

Durante siglos, el foco comercial de Brasil fueron los países de Europa y Estados Unidos, que favorecieron las rutas a través del Atlántico. En las últimas décadas, se ha producido un desplazamiento de la producción hacia los estados del Medio Oeste y del Norte y un aumento muy fuerte del comercio con los países asiáticos.

En 2002, cuando se acababa de inaugurar la agenda de integración sudamericana desde el antiguo Ministerio de Planificación, el flujo comercial entre Brasil y sus vecinos estaba a la par con el asiático. Brasil importó US\$ 8.700 millones de sus vecinos sudamericanos y US\$ 8.000 millones de Asia. En exportaciones, los valores también estuvieron cerca: US\$ 7.400 millones en bienes y servicios a países sudamericanos y US\$ 8.800 millones a Asia. Desde entonces, las exportaciones a

1 PAC: Programa de Aceleración del Crecimiento

Asia se han disparado: alcanzaron los 152.400 millones de dólares en 2023. Para los vecinos, el crecimiento fue más modesto, alcanzando los US\$ 40 mil millones.

Los datos sugieren que Brasil puede aumentar el comercio con los países vecinos e indican la necesidad de nuevas rutas, más cortas y menos costosas logísticamente, dada la fortaleza de las exportaciones e importaciones con Asia.

La conexión interoceánica en América del Sur tiene antecedentes antiguos, de hecho, en la década final del siglo XX ya se debatía el tema; así, por ejemplo, en 1993 Enrique Amayo publicó un artículo en la revista Estudios Avanzados, de la Universidad de São Paulo donde hace un análisis precursor de la opción interoceánica:

Hoy en día, sin embargo, a Estados Unidos no le interesa la unión del Atlántico y el Pacífico porque, probablemente, tal vez incluso debido a su propia experiencia no les conviene. No solo por la posibilidad que la carretera hará obsoleto el Canal de Panamá, controlado por Estados Unidos, pero también por razones estratégicas que tienen que ver con la política hegemónica.

El control de los Estados Unidos sobre América del Sur, y sobre la América Latina en general es parte de los sueños de la clase dominante de ese país para construir su indiscutida hegemonía mundial. Por ello los EE.UU. encontrarán alguna razón para oponerse a tal camino. Incluso si lo quisieran, no tendrían los recursos para construirlo; Así que se opondrán a ella (AMAYO. 1993. p 34)

Ese abordaje lo hacía cuando la meta comercial vislumbrada era el Japón; ahora el mercado a servir, a través del puerto de Chancay es China y los países de la Organización de Cooperación de Shanghai y de la Unión Económica Euroasiática.

En agosto del 2000, durante la primera Cumbre Sudamericana se creó la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), como foro de diálogo, entre las 12 repúblicas de Sudamérica, actualmente convertido en la Unión de Naciones Sudamericanas – UNASUR, el objetivo abordar la planificación y desarrollo de proyectos para el mejoramiento de la infraestructura regional de transporte, energía y telecomunicaciones; desde su inicio cuenta con el apoyo técnico y financiero del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF), y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA); aquí se incluyó la carretera interoceánica

Sur que une los puertos de San Juan de Marcona, Matarani e Ilo con los puertos brasileños en el Atlántico, utilizando la red vial BR317 y BR364.

Como se puede observar, la conexión interoceánica no es un proceso nuevo, antes de existir la Iniciativa de la Ruta de la Seda, ya se estaba trabajando el tema y por lo tanto existe experiencia que apunta tanto las ventajas, en cuanto a los problemas derivados de este tipo de intervención.

Retornando a la coyuntura actual; la propuesta brasileña Rutas de la Integración Sudamericana fue presentada en la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) en una reunión promovida para esa finalidad con el secretario ejecutivo de la CEPAL, José Manuel Salazar-Xirinachs, el 28 de marzo de 2025, en Santiago de Chile, donde se discutieron posibilidades concretas de alianzas entre el Ministerio de Planificación y Presupuesto (TOPM) y la CEPAL para impulsar el programa de integración regional.

Casi un mes después, el 22 de abril, el presidente de la República de Chile, Gabriel Boric, hizo una visita oficial de Estado, en Brasilia (DF), al presidente Luiz Inácio Lula da Silva, en ese encuentro se firmaron 13 acuerdos y memorandos entre ambos países en diversas áreas como justicia y seguridad pública, defensa, ciencia y tecnología, cultura, pesca y acuicultura, agricultura, ganadería e inteligencia artificial.

Uno de los principales puntos abordados durante la reunión bilateral entre Boric y Lula fue la necesidad de mejorar la infraestructura regional. Entre los proyectos en esta área se encuentran las Rutas de Integración Sudamericana, con especial foco en los avances de la Ruta Bioceánica de Capricornio, que conecta los puertos brasileños de los estados de São Paulo, Paraná y Santa Catarina, con los puertos de Iquique, Mejillones y Antofagasta, en Chile. Se espera que la infraestructura de esta ruta esté terminada para 2026, todavía durante el actual mandato del presidente Lula.

El tema de los BRICS+ es igualmente importante en la disputa trabada por las dos opciones de orden mundial; para el tema de este artículo cabe destacar la solicitud de Colombia a ser incorporado a los BRICS+, siendo convidado a participar del Foro CELAC – CHINA en Pekín donde, según lo divulgado por W Radio, Gustavo Petro, presidente de Colombia, y Xi Jinping, presidente de Chi-

na, firmaron un acuerdo amplio, que incluye la promoción del "intercambio de bienes, tecnología, conocimientos capital y personal a través de la conectividad mutua y el aprendizaje mutuo" en el marco de la iniciativa de La Franja y la Ruta, la promoción y coordinación conjunta del "progreso común" y "el diálogo y la integración de diversas civilizaciones", el trabajo mutuo, los derechos humanos y el interés del país suramericano en impulsar su Plan Nacional de Desarrollo, que en su faceta industrializadora ofrece oportunidades de cooperación y asociación.

La reacción norteamericana fue inmediata, el enviado especial de EE.UU. para América Latina, Mauricio Claver-Carone, deslizó: "El acercamiento del presidente Petro con China es una gran oportunidad para las rosas de Ecuador y el café de Centroamérica"; acto seguido el presidente estadounidense, Donald Trump, amenazó directamente al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y otras entidades financieras internacionales, en interés de impedir que con sus recursos se financien proyectos desarrollados por compañías chinas en el continente.

4.2 Chancay pensado desde los intereses del Perú

La característica de HUB marítimo que identifica el puerto de Chancay supone que sea el nodo de distribución de servicios logísticos que opera básicamente con proveedores de servicios logísticos. Lo cual 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 supone la movilización de uno o más actores sociales e institucionales, desde el nivel nacional hasta el local, pasando por el regional. A seguir un levantamiento sumario de la situación actual visible.

a) Servicios de transporte.

Específicamente vinculado al puerto de Chancay, desde que se inició la construcción de su primera etapa, fueron presentadas las demandas de infraestructura que complementen el puerto para que cumpla la función que le ha sido asignada, así, en 2018 en la Revista – Harvard Review in Latin America, se aborda específicamente el tema.

La integración física en Sudamérica es un complemento necesario de dichas rutas marítimas transpacíficas directas, y los proyectos de ferrocarriles bioceánicos en la región deberían reexaminarse desde esta perspectiva. Dos de estos proyectos consideran la posibilidad de llegar a un puerto peruano. El primero es el Ferrocarril Bioceánico Brasil-Perú, que ha sido analizado por un grupo gubernamental trilateral compuesto por China, Brasil y Perú. Actualmente, este proyecto se encuentra suspendido debido a su altísimo costo y sus posibles efectos ambientales negativos. Sin embargo, el estudio básico que sustenta estas conclusiones no se ha hecho público (destacado del autor). Es necesario hacerlo para realizar una evaluación más exhaustiva. El otro proyecto es el Ferrocarril Bioceánico Central, promovido por Bolivia y que conecta a este país con Brasil y Perú; los estudios de factibilidad están actualmente en curso. (SANTA GADEA . 2018)

El 08 de julio de 2024, el ministro de Transportes y Comunicaciones, Raúl Pérez Reyes, declara en la agencia oficial ANDINA que el primer tramo del tren bioceánico Perú-Brasil será el que comunique la ciudad Pucallpa, en la selva del Perú, con la costa peruana, específicamente con el puerto de Chancay y que en el presupuesto del 2025 ya se tienen los recursos asegurados para iniciar con los estudios de este primer tramo ferroviario.

Pérez Reyes señaló que la ruta que viene de las localidades brasileñas de Cruzeiro do Sul y Río Branco (estado de Acre), pasando por la ciudad de Pucallpa hacia la zona centro de Perú es la más corta para llegar al puerto de Chancay.

Anteriormente, Raúl Pérez Reyes había señalado que el interés y el financiamiento para la construcción de un tren bioceánico que conecte con el puerto de Chan-

cay tendría que venir de Brasil y China, porque Perú ya tiene definida su conectividad con Asia; “Creemos que, si algún interés surge por el tren bioceánico, tendría que ser básicamente de Brasil o China. Perú no tiene tanto interés puntual en ese tren porque no nos interesa salir al Atlántico, nuestro objetivo mira hacia el Pacífico”, indicó.

Esto supone que la mercadería brasileña, donde destaca la soya, se transportará, en una parte importante, por la Interoceánica del Sur y saldrán por los puertos de Matarani (Arequipa) e Ilo (Moquegua), llegando a Chancay por el sistema de cabotaje.

En noviembre de 2024 (18/11) el diario La República publica:

Según lo aseguró el MTC (Ministerio de Transportes y Comunicaciones), serán 4 las carreteras que brindarán una mejor conexión hacia el megapuerto de Chancay. Los corredores viales que se esperan unirán la costa, sierra y selva del Perú con la región de Huaral. Estos serán las autopistas que se ejecutarán:

- Corredor vial Huaura - Oyón - Ambo
- Corredor vial Chancay - Pucallpa
- Corredor vial Huaral - Acos- Huayllay
- Corredor vial Chancay - Lima - Canta - Huayllay

De esta manera, cada una de estas carreteras, brindará una óptima unión con el megapuerto de Chancay desde diferentes regiones.

Gráfico 04: Las cuatro carreteras que deben ejecutarse para conectar con el megapuerto de Chancay



Fuente: La republica (2024)

Por otro lado, organizaciones de la sociedad civil, como el Colegio de Ingenieros de Lima realizan prospecciones convergentes, como la transmisión realizada el 25 de abril de 2025, por la plataforma youtube (<https://www.youtube.com/live/GiAYQgS3tc0>), alternativas de trazo de ferrocarril Chancay-Pucallpa, por el ingeniero Jorge Gutiérrez Rodríguez.

Con relación al transporte marítimo integrado o integrable al puerto de Chancay las acciones más importantes son:

La promulgación de la Ley N° 32049, Ley de Cabotaje, publicada en el diario oficial "El Peruano" el 06 de junio de 2024; buscando promover el transporte de carga y pasajeros entre puertos nacionales y, muy importante, permite el acceso de naves extranjeras a los puertos peruanos para realizar operaciones de cabotaje, eliminando la restricción anterior que solo permitía a barcos peruanos, bien como re-define los plazos administrativos en busca de facilitar las operaciones portuarias.

La promoción del proyecto de puerto Corio para capitales norteamericanos, como reporta la agencia Bloomberg (PORTALPORTUARIO/BLOOMBERG. 2024) el embajador peruano en Estados Unidos, Alfredo Ferrero, en una entrevista, el 13 de junio de 2024, sostuvo que, frente a la preocupación del gobierno estadounidense, que critica abiertamente las inversiones chinas en América Latina, sugirió que inviertan en el puerto Corio, situado en Arequipa e, inclusive, presenta un calado mayor que el de Chancay, “Sería un puerto que podría ser un contrapeso al proyecto Chancay de China”, dijo a Bloomberg Alfredo Ferrero.

Ferrero es consciente de que la idea del Puerto de Corio se encuentra en una fase inicial, sin embargo, dice que el proyecto tiene potencial debido a su proximidad a Chile, Argentina y Bolivia, países que están tratando de aumentar la producción de litio debido a la demanda de vehículos eléctricos. Ferrero está trabajando para aumentar la conciencia sobre el proyecto del puerto de Corio en EE.UU. para atraer inversores privados. “La idea es que el gobierno americano convoque a posibles interesados para que hagan la inversión”, dijo.

El gobierno por su vez informa que la Autoridad Nacional de Infraestructura – ANIN ha incluido en su cartera de inversiones para este año 21 proyectos de inversión pública, entre los cuales varios son de competencia municipal, otros de competencia regional y algunos del nivel Central, todos formulados y ejecutados por la ANIN, como organismo público ejecutor especializado en la construcción de infraestructura pública, aprovechando sus capacidades institucionales y facilidades que la normativa le otorga para ejecutar obras bajo modalidades de contratación especiales, acordes con las buenas prácticas internacionales y con procedimientos más ágiles; señalando que esa cartera de inversiones estratégicas territoriales es el resultado de un trabajo de articulación y coordinación intersec-

torial e intergubernamental liderando por la ANIN con las entidades competentes de los tres niveles de gobierno, con el fin de contribuir al desarrollo económico, la reducción de la pobreza y el incremento de la competitividad en las zonas de influencia del corredor logístico asociado al Hub Portuario de Chancay.

b) Servicios de operadores de infraestructura, de operadores portuarios y de operadores de transporte terrestre y aéreo.

En lo que se refiere a la infraestructura del puerto, la construcción, operación y mantenimiento, lo que incluye la infraestructura portuaria, como muelles, terminales de contenedores, terminales de carga a granel y carga general está bajo la responsabilidad de la empresa COSCO Shipping Ports, con la participación del Consorcio CHECSAC CCCC4TH.

En lo referente a la operación portuaria la empresa COSCO Shipping Ports maneja la operación del puerto, lo que implica el manejo de la carga, la logística de los contenedores y la gestión de la infraestructura; actualmente existe un contencioso legal entre la empresa y la Ositrán (Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público) en Perú, cuestionando la autoridad de Ositrán para supervisar el puerto de Chancay. Esta demanda es una respuesta a las regulaciones propuestas por Ositrán y la falta de reconocimiento de la empresa sobre la competencia del organismo regulador.

En el diario oficial El Peruano, edición del 10 de abril de 2025, se informa que el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI se ha pronunciado sobre el tema concluyendo, después de riguroso y objetivo análisis técnico, que no existirían condiciones de competencia en la prestación de los servicios portuarios que se brindarán en el puerto de Chancay.

c) Operadores de transporte terrestre y aéreo:

En esta rúbrica está la empresa Asian Worldwide Logistics, empresa que ofrece soluciones logísticas adaptadas a las necesidades de los clientes, incluyendo el transporte terrestre desde y hacia el puerto de Chancay.

Existe la expectativa que empresas de transporte aéreo trabajen con el puerto para el transporte de mercancías, incluyendo la carga que llega a la zona portuaria; en

lo que se refiere a transporte aéreo el aeropuerto más importante, aeropuerto internacional Jorge Chávez, se encuentra en la fase de *marcha blanca* que comenzó el pasado 15 de mayo, un proceso diseñado para *identificar los problemas*. Durante este periodo, se han evidenciado diversos inconvenientes relacionados con el acceso, la orientación de los pasajeros y la coordinación.

El Puerto de Chancay cuenta y/o busca una amplia gama de operadores que cubran la infraestructura, la operación portuaria y el transporte terrestre y aéreo, lo que permite una logística eficiente y segura para el comercio internacional.

Hasta aquí se tiene, por así decir, el núcleo central de soporte al funcionamiento del puerto de Chancay en su calidad de Hub; la que se complementa con una proyección más amplia, expresada como demanda que promueve actividades industriales en dos líneas complementarias:

- Demanda de industrias de soporte, mantenimiento de contenedores, mantenimiento de navíos y mantenimiento de otros equipamientos;

La Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM. 2025) en su site oficial, entrevista a César Benavides, gerente general de Servicios Industriales de la Marina (SIMA) incluyendo temas relacionados al puerto de Chancay; Benavides ve una recuperación de la industria naval dentro de la cual apunta estrategias para atender la demanda del puerto de Chancay:

APAM - ¿La próxima operación del puerto de Chancay generará más negocio para SIMA?

SIMA - Desde el 2019 venimos trabajando un estudio de factibilidad para incrementar la capacidad de reparaciones navales, mediante un nuevo dique seco que permita atender buques de las dimensiones [que vendrán a Chancay]. Los buques de bandera peruana se tienen que ir a otros países para hacer sus mantenimientos. Con el desarrollo portuario hay una oportunidad de poder atender estos buques no solamente con el dique sino todos los servicios de agenciamiento. Estamos trabajando en el financiamiento del perfil y en la búsqueda de un astillero para la construcción [del dique seco]. Hacia el 2029 o el 2030 deberíamos tenerlo en operación. La inversión bordea los US\$600 millones.

Además, el SIMA tiene varios otros proyectos en curso, entre los cuales:

APAM - ¿Cuáles son los siguientes pasos para la coproducción de buques con Hyundai?

SIMA - La próxima semana recibiremos a los asesores de Hyundai para iniciar la elaboración de los expedientes técnicos. La construcción [de cuatro buques] sería en el primer trimestre de 2025. Previo a ello, el astillero entrará en una etapa de mejora para poder atender esta demanda. Habrá una transferencia de tecnología y capacitación. La intención es que la industria nacional se convierta en un proveedor de bienes para reducir la dependencia de las empresas de fuera.

El SIMA tiene unidades en operación en varias regiones del país y una reconocida experiencia en estos temas.

- Industrias relacionadas, como turismo, manufacturas (podría ser en el formato de zonas libres), servicios financieros y servicios de construcción civil.

Las acciones identificadas hasta el momento son descritas a seguir.

Fondo Social para el Desarrollo de Chancay.

Mediante Ley No. 32278, de 02 de abril de 2025 (PERU. Andina. 2025), se crea el Fondo Social para el Desarrollo de Chancay. Su objetivo es financiar proyectos de infraestructura y servicios públicos en beneficio de la población dentro del área de influencia del terminal portuario de Chancay; esa ley establece que este fondo se financiará con el 20 % de los recursos recaudados por la Participación en Rentas de Aduanas (PRA) en los terminales portuarios de la provincia de Huaral, según lo establecido en la Ley 27613 del 21 de diciembre de 2001, además se establece la conformación de la comisión de administración del fondo, presidida por el alcalde de la municipalidad de Chancay; e integrada por el burgomaestre de la municipalidad de Huaral, y un alcalde o un representante elegido por las municipalidades distritales de la provincia de Huaral.

Creación de la Zona Económica Especial de Chancay

La Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia financiera del Congreso de la República, presidida por el parlamentario de *Acción Popular, Ilich López*, ha aprobado el dictamen de creación de la Zona Económica Especial de Chancay (ZEE Chancay), con 14 votos a favor y cinco en contra.

Con ese dictamen aprobado en la comisión del Congreso, se crearía la Zona Económica Especial de Chancay – ZEE CHANCAY, dentro del territorio del departamento de Lima, “con la finalidad de fomentar inversiones para el desarrollo de actividades industriales, comerciales y de servicios”, y con impuesto a la renta de 0% durante los primeros siete años. Desde el inicio de las discusiones en el Congreso este tema ha sido fuertemente cuestionado, para citar algunos:

La bancada de Podemos Perú se opone, argumentando “*Debemos crear las condiciones para llevar al Perú al desarrollo industrial y lograr la transferencia tecnológica y de patente para el futuro. Chancay será el centro del mundo, y llegarán todas las inversiones asiáticas*”;

El Instituto Peruano de Economía IPE, a través de su director, advierte que las nuevas inversiones podrían verse afectadas si las empresas deciden establecerse en Chancay, únicamente para aprovechar los beneficios fiscales, en lugar de generar nuevas inversiones.

Es oportuno recordar el artículo de ComexPerú, publicado el 19 de agosto de 2022, donde, a partir de un análisis sumario de la experiencia nacional con las cuatro zonas económicas especiales que ya existen, se cuestiona si las zonas francas han cumplido el objetivo por el que fueron diseñadas. Es decir, ¿han contribuido al desarrollo de actividades productivas, mejorado el empleo, la exportación y la industria como para ser merecedoras de mayores preferencias? Su apreciación era clara:

Más allá de ampliar las preferencias tributarias (el destaque es del autor), se debería impulsar la competitividad de las zonas a través del mejoramiento de la infraestructura, modernización de puertos, concesiones portuarias para mejorar la conectividad, construcción de capacidades comerciales, entre otras acciones. Además, se debería facilitar el acceso a información continua y actualizada de estas zonas especiales, a fin de tener una evaluación más certera de su desempeño en términos de montos de inversiones, generación de empleo, número de empresas en operación, etc. (COMEXPERU.2022)

Es decir, el avance obtenido en el proceso administrativo liderado por la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia financiera del Congreso, no solo está

lejos de alcanzar una conclusión legal como establece la necesidad de un debate y construcción en mayor profundidad.

Generación de conocimiento y mano de obra calificada

La inserción operacional de los centros de educación superior en el proyecto de mega puerto de Chancay ocurre desde las primeras etapas. Una secuencia aproximada se presenta a seguir.

Universidad del Pacífico - El Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico (CIUP) y el Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico (CECHAP), que iniciaron sus actividades en 2013, lanzaron el Observatorio de Chancay, una plataforma académica que busca generar evidencia para contribuir al desarrollo sostenible del país. Según la Universidad del Pacífico, esta iniciativa pretende vincular la investigación aplicada con la toma de decisiones públicas y privadas en torno a la operación y crecimiento del nuevo puerto; ya tienen una gama de investigaciones y publicaciones sobre el tema.

Universidad Nacional Mayor de San Marcos UNMSM – En enero de este año, como parte de su misión de descentralizar la educación superior en el Perú anuncia la apertura de su nueva sede en Chancay, Huaral, ubicada a solo ocho minutos del [mega puerto de Chancay](#).

Este proyecto educativo se alinea con el desarrollo económico de la región, proporcionando a más de 90 jóvenes sanmarquinos de la Facultad de Ciencias Administrativas y a los próximos ingresantes, la oportunidad de estudiar cerca de casa, sin necesidad de desplazarse durante horas hasta la sede de Lima.

Administración: Esta carrera forma profesionales capacitados para gestionar y dirigir organizaciones, adaptándose a un entorno empresarial en constante cambio.

Administración de Negocios Internacionales: Se centra en la formación de expertos en el comercio exterior, preparando a los estudiantes para enfrentar los retos del mercado global.

Administración de Turismo: Esta carrera se orienta a preparar profesionales que promuevan y gestionen el turismo sostenible, un sector en crecimiento en la región.

A través de la rectoría también anunció que dentro de poco se dará apertura a la *escuela profesional de Administración Marítima y Portuaria*. Sus instalaciones se encuentran en construcción en el kilómetro 94 de la Panamericana Norte, también cercano al mega puerto de Chancay.

Universidad Nacional de Ingeniería (UNI) – También en enero (23/25), autoridades de la Universidad Nacional de Ingeniería (UNI), lideradas por el rector Pablo Alfonso López Chau Nava, junto al equipo municipal conformado por la especialista de la Gerencia de Desarrollo Humano y Económico, lic. Carol Rodríguez Díaz, la arq. Astrid Anaya Evangelista de la Subgerencia de Obras Privadas, y el encargado de la Oficina de Educación, Javier Vara Calixto, realizaron una visita estratégica a las zonas de Pirámides, Pacaes y Laderas de Chancayllo, donde evaluaron posibles terrenos para la instalación de un servicio educativo en el distrito dentro del Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional, cuyo objetivo es fomentar el desarrollo humano, el conocimiento y la sostenibilidad.

La Universidad Nacional Agraria La Molina - UNALM tiene un convenio con la Municipalidad Distrital de Chancay, tal que hace posible el fortalecimiento de los lazos con la comunidad a través de sus estudiantes de últimos ciclos de estudios y egresados de sus diferentes facultades permitiéndoles el desarrollo profesional en el campo de acción de cada una de sus carreras

La Universidad Nacional del Callao – UNAC – El 20 de mayo la Municipalidad Distrital de Chancay llevó a cabo la firma del Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional con la Universidad Nacional del Callao (UNAC), este convenio permitirá generar nuevas oportunidades académicas y de desarrollo profesional para los jóvenes chancayanos, así como establece mecanismos de colaboración conjunta que impulsen el fortalecimiento institucional y el progreso mutuo.

Ocurrencia de problemas sociales

Las obras han ocasionado rajaduras, hundimiento de terrenos y derrumbes en las casas de algunos vecinos. Varios de ellos, agrupados en el Frente de Defensa por la Libertad y Dignidad de Chancay, han reclamado a la compañía y a la municipalidad del distrito, pero dicen que los han recibido con indiferencia y hostigamientos, según el informe Mega puerto de Chancay: la historia detrás de

la expansión del hub comercial en Perú, elaborado por la organización OjoPúblico (OJOPUBLICO.2025)

4.3 Análisis sumario

Llevando en consideración como el puerto de Chancay es una realidad dentro de los procesos mundiales en curso, es posible observar que la forma como el Perú lo asume es fragmentada por lo menos en dos dimensiones: temporal e institucional.

La propuesta china de la “Nueva franja económica de la ruta de la seda” y la “Ruta marítima de la seda del siglo XXI”, como ya se registró anteriormente, es de 2013; establece objetivos estratégicos y de largo plazo para China, al mismo tiempo que para Estados Unidos, China es el principal oponente y desarrolla acciones también estratégicas y de largo plazo, con variaciones de estilo independientemente de cuál es el partido que gobierna, republicano o demócrata; es decir, en ambos lados existen estrategias permanentes, que sufren ajustes secundarios en su recorridos.

Puede observarse la cronología de relacionamiento del Perú con ambos países, el Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Perú y Estados Unidos fue firmado el 12 de abril de 2006 y entró en vigencia el 1° de febrero de 2009, mientras el Tratado de Libre Comercio con China fue firmado el 28 de abril de 2009 y entró en vigencia el 1 de marzo de 2010.

Los formuladores de la estrategia de la Ruta de la seda marítima Siglo XXI, deben haber identificado como posible localización de un puerto HUB un punto en la parte media de la costa sudamericana en el Pacífico, con capacidad de recibir naves del porte de los post Panamax; lo que implica un punto en la costa peruana con calado suficiente; en la época de las definiciones en el Perú se tenían identificado tres opciones: (1) la isla San Lorenzo a menos de 7 kilómetros frente al puerto del Callao y donde se venía prospectando el llamado Mega puerto Internacional del Pacífico, con interés explícito de Suiza, Bélgica, China, Canadá, Rusia y USA. (2) Chancay donde existía desde 2007 un proyecto impulsado por el ex marino y empresario Juan Ribaud de la Torre, ya fallecido y que, después de varias modificaciones en la formación de la empresa, actualmente está en marcha; y (3) el puerto de Corio en el sur, en la costa del departamento de Arequipa. Es interesante que el calado de Chancay es el menor de los tres.

Desde su inicio y hasta la actualidad cada uno de los tres proyectos es independiente de los otros, básicamente porque según Alejandro Chirinos, especialista de temas marino-costeros de CooperAcción, la región de Lima carece de un plan de desarrollo portuario. “No tiene un plan que, justamente, indique observaciones y recomendaciones, y que [permita que] operen sin dificultad los que estén interesados” (OJOPUBLICO.2025).

En realidad, el Perú tiene un Plan Nacional de Desarrollo Portuario propuesto por la Autoridad Nacional Portuaria – ANP y aprobado en agosto de 2012, que al describir el sistema portuario nacional establece:

Los elementos básicos del Marco Estratégico del SPN son el modelo de negocio, el modelo de gestión y el modelo de relación que lo configuran. El modelo de negocio distribuye el papel del sector público y del sector privado en el desarrollo de las infraestructuras y la prestación de los servicios portuarios. El modelo de gestión incide en los aspectos que aseguran la competitividad del sistema, siendo el modelo de relación el que contempla, tanto la necesaria intermodalidad de las soluciones logísticas como la ordenación de las actividades de los actores (PERU.2012).

En marzo de 2024 la ANP emite un Aviso de Sinceramiento donde informa que está remitiendo al Ministerio de Transportes y Comunicaciones MTC el proyecto actualizado de Plan Nacional de Desarrollo Portuario y del proyecto normativo de Decreto Supremo, para su tramitación y revisión por las respectivas áreas técnicas; el 26 de setiembre emite otro Aviso de Sinceramiento para informar al público que, en el marco de lo establecido en el artículo 4.1 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, el proyecto de actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) se encuentra en proceso de evaluación conjunta con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Una vez culminado y aprobado, será publicado en el Portal de Transparencia Estándar. Esto es lo que se refiere a la parte portuaria, todas las otras áreas son abordadas de manera semejante.

Esto explica, en gran parte, las acciones no siempre convergentes en torno al proyecto del puerto de Chancay, como el caso del contencioso jurídico – administrativo entre la OSITRAN e INDECOPI. Otro ejemplo es el hecho que mientras la presidente de la república viajaba a China para coordinar la participación del presidente chino Xi Jinping para su participación en el Foro APEC e inaugurar

el puerto de Chancay, el embajador peruano en Estados Unidos, Alfredo Ferrero, promocionaba el puerto de Corio en los siguientes términos: “Sería un puerto que podría ser un contrapeso al proyecto Chancay de China”; lo que equivale a decir que el Perú es un territorio abierto a cualquier inversión en función de los intereses del inversionista y, por lo tanto, los intereses del país son apenas complementarios a los primeros.

Los hechos listados en este artículo y otros semejantes, muestran diversos actores sociales, de todas las esferas: poder público, tanto del Poder Ejecutivo según sus responsabilidades orgánicas, del Legislativo, órganos descentralizados, gobiernos regionales y municipales con diferentes grados de aproximación al proyecto, organizaciones de la sociedad civil, como colegios profesionales y asociaciones diversas, instituciones académicas, convergiendo o claramente buscando convergencia en torno a convertir el proyecto del puerto de Chancay en una palanca para el desarrollo.

Es decir, se identifica la necesidad de generar una instancia con las funciones de planificar y coordinar un plan integral en torno al puerto de Chancay, tal que sea promotor de desarrollo integral, a partir de su característica de HUB, de los servicios e industrias necesarias para cumplir ese papel.

A título de ejemplo: los servicios de mantenimiento de navíos y contenedores, el SIMA daría ese soporte a partir de 2029, ¿Cómo se resuelve ese intervalo?;

La red de vías terrestres y fluviales que darán servicio al Hub, ¿transportará mercadería extranjera?, ¿existe mercadería nacional?, ¿podría promoverse alguna que utilice el Hub? Hay opciones desde agrícolas hasta industriales.

Es evidente que China y el Brasil, pero también Bolivia y Chile y, eventualmente, Paraguay y Uruguay pueden considerar la conexión interoceánica como una alternativa positiva y de hecho Brasil ya tomó la iniciativa y esta es una tendencia real y seria; el comentario del ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de su titular: “Creemos que, si algún interés surge por el tren bioceánico, tendría que ser básicamente de Brasil o China. Perú no tiene tanto interés puntual en ese tren porque no nos interesa salir al Atlántico, nuestro objetivo mira hacia el Pacífico” es, por lo menos, incompleta, porque a todo lo largo de esa vía existen potencialidades a ser aprovechadas y amenazas también importantes; ya existe la

experiencia de la carretera construida por el IIRSA que se suponía transportaría soya brasileña, lo que hasta el momento no ocurrió, pero abrió espacio a la minería ilegal y se vio envuelta en procesos de corrupción. Entonces, el Perú puede no estar en el financiamiento, pero tiene que estar en el proceso técnico, social y político que es de su interés, bajo riesgo de ser apenas palco o territorio de inversiones en función de los intereses del inversionista.

De manera semejante el caso de la Zona Económica Especial, o también conocida como Zona Franca, todo apunta para la limitación que significa centrar su diseño en las concesiones tributarias; ya en 2022, la COMEX evaluaba las experiencias efectivas existentes en el país e identificaba:

“Más allá de ampliar las preferencias tributarias, se debería impulsar la competitividad de las zonas a través del mejoramiento de la infraestructura, modernización de puertos, concesiones portuarias para mejorar la conectividad, construcción de capacidades comerciales, entre otras acciones. Además, se debería facilitar el acceso a información continua y actualizada de estas zonas especiales, a fin de tener una evaluación más certera de su desempeño en términos de montos de inversiones, generación de empleo, número de empresas en operación, etc.” (COMEX. 2022).

Nuevamente se evidencia la convergencia de actores sociales, en este caso la COMEX, en torno del carácter de palanca para el desarrollo que tiene el proyecto del mega puerto de Chancay, reforzando la necesidad de un abordaje integral, sistémico, estructurado con la intervención de todos los actores sociales que hacen parte de ese sistema.

5. Consideraciones finales

De todo lo expuesto algunas consideraciones son destacables:

En el análisis del panorama mundial es ventajoso identificar los bloques y no apenas sus países líderes, recordando que esos bloques no son estructuras consolidadas, en realidad nunca lo serán; esa forma de abordaje permite visualizar la dinámica general de cambios, que es donde surgen las ventajas, reales o potenciales, y las amenazas. A título de ejemplo se puede observar que el bloque unipolar atraviesa por un periodo de conflictos internos entre Estados Unidos y los países europeos o que el AUKUS se encuentra estancado o, en el bloque emergente se

observa el crecimiento de los BRICS, pero no siempre, Argentina había pedido su ingreso, pero al cambiar de régimen se retiró, Arabia Saudita continua indecisa y Colombia pide ingresar.

Para atender la necesidad de generar una instancia con las funciones de planificar y coordinar un plan integral en torno al puerto de Chancay, tal que sea promotor de desarrollo integral, a partir de su característica de HUB, es recomendable abordar la planificación en su concepción más amplia, en la línea de lo propuesto por Fernando Pedrão en 2022: “La planificación es una actividad práctica con una base teórica y una experiencia incorporada. La falta de experiencia reduce la planificación a una actividad formal y dogmática. La revalorización de la práctica garantiza la actualidad del modo operativo, es decir, sitúa la práctica actual en el proceso social de la práctica” (PEDRÃO.2022)

Esto lleva a tratar la realidad peruana en sus particularidades específicas, una de ellas el referido al carácter crítico de los recursos de agua y suelo agrícola, tema de amplio debate, pero no siempre atendido, el punto de partida lo señala Axel Durojeanni:

“La planificación de la gestión y de las intervenciones en una cuenca y su sistema hídrico debe reconocer explícitamente esta diferencia: preservar el ciclo hidrológico natural fase terrestre, las cuencas y sus fuentes naturales de agua y ecosistemas, es una condición necesaria para garantizar el funcionamiento del ciclo hidrológico antrópico, ciclo construido y operado y mantenido por acción humana”. (DUROJEANNI. 2025)

En esa línea se identifica con claridad el papel de la universidad como elemento de integración de diferentes actores sociales en un proyecto común, algo así como el contenido del relato de Ignacy Sachs acerca de una conferencia que dictaba en 1999 en México y donde el local de la universidad estaba frente a una barriada y donde los estudiantes colocaron una banderola: “La realidad esta atrás de la esquina. Las universidades deben trabajar para la sociedad que las costea”; Sachs rescata el hecho con propiedad: la universidad es un actor privilegiado en cuanto medio campo entre estado, empresa y sociedad civil; señalando puntos o áreas de responsabilidad compartida o complementaria entre diversos actores sociales, pero también enlaces entre diversas disciplinas científicas, sea contradictorias o complementares o, inclusive, áreas de disputa.

Esas convergencias pueden evitar que el mega puerto de Chancay sea apenas una inversión en territorio peruano.

6. Referencias

Amayo, E. Z. Da Amazônia ao Pacífico cruzando os Andes. Estudos Avançados, São Paulo, v.7, n.17, jan./abr. 1993.

Andina. Tren bioceánico que conecta Chancay tendría que ser construido por China y Brasil. Disponible en <https://andina.pe/agencia/noticia-tren-bioceanico-conecte-chancay-tendria-ser-construido-china-y-brasil-992368.aspx>. Consultado en 26 de mayo de 2025.

ASOCIACION PERUANA DE AGENTES MARÍTIMOS. Disponible en [https://apam-peru.com/sima-estimamos-llegar-a-s-500-millones-en-ventas/#:~:text=Para%20atender%20la%20demanda%20del%20puerto%20de,un%20nuevo%20astillero%20de%20reparaciones%20de%20barcos.&text=Desde%20el%202019%20venimos%20trabajando%20un%20estudio,de%20las%20dimensiones%20\[que%20vendr%C3%A1n%20a%20Chancay\]..](https://apam-peru.com/sima-estimamos-llegar-a-s-500-millones-en-ventas/#:~:text=Para%20atender%20la%20demanda%20del%20puerto%20de,un%20nuevo%20astillero%20de%20reparaciones%20de%20barcos.&text=Desde%20el%202019%20venimos%20trabajando%20un%20estudio,de%20las%20dimensiones%20[que%20vendr%C3%A1n%20a%20Chancay]..) Consultado en 27 de mayo de 2025.

BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento - Rotas de Integração Sul-Americana. Disponible en <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao-sul-americana>>. Consultado em 25 abril 2025

Casals, Josep Maria. URSS el país que desapareció en Navidad. National Geographic. In National Geographic. 27 de diciembre de 2023. Disponible en: https://historia.nationalgeographic.com.es/edicion-impresa/articulos/urss-pais-que-desaparecio-navidad_17406. Consultado en 15 abril 2025.

Castro Luis. UCRANIA (I).”Ni una pulgada hacia el Este”: lo que Gorbachov escuchó. In Conversaciones sobre Historia. Febrero 2022. Disponible en: <https://conversacionsobrehistoria.info/2022/02/21/ni-una-pulgada-hacia-el-este-lo-que-gorbachov-escucho/>>. Consultado en 16 abril 2025.

- Durojeanni, Ricordi Axel. Diferencias entre el Ciclo Hidrológico Natural y el Ciclo Hidrológico Antrópico. Disponible en: <https://www.linkedin.com/posts/axel-dourojeanni-ricordi-50834222_diferencias-entre-el-ciclo-hidrol%C3%B3gico-natural-activi-ty-7332426279977107456-R2i1/?originalSubdomain=es>. Consultado en 31 de mayo de 2025
- Infomoney. Secretário de Defesa dos EUA chama América Latina de quintal ao criticar China. Disponible en <<https://www.infomoney.com.br/mundo/secretario-de-defesa-dos-eua-chama-america-latina-de-quintal-ao-criticar-china/>>. Consultado em 13 abril de 2025.
- Montoya, Modesto. Diálogo ¿Qué significa Chancay para el Perú? Se convierte en un punto de competencia geoestratégica, Disponible en: <<https://www.youtube.com/watch?v=WdBGhdnjKqY>> Acceso en 05 abril 2025
- Pacheco de Campos Brozoski, Fernanda. A geopolítica contemporânea dos oceanos: a territorialização do espaço marítimo no século XXI. Tesis de doctorado. Universidad Federal de Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2018.
- Pedraõ, Fernando. O modo prático no planejamento do desenvolvimento. Inedito. Salvador, Brasil. 2022.
- PERU. Andina. Publican ley que crea el fondo social para desarrollo de Chancay. Disponible en: <https://andina.pe/agencia/noticia-congreso-publican-ley-crea-fondo-social-para-desarrollo-chancay-1024522.aspx>. Consultado en 27 de mayo de 2025.
- PERU. Autoridad Nacional de Infraestructura. Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/anin/noticias/1159193-anin-ejecutara-21-proyectos-de-inversion-en-zona-de-influencia-del-hub-portuario-chancay-por-mas-de-820-millones-de-soles>>. Consultado en 23 de mayo de 2025.
- PORTALPORTUARIO/BLOOMBERG. Perú presenta nuevo proyecto portuario a inversionistas de Estados Unidos- 13 Junio, 2024. Disponible en: <<https://portalportuario.cl/peru-presenta-nuevo-proyecto-portuario-a-inversionistas-de-estados-unidos/>>. Consultado en 22 de mayo de 2025.

Revista Digital Sociedade Militar. Disponible en <https://www.sociedademilitar.com.br/2024/12/mexico-faz-aposta-bilionaria-para-competir-com-o-canal-do-panama-com-investimento-de-us7-bilhoes-no-corredor-interoceanico-e-promete-ser-a-nova-rota-estrategica-entre-america-asia-e-eua-cvl.html>. Consultado en 08 de abril de 2025.

Simonov, Eugene. WITHANAGE, Hemantha. Documento Informativo sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Friends of the Earth Asia Pacific. Disponible en <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.foei.org/wp-content/uploads/2020/10/foe-belt-and-road-briefing-ES-WEB.pdf>. Consultado en 27 de abril de 2025.

Acerca de los autores

Jesús Enrique Tinoco Gómez

Nació en Huaraz, capital del departamento de Ancash, en 1946; estudió primaria y secundaria en su ciudad natal, en la Escuela Monumento Antonio Raimondi y el Colegio Nacional “La Libertad”, su formación profesional la realizó en la Universidad Nacional Agraria “La Molina”, donde se recibió de Ingeniero Agrícola. Inició su trabajo profesional en el sector público, primero en el SINAMOS y luego en el Instituto Nacional de Planificación – INP; luego pasó a las ONGs CEDEP y CIDIAG y al sector



privado como consultor en la empresa Asesoría en Planificación y Sistemas – APS; durante esos trabajos conoció Amazonas, Cajamarca, Lambayeque y Lima y recorrió, profesionalmente, casi todo el Perú. Viajó al Brasil para un curso de especialización en 1983, regresó brevemente al Perú y desde 1986 radica en Salvador, capital del estado de Bahia, en el Brasil donde trabajó como consultor en temas de capacitación para reforma agraria, desarrollo local sostenible, gestión de emprendimientos rurales asociativos, planificación local participativa, compensación socio ambiental y promoción del emprendedorismo social; todo ello a través de organismos como el PNUD y el IICA. Para atender las demandas específicas de esos trabajos realizó diversos cursos de especialización tanto en organismos como la FAO, en universidades como la PUC – Minas Gerais. Esta experiencia universitaria se extendió a la participación como docente invitado en la universidad UNIFACS de Salvador – Bahia, para el curso MBA en Gestión de la sustentabilidad y responsabilidad corporativa. También actuó en la producción rural, donde fue presidente de la Asociación Bahiana de Productores de Flores y Plantas Ornamentales.

Escribe con alguna regularidad, sus publicaciones más recientes son: Crónicas Bahianas 2016. Lima. 2017; Historia del Coro de la Universidad Nacional Agraria de La Molina – Relatos y testimonios sobre sus orígenes y evolución. Lima. 2017, en coautoría con Andrés Solari Vicente y Moisés Quito Vidal en representación de los fundadores del citado coro; La apacheta del cuatro de febrero de 2022 - Acuerdo Chino-Ruso sobre el nuevo orden mundial. Brasil. 2022, primera experiencia en temas geopolíticos y, la hace unos meses, un artículo en portugués sobre la experiencia autogestionaria de Villa el Salvador, en Lima, para el número de lanzamiento de la revista digital Nuevos Tiempos Modernos, dedicado al tema urbano.

Augusto Madueño Macedo



Nació en Lima en el año 1961. Su formación profesional la realizó en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM) Facultad de Ingeniería Industrial obteniendo el título de Ingeniero Industrial. Actual candidato a doctor en Ingeniería Industrial (UNMSM).

Dentro de su formación complementaria ha llevado estudios de posgrado en ingeniería de sistemas (UNI), estudios de Maestría en Informática (PUC), Comercio Internacional y Aduanas (UNMSM) así como Ciencias de la Educación (UNE). Cursos de Diplomado en Marketing (PUC), Gestión Pública (ENEG), Gestión de Calidad (CERSEU).

Inició su trabajo profesional en empresas como Hidrostal, Avícola San Fernando, IPSS, entre otras, logrando una gran experiencia y especialización que lo ha llevado a laborar en diversos sectores como el financiero, comercio, industria y educación.

Apasionado de la innovación, la agilidad y sobre todo de la compleja problemática educativa, está convencido de que los estudiantes de la educación superior del Perú deben acceder a instituciones que brinden adecuados servicios educativos, pertinentes y de calidad, a través de los siguientes ejes: Generación de conocimiento e información, fortalecimiento de la gestión institucional y mejora de la infraestructura y equipamiento.

Actualmente se desempeña como docente en la Facultad de Ingeniería Industrial en el nivel pregrado y posgrado; así como consultor en el Instituto Tecnológico de la Producción (ITP-PRODUCE).

Óscar Rafael Tinoco Gómez

Nació en Huaraz, capital del departamento de Ancash, sus estudios primarios los realizó entre Huaraz y Lima, la secundaria en la Gran Unidad Escolar Ricardo Bentín, Lima, su formación profesional la realizó en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM), donde se recibió como Ingeniero Industrial. Su grado de doctor lo obtuvo en la Universidad Nacional Federico Villarreal, en Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible . Actualmente es Decano de la Facultad de Ingeniería Industrial de la UNMSM, así como docente investigador RENACYT nivel VI y coordinador del Grupo de Investigación “Producción más limpia” . Autor de textos universitarios y artículos científicos en revistas indexadas, impulsor de actividades de responsabilidad social universitaria y promotor de eventos científicos con participación estudiantil en la UNMSM (Ciiddeii, Codeii, Citexim, Coditex, entre otros)



Expositor en diferentes eventos internacionales como el SustexModa de la Universidad de Sao Paulo (Brasil) y el SIMPOSIO INTERNACIONAL “CIRCULARIDAD y SOSTENIBILIDAD EN LA CADENA DE SUMINISTRO” (CIRSOS) en la UNMSM, el IX Evento Internacional LA UNIVERSIDAD EN EL SIGLO XXI, Manabí, Ecuador, entre otros.

DISEÑO DE PORTADA Y MAQUETACIÓN: CARLOS ALBERTO VEGA VIDAL
CORRECCIÓN: MARIELLA SOLEDAD VILLAVICENCIO QUIÑONES

PRIMERA EDICIÓN DIGITAL, AGOSTO 2025

