

**MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL
PROGRAMA ALTO MANDO NAVAL
MAESTRÍA EN POLÍTICA MARÍTIMA**



**Tesis para optar el grado académico de
Maestro en Política Marítima**

**“Proyección del impacto geopolítico durante el período 2024 –
2030, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el
Perú y Chile”**

Autor:

**Bachiller, Capitán de Navío, Giancarlo César Sandro Ferrer Carrasco
<https://orcid.org/0009-0004-3592-768X>**

Asesor Metodológico:

**Doctor, Joaquín Reinaldo Lombira Echevarría
<https://orcid.org/0000-0002-9268-1821>**

Asesor Técnico:

**Doctor, Carl Johan Blydal
<https://orcid.org/0000-0001-9856-934X>**

La Punta, 2024



Repositorio ESUP

Acta de sustentación



ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL
DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIÓN
DIVISIÓN DE TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS N° 016

PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN POLÍTICA MARÍTIMA

La Punta, 17 DIC 2024

En cumplimiento de lo establecido en la Resolución Directoral N° 065-2024-MGP/DIRESUVAL de fecha 16 de diciembre del 2024, se reúne el Jurado integrado por:

1. Maestro, C. de N. (r) Eduardo PÉREZ Román (Presidente)
2. Maestro, Calm. (r) Cesar MORALES Huerta-Mercado (Miembro)
3. Maestro, C. de F. (r) Oscar PRIETO Meléndez (Miembro)

Para evaluar la sustentación del trabajo de investigación tipo tesis titulado: **"Proyección del Impacto Geopolítico durante el período 2024 – 2030, debido al desarrollo de la Infraestructura Portuaria en el Perú y Chile"**, presentado por el Capitán de Navío Giancarlo Cesar Sandro FERRER Carrasco.

Después de escuchar la exposición y defensa de la Tesis, y como resultado de la deliberación, se acuerda conceder la calificación cualitativa de:

- Aprobado por Unanimidad, con calificación de Sobresaliente y recomendación a publicación, con la denominación de "Summa cum laude".
- Aprobado por Unanimidad, con calificación de Muy Bueno y recomendación a publicación, con la denominación de "Magna cum laude".
- Aprobado por Unanimidad, con calificación de Bueno, con la denominación de "Cum laude".
- Aprobado por Mayoría
- Desaprobado

En mérito de lo cual el Jurado le declara: Apto No Apto

Para que se le otorgue el Grado Académico de Maestro en Política Marítima.

En fe de lo expuesto firman la presente:



Presidente
Maestro, Capitán de Navío (r)
Eduardo PÉREZ Román
DNI: 43345040



Integrante
Maestro, Contralmirante (r)
Cesar MORALES Huerta-Mercado
DNI: 43422058



Integrante
Maestro, Capitán de Fragata (r)
Oscar PRIETO Meléndez
DNI: 18090425

Declaración jurada de originalidad



ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL
DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIÓN
DIVISIÓN DE TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN

DECLARACIÓN JURADA DE ORIGINALIDAD Y NO PLAGIO DEL AUTOR DEL INFORME FINAL DE TESIS

Callao, 13 OCT 2025

Yo, Capitán de Navío Giancarlo César Sandro FERRER Carrasco, identificado con DNI, 09861664, del programa de Maestría en Política Marítima, declaro bajo juramento, que el presente trabajo de investigación tipo tesis titulado "Proyección del impacto geopolítico durante el período 2024-2030, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile" es original, elaborado por el suscrito, no vulnera los derechos intelectuales de terceros y no contiene plagio de ninguna naturaleza.

Dejo formal constancia que las citas de otros autores han sido debidamente identificadas en el trabajo de investigación, por lo que no he asumido como mías, las opiniones, ideas, textos, figuras, tablas o cualquier otra información verificada por terceros, ya sea de fuentes encontradas en medios escritos, digitales o de Internet.

Declaro que soy plenamente consciente de todo el contenido del trabajo de investigación presentado y asumo total responsabilidad de cualquier error u omisión en el documento y soy consciente de las connotaciones éticas y legales que ello implica.

Asimismo, me hago responsable ante la Escuela Superior de Guerra Naval o terceros, de cualquier irregularidad o daño que pudiera ocasionar, por el incumplimiento de lo declarado.

De identificarse falsificación, plagio, fraude, asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, responsabilizándome por todas las cargas pecuniarias o legales que se deriven de ello, sometiéndome a las normas establecidas por la Escuela Superior de Guerra Naval, la Marina de Guerra del Perú y los dispositivos legales vigentes.

Sin otro particular, quedo a la espera de la aceptación de mi propuesta.

Atentamente,

Capitán de Navío
Giancarlo César Sandro FERRER Carrasco
DNI, 09861664

Informe de similitud



ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL
DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIÓN
DIVISIÓN DE TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN

INFORME DE SIMILITUD DEL ASESOR METODOLÓGICO

Yo, **Doctor Joaquín Reinaldo Lombra Echevarría** con DNI 43320782 en mi condición de asesor metodológico del trabajo de investigación del Programa de Maestría en Política Marítima de la Escuela Superior de Guerra Naval.

DECLARO:

Que la Tesis titulada:

PROYECCIÓN DEL IMPACTO GEOPOLÍTICO DURANTE EL PERÍODO 2024 – 2030, DEBIDO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL PERÚ Y CHILE

presentada por el ... **Bachiller Capitán de Navío, Glancarlo César Sandro Ferrer Carrasco** para el otorgamiento del grado académico de Maestro en **Política Marítima**

ha sido revisada con la aplicación autorizada por la Escuela Superior de Guerra Naval (Sistema Antiplagio Turnitin), utilizando los filtros autorizados; habiéndose obtenido un reporte con un índice de similitud de 5 %

Se ha revisado con detalle dicho reporte y no se advierte indicios de plagio en las coincidencias detectadas, atribuyéndose la autoría a las fuentes de información utilizadas. A mi leal saber y entender la Tesis Completa cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Escuela Superior de Guerra Naval.

La Punta, 10 de octubre del 2025

Dr. Joaquín Reinaldo Lombra Echevarría
DNI N°43320782

turnitin
Recibo digital

Este recibo confirma que el trabajo ha sido revisado por Turnitin. A continuación podrá encontrar la información del recibo con respecto a su trabajo.

La primera página de su entrega se muestra abajo.

Asesor de la entrega	Joaquín Lombra
Título del trabajo	00000
Título de la entrega	Informe Final de Tesis C de N. Glancarlo Ferrer - Corrección 2...
Número del archivo	Informe Final de Tesis C de N. Glancarlo Ferrer - Corrección...
Tamaño del archivo	5,284
Tiempo pagado	1:07
Tiempo de procesamiento	04:25
Fecha de generación	2025/10
Fecha de entrega	10:00:00 AM, 10/10/2025
Identificador del trabajo	211709472

© 2025 Turnitin, Inc. Todos los derechos reservados.

Informe Final de Tesis C de N. Glancarlo Ferrer - Corrección 2.docx

INDICE DE ORIGINALIDAD

5%	6%	1%	1%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

Autorización de publicación



ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL
DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIÓN
DIVISIÓN DE TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DEL INFORME FINAL DE TESIS

Callao, 13 OCT 2025

Yo, Capitán de Navío Giancarlo César Sandro FERRER Carrasco, identificado con DNI. 09861664, del programa de Maestría en Política Marítima.

Atendiendo al carácter: PÚBLICO CLASIFICADO CERRADO

Del trabajo de investigación tipo tesis titulado "Proyección del impacto geopolítico durante el período 2024-2030, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile"

Dejo formal constancia de autorización, para que se publique en los repositorios de la Escuela Superior de Guerra Naval y del SUNEDU, el referido trabajo, de forma:

- TOTAL
- PARCIAL (indicar las secciones o páginas que no se autorizan a ser publicadas)
- SÓLO EL RESUMEN

Atentamente,

Capitán de Navío
Giancarlo César Sandro FERRER Carrasco
DNI. 09861664

Dedicatoria

A la memoria de mi madre, quien cimentó en mi vida los valores que me han permitido conseguir el objetivo de elaborar esta investigación. A mi amada esposa, por su permanente comprensión, apoyo y motivación que me dieron la tranquilidad para realizar este trabajo. A mis hijas, para que les sirva como ejemplo que todo esfuerzo siempre es retribuido con grandes satisfacciones.

Agradecimiento

Agradezco profundamente a todos los profesionales en el Perú y el extranjero, que contribuyeron con su participación en las entrevistas realizadas por su significativo aporte para la elaboración de la presente tesis. A mis asesores el Doctor Joaquín Lombira Echevarría y el Doctor Carl Johan Blydal, por su constante guía profesional y motivación personal.

ÍNDICE

	Pág.
Dedicatoria.....	i
Agradecimiento.....	ii
Indice.....	iii
Listado de tablas	vi
Listado de figuras.....	vii
Resumen.....	viii
Abstract.....	ix
INTRODUCCIÓN	x
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.1. Situación problemática.....	1
1.2. Formulación del problema	8
1.2.1. Problema principal.....	8
1.2.2. Problemas específicos.....	9
1.3. Objetivos de la investigación.....	9
1.3.1. Objetivo general.....	9
1.3.2. Objetivos específicos	9
1.4. Justificación de la investigación.....	9
1.5. Limitaciones de la investigación.....	10
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....	11
2.1. Antecedentes de la investigación	11
2.2. Bases teóricas.....	15
2.2.1. Geopolítica.....	15

2.2.2. Dimensiones de la geopolítica.	17
2.2.3. Impacto geopolítico.	19
2.2.4. Infraestructura portuaria.....	20
2.2.5. Cabotaje marítimo.....	20
2.2.6. Competitividad portuaria	21
2.3. Base normativa.....	22
2.4. Definiciones conceptuales	23
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA.....	24
3.1. Diseño metodológico	24
3.2. Población y muestra.....	24
3.2.1. Población de estudio	24
3.2.2. Muestra	25
3.4. Categorías de estudio y unidades de análisis	31
3.4.1. Hipótesis general.....	32
3.4.2. Hipótesis específicas	32
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	32
3.6. Técnicas para el procesamiento de la información y prueba de la hipótesis	33
3.7. Aspectos éticos.....	33
CAPÍTULO IV: RESULTADOS.....	34
4.1. Entrevistas realizadas.....	34
4.1.1. Elaboración y validación de los cuestionarios.....	34
4.1.2. Procedimientos organizativos para la realización de las entrevistas	35
4.1.3. Resultados de las entrevistas	35
4.1.4. Análisis de los resultados de las entrevistas	35
4.2. Análisis documental.....	44
4.2.1. Instrumentos y procedimientos para la realización del análisis documental	45

4.2.2. Resultados del análisis documental	45
4.3. Estimación del impacto geopolítico	75
4.3.1. Estimación de impactos geopolíticos en el ámbito económico	75
4.3.2. Estimación de impactos geopolíticos en el ámbito político	82
4.4. Contrastación de hipótesis	95
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	98
5.1. Conclusiones	98
5.2. Recomendaciones	100
REFERENCIAS	102
ANEXOS	116
Anexo A: Informes de validación para los cuestionarios de las entrevistas	116
Anexo B: Resumen de hojas de vida de especialistas entrevistados	122
Anexo C: Modelo de solicitud de consentimiento informado	126
Anexo D: Actas de consentimiento informado para las entrevistas	127
Anexo E: Resultados de las entrevistas realizadas a la muestra de especialistas	137
Anexo F: Modelo de guía de análisis documental	154
Anexo G: Matriz de consistencia	155

Listado de Tablas

	Pág.
Tabla 1: Categorías de estudio y unidades de análisis.....	31
Tabla 2: Indicador de LPI de Desempeño Logístico Comparado.....	51
Tabla 3: Indicador GCI de Competitividad Global Comparado.....	52
Tabla 4: Resultado del indicador LPI 2023	53
Tabla 5: Frentes de ataque concesionados en puertos	60
Tabla 6: Matriz de relaciones de influencia directa en el ámbito económico en Perú.....	78
Tabla 7: Matriz de relaciones de influencia directa en el ámbito económico en Chile	80
Tabla 8: Matriz de relaciones de influencia directa en el ámbito político en Perú.....	83
Tabla 9: Matriz de relaciones de influencia directa en el ámbito político en Chile.....	87
Tabla 10: Matriz de relaciones de influencia directa en el ámbito de seguridad en Perú.....	90
Tabla 11: Matriz de relaciones de influencia directa en el ámbito de seguridad en Chile	93

Listado de Figuras

	Pág.
Figura 1: Terminales portuarios del Sistema Portuario Nacional.....	47
Figura 2: Terminales portuarios concesionados	48
Figura 3: Inversiones en los terminales portuarios concesionados.....	49
Figura 4: Evolución del índice de conectividad portuaria de los principales puertos peruanos.....	53
Figura 5: Mapa portuario de macrozonas de Chile.....	57
Figura 6: Empresas portuarias estatales en puertos públicos de Chile	58
Figura 7: Análisis de la influencia vs dependencia en el ámbito económico en Perú	79
Figura 8: Análisis de la influencia vs dependencia en el ámbito económico en Chile.....	81
Figura 9: Análisis de la influencia vs dependencia en el ámbito político en Perú.....	84
Figura 10: Análisis de la influencia vs dependencia en el ámbito político en Chile	88
Figura 11: Análisis de la influencia vs dependencia en el ámbito de seguridad en Perú	91
Figura 12: Análisis de la influencia vs dependencia en el ámbito de seguridad en Chile	94

Resumen

En el contexto actual de una creciente competencia geopolítica, el espacio del Indo Pacífico se ha convertido en el escenario del mayor intercambio comercial, tensiones y cooperaciones. Sobre la costa del Pacífico sudamericano, mientras Perú avanza en la modernización de su infraestructura portuaria y se perfila como un hub logístico, Chile enfrenta desafíos significativos debido a la falta de inversión y planificación en este sector. Viendo un horizonte temporal del 2024 al 2030, esta disparidad genera a su vez impactos geopolíticos en ambos países.

El ámbito económico, político y de seguridad de los dos países, son analizados en la presente tesis con la finalidad de estimar los impactos geopolíticos que permitan evaluar su competitividad y la proyección de la actividad portuaria con relación a sus políticas internas y externas y los desafíos que deberán afrontar producto de estas acciones.

En esta línea, la presente investigación establece objetivos para cada uno de estos ámbitos, con una hipótesis general y tres específicas que finalmente permiten arribar a conclusiones sobre la proyección de impactos geopolíticos entre el 2024 al 2030. Se culmina presentando las recomendaciones de cómo estos dos países deben afrontar la integración logística y comercial mediante proyectos y acuerdos diplomáticos estratégicos, fortaleciendo su competitividad regional y aprovechando las oportunidades del entorno geopolítico del Indo-Pacífico.

Palabras claves: impacto geopolítico, desarrollo portuario, comercio marítimo, Indo Pacífico.

Abstract

In the current context of increasing geopolitical competition, the Indo-Pacific space has become the scene of the greatest commercial exchange, tensions and cooperations. On the South American Pacific coast, while Peru advances in the modernization of its port infrastructure and is emerging as a logistics hub, Chile faces significant challenges due to the lack of investment and planning in this sector. Looking at a time horizon from 2024 to 2030, this disparity in turn generates geopolitical impacts in both countries.

The economic, political and security environment of the two countries are analyzed in this thesis in order to estimate the geopolitical impacts that allow evaluating their competitiveness and the projection of port activity in relation to their internal and external policies and the challenges that they will have to face as a result of these actions.

In this line, the present research establishes objectives for each of these areas, with a general hypothesis and three specific hypotheses that finally allow conclusions to be reached on the projection of geopolitical impacts between 2024 and 2030. It concludes by presenting recommendations on how these two countries should address logistics and trade integration through strategic diplomatic projects and agreements, strengthening their regional competitiveness and taking advantage of the opportunities of the geopolitical environment of the Indo-Pacific.

Keywords: geopolitical impact, port development, maritime trade, Indo-Pacific.

Introducción

En la actualidad el mundo enfrenta un periodo de profundas transformaciones, donde las dinámicas geopolíticas se van estructurando por muchos factores entre ellos el alcance de la globalización y el vertiginoso desarrollo tecnológico. Geopolíticamente, el Indo-Pacífico se ha convertido en la ventana comercial de mayor relevancia mundial y por ende incuba tensiones y cooperaciones internacionales. Su relevancia estratégica alcanza el comercio mundial, el crecimiento económico y la seguridad regional. Esta actividad comercial requiere de infraestructura crítica para una eficiente integración logística. Por lo tanto, las iniciativas sobre el desarrollo portuario en la ruta comercial entre Asia y América se convierten en un eje esencial para definir las relaciones al mediano y largo plazo.

La presente tesis aborda la situación problemática del desarrollo portuario en Perú y Chile en el marco de su interacción con el contexto regional y mundial. Estados Unidos y China son las potencias económicas y militares que compiten por consolidar su influencia en el Indo-Pacífico. Con una perspectiva hacia la cuenca del Pacífico, el desarrollo portuario no solo representa oportunidades para integrarse a las cadenas logísticas globales, sino también a los desafíos propios de la competencia económica regional, las relaciones políticas y las implicancias en la seguridad nacional.

La investigación establece como objetivo estimar los impactos geopolíticos de este desarrollo portuario en Perú y Chile en tres ámbitos clave: el económico, el político y el de seguridad con un horizonte temporal del 2024 al 2030. El análisis busca entender como las inversiones para el crecimiento, modernización e integración de los sistemas portuarios influyen sobre las respectivas dinámicas de poder nacional, de forma tal que permitan presentar resultados relevantes que puedan ser explotados de forma estratégica.

La estructura de la tesis se sustenta en un marco teórico que explora los conceptos de geopolítica, impactos geopolíticos, infraestructura portuaria, cabotaje marítimo y competitividad portuaria, proporcionando un sólido sustento para el análisis. La metodología de enfoque cualitativo se apoya en entrevistas a especialistas, análisis documental y herramientas proyectivas como el MICMAC, que permiten estimar con mayor precisión los impactos geopolíticos de mayor influencia.

Los impactos estimados serán contrastados con las hipótesis planteadas, para finalmente presentar conclusiones y las respectivas recomendaciones que contribuyan a enfrentar las complejidades geopolíticas de Perú y Chile en el periodo 2024-2030.

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Situación problemática

Para comenzar a revisar la visión geopolítica en el Perú, podemos mencionar que, hacia finales de los años 70, el General Edgardo Mercado Jarrín sostuvo que en el Perú poco se había hablado y escrito al respecto, aunque esta idea siempre había estado presente, pero sin haber orientado una política firme y coherente que exprese la relación de su realidad con los intereses nacionales (Mercado, 1979). Si hacemos una retrospectiva hacia los inicios de la República, encontramos que el proyecto de la Confederación Perú-Boliviana, fue una visión integradora la cual nos favorecería con respecto al entorno regional. Según Aldana (2000) el fracaso de este proyecto debido a los caudillismos internos en el Perú y la abierta intervención de Chile advirtió la gesta de un pensamiento geopolítico. Chile combatió esta integración bajo el espíritu de la doctrina Portales, que planteó para este país la aspiración de ser una potencia dominante en el Pacífico sur.

Orientándose hacia la relación geopolítica de Perú y Chile, en opinión de Mercado (1979), Ramón Castilla es quien propone intereses estratégicos nacionales frente al vecino país, además de brindar un espíritu nacional de grandeza, proyectos de organización estructural interna y una dinámica importante. Con una óptica similar, el historiador chileno Julio Pinto Vallejos sostiene que, el gobierno de Castilla fue relativamente exitoso para el Perú en su intento de construcción del Estado, soportado en gran medida gracias a los ingresos del guano y una estabilidad en las disidencias caudillistas (Pinto, 2016). Bajo estos enfoques, vemos que Castilla se preocupó por la estrecha relación del desarrollo y la seguridad del país frente a las potenciales amenazas, visión dejada de lado por sus sucesores y que años más tarde nos traería las nefastas consecuencias de la guerra del salitre.

Pero para centrarnos en los fundamentos de la actual visión geopolítica peruana, hay que dar un salto hacia mediados del siglo XX. En esta época, tal como señala Rodríguez (2023) refiriéndose al pensamiento del controversial diplomático estadounidense Henry Kissinger, después de las guerras mundiales, el sistema internacional en el mundo correspondía a un orden sostenido sobre los intereses nacionales y limitado por el balance de poder. El Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN), fundado en 1950 como Centro de Altos Estudios Militares, abordó estudios de la realidad socioeconómica del país generando una corriente de pensamiento y definió la geopolítica como “Principios y fundamentos geográficos y políticos, sobre los cuales debe conducirse permanentemente un Estado, con la finalidad de alcanzar sus objetivos” (CAEN, 2000, p. 8).

Hacia finales del siglo XX, el análisis de Ramos et al. (1993) nos recuerda que en el Perú el desconocimiento del valor geopolítico provocó la pérdida de 700,000 Km² del territorio heredado de la colonia, frecuentes periodos de inestabilidad política, un uso irracional de los recursos y formar un carácter conformista y fatalista. Pero como hemos visto ya se había iniciado una corriente de pensamiento geopolítico, y es así como se planteó una visión como país marítimo, andino, amazónico, de proyección bioceánica y con presencia en la Antártida. Sin embargo, no se había conseguido consolidar un desarrollo sustancial en ninguno de estos ámbitos. Los esfuerzos aislados de integración territorial y proyección internacional no habían sido suficientes y más bien las gestiones del Estado se vieron rebasadas por el avance espontáneo de la sociedad, siendo incapaz de controlar los fenómenos que emergieron.

Así como el Perú había iniciado el siglo XX reconstruyéndose de la catástrofe sufrida por la guerra con Chile, finalizó el siglo resurgiendo de una severa crisis económica y social, pero incubando una nueva crisis política. Es por eso por lo que el Foro del Acuerdo Nacional (2002) planteó hacia el bicentenario que se cumpliría el 2021 cuatro grandes objetivos, democracia y estado de derecho, equidad y justicia social, competitividad del país y un Estado eficiente, transparente y descentralizado. Pero este documento plasmó objetivos totalmente generales que cualquier Estado de un país democrático, culturalmente occidental y emergente debe aspirar. No se distingue un objetivo alineado a un interés nacional exclusivo y consecuente a una aspiración geopolítica propia.

A pesar de que se puedan considerar estos objetivos muy generales, pocos años después el Libro Blanco de la Defensa Nacional planteó:

El Perú cuenta con un gran potencial basado en sus dimensiones geoestratégicas que lo ubican y caracterizan como un país marítimo, andino, amazónico, con presencia en la Cuenca del Pacífico y en la Antártida y con proyección geopolítica bioceánica. Los desafíos del nuevo milenio, dentro del proceso de globalización mundial exigen competir en el intercambio comercial, industrial y cultural a nivel regional y mundial; pero, además se hace necesario que el Perú aproveche las múltiples ventajas que le proporcionan sus dimensiones geográficas y la riqueza de cada uno de los escenarios que las conforman. (Ministerio de Defensa, 2006, p.49).

Asimismo, acogiéndose a la corriente de seguridad establecida en Europa occidental, en la región latinoamericana se promovieron los mecanismos de cooperación regional. El mencionado Libro Blanco plasmó la voluntad política de fomentar la confianza entre los Estados. Concurrentemente, en la actual Política Nacional Multisectorial de Seguridad y

Defensa al 2030 (PNMSD-2030) se asumió un enfoque de seguridad multidimensional frente a las denominadas nuevas amenazas al Estado (Ministerio de Defensa, 2022).

Pasado el bicentenario del año 2021, el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN) elaboró el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050 con una visión de país democrático, integrado al mundo y proyectado hacia un futuro. Este plan considera que somos parte de un mundo polinodal, término definido como “el desplazamiento del dominio económico, político, cultural y militar entre los diversos países en el mundo debido a la fragmentación del multilateralismo y la redistribución del poder, particularmente hacia el este y sur, a decir: Asia y otros países emergentes” (CEPLAN, 2022, p. 265).

Con una perspectiva hacia el ámbito marítimo, el Estado peruano ha asumido una geopolítica con visión bioceánica y una orientación de integración al entorno mundial donde el Asia se presenta como una ventana de desarrollo, aunque no plantea que posición tomará en ese camino de integración al mundo polinodal. Para abordar este vacío, hay que revisar el planteamiento de Alfred Mahan donde sostiene que el poder nacional se deriva directamente del compromiso estatal a través de los océanos (Giudise, 2005). De igual manera, en el contexto postguerra fría, Samuel Cohen según Giudise (2005), creó una teoría sobre la jerarquía en los espacios del globo terrestre. Su propuesta posiciona las rutas comerciales marítimas de mayor frecuencia de navegación sobre las rutas terrestres del comercio indoeuropeo y los espacios geográficos que ocupan los países de lenguas y etnias comunes.

Tomando un entorno más global, Brzezinski (1998) definió como jugadores geoestratégicos a los Estados con diversas motivaciones para pretender una posición de dominio regional o de importancia global respecto a la posición de Estados Unidos (EE.UU.). Para este autor, a finales del siglo XX, el poder económico de China ya le comenzaba a brindar el poder necesario para propagar su influencia. Actualmente, el desarrollo alcanzado por China y otros países asiáticos han promovido que en el Indo Pacífico se cultiven relaciones económicas a través de las rutas comerciales marítimas. Esto se evidencia en la importancia que toma el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), que reúne a 21 economías importantes de ambos continentes y del cual este año el Perú fue sede por tercera vez.

Duarte (2023) plantea que “la geopolítica moldea la economía, las estrategias de crecimiento y el sector portuario y marítimo en un fascinante contexto de transformación constante” (p. 1). Según este planteamiento, considera que las tensiones comerciales entre EE.UU. y China generan profundos cambios en las cadenas de suministro, requiriéndose reconfigurar los flujos comerciales amoldándose a las nuevas dinámicas comerciales. En ese sentido, las estrategias de cómo invertir en infraestructuras portuarias eficientes con

tecnologías avanzada y alianzas estratégicas con otras empresas y organizaciones internacionales, son oportunidades de crecimiento en mercados emergentes.

Al respecto, expone como la iniciativa de China denominada La Franja y la Ruta busca fortalecer el comercio con Europa, Asia Central y África a través de inversiones en infraestructuras portuarias y proyectos de conectividad. Esta estrategia tiene implicancias económicas y políticas, ya que China busca expandir su influencia en el escenario internacional a través del comercio y la cooperación económica. Afirma también que, en el actual enredo de fuerzas geopolíticas de fluctuaciones económicas y tensiones comerciales, adaptar el crecimiento estratégico de la industria portuaria será crucial. Por lo tanto, si existe disposición a enfrentar estos desafíos, se puede vislumbrar un futuro de oportunidades sin precedentes.

Como se vio anteriormente, el Libro Blanco de la Defensa Nacional presenta al Perú como un país marítimo con proyección en la cuenca del Pacífico y cuyo perfil geoestratégico lo favorece como un país pivote para las comunicaciones marítimas. Además, teniendo 3 080 km. de litoral nos constituye como eminentemente marítimo y con características que brindan facilidad para el desarrollo de mega puertos, que permitan atender la demanda de las gigantescas naves encargadas del masivo comercio mundial. El mencionado Libro Blanco propuso planificar el desarrollo de infraestructuras portuarias para ser competitivos en la cuenca del Pacífico y tener una posición de predominio con los enormes mercados potenciales (Ministerio de Defensa, 2005).

En ese rumbo, el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050 considera que “uno de los principales escenarios en los cuales se dan las grandes dinámicas en la actualidad es el Asia-Pacífico, espacio que se proyecta como una de las zonas estratégicas y fundamentales para promover la economía peruana” (CEPLAN, 2022, p. 50). De esta manera, la visión futura sostiene que el sistema de comunicación marítima tendrá consolidados los puertos del Callao y Salaverry, y que además serán importantes los puertos de Paita, Marcona, Matarani, Ilo y Chimbote. Sin embargo, si bien el CEPLAN planteó una coherente visión respecto al comercio marítimo, no consideró en este plan el desarrollo de la infraestructura portuaria que se viene realizando en Chancay, sobre el cual el propio CEPLAN (2023) ha publicado que “el megaproyecto del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay impulsaría significativamente la posición comercial de Perú, consolidándolo como el principal centro de logística del Pacífico sudamericano” (p.1).

Este planeamiento estratégico nacional responde a un entorno internacional donde vemos que en el panorama mundial hacia el año 2040, el Ministerio de Defensa de España (2021) consideró que:

la economía mundial va a estar centrada en la región Asia-Pacífico aumentándose el enfrentamiento entre China y Estados Unidos por el dominio geoeconómico global. Una confrontación que alcanzará a los corredores marítimos estratégicos en Oriente Medio y a América Latina a través de la conexión de los océanos Índico y Pacífico. (p. 92)

De manera similar, la consultora internacional sobre estrategias corporativas Ey Parthenon (2023), planteó que para el 2024 se intensificará la competencia por el control y el acceso a los océanos. Esto tendrá implicancias en las cadenas de suministro, puesto que la perturbación geopolítica del transporte marítimo aumentará en los 11 puntos más activos del mundo. Sobre este aspecto, estiman que sólo en Asia Oriental, USD 7,4 billones en comercio corren el riesgo de sufrir interrupciones.

Ambas posiciones se orientan hacia la creciente competencia económica por las líneas comerciales en el Indo Pacífico. El Perú no es ajeno a la influencia China ni a la competencia que esto representa para los intereses de EE.UU. y sus consecuencias geopolíticas. Una muestra en la preocupación de EE.UU. es el pronunciamiento de su presidente Joe Biden durante la Cumbre de las Américas en junio del 2022, cuando hizo el lanzamiento de la Asociación para la Prosperidad Económica de las Américas como una ruta para abordar la desigualdad económica y fomentar la integración económica regional (U.S. Department of State, 2024 a).

Actualmente, en el país se vienen tomando acciones que favorecen el ámbito marítimo como desarrollar la infraestructura portuaria, promover la industria de construcción naval y fortalecer las relaciones con los mercados comerciales. La Autoridad Portuaria Nacional - APN (2024 a) estableció como primer objetivo estratégico institucional “Fomentar la inversión en infraestructura portuaria moderna, eficiente, sostenible y resiliente en el Sistema Portuario Nacional” (p. 5), con esto busca promover la participación de la inversión privada en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento moderno, contribuyendo al cierre de brechas y a la mejora de la calidad de los servicios.

Al respecto, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Proinversión (2024), otorgó en marzo al Terminal Portuario (TP) Jinzhao Perú S.A, la adjudicación del proyecto Nuevo TP San Juan de Marcona (USD 405 millones) quedando en su cartera de proyectos al 2026 el TP Internacional de Chimbote (USD 288 millones). Estos dos proyectos contribuirán a dinamizar la economía junto a las 8 concesiones existentes mediante Asociación Público – Privada (APP). Según el reporte del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN (2024), estas concesiones llegan a una inversión ejecutada de USD 2 138 millones y un compromiso de USD 3 447 millones, destacando el

Muelle Sur y Terminal Norte del Callao (DP World y APM Terminals respectivamente), Internacionales del Sur en Matarani, Multipropósito en Salaverry y Euroandinos en Paita.

A todo esto, se suma el compromiso de inversión de USD 3 447 millones mediante APP en el Puerto de Chancay, ejecutada por Cosco Shipping Ports Chancay Perú, que prevé invertir más de USD 3 000 millones, para reforzar la conexión directa de Sudamérica con China y Asia (OSITRAN, 2024). Este mega puerto tendrá la capacidad para manejar inicialmente 1 millón de TEU anuales en su primera fase, junto con 6 millones de toneladas de carga general y a granel, lo que significa 1,5 veces la capacidad del puerto del Callao (Reporte Asia, 2024). Además, como proyección se suscribió recientemente un convenio entre PROINVERSION y la APN, para realizar proyectos portuarios a nivel nacional, encargando inicialmente un estudio en la región sur del Perú que permita determinar la construcción o modernización de terminales y analizar las potencialidades para el desarrollo del TP de Corío en Arequipa. (PROINVERSION, 2024).

Ante este desarrollo portuario peruano y su perspectiva de establecerse como hub en el Pacífico sudamericano, se han presentado pronunciamientos respecto a los impactos positivos y negativos que deben ser analizados profundamente. Cabe señalar por ejemplo que Weidenslauffer (2023), publicó un artículo sobre la gestión de los puertos, planteando que en Chile:

Se ha observado que en los últimos años se habría registrado un menor nivel de inversión, lo que incluso fue objeto de una comisión especial investigadora en el año 2020. En cambio, en Perú, importantes inversiones extranjeras se han hecho por medio de APP para la expansión de los terminales existentes (Callao) y para el desarrollo de nuevos puertos (mega puerto de Chancay). (p. 1)

En este aspecto, el Consejo de Políticas de Infraestructura de Chile (2023) publicó que el TP de Valparaíso presentó el proyecto de ampliación portuaria proyectada de USD 600 millones para la ampliación y operación del Terminal 2 prevista para finales de 2027 y principios de 2028. A su vez, está previsto en el complejo portuario de “San Antonio”, licitar un proyecto de USD 4 000 millones que implica la construcción hacia el 2028 de dos muelles de 1.73 km. cada uno, cuatro terminales (dos en tierra y dos en un puerto exterior) y un rompeolas de 4 km. Una vez terminadas las obras, el puerto podrá movilizar 6 millones de TEU al año (Bnaméricas, 2024).

En lo referente a la industria de la construcción naval, en abril de este año la presidenta, Dina Boluarte Zegarra, encabezó la ceremonia de suscripción del convenio entre los Servicios Industriales de la Marina (SIMA Perú) y la empresa surcoreana HD Hyundai Heavy Industries.

Este convenio para la construcción de cuatro buques para la Marina de Guerra del Perú potenciará el poder naval y la industria de construcción naval, con miras a convertirse en un motor de desarrollo para el país, generando una demanda de profesionales y técnicos capacitados para hacer del Perú un referente (Ministerio de Defensa, 2024).

De igual manera, el presidente chileno Gabriel Bóric, durante su discurso de la Cuenta Pública 2024, hizo hincapié en la soberanía antártica y anunció el lanzamiento del Buque Rompehielos Almirante Viel, construido por Astilleros y Maestranzas de la Armada (ASMAR). Añadió que dispuso la presentación de una Política Nacional de Construcción Naval liderada por ASMAR como articulador de la capacidad de sus astilleros públicos y privados (Estay, 2024). Este astillero acaba de firmar un contrato con la empresa noruega Syncrolift AS para el proyecto Complejo Industrial Patio de Varada estimado en USD 80 millones, que le permitirá contar con la capacidad de realizar simultáneamente trabajos en seco para cinco naves hasta 127 metros de eslora y 4 500 toneladas (Portal Portuario, 2024).

Es evidente que existe gran interés de ambos países por atraer el comercio marítimo e impulsar la construcción naval como medios que incentiven su respectivo desarrollo nacional. Estas actividades económicas son piezas fundamentales del poder marítimo que refleja una creciente competencia en esta parte del continente. Farrés (2012) establece que los conflictos internacionales son la situación social en la cual, al menos dos actores se esfuerzan para obtener en el mismo momento un conjunto disponible de recursos escasos. Bajo una visión geopolítica, habría que tener presente lo planteado por Cabrera (2016), quien sostiene “la relación chileno-peruana, puede clasificarse como un juego de subjetividades, en donde la percepción mutua pasa a tener un lugar central dentro de la totalidad de la relación. Pero incluso en este punto, la subjetividad requiere un determinado grado de objetividad: los problemas que aún se tienen y la necesaria solución”. (p. 121).

En los últimos años, hemos visto una extensa relación bilateral con señales de competencia y cooperación entre ambos países. El 2008 el Perú presentó una demanda ante la Corte Internacional de Justicia de la Haya por la delimitación marítima entre los dos países. El fallo se dio el 2014 con un resultado que los respectivos presidentes anunciaron favorables a su país y por ende acataron la sentencia (BBC Mundo, 2014). Durante este proceso, de manera paralela se estableció con la Declaración de Lima de 2011 la Alianza del Pacífico. Con esta alianza Perú y Chile conformaron junto a Colombia y México, un mecanismo de articulación política y económica, de cooperación e integración en busca de encontrar un espacio para impulsar un mayor crecimiento y mayor competitividad de sus miembros (Alianza del Pacífico, 2024).

Como se puede ver, la relación política y económica entre Perú y Chile de los últimos años ha permitido relaciones relativamente estrechas a pesar de algunas disputas por ciertas denominaciones de origen y temas limítrofes pendientes en la frontera terrestre. Sin embargo, la creciente competencia, especialmente por el comercio marítimo, debe hacernos afinar nuestra vista en los impactos geopolíticos que puedan presentarse sobre los intereses nacionales existentes de ambos países. Para la presente tesis, es importante seguir la coyuntura política, económica y de seguridad de Perú y Chile en especial lo relacionado a su visión marítima sobre el desarrollo de la infraestructura portuaria.

Por otra parte, el posicionamiento del Perú frente a la ventana del Indo Pacífico crea expectativas comerciales en Brasil y Bolivia para quienes se abre un camino de ingreso al principal mercado mundial. Las acciones que se tomen con relación al intercambio hacia estos dos países potenciará las expectativas de desarrollo e integración de nuestro país. De igual manera, es importante tener presente las proyecciones de Brasil sobre la integración hacia el Pacífico con el tren transoceánico y su relación con China en el marco del BRICS y las variantes perspectivas políticas, económicas y sociales en Bolivia (Ramírez, 2024).

A su vez, Chile junto con Brasil, Argentina y Paraguay trabajan también en una cooperación regional con miras de aprovechar los corredores bioceánicos, de esta manera conseguir conectar el sur de Brasil, pasando por Argentina y Paraguay hacia los puertos del Norte de Chile y favorecer el comercio de estos países. (Jorquera, 2020). Mientras que, con Bolivia existe una relación comercial importante utilizando los puertos entre Iquique y Antofagasta. En el 2023 se movilizó 6,5 millones de toneladas de carga a través de rutas marítimas de las cuales el 67% usaron los puertos chilenos (Instituto Boliviano de Comercio Exterior, 2024).

1.2. Formulación del problema

Por lo expuesto en el epígrafe anterior sobre la situación problemática, a continuación, se plantea el problema principal y los problemas secundarios que se buscarán resolverse con el desarrollo del presente trabajo de investigación.

1.2.1. Problema principal

¿Cuáles serían los impactos geopolíticos debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030?

1.2.2. Problemas específicos

1. ¿Cuáles serían los impactos geopolíticos en el ámbito económico, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030?
2. ¿Cuáles serían los impactos geopolíticos en el ámbito político, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030?
3. ¿Cuáles serían los impactos geopolíticos en el ámbito de la seguridad, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030?

1.3. Objetivos de la investigación

1.3.1. Objetivo general

Estimar los impactos geopolíticos debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030.

1.3.2. Objetivos específicos

1. Estimar los impactos geopolíticos en el ámbito político, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030.
2. Estimar los impactos geopolíticos en el ámbito de la seguridad, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030.

1.4. Justificación de la investigación

Justificación geopolítica: El desarrollo de la infraestructura portuaria en Perú y Chile, durante el período 2024 – 2030, está enfocado en favorecer el futuro del comercio marítimo de ambos países. Por lo tanto, estimar la proyección de los impactos geopolíticos de este desarrollo en un horizonte de corto y mediano plazo, es importante para la Marina de Guerra del Perú porque le permitirá contar con información para un análisis geopolítico que puede ser utilizados en las apreciaciones de planeamiento estratégico operativo.

Justificación técnica: La información que se obtenga en la presente investigación sobre la proyección de los impactos geopolíticos durante el período 2024 – 2030, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile, será de utilidad para la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (CONAEM), ya que debe “emitir informes técnicos vinculados a las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo

nacional, en aras de promover y fortalecer el desarrollo sostenible del país” (Decreto Supremo N°012-2019-DE, 2019).

1.5. Limitaciones de la investigación

Para el presente trabajo de investigación se cuenta con las limitaciones propias de la subjetividad que encierran las opiniones que serán vertidas por los entrevistados. Hay que considerar que estas opiniones serán producto de sus propios conocimientos, experiencias y visiones. Además, la muestra escogida de los entrevistados no recogió una población representativa, pues lo que se buscó fueron las convergencias que permitieron determinar un consenso sobre la materia de esta investigación.

En relación con la infraestructura portuaria se visitó el proyecto del terminal portuario de Chancay, sin embargo, existió la limitación de distancia y tiempo para realizar visitas físicas a las otras principales instalaciones portuarias de ambos países, por lo que se trabajó en base a la información obtenida por diversas fuentes y el conocimiento y experiencia propia.

Respecto al desarrollo portuario de Chile, existió la limitación de poder acceder a cierta información que relacione este desarrollo con la geopolítica de ese país, debido al manejo de dicha información en las entidades del Estado Chileno. Asimismo, el acercamiento con los entrevistados fuera del país se logró gracias al enlace de videoconferencias.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

Buchelli (2021) presentó una tesis que tuvo como objetivo proporcionar una definición en cuanto a las rutas marítimas internacionales de comercio a las que el Perú se pueda integrar. La motivación fue el análisis de oportunidades que trae la infraestructura portuaria a través de una perspectiva peruana que busque proveer lineamientos de política exterior para el Perú y tener herramientas para potencializar las oportunidades y observar los riesgos que implica. Esto se justificó por estar alineado a los objetivos del plan estratégico multianual del sector de relaciones exteriores. Esta investigación siguió el método deductivo y analítico, realizando una amplia revisión de bases de datos de organismos internacionales multilaterales, textos, documentación e información recabada en el idioma inglés y chino reduciendo al mínimo los sesgos de traducción.

La investigadora partió señalando que en el Perú está pendiente evaluar las posibilidades de interconexión marítima o terrestre que logren articular a nivel regional, las mercancías que arriben al puerto de Chancay potenciando el mercado del Asia Pacífico. Afirmó además que de no realizarse este análisis y concretar un plan acorde a las necesidades para su desarrollo, nuevas infraestructuras podrían construirse en los países vecinos con costas en el Pacífico y cobrar preponderancia, haciendo de esta una oportunidad perdida.

Al respecto, Buchelli (2021) bajo el marco teórico de los conceptos de geopolítica y del comercio marítimo global y chino, desarrolló el análisis del comercio marítimo peruano a nivel nacional e internacional y sus desafíos, proponiendo como oportunidades el promover las inversiones, articular y reimpulsar la participación de la Alianza del Pacífico en la APEC, promover la cooperación científica e innovación tecnológica entre Perú y China/Asia Pacífico, proponer la agilización de proyectos complementarios al puerto de Chancay y modificar la relación asimétrica entre Perú y China.

Finalmente concluye definiendo que los principales puertos a nivel global se concentran en Asia y que el desarrollo o reactivación de puertos en las distintas regiones geográficas del mundo se ha logrado por medio de los capitales y la tecnología china. Esto propicia que el Perú busque la reducción de las brechas de infraestructura y al mismo tiempo impulse el comercio. Además, el puerto de Chancay por sus características únicas en la región permite la adhesión a rutas marítimas como el Conector Transoceánico, con el potencial de enviar desde los principales puertos del Asia hacia Chile, Ecuador, Colombia, Bolivia, etc. De esa manera,

políticamente convertirá al país en un hub logístico en la región, fortaleciendo nuestra proyección, la profundización de relaciones político-económicas hacia el norte y el Sudeste de Asia y tomar la delantera en cercanía a China para ser el eje de las relaciones de este país con el resto de la región.

Esta investigación contribuiría en el desarrollo de la presente tesis, ya que sus propuestas y conclusiones orientan la línea de los impactos geopolíticos que se pretenden estimar, respecto a la política diplomática y su relación con el comercio internacional.

Vivanco (2015) elaboró una tesis con el objetivo principal de determinar en qué nivel se relaciona la visión geopolítica nacional y la competitividad nacional en el Consejo Nacional de Competitividad en el periodo 2002-2014. Para tal fin, utilizó una metodología de investigación con enfoque cuantitativo, de alcance explicativa y correlacional y diseño no experimental, la cual da a conocer las causas que originan el fenómeno de estudio, explicando las variables involucradas como la competitividad nacional y su relación con la visión geopolítica.

Dentro del análisis presentado, contrastó estas variables con la hipótesis que la visión geopolítica nacional no se relaciona directamente con la competitividad nacional. El resultado fue que existe una relación directa de estas variables, concluyendo que ambas deberían tener puntos de coincidencia para articular en forma sistémica nuestra visión de país competitivo. Además, identificó que en la visión de país marítimo es uno de los cinco pilares más relevantes de nuestra ventajosa posición geopolítica. En ese sentido, las propuestas de impulsar la competitividad nacional como país con visión marítima se encuentran en la prioridad de mediana influencia, dificultando aprovechar todos los recursos minerales, energéticos y biológicos para modificar el modelo de país primario exportador.

Vivanco (2015) también señala que, la mega tendencia al 2030 producto de la globalización nos afectará en que el balance geopolítico mundial y económico estará orientado al Asia y que la demanda de agua, alimentos, energía aumentará y provocará escases. Finalmente, recomendó dos estrategias competitivas para articular al estado en el desarrollo de la competitividad con visión geopolítica. Primero una integración sistémica interna y segundo una integración sistémica en el contexto internacional como país pivot en América del Sur. Por su lado, esta investigación contribuiría a la presente tesis, en el sentido que permite tomar el resultado del análisis realizado, para estimar impactos geopolíticos sobre la base de la relación directa que existe entre la competitividad nacional y la visión geopolítica.

Chang y Castro (2018) presentaron como objetivo determinar la relación causal y medir el impacto entre la inversión en infraestructura portuaria y el crecimiento económico regional para 10 macro-regiones del Perú y Chile durante el periodo 2004-2016. En base al crecimiento

económico de los últimos años en estos países y su potencial de producción de bienes de exportación, partieron con la hipótesis de causalidad unidireccional positiva de la infraestructura portuaria hacia el crecimiento económico regional en el Pacífico sur entre el 2004 y 2016.

Para tal fin emplearon un análisis de cointegración para un panel de datos con un modelo de corrección de errores y un análisis de causalidad de Granger. Como resultado presentaron las siguientes conclusiones:

- a. Existe una causalidad bidireccional en el corto plazo de la inversión en infraestructura portuaria hacia el crecimiento económico y una relación unidireccional en el largo plazo de la inversión en infraestructura portuaria hacia el crecimiento económico.
- b. Existen efectos asimétricos en el corto plazo de una mayor inversión en infraestructura portuaria en el PBI per cápita.
- c. Evidenciaron un menor efecto en las macro-regiones de Perú.
- d. El cambio exógeno de una desviación estándar del stock de infraestructura portuaria genera una reducción en el PBI per cápita en los primeros 4 años, para luego generar un impacto positivo con una tendencia creciente en los años posteriores.

Su trabajo culminó con la recomendación de buscar una cooperación entre los organismos reguladores de la región para utilizar datos relevantes y realizar mediciones de impacto a nivel de cada puerto. En este caso, el análisis ofrecería al desarrollo de la presente tesis, información cualitativa de sus resultados, que sirven como un antecedente temporal sobre el impacto del desarrollo de infraestructura portuaria en el ámbito económico.

Doig, J. (2016) presenta un ensayo que aborda la capacidad portuaria del Perú con una visión geopolítica y estratégica proyectada al desarrollo sustentable y la seguridad nacional. El propósito es contribuir a la formación de un criterio geopolítico y estratégico aplicable a la realidad nacional. El trabajo afirma bases teóricas y registro de fuentes documentales buscando aportar al proceso de investigación comparado para el estudio geopolítico de la realidad marítima nacional e internacional.

Como resultado presenta una configuración de macro regiones del país como zonas de influencia para el transporte multimodal. Concluye además que el cabotaje nacional y el tráfico marítimo internacional brindan la posibilidad de configurar el litoral peruano con visión estratégica y geopolítica. Asimismo, existe el reto público y privado de contribuir en la infraestructura portuaria para consolidar una capacidad logística proyectada hacia producciones con mayor valor agregado y una competitividad global. Para el desarrollo de la

presente investigación, este ensayo brinda una guía para enfocar el marco descriptivo de la actual realidad marítima nacional y su relación con los elementos de la geopolítica.

Begazo (2021) elaboró una tesis sobre desarrollo del comercio en el ámbito marítimo con el objetivo de determinar su probable escenario en el Perú al 2040. Con ese fin utilizó un diseño metodológico de enfoque cualitativo, de método prospectivo de escenarios para establecer un horizonte de crecimiento y confirmar las tendencias futuras. Utilizó el método MICMAC con el propósito de identificar las variables claves.

Para Begazo (2021), el análisis realizado concluye en que el Transporte Marítimo y la Infraestructura Portuaria, son actividades del Comercio Marítimo que esperan un desarrollo económico y social para el 2040. Determinó que la estabilidad política es la principal variable debido que un país estable, brinda confianza y atrae inversión, reditúa en políticas arancelarias y en normas que facilitan el sector comercial. Concluye en que el Transporte Marítimo y la Infraestructura Portuaria, son actividades del Comercio Marítimo que se espera su desarrollo en el horizonte al 2040. Señala además que ello va a depender de distintos factores internos y externos y hay que considerar que los escenarios son proyecciones futuras, que podrían verse afectadas por distintas coyunturas y/o aspectos económicos y sanitarios, como se evidenció con la pandemia del Covid 19.

La tesis de Begazo proporcionará a esta investigación una aproximación de los métodos de identificación de variables MICMAC, el mismo que se tiene proyectado utilizar en este trabajo de investigación.

Fabres (2023) presentó una tesis sobre el mercado de cabotaje marítimo en Chile, con el objetivo de responder la pregunta si debe Chile liberalizar el mercado de cabotaje marítimo de carga. El autor utilizó la metodología de literatura comparada, revisando las principales características de las políticas de cabotaje de ese Chile y otros países incluyendo el Perú, pero enfocándose principalmente en países desarrollados y buenas prácticas internacionales.

En el desarrollo del análisis toma información sobre el sistema portuario chileno compuesto por 56 puertos, 10 de ellos estatales de uso público, 14 puertos privados de uso público y 32 puertos privados. Además, muestra que a través de estos puertos se movilizó más del 92% de las exportaciones y más del 74% de las importaciones de bienes, durante el año 2021. Como resultado de su investigación respecto a la pregunta propuesta, concluye que sería conveniente avanzar en la liberalización del mercado de cabotaje de carga en Chile, ya que existen potenciales beneficios.

Para la presente investigación, esta tesis proporcionará información sobre la infraestructura portuaria chilena relacionada al comercio marítimo en ese país que será de utilidad como fuente de datos.

Quesada (2005) presentó una tesis respecto al análisis de la eficiencia de la logística portuaria. Parte sobre que es innegable la contribución de los puertos en el desarrollo económico de los países formulando un marco teórico al respecto. El objetivo de su investigación fue la aplicación del Análisis Envolvente de Datos (DEA), como herramienta que permita aproximar de la manera más fiel al resultado de la eficiencia en la actividad portuaria bajo un enfoque de procesos.

Como parte del análisis desarrolla el rol de los puertos en el comercio internacional y su relación entre países mostrando la identificación para su ubicación y desarrollo tecnológico. Su trabajo concluye que el Análisis Envolvente de Datos (DEA) es una herramienta que aproxima la data registrada y determina que la demanda de un puerto depende de la eficiencia operativa que exhiba en sus operaciones y e interacciones con los clientes. Para la presente investigación, esta tesis aportará información sobre el marco teórico relacionado a la eficiencia de los puertos y su efecto en el desarrollo de la economía de los países.

2.2. Bases Teóricas

2.2.1. Geopolítica.

La geopolítica según Cuellar (2015) empieza a desarrollarse hacia finales del siglo XIX con el pensamiento de Friedrich Ratzel sobre el espacio vital y a inicios del siglo XX por Rudolf Kjellén, quien concibió el término mismo de geopolítica, y la definió como “la influencia de los factores geográficos, en la más amplia acepción de la palabra, en el desarrollo político en la vida de los pueblos y Estados” (p. 62). Más adelante, tras las guerras mundiales Strausz-Hupé (1945) planteó que la geopolítica es:

La ciencia de las relaciones de ámbito mundial de los procesos políticos. Está basada en los amplios cimientos de la geografía, especialmente en la geografía política, la cual es la ciencia de los organismos políticos en el espacio y de la estructura de los mismos. Además, la geopolítica se propone proporcionar los útiles para la acción política y las directrices para la vida política en conjunto. (p. 25).

En una aproximación al pensamiento geopolítico de Perú y Chile, tal como se vio en la situación problemática, el CAEN abordó estudios de la realidad socioeconómica del país

generando una corriente de pensamiento geopolítico. A continuación, se presentan dos definiciones planteadas hacia finales de la década del 70:

la geopolítica es una ciencia que, apoyada en los hechos históricos, geográficos, sociológicos, ecológicos, económicos y políticos, estudia en conjunto la vida y el desarrollo de un grupo humano organizado en un espacio dado, analizando sus múltiples y recíprocas influencias, para deducir sus objetivos y proyecciones, con el fin de lograr un mayor bienestar y seguridad para la Nación (Mercado, 1976, como se citó en CAEN, 2000, p.8)

ciencia que estudia como optimizar las interrelaciones demográficas socioeconómicas y políticas dentro de un espacio dado, con miras a crear en este y a favor de sus ocupantes un sistema de eficiencia colectiva que implique la seguridad, el bienestar y el desarrollo espiritual de la nación. (Castañón, 1979, como se citó en CAEN, 2000, p.8)

En el caso de Chile, pocos años después, el expresidente Augusto Pinochet Ugarte definió geopolítica como:

Una rama de las ciencias políticas que, basada en los conocimientos geográficos, históricos, sociológicos, económicos, estratégicos y políticos, pasados y presentes, estudia en conjunto la vida y desarrollo de una masa humana organizada en un espacio terrestre, analizando sus múltiples y recíprocas influencias (sangre-suelo), para deducir sus objetivos y estudiar sus proyecciones, con el fin de lograr en el futuro un mayor bienestar y felicidad para el pueblo (Pinochet, 1984, p.52).

Más adelante, con el fin de la guerra fría y los acontecimientos que comenzaron a suceder a nivel mundial en el siglo XXI, trajeron nuevas visiones sobre el concepto de geopolítica, así Lacoste (2009) la define como:

las rivalidades por el poder o la influencia sobre determinados territorios y sus poblaciones: rivalidades entre poderes políticos de todo tipo –no solamente entre Estados, sino también entre movimientos políticos o grupos armados más o menos clandestinos—, y rivalidades por el control o la dominación de territorios de mayor o menor extensión (p. 8).

En el Perú, en este nuevo siglo también existen desarrollos teóricos sobre la geopolítica, así tenemos que para Castro (2020) la geopolítica es:

la disciplina que se encarga del estudio de las relaciones de poder que nacen de la valoración de los territorios, las riquezas y recursos de todo orden que poseen los países y los usos que les pueden dar, los mismos que deben orientarse al desarrollo del país.

Estas valoraciones producen relaciones de cooperación o de conflicto entre los Estados (p. 11).

2.2.2. Dimensiones de la geopolítica.

Como se ha visto previamente, en este siglo se han planteado definiciones de geopolítica en las que se consideran las rivalidades entre poderes políticos (Lacoste, 2009) o relaciones de poder que pueden ser de cooperación o de conflicto (Castro, 2020). Al respecto, Ballesteros (2015) referencia el método de análisis del poder, como un estudio de unidades políticas de poder y a las relaciones entre ellas. Su método divide el poder nacional en cinco elementos de análisis: geográfico, económico, político, social y militar.

Para Berazategui (2021) donde existen objetivos relacionados con el espacio y la búsqueda de poder, sea político, económico o cualquier otro, necesariamente existe geopolítica, de esta manera concluye que para un Estado los problemas geopolíticos están relacionados directamente con los objetivos estratégicos nacionales e íntimamente ligados tanto con el perfil productivo de un país, como de sus políticas de defensa nacional.

Del mismo modo, para Blydal (2021) un Estado como actor geopolítico relaciona sus intereses económicos al bienestar, los políticos a su libertad de acción y los de seguridad a su supervivencia. De esta manera para Blydal, la importancia geopolítica de la posición de un Estado puede cambiar, dado que depende de factores como la surgida de nuevos centros de poder político y/o económico.

De acuerdo con Aci (2024) en la actualidad, la geopolítica es una disciplina importante para todos los Estados. Con la globalización y un desarrollo multipolar, se hace indispensable el estudio de la política y la economía mundial. Aci presenta como principales categorías y factores de análisis geopolítico el poder y soberanía, los territorios y fronteras, la economía global, el medio ambiente y política, la diplomacia, la política y sociedad y finalmente las crisis internacionales y seguridad nacional.

En relación con las bases teóricas expuestas sobre los factores que intervienen en el análisis geopolítico, para el presente trabajo de investigación se enfocará las dimensiones de la geopolítica hacia la economía, la política y la seguridad, lo que permitirá arribar a definir los impactos en estas tres dimensiones que se evaluarán a continuación:

a) Dimensión Económica

A criterio de Martin (2023) en los últimos años ha aparecido una nueva geopolítica que explica la pugna entre las grandes potencias por controlar enclaves estratégicos para obtener

recursos, como canales o puertos, y que el próximo sería incluir la investigación de espacios ultraterrestres en los estudios geopolíticos.

Según Euroinnova (2024) un impacto económico alude al efecto que una medida, acción o anuncio generan en la economía. Como ejemplo considera que al hablar de un proyecto que tuvo un impacto económico, se refiere a aquellas consecuencias en la economía de una persona, comunidad, país, región o incluso, todo el mundo. Asimismo, para Pwc España (2012) el impacto económico mide la repercusión y los beneficios de inversiones en infraestructuras, organización de algún evento, así como de cualquier otra actividad susceptible de generar un impacto socioeconómico, incluyendo cambios legislativos y regulatorios.

b) Dimensión Política

Para Ballesteros (2015), la geopolítica analiza escenarios donde desarrolla su campo de acción para facilitar las decisiones políticas, proporcionando información que facilite el trabajo de los decisores. A su vez, Berazategui (2021) opina que la geopolítica entra en la órbita de la ciencia política y, más precisamente, de las relaciones internacionales. Para él, la importancia de la geopolítica se condiciona por aquello que se entienda como lo político. A juicio de este autor, existe una diferencia en pensar que el actor principal de la realidad social es el hombre que compite con otros por beneficios individuales, y entender que ciertas unidades políticas tienen la posibilidad de condicionar la historia motivadas por el poder, entendido como el medio que otorga libertad de acción para conseguir sus objetivos.

Según Martín (2023) en la actualidad la geopolítica no incumbe solo a los Estados, sino también a otros actores internacionales como los propios individuos, organizaciones no gubernamentales, grupos terroristas, compañías privadas, entre otros, que se interesan en el control del territorio con fines políticos.

c) Dimensión de Seguridad

Ballesteros (2015) establece un método de análisis de regiones geopolíticas enmarcado en el diseño y la elaboración de las estrategias de seguridad nacional. El objeto de su estudio se centró en analizar la estabilidad e inestabilidad de cada región geopolítica, así como los riesgos y amenazas para los intereses nacionales producto de esa inestabilidad.

Berazategui (2021) considera que la geopolítica se ocupa prioritariamente de aprovechar la geografía para aumentar la seguridad, asegurar la provisión de recursos y agilizar la movilidad a través de las vías de comunicación. En ese sentido, plantea que sin poder nacional no hay libertad de acción, y en ese caso la defensa de la soberanía se vuelve puramente

declarativa. En esa misma línea, para Blydal (2021) la seguridad está relacionada con dos dimensiones del concepto de la soberanía, internamente el control de la población y el territorio y hacia el exterior la protección del territorio contra incursiones externas.

La Secretaría de Seguridad y Defensa Nacional SEDENA (2015) define impacto como “el nivel de daño ocasionado por la materialización de una amenaza en un activo crítico” (p. 110). Asimismo, para Astudillo (2020) el impacto a la seguridad nacional se genera de las actividades o situaciones potencialmente desfavorables que obstaculizan el desarrollo y contribuir a la generación de las amenazas que afectan la seguridad nacional.

2.2.3. Impacto geopolítico.

Buscando definir un impacto geopolítico, se encontró que para Child y Kelli (1988) la geopolítica impacta sobre las políticas de seguridad exterior por ciertas características geográficas, siendo las más importantes la ubicación entre los países, distancia entre áreas, terreno, clima y recursos con que cuentan los estados en su interior. A su vez, para Contreras (2007) la geopolítica “estudia y deduce los efectos que tienen para el Estado las dependencias y las interdependencias de sus interacciones espaciales internas e internacionales, las cuales hoy se caracterizan por un mutuo y creciente condicionamiento e interdependencia” (p. 34).

Con un enfoque más actual, Martin (2023) sostiene que la geopolítica estudia cómo un Estado u otra entidad dispone del espacio y su impacto desde un punto de vista político. De esta manera, su objetivo busca entender y encaminar la política nacional e internacional de un país a partir de su propio conocimiento. Por ese motivo, afirma que actualmente se entiende la geopolítica como el estudio del espacio y su impacto, es decir, la posición de una entidad política en relación del espacio, los recursos y las relaciones exteriores producto de sus acciones y estrategias.

Asimismo, considerando que el marco de la presente investigación se orienta a los impactos geopolíticos entre Perú y Chile debido al desarrollo portuario, es pertinente considerar que Santoshs (2024) en un enfoque de la geopolítica sobre el comercio y la inversión global, sostiene que el impacto de la geopolítica en los patrones de inversión global interconecta la economía global y la importancia geopolítica para los inversores. Opina además que conforme el mundo avanza en una era de importante realineamiento político y económico, la capacidad de adaptar las estrategias de inversión en respuesta a los acontecimientos geopolíticos será fundamental para el éxito.

En conclusión, según estas fuentes, un impacto geopolítico se refiere a los efectos que ciertos factores geográficos y espaciales tienen sobre la política y la seguridad de un Estado o entidad política.

2.2.4. Infraestructura portuaria.

En el glosario de la Ley del Sistema Portuario Nacional se define la infraestructura portuaria como:

obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, fijas y flotantes, construidas o ubicadas en los puertos, para facilitar el transporte y el intercambio modal. Está constituida por:

- a. Acceso Acuático: Canales, zonas de aproximación, obras de abrigo o defensa tales como rompeolas y esclusas y señalizaciones náuticas.
- b. Zonas de transferencia de carga y tránsito de pasajeros: Muelles, diques, dársenas, áreas de almacenamiento, boyas de amarre, tuberías subacuáticas, ductos, plataformas y muelles flotantes.
- c. Acceso Terrestre: Vías interiores de circulación y líneas férreas que permitan la interconexión directa e inmediata con el sistema nacional de circulación vial. (Ley 27943, 2003, p. 27).

A su vez, el Ministerio de Obras Públicas de Chile (2009) define como infraestructura portuaria “Obras de ingeniería marítima principal proyectada para materializar las operaciones de transferencia de carga y/o pasajeros/as entre los modos marítimo y terrestre y que está dotada de condiciones para la atención de naves y pasajeros/as” (p. 8) y define puerto como:

Terminal o recinto portuario área de litoral delimitada por condiciones físicas o artificiales que permite la instalación de una infraestructura destinada a la entrada, salida, atraque y permanencia de naves y a la realización de operaciones de movilización y almacenamiento de carga, embarque de pasajeros/as o tripulantes, actividades pesqueras, de transporte marítimo, deportes náuticos, turismo, remolque y construcción o reparación de naves (p. 8).

2.2.5. Cabotaje marítimo

Para la EAE Business School Barcelona (2023) el término cabotaje marino “hace referencia al transporte de mercancías y pasajeros entre diferentes puertos situados dentro del mismo país, a lo largo de sus costas o en aguas interiores, sin cruzar las fronteras nacionales” (p. 1). Según esta Escuela, este tipo de comercio, fundamental para la economía de muchas

naciones, no solamente contribuye a la conectividad de las áreas más alejadas del núcleo económico, sino que también favorece su desarrollo. Por lo tanto, es especialmente importante en países con extensas líneas costeras, archipiélagos o una extensa red de vías fluviales.

En el Perú el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC (2024) define el cabotaje marítimo como el transporte de carga de puerto a puerto en la costa del Perú. Asimismo, el reglamento del decreto legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, define que la carga de cabotaje es “la carga embarcada en un puerto nacional, para ser descargada en otro puerto nacional” (Decreto Supremo N° 029-2019-MTC, 2019).

Respecto a Chile, el Decreto Ley N° 3059 regula el fomento a la Marina Mercante, la cual señala que se entiende por cabotaje “el transporte marítimo, fluvial y lacustre de carga entre puntos del territorio nacional y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva”. Este decreto ley reserva el cabotaje a las naves chilenas, permitiendo la participación de naves extranjeras en el cabotaje de carga, siempre que sea para volúmenes mayores a 900 toneladas y aplicándose en sus ofertas el incremento de la tasa general del arancel aduanero.

2.2.6. Competitividad Portuaria

Cann (2016) define la competitividad como “el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país” (p.1), por ende, considera que las economías competitivas cuentan con mayor probabilidad de crecimiento sustentable e inclusivo para que todos los miembros de la sociedad se beneficien con los frutos del crecimiento económico.

De acuerdo con González (2018) la competitividad portuaria es aquella que mide la capacidad para captar, concentrar, manejar y distribuir mercancías a través de los océanos para interconectarse con otros puertos y destinos. Esta capacidad se determina por su influencia regional o global. Por tanto, plantea que la capacidad portuaria no depende exclusivamente de las infraestructuras o tecnología, sino también de su ubicación, el grado de desarrollo de los transportes que le acompañan y las estrategias comerciales. En resumen, los elementos claves son la capacidad de manejo, la conectividad y las áreas de influencia.

En el ámbito marítimo, el Banco Mundial elabora el Índice de Desempeño Logístico (LPI), un instrumento que utiliza mecanismos cualitativos y cuantitativos para determinar el nivel de competitividad en la cadena de suministro. El análisis de sus resultados permite identificar las tareas gestionadas adecuadamente y los puntos a perfeccionar en el corto plazo

(EAE Business School, 2024). Para su elaboración se consideran factores de competitividad y calidad de servicios, facilidad para coordinar embarques a precios competitivos, frecuencia de arribo de embarques al destinatario en plazo previsto, calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, eficiencia del despacho aduanero, facilidad para localizar y hacer seguimiento a los envíos (Banco Mundial, 2024).

Asimismo, la UN Trade and Development o Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), desarrolló el Índice de Conectividad del Transporte Marítimo (LSCI) con la finalidad de evaluar la capacidad de los puertos de un país para el transporte de contenedores por vía marítima. Para este fin, Banco Mundial, utiliza para su cálculo seis variables que son:

- La eficiencia de la gestión aduanera.
- La calidad de las infraestructuras relacionadas con el comercio y el transporte.
- La facilidad de organizar precios internacionales competitivos.
- La competencia y calidad de los servicios logísticos.
- La capacidad de rastrear y localizar envíos.
- La Puntualidad de los envíos frecuencia con la que los envíos llegan a los destinatarios dentro del tiempo de entrega programado o previsto (Banco Mundial, 2023, p. 12).

2.3. Base normativa

El presente trabajo de investigación se basa en la siguiente normativa nacional sobre los sistemas portuarios en Perú y Chile respectivamente, así como los acuerdos internacionales adoptados por ambos países al respecto:

- a. Política Nacional Marítima del Perú.
- b. Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario y la Ley 32048 que la modifica.
- c. Ley 32049, Ley que Complementa y Modifica el Decreto Legislativo 1413, Decreto Legislativo para Promover y Facilitar el Transporte Marítimo en Tráfico de Cabotaje de Pasajeros y de Carga.
- d. Política Oceánica Nacional de Chile.
- e. Política Nacional Logística Portuaria de Chile.
- f. Ley N° 19.542, Ley que moderniza el sector portuario estatal de Chile.
- g. Ley N° 12.041, Ley que regula el comercio y la navegación de cabotaje en Chile
- h. Acuerdos internacionales vinculados a las operaciones marítimas y portuarias.

2.4. Definiciones conceptuales

De acuerdo con las bases teóricas desarrolladas en 2.2, para la presente tesis se tomará la geopolítica desde las dimensiones política, económica y de la seguridad nacional. En ese sentido, se describen las siguientes definiciones conceptuales:

- a) **Impacto geopolítico:** Un impacto geopolítico, se refiere a los efectos que ciertos factores geográficos y espaciales tienen sobre la política y la seguridad de un Estado o entidad política.
- b) **Impacto político:** El impacto político es la consecuencia significativa que afecta a la sociedad en general debido a las decisiones tomadas por el gobierno en su rol de administrar un país o una región (Hernández, 2023).
- c) **Impacto económico:** El impacto económico alude al efecto que una medida, acción o anuncio generan en la economía. (Euroinnova, 2024).
- d) **Impacto de seguridad:** El impacto a la seguridad nacional se genera de las actividades o situaciones potencialmente desfavorables que obstaculizan el desarrollo y contribuyen a la generación de amenazas que afectan la seguridad nacional.
- e) **Infraestructura portuaria:** Obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, fijas y flotantes, construidas o ubicadas en los puertos, para facilitar el transporte y el intercambio modal. Está constituida por:
 - a. Acceso Acuático: Canales, zonas de aproximación, obras de abrigo o defensa tales como rompeolas y esclusas y señalizaciones náuticas.
 - b. Zonas de transferencia de carga y tránsito de pasajeros: Muelles, diques, dársenas, áreas de almacenamiento, boyas de amarre, tuberías subacuáticas, ductos, plataformas y muelles flotantes.
 - c. Acceso Terrestre: Vías interiores de circulación y líneas férreas que permitan la interconexión directa e inmediata con el sistema nacional de circulación vial. (Ley 27943, 2003, p. 27).

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

3.1. Diseño metodológico

El presente trabajo se elaboró bajo un enfoque metodológico cualitativo. Asimismo, recogiendo la metodología planteada por Hernández - Sampieri y Mendoza (2018), se planteó un diseño fenomenológico orientado a estimar la proyección de los impactos geopolíticos durante el período 2024 – 2030, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en Perú y Chile.

Para este fin, de acuerdo con Armijos et. al (2019), se consideró para el desarrollo de esta investigación, utilizar el análisis estructural que a través de un método sistemático y de forma matricial identifica las variables claves más influyentes y dependientes gracias a “una clasificación directa, de fácil realización, y luego por una clasificación indirecta, llamada Matriz de Impactos Cruzados Multiplicación Aplicada a una Clasificación (MICMAC)” (Godet & Durance, 2011, p. 64).

Asimismo, se aplicó el método de la entrevista semiestructura a través de un cuestionario previamente validado. Este cuestionario tuvo como objetivo, partiendo de la consulta a especialistas, poner en relieve convergencias de opinión y despejar ciertos consensos sobre temas directamente relacionados con los objetivos de la presente investigación.

En conclusión, el producto del análisis realizado a partir del juicio de especialistas y la revisión documental apoyada por la metodología sistemática mencionada anteriormente, permitió arribar al objetivo propuesto.

3.2. Población y muestra

3.2.1. Población de estudio

De acuerdo con el enfoque cualitativo de esta investigación, no se tuvo en consideración una población de estudio determinada que se sujete a los objetivos que se buscaron obtener. A los efectos de las entrevistas, se consideró personas con conocimiento y experiencia relacionado al tema de la investigación.

Asimismo, para el análisis documental, la población se orientó a los datos e información relacionada con el tema de la investigación, considerando características como el tiempo de su publicación y el espacio tratado.

3.2.2. Muestra

Se tomó como muestra a especialistas en el ámbito del tema de la investigación, sustentado en los conocimientos y experiencia adquirida durante su labor en instituciones y organismos del entorno marítimo portuario y visión geopolítica. Esta muestra contó con los siguientes especialistas en el Perú y el extranjero:

En el Perú:

1. Mg. Jorge Montoya Manrique, Congresista de la República. Experiencia en geopolítica, políticas nacionales, seguridad y defensa.
2. Mg. Almirante Luis José Polar Figari, Comandante General de la Marina de Guerra del Perú. Experiencia en geopolítica, relaciones diplomáticas, estrategias de políticas nacionales, seguridad y defensa.
3. Mg. Juan Carlos Ramírez Larizbeascoa, Parlamentario Andino. Experiencia en políticas nacionales y relaciones internacionales.
4. Mg. Fernando Palomino Milla, Economista, especialista en Políticas Públicas. Experiencia en desarrollo de estrategias de políticas públicas de economía, seguridad y defensa.
5. Mg. Diego Cassinelli Montero, Gerente General en Salaverry Terminal Internacional S.A. Experiencia en estrategias de desarrollo portuario y relaciones internacionales en el ámbito comercial.
6. Mg. César Rojas Álvaro, Gerente General del Terminal Portuario del Puerto de Paracas. Experiencia en estrategias de desarrollo portuario y relaciones internacionales en el ámbito comercial.

En el extranjero:

1. Dr. Gonzalo Álvarez Fuentes, Profesor Asociado de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Tarapacá de Chile. Experiencia en investigaciones geopolíticas, ha publicado artículos sobre relaciones internacionales, geopolítica, asuntos territoriales y culturales.
2. Dr. Cristian Garay Vera, Profesor Titular del Instituto de Estudios Avanzados de la Universidad de Santiago. Experiencia en estudios sociales, políticos y defensa en el ámbito americanos y experiencia en políticas de defensa.
3. Mg. Capitán de Navío Hugo Valles Iglesias, Agregado Naval de Perú en la República de Chile. Experiencia en relaciones internacionales, estrategias en políticas nacionales,

seguridad y defensa y conocimiento de la situación geopolítica actual por el desarrollo portuario en Chile.

4. Mg. Miguel Lara Pacheco, Senior Security Manager en DP World Ecuador. Experiencia en relaciones internacionales en el ámbito comercial, estrategias en políticas de seguridad y defensa y conocimiento de la situación geopolítica actual por el desarrollo portuario en el Pacífico de Sudamérica.

Por otra parte, para efectos del análisis documental, se tomó en consideración la siguiente muestra documentaria que se desarrolla con las referencias correspondientes en el epígrafe 4.2.

- Administración de Servicios Portuarios de Bolivia. ASP-B y Chilena EPA suscribieron un nuevo acuerdo de descuento de tarifas en un 34%.
- Agencia de Promoción de la Inversión Privada. Informes de Proinversión
- Aldana S. La Confederación Peruano-boliviana: los últimos sueños bolivarianos y los primeros de integración.
- Alianza del Pacífico. Que es la Alianza del Pacífico.
- Armijos L., Ortega D., Simbaña J. & Santillán I. Michel Godet: el prospectivista de la prospectiva y la permanente efectividad de su método en el siglo XXI.
- Astudillo C. Un Ensayo sobre la Seguridad y la Defensa en el Perú Nuevas Amenazas, Nuevos Roles.
- Autoridad Portuaria Nacional. Plan Nacional de Desarrollo Portuario.
- Autoridad Portuaria Nacional - APN. Plan Estratégico Institucional 2024-2030 e Informe de Evaluación Institucional correspondiente al primer semestre del año 2024.
- Ballesteros M. Método para el análisis de regiones geopolíticas.
- Banco Mundial. Connecting to Compete 2023 Trade Logistics in an Uncertain Global Economy.
- Begazo P. Desarrollo del comercio en el ámbito marítimo del Perú al 2040.
- Berazategui A. ¿Qué es la Geopolítica? Su estudio y por qué debería de importarnos.
- Blydal C. Situación geopolítica del borde Pacífico de América en el 2021 desde el punto de vista del Perú.
- Bnaméricas. Chile llama a licitación por obras en proyecto portuario de USD 4.000 mn.
- Brzezinski, Z. El gran tablero mundial.

- Buchelli L. El posicionamiento del Perú a nivel comercial en el mercado de China y América del Sur. Análisis de oportunidades con el Puerto de Chancay.
- Cabrera L. Complejidades y desafíos en la relación entre Chile y Perú en el siglo XXI: un enfoque desde la geopolítica crítica.
- Calderón C. Los puertos de Perú, núcleos de su desarrollo económico.
- Cámara de Comercio de Santiago. Comité de Comercio Internacional presenta análisis de Infraestructura Portuaria en Chile.
- Cámara Marítima y Portuaria de Chile. Memoria Anual 2017 e Informes.
- Cann, O. ¿Qué es la competitividad?
- Castro, J. Geopolítica aplicada al Perú y los negocios internacionales.
- Castro, J. Geopolítica de la República 200 años después.
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico - CEPLAN. Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050.
- Comité Central del Partido Comunista de China. Informe presentado ante el XX Congreso Nacional del Partido Comunista de China.
- Consejo de Políticas de Infraestructura de Chile. Puertos de Chile en 2023: destacan avances en inversión en infraestructura, innovación tecnológica y sostenibilidad.
- Contreras A. Análisis Crítico de la Geopolítica Contemporánea.
- Cornejo J. Implicancias de la Gran Estrategia China en la Seguridad Nacional del Perú.
- Crucelegui J. Desafíos en la competencia y la regulación de infraestructuras y servicios portuarios y del sector del transporte marítimo. Especial referencia a la situación en la región de América Latina y el Caribe.
- Cuellar R. Geopolítica, origen del concepto y su evolución.
- Chang V. & Castro F. Infraestructura portuaria y crecimiento económico regional en la costa oeste del Pacífico Sur: Un análisis de causalidad de Granger.
- Chávez, G. Factores que limitan el uso de la carretera Interoceánica Sur en el intercambio comercial entre la región sur del Perú con Brasil y Bolivia.
- Child, J. & Kelli, P. Los Geopolíticos de Sudamérica.
- Decreto Legislativo N° 1689 Decreto Legislativo que declara de necesidad pública e interés nacional la intervención estratégica e integral en las zonas de influencia del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay.
- Decreto Supremo N° 012-2019-DE. Decreto Supremo que aprueba la Política Nacional Marítima 2019-2030.

- Decreto Supremo N° 029-2019-MTC. Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga.
- Doig, J. Geopolítica portuaria nacional: retos y posibilidades.
- Duarte J. Impactos Geopolíticos y Estrategias de Crecimiento en la Industria Portuaria y Marítima.
- EAE Business School. ¿Qué es el cabotaje en el transporte y qué tipos existen? Retos en Supply Chain.
- Fabres F. El mercado de cabotaje marítimo de carga en Chile.
- Farrés G. Poder y análisis de conflictos internacionales: el complejo conflictual.
- Foro del Acuerdo Nacional. Acuerdo Nacional.
- Fuentes G. Una política oceánica para Chile, el desarrollo de puertos.
- Fuenzalida A. Escenarios futuros con China: Una mirada naval y marítima desde Chile. Revista de Marina.
- Giudise V. Teorías Geopolíticas. Gestión en el Tercer Milenio.
- Godet M. & Durance P. La prospectiva estratégica.
- González E. ¿Sigue siendo Chile un país portuario?
- González F. La competitividad portuaria: un análisis de los principales criterios.
- Hernández M. El impacto político en la sociedad moderna: ¿Qué debemos saber?
- Instituto Boliviano de Comercio Exterior. Bolivia – Chile: Relación Comercial y uso de puertos.
- International Transport Forum. Ports Policy Review of Chile
- Jorquera C. Corredores bioceánicos: un paso de integración.
- Lacoste, Y. Geopolítica, la larga historia del presente.
- Ley 27943. Ley del Sistema Portuario Nacional.
- Ley N° 12.041. Ley que regula el comercio y la navegación de cabotaje.
- Mardones I. Puerto Chancay en Perú y su impacto geopolítico en Chile. AthenaLab.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. Se aprobó nueva Ley sobre el Cabotaje Marítimo que fortalecerá el comercio exterior.
- Ministerio de Defensa. Libro Blanco de la Defensa Nacional, Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa al 2030 y Alianza entre SIMA Perú y Hyundai Heavy Industries fortalecerá la industria naval en nuestro país.

- Plataforma Digital Única del Estado Ministerio de Defensa de España. Panorama de tendencias geopolíticas horizonte 2040.
- Ministerio de Economía, Fomento y Turismo de Chile. Gobierno inicia proceso clave para que Chile tenga una política nacional de Desarrollo Logístico Portuario.
- Ministerio de Economía y Finanzas. Informe de actualización de proyecciones macroeconómicas 2024-2027.
- Ministerio de Fomento, Industria, Comercio y Servicios de Brasil. Seminario discute el potencial y desafíos para la integración entre el Puerto de Chancay y la ZFM.
- Ministerio de Obras Públicas de Chile. Política de infraestructura portuaria y costera al 2020.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. Política Oceánica Nacional de Chile.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. Declaración Conjunta sobre el Diálogo de Alto Nivel entre el Perú y los Estados Unidos.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia. Estudio Busca posicionar al puerto de Ilo – Perú como alternativa para el comercio exterior boliviano.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. Chile manifiesta su compromiso y voluntad política para continuar con el desarrollo del corredor bioceánico que conectará a Brasil con el norte del país.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de China. Xi Jinping Asiste a 31ª Reunión de Líderes Económicos de APEC y Pronuncia Discurso Importante.
- Ministerio de Relaciones Exteriores, Unión Europea y Cooperación. Perú fortalece la lucha contra el tráfico de drogas en sus puertos.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Lineamientos para elaborar estudios de impacto ambiental a nivel definitivo en proyectos portuarios.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Informe de viabilidad para la instalación de plataformas logísticas de tipo antepuerto en el Callao.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Sepa qué es el cabotaje de transporte marítimo y a quiénes beneficia.
- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile. Plan Nacional Logística Portuaria Consolidado de diagnósticos y propuestas. Sub-Secretaría de Transporte.
- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile. Unidad Desarrollo Portuario.

- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile. Revisión de Política Portuaria.
- Naciones Unidas. Informe sobre el transporte marítimo 2023.
- Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN. Más de USD 124,7 millones invertirán concesionarios portuarios este 2024.
- Organización de Estados Americanos OEA Programa de Protección Marítima y Portuaria.
- Orrego A. Juan Carlos Paz afirma que Perú y Chile podrían ser socios en el campo portuario y de cabotaje.
- Peña T. & Pirela J. La complejidad del análisis documental Información, cultura y sociedad.
- Pinto J. La construcción social del estado en el Perú: El régimen de Castilla y el mundo popular, 1845-1856.
- Presidencia de la República. Gobierno promulga leyes que impulsarán el desarrollo y la competitividad del sector portuario y Chancay es el nuevo camino inca marítimo.
- Presidencia de la República de Brasil. Brasil fortalece la integración sudamericana con un nuevo acuerdo de inversiones para rutas estratégicas.
- Presidencia de la República de Paraguay. Paraguay suscribe acuerdo de cooperación en torno al Corredor Bioceánico.
- Proinversión. Modernización de puertos mediante APP multiplicaron por 10 las exportaciones peruanas.
- Pwc España. Estudios de Impacto Económico.
- Quesada V. Análisis de Eficiencia en Logística Portuaria mediante DEA.
- Ramírez Y. El proyecto busca consolidar una conexión ferroviaria que reducirá costos y tiempos en el transporte de carga internacional.
- Ramos, C., Castro, J., Bocanegra, V. & Concha, L. Nueva visión geoestratégica del Perú como alternativa a los desafíos del siglo XXI.
- Reporte Asia. El Puerto de Chancay en Perú: avances y perspectivas de un proyecto clave en la infraestructura portuaria regional.
- Ruiz G. Impacto de las concesiones portuarias en el Perú.
- Sánchez R. & Barleta E. Ranking 2023 de puertos y terminales de contenedores de América Latina: el juego del "balancín".

- Secretaría de Seguridad y Defensa Nacional SEDENA. Doctrina de Seguridad y Defensa Nacional.
- Strausz-Hupé, R. Geopolítica: la lucha por el espacio y el poder.
- U.S. Department of State. Alianza para la Prosperidad Económica en las Américas.
- U.S. Department of State. Red, Blue Dot. U.S.
- U.S. Southern Command. Declaración de postura de 2024 al Congreso.
- Vivanco I. Estrategias para el fortalecimiento de la competitividad nacional en relación con la visión geopolítica nacional.
- Weidenslaufer C. La gestión de los puertos en Chile y Perú.

3.4. Categorías de estudio y unidades de análisis

En la presente investigación usaremos las siguientes categorías de estudio y unidades de análisis, como se muestran en la Tabla 1:

Tabla 1

Categorías de estudio y unidades de análisis

Nº	Categoría de estudio	Definición conceptual	Unidades de análisis
1	Impacto Geopolítico	Un impacto geopolítico se refiere a los efectos que ciertos factores geográficos y espaciales tienen sobre la política y la seguridad de un Estado o entidad política.	<ul style="list-style-type: none"> • Impacto económico • Impacto político • Impacto de seguridad
2	Infraestructura portuaria	<p>Obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, fijas y flotantes, construidas o ubicadas en los puertos, para facilitar el transporte y el intercambio modal. Está constituida por:</p> <p>a) Acceso Acuático: Canales, zonas de aproximación, obras de abrigo o defensa tales como rompeolas y esclusas y señalizaciones náuticas.</p> <p>b) Zonas de transferencia de carga y tránsito de pasajeros: Muelles, diques, dársenas, áreas de almacenamiento, boyas de amarre, tuberías subacuáticas, ductos, plataformas y muelles flotantes.</p> <p>c) Acceso Terrestre: Vías interiores de circulación y líneas férreas que permitan la interconexión directa e inmediata con el sistema nacional de circulación vial. (Ley 27943, 2003, p. 27).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Acceso Acuático • Zonas de transferencia de carga y tránsito de pasajeros • Acceso Terrestre

3.4. Formulación de hipótesis

3.4.1. Hipótesis general

Teniendo como objetivo principal para la presente tesis estimar los impactos geopolíticos debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030, se planteó como hipótesis general emergente:

El desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030, traerá como impactos geopolíticos, un mayor progreso económico interno en el Perú con relación a Chile, favoreciendo nuestra posición en el balance de poder, un incremento de las relaciones comerciales con Brasil, así como un crecimiento de la influencia política de Estados Unidos y China sobre el Perú, juntamente con un crecimiento en los riesgos a la seguridad nacional.

3.4.2. Hipótesis específicas

1. El desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030, traerá como impactos geopolíticos en la dimensión económica un mayor progreso económico interno en el Perú con relación a Chile, así como un incremento de las relaciones comerciales con Brasil debido a su interés de proyectar su mercado hacia el Pacífico.
2. El desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030, traerá como impactos geopolíticos en la dimensión política un favorecimiento en nuestra posición en el balance de poder, así como un crecimiento de la influencia política de Estados Unidos y China sobre el Perú.
3. El desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030, traerá como impactos geopolíticos en la dimensión de seguridad un crecimiento en los riesgos a la seguridad nacional por el accionar de actores transnacionales y no estatales con intereses sobre el país.

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

En esta investigación de enfoque cualitativo, se utilizó la técnica de entrevistas a través de un cuestionario de entrevistas semiestructuradas, elaborado por el autor y previamente validado por especialistas, entre ellos el asesor técnico, el asesor metodológico y un especialista en geopolítica.

Para el análisis documental se usó el proceso señalado por Peña y Pirela (2007) que involucra las estructuras mentales de los individuos que analizan para los usuarios finales, realizando la recopilación, organización, extracción y comprensión de la información obtenida de fuentes documentales escritas, gráficas, digitales y audiovisuales relacionadas al tema de investigación.

3.6. Técnicas para el procesamiento de la información y prueba de la hipótesis

Este trabajo de investigación de enfoque cualitativo desarrolló el procesamiento de la información obtenida de los profesionales especialistas que sean entrevistados bajo un cuestionario semiestructurado y validado por los asesores metodológico y técnico. Asimismo, se aplicó el análisis documental respecto a la situación y proyección del desarrollo portuario en Perú y Chile, siguiendo el proceso de comprensión para establecer las ideas apropiadas y conducentes al objetivo de la investigación.

Como parte de la metodología se consideró también el análisis estructural para identificar las preguntas clave sobre las estrategias de los actores y ponerlas en relieve para la evaluación de la correlación de fuerzas y de los retos estratégicos (Godet & Durance, 2011). Para facilitar este análisis estructural se ha planteado usar el método MICMAC descrito en 3.1 para la determinación de variables.

3.7. Aspectos éticos

La presente investigación mantuvo como guía el código de ética que se establece en el Reglamento Interno de Investigación de la Escuela Superior de Guerra Naval. De igual manera, se cumplió con lo establecido en los estándares y reglas de la séptima edición de las normas APA, en lo referente a las citas, referencias, fuentes y bibliografía de toda la información obtenida y utilizada.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS

En el presente capítulo se presenta el análisis sobre los resultados obtenidos a partir de la aplicación de los instrumentos de investigación propuestos. Las entrevistas realizadas y el análisis documental desarrollado se han orientado a obtener el objetivo de estimar los impactos geopolíticos debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030. Para este fin, las entrevistas, como fuente de primaria de información, se llevaron con rigurosa precisión sobre los impactos geopolíticos en los ámbitos económico, político, de seguridad nacional y otros que propusieron los entrevistados en su condición de especialistas sobre el tema. Por su parte, el análisis documental permitió obtener información en los mismos ámbitos para contrastar con las opiniones vertidas en las entrevistas, de tal manera de complementar la comprensión de la investigación

Este análisis contempla las coincidencias y discrepancias entre la información obtenida y de esta manera, determinar los impactos geopolíticos en los diferentes ámbitos. Determinados los impactos geopolíticos, Se realiza el contraste con las hipótesis planteadas, confirmándose o refutándose bajo una perspectiva crítica. Finalmente, se presentará el resultado que servirá de insumo para las Instituciones cuyas funciones requieren de dicha información y que justificaron la elaboración de la presente investigación.

4.1. Entrevistas realizadas

4.1.1. Elaboración y validación de los cuestionarios

Este proceso buscó elaborar un cuestionario meticuloso para una entrevista semiestructurada, con el propósito de explorar en detalle las opiniones que involucren los criterios, juicios y perspectivas de los especialistas entrevistados. Las preguntas propuestas abordaron las categorías de estudio definidas en la Tabla 1 contenida en el epígrafe 3.3, que fue resultado de lo tratado en las definiciones conceptuales del epígrafe 2.4.

Como parte del proceso, las preguntas planteadas en el cuestionario fueron orientadas a identificar planteamientos alineados a los objetivos de la investigación. Para tal fin, estas preguntas fueron validadas, conforme a los informes de validación del Anexo A, por los siguientes profesionales:

1. Doctor Carl Johan Blydal (Asesor técnico)
2. Doctor Joaquín Reinaldo Lombira Echevarría (Asesor metodológico)
3. Magíster César Morales Huerta-Mercado (Especialista en Geopolítica)

4.1.2. Procedimientos organizativos para la realización de las entrevistas

Para este procedimiento se inició seleccionando profesionales en Perú y en el extranjero, especialistas en diferentes áreas como el campo político, militar, empresarial público – privado o académico, cuya experiencia laboral y personal haya fortalecido una visión geopolítica del Perú y Chile. Los entrevistados seleccionados, tal como se aprecia en las respectivas hojas de vida del Anexo B, cuentan con preparación académica y amplia experiencia con relación a los ámbitos geopolíticos. El contacto fue realizado de manera individual por el suscrito, invitándolos a participar en la investigación y solicitándoles a la vez el consentimiento correspondiente para el manejo de la información tal como se muestra en el Anexo C. Es preciso resaltar que todos los entrevistados respondieron positivamente al mencionado consentimiento firmando las respectivas actas de consentimiento que se presentan en el Anexo D.

4.1.3. Resultados de las entrevistas

El resultado de las entrevistas se presenta detalladamente en el Anexo E organizado de acuerdo con lo descrito en el epígrafe 4.1.2. De esta forma se pueden apreciar en cada una de las preguntas la agrupación de las respuestas de los entrevistados. Esto ha permitido realizar el análisis ordenadamente para presentar el resultado por cada unidad alineadas a los objetivos de la investigación.

4.1.4. Análisis de los resultados de las entrevistas

Para el presente avance del Informe de Tesis se presenta un análisis parcial sobre las opiniones vertidas en las entrevistas realizadas hasta la fecha a los profesionales seleccionados. Este análisis seguirá enriqueciéndose y ampliándose conforme se cuente con la información de las entrevistas que se tienen programadas en los próximos días debido a la agenda de los mencionados profesionales.

4.1.4.1. Opiniones sobre impactos geopolíticos en el ámbito económico en Perú

El desarrollo de infraestructura portuaria en Perú, especialmente con el puerto de Chancay, se proyecta como un impulso en la economía del país, aunque para la mayoría de los entrevistados este efecto no será inmediato. Si bien el desarrollo portuario crea oportunidades para diversificar y potenciar la economía peruana, la mayoría de los entrevistados coinciden en que el impacto económico directo será limitado en el corto plazo, pero significativo en el largo plazo.

Entrevistados, como Jorge Montoya y Luis José Polar, consideran que el impacto será lento debido a la falta de infraestructura complementaria. Los potenciales beneficios dependerán de la expansión industrial y agroindustrial y la implementación de infraestructura de conexión complementaria. Fernando Palomino y Diego Cassinelli, destacan que el puerto de Chancay ya está preparado para generar beneficios al reducir tiempos de tránsito hacia Asia.

Gracias a la ubicación estratégica, contar con un mega puerto con la infraestructura y tecnología de Chancay, junto a otros como el Callao con capacidad para manejar grandes volúmenes de carga, se plantea un mejor posicionamiento del país como un hub importante para el enlace entre Asia y América Latina. Diego Cassinelli y César Rojas creen que Chancay complementará al Callao y otros puertos, sin embargo, Juan Carlos Ramírez advierte de posibles impactos negativos para el Callao debido a la competencia directa.

Es crucial que los puertos operen con eficiencia para maximizar la capacidad instalada y coordinar con el aeropuerto internacional para mejorar la logística y reducir costos, lo cual potenciaría la competitividad del Perú. Existe consenso sobre la necesidad de diversificar las exportaciones peruanas para maximizar el beneficio del sistema portuario nacional, integrando valor agregado en sectores como la minería y fomentando el crecimiento de la agroindustria. Además, se requiere de políticas de integración industrial y logística eficiente para materializar su impacto.

4.1.4.2. Opiniones sobre impactos geopolíticos en el ámbito económico en Chile

La expansión del puerto de Chancay en Perú, con una clara orientación a consolidarse como un hub regional, representa una amenaza directa para los puertos chilenos de San Antonio y Valparaíso. Este desarrollo podría redirigir flujos significativos de carga marítima sudamericana, impactando negativamente la operatividad y competitividad chilena. La infraestructura de Chancay, respaldada por inversiones estratégicas, busca ofrecer rutas más eficientes hacia Asia y diversificar los servicios logísticos en la región.

Chile, históricamente fuerte en el comercio marítimo, enfrenta el riesgo de ser superado en términos de conectividad, tiempos de tránsito y costos operativos. La creciente importancia de Chancay podría incluso desplazar parte del protagonismo tradicional de los puertos chilenos, obligándolos a adaptarse a un entorno competitivo más exigente.

Existe consenso en que los puertos chilenos enfrenta limitaciones significativas por un rezago en inversiones estratégicas. Esta falta de modernización podría convertirse en un punto crítico frente al dinamismo portuario peruano. Los puertos de Valparaíso y San Antonio, pilares en el comercio marítimo chileno, están buscando mejoras sustanciales en infraestructura y

tecnología para mantener su relevancia regional. Además, las problemáticas laborales y de operatividad resaltadas por algunos especialistas, como Miguel Lara, resaltan la necesidad de abordar reformas internas que optimicen la eficiencia portuaria.

La reciente legislación peruana sobre cabotaje puede presentar una ventaja para las navieras chilenas, ya que podría reducirse los costos logísticos mejorando la eficiencia en las rutas entre los puertos de esta parte de la región. Esto podría permitirle a Chile mantener su competitividad en ciertos sectores, maximizando sus rutas de carga internas y hacia otros mercados. En paralelo, podría buscar diversificar sus rutas de exportación a través de alianzas estratégicas con países como Panamá o Colombia. Estas asociaciones permitirían contrarrestar una potencial dependencia de las rutas comerciales peruanas y consolidar una red logística más amplia en la región.

Entre los especialistas entrevistados, hay disparidad en la percepción del impacto peruano sobre Chile. Algunos, como Diego Cassinelli, destacan las desventajas que Chancay podría traer, especialmente por la cercanía y eficiencia de estas rutas hacia Asia. Por otro lado, especialistas como Juan Carlos Ramírez ven oportunidades indirectas, sugiriendo que Chile podría optimizar sus tiempos de espera y redistribuir la carga para mantener su relevancia.

4.1.4.3. Opiniones sobre impactos geopolíticos en el ámbito político en Perú

El desarrollo portuario peruano se enmarca en un contexto de competencia geopolítica entre EE.UU. y China. La influencia china en el área portuaria puede considerarse como complemento de su iniciativa de la Franja y la Ruta. Jorge Montoya y Luis Polar identifican que el Perú se encuentra en el centro de esta competencia estratégica. Montoya enfatiza que EE.UU. buscará contrarrestar la influencia china con iniciativas como inversiones en el puerto de Corío y límites al uso del puerto de Chancay, mientras China incrementará su control a través de inversiones. Diego Cassinelli resalta los pronunciamientos sobre posibles medidas arancelarias de EE.UU. dirigidas a puertos operados por empresas chinas en América Latina, lo que refleja una intensificación del conflicto comercial. En este contexto, especialmente el puerto de Chancay posiciona al Perú como un punto estratégico en el comercio del Asia - Pacífico.

Esta situación exige que el gobierno peruano equilibre las relaciones bilaterales para maximizar beneficios sin comprometer su autonomía política. Fernando Palomino propone una estrategia de “poder pragmático”, orientada a maximizar intereses nacionales en función de las circunstancias geopolíticas cambiantes. Este enfoque puede ayudar a Perú a gestionar una posición entre grandes potencias como EE.UU. y China, evitando ser percibido en alinearse

exclusivamente con una de ellas y fortaleciendo a la vez su soberanía. Las decisiones respecto a permisos como el ingreso de buques de guerra a recintos portuarios podrían llevar a pronunciamientos cuestionadores.

En el espectro regional, Montoya identifica un impacto directo en las relaciones comerciales hacia Ecuador, Chile y Brasil. Sugiere fortalecer vías de conexión para el comercio con Brasil, aunque Juan Carlos Ramírez considera que un corredor bioceánico es poco viable debido a altos costos. Hugo Valles y César Rojas señalan que este desarrollo otorga herramientas estratégicas al Perú para implementar políticas nacionales en beneficio de zonas vulnerables y planificar a largo plazo. Por lo tanto, la infraestructura portuaria no solo potencia el comercio internacional, sino que también reconfigura los flujos comerciales en América del Sur. El desafío para el Perú radica en articular una visión geopolítica que le permita consolidarse como hub logístico regional, especialmente frente a países competidores como Chile.

Hay consenso sobre la importancia estratégica del desarrollo portuario pues tiene el potencial de reforzar el rol de Perú como actor geopolítico clave, pero requiere de una estrategia gubernamental bien articulada para maximizar sus beneficios. Las opiniones varían respecto a su influencia en las políticas internas y las relaciones internacionales. Por ejemplo, respecto a la ley del cabotaje recientemente promulgada, Montoya considera que debilita el control estratégico interno, mientras los otros entrevistados no mencionan esta preocupación, centrándose más en el posible impacto sobre la competitividad que en un aspecto de política comercial.

La capacidad del Perú para atraer y mantener inversiones portuarias dependerá de su habilidad para superar la inestabilidad política. Un marco regulatorio sólido, como la reciente actualización de la ley del sistema portuario mencionada por César Rojas, puede ser clave para enfrentar este desafío. Miguel Lara y César Rojas resaltan la necesidad de estabilidad en contratos y políticas para garantizar la sostenibilidad de las inversiones portuarias. Gonzalo Álvarez señala que la alta rotación política y fragmentación afectan negativamente la capacidad de planificar y ejecutar proyectos a largo plazo.

Más allá de los impactos geopolíticos, el desarrollo portuario puede ser una herramienta crucial para combatir desigualdades internas y promover el crecimiento económico sostenible. No obstante, el éxito dependerá de políticas integrales que garanticen que los beneficios económicos y sociales se distribuyan equitativamente. Ramírez destaca que el desarrollo portuario generará empleos y mayores ingresos fiscales gracias a las inversiones privadas. Lara vincula el progreso portuario con la integración con otros sectores estratégicos como la minería.

4.1.4.4. Opiniones sobre impactos geopolíticos en el ámbito político en Chile

El ámbito político del desarrollo portuario en Chile refleja una competencia por el control de los flujos comerciales del Pacífico sur. Si bien Perú ha avanzado significativamente con la inversión extranjera y en los últimos años particularmente china, Chile enfrenta el reto de recuperar terreno mediante estrategias diplomáticas y modernización de su infraestructura. Jorge Montoya señala que Chile buscará neutralizar el desarrollo portuario peruano mediante acuerdos estratégicos con países como Panamá y Ecuador. Además, la presencia de estas inversiones chinas en Perú podría fortalecer los lazos entre Chile y EE.UU., creando un contrapeso geopolítico. Diego Cassinelli argumenta que, aunque Chile lideró el desarrollo portuario en los años 90, hoy está rezagado frente a Perú. Esto se debe, en parte, a un sistema de gobernanza portuaria fragmentado y una falta de atención política al sector.

En la relación con las grandes potencias, Montoya y Palomino resaltan que Chile ha confiado históricamente en su relación con EE.UU., pero esto ha retrasado su capacidad de adaptarse al auge de la influencia china en la región. Polar advierte que Chile podría utilizar la narrativa de la pesca ilegal china como un recurso para desviar la atención del progreso portuario peruano. Como vemos, para los entrevistados Chile debe manejar con cuidado su posición en la competencia entre EE.UU. y China. Si bien mantenerse cerca con EE.UU. le ofrece estabilidad, la falta de integración con la economía china podría limitar su competitividad.

Aunque Chile tiene una sólida tradición marítima, como lo demuestran teorías geopolíticas de Portales y más recientemente la de Martínez Bush, actualmente enfrenta desafíos estructurales. Cassinelli y Palomino destacan que la fragmentación del sistema portuario chileno y las restricciones ambientales y sociales han ralentizado el progreso. En particular, la ampliación del puerto de San Antonio se encuentra detenida debido a observaciones ambientales. Hugo Valles se inclina por la modernización de infraestructuras y el uso de tecnologías avanzadas para aumentar la productividad y minimizar impactos ambientales. Esta falta de un enfoque político sostenido y las restricciones ambientales representan barreras significativas en una creciente necesidad de sistemas portuarios eficientes.

Al respecto, Gonzalo Álvarez menciona que el actual gobierno chileno, de tendencia socialista, está más enfocado en agendas sociales que en el desarrollo portuario. Miguel Lara señala que no hay una correlación clara entre la política gubernamental y el desarrollo portuario en Chile, en contraste con Perú, donde las políticas portuarias están más integradas en la planificación estatal.

La necesidad de una visión estratégica más amplia es evidente. Chile podría beneficiarse de alianzas regionales y de una mayor integración con mercados emergentes, además de consolidar una estrategia portuaria más coherente y sostenible. Palomino advierte que Chile debe buscar mayor inversión privada, ya que los montos necesarios para modernizar su infraestructura superan las capacidades del Estado. Ramírez sugiere que Chile debería adoptar una estrategia regional, similar a la Comunidad Andina, para fortalecer su posición en mercados clave como el del cobre y el litio.

4.1.4.5. Opiniones sobre impactos geopolíticos en el ámbito de seguridad en Perú

La relación de rivalidad geopolítica entre EE.UU. y China será clave en la presencia de ambas potencias en la región. Jorge Montoya y Gonzalo Álvarez resaltan la creciente influencia de China en América Latina. La construcción del puerto de Chancay y otras inversiones portuarias generan preocupación sobre el potencial uso militar o geopolítico de estas infraestructuras. Además, la advertencia realizada por la Jefa del Comando Sur de EE.UU. indica una percepción de amenaza estratégica ante la expansión china en la región. Juan Carlos Ramírez, sin embargo, minimiza esta posibilidad de un uso militar inmediato, argumentando que China tiene infraestructura como el puerto de Marcona que también podría ser adaptado para fines similares sin necesidad de construir un megapuerto para tal fin. Álvarez menciona que se verá dependiendo del enfoque que adopte la nueva administración estadounidense en el contexto geopolítico global.

Todos los entrevistados coinciden en que el crecimiento portuario incrementará los riesgos de tráfico de drogas y actividades ilícitas. Montoya y Valles destacan la necesidad de incrementar capacidades de control marítimo por parte de la Marina de Guerra y otras agencias estatales. Luis Polar y Diego Cassinelli abordan el riesgo asociado al tráfico de fentanilo y su conexión con organizaciones criminales, aunque en este caso específico del fentanilo, Ramírez cree que el impacto será limitado debido a que las rutas preferidas van hacia Norteamérica desde México. Miguel Lara subraya que los terminales deberán reforzar su seguridad de manera independiente debido a limitaciones presupuestarias estatales.

La posible presencia de embarcaciones chinas en la región y la influencia del comercio chino en América Latina también sugiere la necesidad de políticas de seguridad más robustas. En esta línea, la cooperación internacional y los acuerdos bilaterales con países de la región serán esenciales para abordar los desafíos de seguridad.

Según Miguel Lara y Diego Cassinelli, la participación del sector privado en la gestión de seguridad portuaria puede aliviar la carga estatal, pero plantea desafíos en la alineación de

intereses. Los puertos en Asociaciones Público-Privadas (APP) pueden ser más fácilmente integrados a estrategias nacionales de seguridad. Sin embargo, en puertos completamente privados como Chancay, las políticas estatales deben equilibrar seguridad e intereses económicos.

En cuanto a desafíos estructurales y tecnológicos, Hugo Valles enfatiza la necesidad de implementar tecnologías avanzadas y capacitar personal especializado para contrarrestar nuevas modalidades de tráfico ilegal. Fernando Palomino observa que el desarrollo portuario debe complementarse con capacidades de defensa nacional, como las adquisiciones militares recientes, para proteger intereses estratégicos.

4.1.4.6. Opiniones sobre impactos geopolíticos en el ámbito de seguridad en Chile

El impacto en la seguridad nacional chilena se percibe como menor amplitud en comparación con Perú, con relación a que Chile no prevé enfrentar la misma competencia geopolítica de las grandes potencias. Su desarrollo portuario se mantendrá dentro de una estabilidad interna. Jorge Montoya y Diego Cassinelli consideran que este desarrollo no generará impactos geopolíticos significativos ni riesgos para la seguridad nacional de ese país. Así, Chile mantendría su enfoque en consolidar su posición en la competencia portuaria sin mayores alteraciones.

Respecto a la influencia extranjera y las relaciones multilaterales, Juan Carlos Ramírez y Gonzalo Álvarez abordan el impacto potencial de la influencia china, aunque desde perspectivas diferenciadas. Ramírez destaca la importancia de organizaciones como la Organización de Cooperación de Shanghái (OCS) y su dimensión militar, lo que podría influir en la proyección de intereses chinos en América Latina y las rutas comerciales frente a la estrategia chilena de visión oceánica en el Pacífico sur. Álvarez por su parte, argumenta que la influencia de China será limitada en Chile debido a su relación histórica y estratégica con EE.UU. e Inglaterra, lo que restringe la penetración de potencias externas en aspectos de seguridad.

Miguel Lara agrega que Chile tiene una menor incidencia de narcotráfico y crimen organizado en comparación con países de la región como Perú, Ecuador y Colombia, lo cual reduce la necesidad de priorizar presupuestos estatales en seguridad para los puertos. Para enfrentar riesgos comunes Luis Polar propone un modelo de cooperación regional entre las Marinas de Perú, Chile, Ecuador y Colombia mediante Fuerzas de Tarea Combinadas para enfrentar amenazas como la flota pesquera china y otras amenazas marítimas transnacionales. Esta estrategia fortalecería la seguridad regional permitiendo que cada país asuma

responsabilidades de control de las fuerzas multinacionales dentro de su dominio marítimo. Este enfoque de cooperación refleja una visión pragmática de defensa compartida frente a desafíos que exceden las capacidades individuales de los países.

Hugo Valles plantea que el desarrollo portuario podría atraer mayor delincuencia común y ciberataques en Chile, lo que requeriría disposiciones legales que otorguen mayor capacidad de acción a las fuerzas del orden. Si bien esta preocupación es menos central en comparación con otros países, subraya un riesgo moderno asociado a la interconexión de infraestructuras críticas con redes globales.

En una visión histórica, Fernando Palomino recuerda la existencia de tensiones entre Perú y Chile, pero enfatiza la importancia de aprovechar la actual relación comercial bilateral. El desarrollo portuario podría generar beneficios económicos mutuos si ambos países adoptan una estrategia conjunta de integración de mercados y logística, fomentando una dinámica de "ganar-ganar".

4.1.4.7. Opiniones sobre impactos geopolíticos en otros ámbitos Perú

El desarrollo de la infraestructura portuaria en Perú genera una amplia gama de impactos geopolíticos en otros ámbitos como sociales, ambientales y tecnológicos tal como queda reflejado en las opiniones de los especialistas. Jorge Montoya y Diego Cassinelli destacan que el crecimiento portuario impulsará un aumento demográfico en las zonas costeras, lo que exigirá mayores inversiones en infraestructura social como hospitales, escuelas y servicios básicos. Sin embargo, advierten sobre la falta de planes tangibles que respondan a estas demandas, lo que podría exacerbar las brechas sociales existentes.

En el aspecto laboral, Ramírez señala la posible competencia social entre los trabajadores del Callao y Chancay, que podría desatar protestas laborales, lideradas por sindicatos como FEMAPOR. Este es un punto clave dado el peso del Callao como núcleo portuario tradicional. Luis Polar opina que el uso de la alta tecnología en puertos como Chancay reducirá la demanda de mano de obra tradicional, lo que podría generar tensiones sociales si no se capacita adecuadamente a la población local. Pero además no se cuenta en la población local personal especializado en el manejo y mantenimiento de dicha tecnología, debiéndose atender las dinámicas de desarrollo y la resistencia social.

En otro aspecto de la tecnología, Ramírez agrega que la inversión china en otros sectores, como energías renovables y mecatrónica, podría impulsar la transferencia tecnológica al país, pero también generar dependencia de su industria.

Miguel Lara, Jorge Montoya y Fernando Palomino destacan que las actividades colaterales como transporte, logística, servicios y turismo se fortalecerán, promoviendo economías locales alrededor de los puertos. Esto sugiere que el impacto positivo irá más allá del sector portuario, beneficiando a diversos actores económicos. Cassinelli hace un paralelo entre la relación portuaria con la demografía en Lima y Santiago de Chile, destacando cómo los puertos generan una influencia social y económica significativa en sus áreas circundantes. Sugiere que la demografía y densidad de Lima, junto con los puertos del Callao y Chancay, podrían convertir a Perú en un eje logístico clave en el Pacífico sur, si se maneja adecuadamente la integración regional.

En una visión estratégica Palomino demanda el fortalecimiento de una geopolítica marítima para maximizar el potencial del sector portuario, haciendo referencia al contexto histórico de booms económicos peruanos no aprovechados adecuadamente. Por ese motivo, la necesidad de una visión a largo plazo, articulada con diagnósticos como los del CEPLAN, es crítica para que el desarrollo portuario sea sostenible y beneficioso en el futuro. En este camino Palomino indica que el ámbito académico está impulsando una formación política y pensamiento crítico en debates sobre una proyección de futuro.

En el ámbito ecológico y de sostenibilidad, Montoya menciona los riesgos ecológicos asociados al aumento del tráfico marítimo, lo que podría dañar el ecosistema marino. Este punto plantea la necesidad de incluir medidas de sostenibilidad en los proyectos portuarios, especialmente en un contexto global de preocupación ambiental.

4.1.4.8. Opiniones sobre impactos geopolíticos en otros ámbitos en Chile

En otros ámbitos geopolíticos Chile responderá al desarrollo portuario de Perú buscando diversificar sus alianzas comerciales en la región y promoviendo la competitividad de sus propios puertos. Montoya y Lara coinciden en que la competencia entre los sistemas portuarios de Perú y Chile será un factor central. Si bien Chile buscará consolidar rutas alternativas para sus exportaciones, parte de su carga acabará siendo movilizada por puertos peruanos debido a factores como costos competitivos y problemas logísticos en rutas tradicionales como el Canal de Panamá. Polar sugiere que Chile reforzará su capacidad portuaria en el norte, intentando captar carga de países sin salida al mar como Bolivia y Paraguay, así como de Brasil. Esto fortalecería su integración regional, pero podría tensar las relaciones con Perú si se perciben conflictos de intereses.

En cuanto a otras inversiones estratégicas en infraestructura, Valles resalta que la competitividad chilena dependerá en gran medida de la ejecución eficiente de proyectos en

puertos como Valparaíso y San Antonio. Pero también, las inversiones terrestres complementarias, como la mejora de las carreteras actualmente saturadas, serán esenciales para maximizar el impacto positivo en sectores como la agroindustria y la minería. Cassinelli destaca que, las inversiones privadas en puertos chilenos están mayoritariamente en manos de empresas locales, recientemente se dio la entrada de actores globales como DP World. Esto sugiere que la influencia de los capitales de origen nacional podría facilitar la alineación estratégica de estos desarrollos con las necesidades nacionales.

Al mismo tiempo, el país podría beneficiarse de la influencia de China, generándose oportunidades comerciales considerando su demanda de recursos como el cobre y el litio, vitales en la transición energética. Montoya, Palomino, y Álvarez Fuentes subrayan la creciente influencia china en la región. Álvarez destaca el activismo del consulado chino en Iquique, especialmente en iniciativas comerciales y académicas, lo que refuerza la conexión entre la zona franca de Iquique y el comercio marítimo chino. La perspectiva histórica aportada por Ramírez, vinculando la filosofía de gobierno de la dinastía Qing con la expansión actual de China, refuerza la idea de un interés más amplio por consolidar la influencia económica y geopolítica en América Latina.

En el ámbito social, Álvaro Rojas señala que los sindicatos portuarios en Chile tienen un gran poder de negociación, capaces de paralizar operaciones en los principales puertos. Esto representa un desafío recurrente que podría afectar la competitividad de los puertos chilenos. Miguel Lara sostiene que las tensiones laborales en los puertos chilenos podrían equilibrarse con el tiempo debido a cambios en las dinámicas del comercio marítimo y la tecnología.

Palomino argumenta que la geopolítica del siglo XXI está marcada por la globalización y la cooperación internacional, especialmente en el contexto del desplazamiento del "centro de gravedad mundial" hacia el Indo-Pacífico. En este sentido, Chile buscará alianzas estratégicas para no quedar rezagado frente a otras economías emergentes de la región. La necesidad de cooperación no solo responde a las dinámicas comerciales, sino también a las implicancias logísticas y tecnológicas que imponen los nuevos desarrollos portuarios.

4.2. Análisis documental

El análisis documental para la presente investigación constituye una fuente complementaria a la información obtenida de las entrevistas. Este análisis parte de la búsqueda de información sobre la proyección de impactos geopolíticos en los ámbitos económicos, políticos y de seguridad nacional por el desarrollo portuario en Perú y Chile, que hayan

planteado instituciones u organizaciones públicas y privadas, así como autores que aborden esta temática con visión geopolítica.

Con el producto de este análisis y el resultado de las entrevistas detallado previamente en el epígrafe 4.1.4, se orientará la consecución de los objetivos planteados sobre la estimación de los impactos geopolíticos en los ámbitos económico, político y de seguridad nacional.

4.2.1. Instrumentos y procedimientos para la realización del análisis documental

El análisis documental de esta investigación siguió la guía metodológica, cuyo modelo se encuentra en el Anexo F aprobado por los asesores técnico y metodológico. Siguiendo esta guía y la técnica de recolección de datos mencionado en el epígrafe 3.5, se efectuó la recopilación, organización, extracción y comprensión de la información obtenida de fuentes documentales escritas, gráficas, digitales y audiovisuales relacionadas al tema de investigación.

La recopilación de la información se inició haciendo un listado de documentos y publicaciones relacionadas a la proyección de los impactos geopolíticos por el desarrollo de la infraestructura portuaria en Perú y Chile. La extracción y comprensión de dicha información permitió orientar la consecución de los objetivos planteados. Posteriormente se describió secuencialmente siguiendo las categorías de estudio y sus respectivas unidades de análisis determinadas en la investigación, teniendo siempre en consideración las norma APA en su séptima edición.

En este análisis, se puede distinguir información estadística, diagnósticos o evaluaciones determinadas que influyen en el periodo de tiempo propuesto para esta investigación, proyecciones propuestas sobre impactos geopolíticos debido al desarrollo portuario en Perú y Chile en los escenarios futuros a corto y mediano plazo, criterios, recomendaciones o formulación de oportunidades y desafíos, información sobre pronunciamientos o posturas políticas y normativa que expresa políticas, estrategias o planes oficiales de Perú y Chile en relación a sus aspiraciones geopolíticas en base al desarrollo portuario.

4.2.2. Resultados del análisis documental

El resultado del análisis documental contiene las principales ideas recogidas de los documentos y publicaciones seleccionadas con relación a las unidades de análisis conforme a los objetivos planteados en el epígrafe 1.3.2. Para una mejor comprensión, se ha ordenado el desarrollo del análisis de acuerdo con los impactos geopolíticos en los ámbitos económico, político y de seguridad en concordancia con los mencionados objetivos de la investigación.

4.2.2.1. Análisis de impactos geopolíticos en el ámbito económico

Las Naciones Unidas publicó el análisis de Crucelegui (2020) sobre los desafíos en la competencia y la regulación de infraestructuras y servicios portuarios, así como del sector del transporte marítimo. En este análisis hace especial referencia a la situación en la región de América Latina y el Caribe, donde concluye que:

El papel de los puertos es crucial para el desarrollo eficiente del transporte marítimo. Existe una necesidad de adaptación de las infraestructuras y de los servicios portuarios a las necesidades de los buques navieros. Para ello los poderes públicos tienen que realizar un esfuerzo para estimular la realización de inversiones y mejorar la gestión de los servicios portuarios. (p. 48)

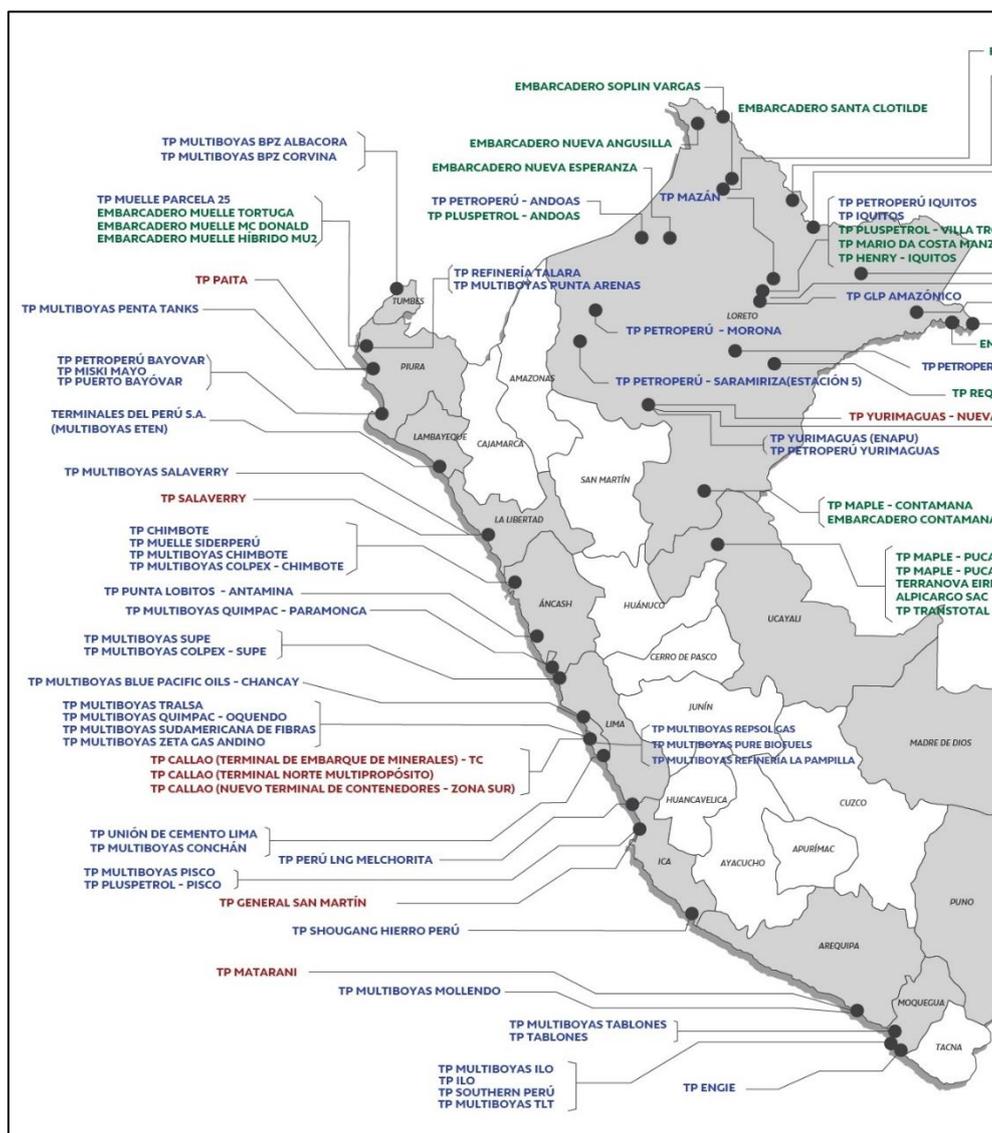
Análisis en Perú:

La promulgación de la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) en el 2003 ha regido el desarrollo de la infraestructura y la actividad portuaria. A partir de esta ley, el año 2012 se emitió el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) que incluyó entre sus líneas estratégicas, potenciar la modernización de infraestructuras y la conectividad, así como fomentar la competitividad de los servicios portuarios (APN, 2012). En base a la mencionada ley y conforme a las líneas estratégicas del PNDP, parte de la infraestructura portuaria nacional ha quedado bajo administración de operadores privados. Es pertinente considerar que la APN ha emitido en setiembre de este año, un aviso de sinceramiento donde comunica que “el proyecto de actualización del PNDP se encuentra en proceso de evaluación conjunta con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones” (APN, 2024 a, p.1).

En la Figura 1 se presenta la totalidad de los TP existentes en nuestro país, donde se puede apreciar que sobre el área marítima tenemos 48 TP. De los mismos, 39 se encuentran bajo régimen privado, 7 concesionados en la modalidad de Asociación Público Privada (APP) y 2 bajo administración pública que son el TP de Ilo, a cargo de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) y el TP de Chimbote, a cargo del Gobierno Regional de Áncash. (APN, 2024 b)

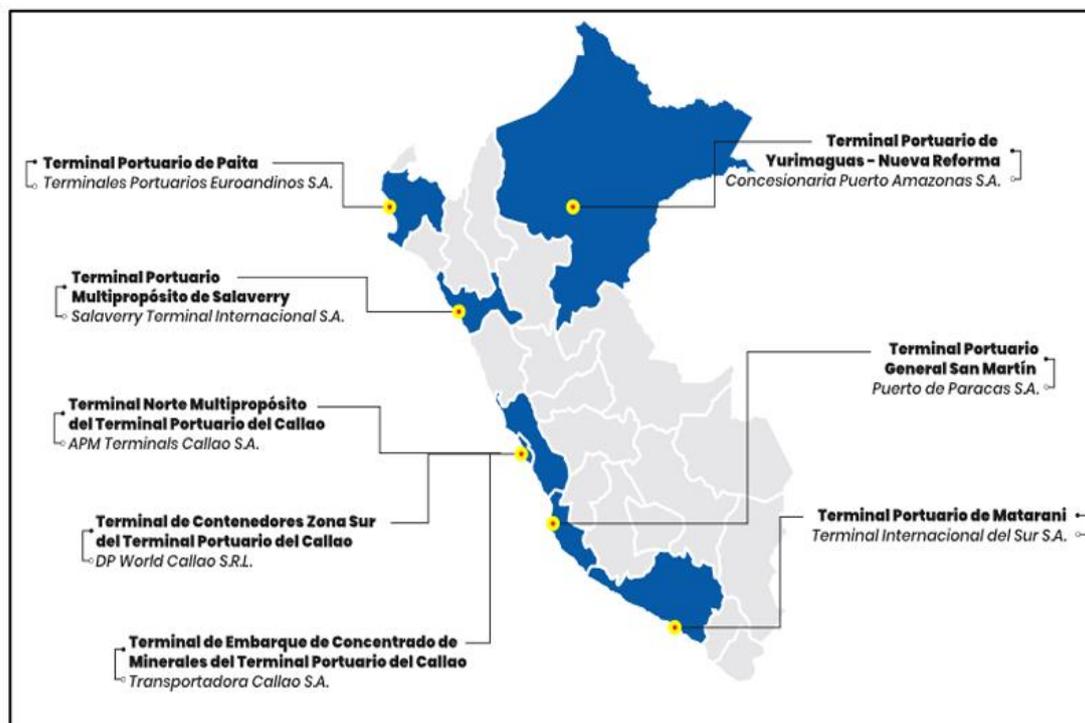
Figura 1

Terminales Portuarias del Sistema Portuario Nacional



Nota: Adaptado de “Terminales Portuarias del Sistema Portuario Nacional”, Autoridad Portuaria Nacional (2022).

De los 8 TP concesionados en APP a nivel nacional, 7 corresponden a TP marítimos tal como se muestra en la Figura 2.

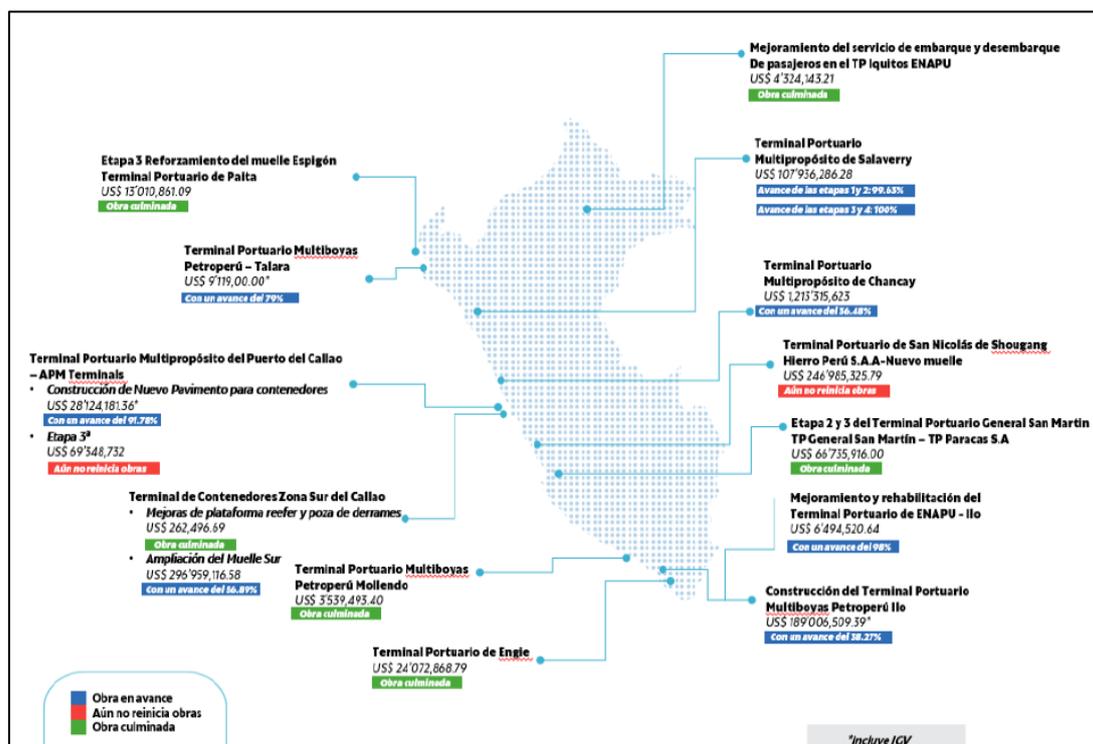
Figura 2*Terminales portuarios concesionados*

Nota: Tomado del “Plan Estratégico Institucional 2024-2030”, Autoridad Portuaria Nacional (2024).

Las principales inversiones realizadas en el sistema portuario nacional se presentan en la Figura 3, destacándose la construcción del TP Multipropósito de Chancay, el cual demandará una inversión aproximada de USD 1,213 millones en su primera etapa, la construcción del TP Multiboyas en Ilo y el muelle del TP de San Nicolás de la Empresa Shougang Hierro Perú S.A.A. Igualmente, bajo el esquema de APP las inversiones de la fase 2 de Nuevo Terminal de Contenedores del TP del Callao por un monto de USD 296 millones y la ejecución de la fase 3 del TP Multipropósito del Callao por APM Terminals por USD 69.3 millones (APN, 2024 b).

Figura 3

Inversiones en los terminales portuarios concesionados



Nota: Tomado del “Plan Estratégico Institucional 2024-2030”, Autoridad Portuaria Nacional (2024).

Según Proinversión (2024) la modernización y el desarrollo de la infraestructura y servicios portuarios en los 8 puertos concesionados entre 1999 y 2023, con una inversión de USD 2 138 millones bajo la modalidad de APP, permitió multiplicar diez veces las exportaciones, pasando de USD 6 113 a 64 355 millones en dicho período con un impacto en la exportación de productos no tradicionales especialmente agrícolas. Además, el compromiso de inversión de USD 3 447 millones seguirá impactando en el fortalecimiento del dinamismo económico exportador y posicionará al Perú como hub logístico en el Pacífico sudamericano. En esa misma línea, la APN (2024 b), resalta que estas inversiones no solo contribuyen a mejorar la competitividad y productividad del país, sino al sistema logístico, pues descongestionará el nodo y tráfico de acceso al Puerto del Callao y la descentralización a través de nodos de concentración de cargas regionales principalmente Chancay, Paita, Pisco y Matarani.

La APN hacia el periodo 2024-2030, se ha planteado como primer objetivo estratégico “fomentar la inversión en infraestructura moderna, eficiente, sostenible y resiliente en el Sistema Portuario Nacional” (APN, 2024 b, p. 16). En este objetivo proyecta un crecimiento

del número de instalaciones portuarias viables para su ejecución de 16 en el año 2024 hasta 23 en el año 2030, aunque no se precisa el detalle si estas serán instalaciones marítimas o fluviales. Sin embargo, en su Informe de Evaluación Institucional del primer semestre del 2024 señala que para este año se tiene proyectado declarar viables un total acumulado de 6 proyectos fluviales con “un avance físico del 16.67% (nivel de incumplimiento o bajo desempeño) respecto al logro anual esperado; es decir, sólo se ha declarado viable un proyecto de inversión. (APN, 2024 c, p.9)

Por su parte, el Ministerio de Economía y Finanzas (2024) presentó dentro del escenario local, una mayor inversión privada en infraestructura portuaria y prevé que entre 2025 y 2027 existirá un crecimiento económico promedio de 3% sostenido por la dinámica de la demanda interna y el impulso de las exportaciones. En este contexto, precisa que “el desarrollo portuario ha sido un factor clave para añadir dinamismo a las exportaciones de bienes en Perú” (p.44), accediendo a los mercados más grandes del mundo con mayor cantidad de ofertas. Por lo tanto, el actual impulso al desarrollo portuario será fundamental para fortalecer y diversificar las exportaciones, considerando que:

esta mejora logística promoverá productos peruanos más competitivos y fomentará la creación de cadenas de valor y distribución; además de que impulsaría la interconexión ferroviaria con Brasil, debido a que este país podrá exportar a través del puerto de Chancay con menores costos logísticos. (p.45)

El Ministerio de Economía y Finanzas (2024), también sostiene que “se continuará fortaleciendo la competitividad y productividad de la economía a través del desarrollo de la infraestructura de transporte” (p.8). Este fortalecimiento de la competitividad y productividad se logrará a través del impulso de nuevos motores de crecimiento como el desarrollo de la infraestructura portuaria como el incremento de la capacidad del TP Multipropósito Muelle Norte y del TP de Contenedores Muelle Sur en el Callao y en particular, el puerto de Chancay del cual precisa que:

se encuentra en construcción e iniciaría operaciones a fines de 2024, el cual permitirá reducir costos de transporte, crear cadenas de valor y distribución, generar nuevas oportunidades de mercado y disminuir el precio de importaciones. Además, se impulsará la creación de las zonas económicas especiales que serán un complemento para el desarrollo comercial de Perú. (p.57)

Para darnos una idea de la competitividad portuaria alcanzada, Naciones Unidas (2023) sostiene que la performance portuaria de 2023 e inicios de 2024 a nivel mundial han mostrado una tendencia positiva en conectividad y mejoras en la manipulación de carga. Esto muestra un cambio significativo tras las congestiones durante la pandemia de COVID-19. Sin embargo, menciona que la estabilidad alcanzada podría ser temporal debido a la aparición de nuevos problemas por alteraciones en rutas como el Mar Rojo y la reducción de la capacidad del Canal de Panamá.

Con estas observaciones, resulta importante conocer el estado de la infraestructura, la conectividad y la gestión para mejorar la performance portuaria y su impacto en la competitividad y eficiencia del comercio marítimo global. Para tal efecto, se cuenta con indicadores como el Índice de Competitividad Global (GCI) del Foro Económico Mundial, el Índice de Desempeño Logístico (LPI) del Banco Mundial y el Índice de Conectividad del Transporte Marítimo (LSCI) de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo explicados en detalle en el epígrafe 2.2.6. del marco teórico.

Teniendo en cuenta estos indicadores, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC (2020) publicó en base a los datos de LPI del Banco Mundial mostrados en la Tabla 2, que Perú bajó del puesto 67 en 2010 al puesto 83 en 2018. Esto debido principalmente a deficiencias en la infraestructura especializada y, en menor medida, a la falta de mejora de los procesos de aduana, la necesidad del aumentar la calidad de los servicios logísticos y el seguimiento efectivo de los envíos.

Tabla 2

Indicador de LPI de Desempeño Logístico Comparado

País	Posición 2010	Posición 2018	LPI 2018
España	25	17	3.83
Corea del Sur	23	25	3.61
Chile	49	34	3.32
México	50	51	3.05
Brasil	41	56	2.99
Colombia	72	58	2.94
Ecuador	71	62	2.88
Perú	67	83	2.69
Uruguay	77	85	2.69
Bolivia	112	131	2.36

Nota: Adaptado de “Informe de viabilidad para la instalación de plataformas logísticas de tipo antepuerto en el Callao 2020”, p. 11, publicado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En el mismo periodo, en base a la evolución del GCI elaborado por el Foro Económico Mundial mostrada en la Tabla 3, Perú avanzó del puesto 73 en 2010 a la posición 71 en 2018. Con esta disparidad entre ambos indicadores en el mismo periodo. El MTC mostró que, si bien los productos peruanos consiguieron mejorar su competitividad a nivel internacional, este logro no fue acompañado de una mejora en el desempeño logístico comparado a otros países de la región.

Tabla 3

Indicador GCI de Competitividad Global Comparado

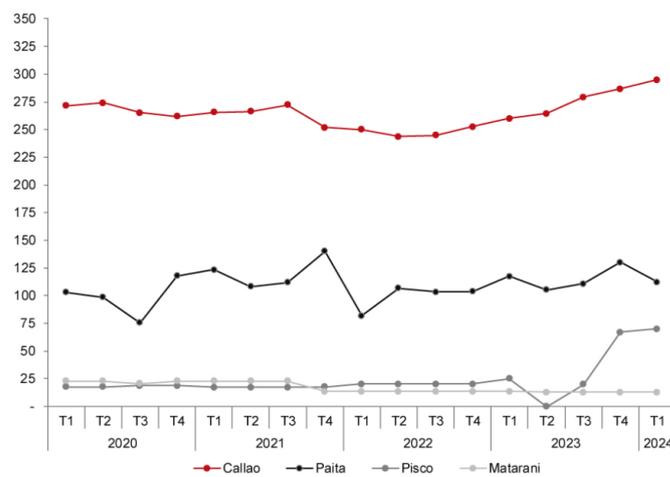
País	Posición 2010	Posición 2018
España	42	23
Corea del Sur	22	13
Chile	30	33
México	66	48
Brasil	58	71
Colombia	68	57
Ecuador	105	90
Perú	73	65
Uruguay	64	54
Bolivia	108	107

Nota: Adaptado de “Informe de viabilidad para la instalación de plataformas logísticas de tipo antepuerto en el Callao 2020”, p. 11, publicado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

De igual manera, ComexPerú (2024) presentó el base a datos de UNCTAD el LSCI de los principales puertos peruanos en el periodo 2020 – 2024. Tal como se muestra en la Figura 4, los puertos del Callao y Pisco ascendieron el ranking. Este avance se lo atribuye a las inversiones realizadas, que en el caso del Callao están permitiendo aumentar su capacidad de atención de 1.5 a 2.7 millones de TEU. En cuanto a Pisco, la modernización de los últimos años permitió al concesionario Euroandinos negociar conexiones directas con navieras como Maersk y MSC, factor determinante para subir en el ranking de conectividad. Por ende, considera que las ampliaciones que se vienen realizando y el proyecto de Chancay impulsarían la conectividad global y competitividad logística del país.

Figura 4

Evolución del Índice de Conectividad Portuaria de los principales puertos peruanos



Nota: Adaptado de “Perú top 5 en conectividad marítima de Latinoamérica”, ComexPerú (2024).

Actualmente, Sánchez y Barleta (2024), basándose en la data suministra a estos investigadores por autoridades y operadores portuarios en 2023, mostró que el Callao alcanzó la sexta posición con un crecimiento de 16.8% en el periodo 2019-2023 siendo el segundo puerto en crecimiento en la costa del Pacífico Latinoamericano. Además, el Banco Mundial (2024), publicó los puntajes del LPI del año 2023 y tal como se muestra en la Tabla 4, Perú subió su un índice de 2.69 que tuvo en el 2018 a 3.00, alcanzando ahora el puesto 64, con puntaje por debajo de Brasil y Panamá, igual que Chile y Uruguay, así como por delante de Colombia, México y Argentina

Tabla 4

Resultado del Indicador LPI 2023

Economía	Posición	Puntaje LPI
Singapur	1	4.3
Brasil	51	3.2
Panamá	60	3.1
Chile	62	3.0
Perú	64	3.0
Uruguay	65	3.0
Colombia	68	2.9
México	71	2.9
Argentina	73	2.8

Nota: Adaptado de “Connecting to Compete 2023”, p. viii, publicado por el Banco Mundial.

En el mismo sentido, en base a la última actualización de la UNCTAD sobre el LSCI realizada al primer trimestre del 2024, el gremio empresarial ComexPerú (2024) presentó el ranking mundial de puertos con mejor conectividad marítima que encabeza China, seguida por Corea del Sur, Singapur, EE.UU. y Malasia. En este ranking, Perú se encuentra en el puesto 37°, habiendo escalado un puesto respecto al cierre del año 2023, ocupando el quinto puesto a nivel de América Latina y el Caribe detrás de Panamá (26°), México (28°), Colombia (29°) y Brasil (36°).

En esta posición, es pertinente considerar que, en junio del presente año, la Presidencia de la República (2024 a) en el marco de la promoción del gobierno al desarrollo portuario, publicó el anuncio de la Presidenta Dina Boluarte sobre un impacto positivo que se verá con el megapuerto de Chancay, ya que este generará un beneficio económico equivalente a USD 4 500 millones al año, es decir, 1.8% del PBI país. Igualmente, durante la APEC 2024, la presidenta Boluarte señaló que la primera etapa del megapuerto de Chancay, demandó una inversión de USD 1 300 millones, y una vez iniciada sus operaciones aportaría hasta 0,9 puntos al PBI peruano. Enfatizó también su importancia por la conexión más eficiente con los mercados asiáticos, potenciando la competitividad, generando más empleos y dinamizando la economía. (Presidencia de la República, 2024 b)

Para Ruiz (2024) el sistema portuario peruano ha enfrentado transformaciones profundas que han promovido la inversión privada y consecuentemente la aparición de operadores portuarios de talla mundial. Esta modernización de la infraestructura portuaria ha derivado en mejoras importantes en la eficiencia con la que actualmente operan los puertos. Las grúas pórtico, por ejemplo, son una infraestructura especializada en la movilización de contenedores (cuya medición de la velocidad de su uso es un indicador de la productividad) que han permitido sobrepasar los 50 millones de toneladas métricas anuales. Este crecimiento del tráfico de carga ha ido acompañado de un aumento de la capacidad de los puertos dejando impactos y canales de transmisión.

En función a esta modernización, Ruiz (2024) plantea como impacto directo los cambios inmediatos en la actividad económica, como impacto indirecto la contribución adicional en otros sectores económicos y como impacto inducido la demanda adicional producida por ingresos generados por la actividad económica portuaria. Adicionalmente considera como canales de transmisión el valor agregado de la operación del puerto, la inversión privada en construcción, ampliación o mantenimiento y la inversión pública de los ingresos fiscales.

Según Redacción +P. (2024) el desarrollo portuario en Perú, especialmente el puerto de Chancay, que comenzará operaciones en 2025, traerá impactos como la transformación del comercio marítimo y la competitividad regional. Al convertirse en un puerto hub en el Pacífico Sur, tendrá una capacidad proyectada de mover más de 5 millones de TEU y 10 millones de toneladas de carga a granel anual. Esto cambiará sustancialmente el panorama del comercio marítimo en la región, permitiéndole a Perú convertirse en un punto clave para la redistribución de mercancías hacia otros países sudamericanos, como Chile y Colombia. Agrega también que la capacidad de este puerto para recibir buques de gran tamaño ofrecerá costos de transporte un 30% más bajos que sus competidores regionales pudiendo desestabilizar la competitividad de los puertos chilenos, obligándolos a depender más del cabotaje.

Otro impacto planteado por Redacción +P. (2024) será la integración económica regional pues este desarrollo portuario facilitará una mayor integración económica entre Perú y Brasil. A través del corredor interoceánico Amazonas Centro se genera una mejor conexión entre las economías de ambos países y se potencia el comercio regional. Pero a la vez, también se presentarán desafíos logísticos y ambientales que abordar como la necesidad de infraestructura adecuada para manejar el aumento del tráfico marítimo y su impacto sobre los ecosistemas locales.

Orrego (2024) realizó una entrevista a Juan Carlos Paz, presidente de la APN, quien manifestó que hoy en día, hablamos, de un eje o hub Chancay-Callao. Señaló que el Callao actualmente mueve más de 3 millones de TEU y cuando Chancay inicie operaciones, parte de esos TEU se van a movilizar por ese terminal. Entonces, sean 200, 300 ó 400 mil los TEU que dejen de pasar inicialmente por el Callao, pasado el tiempo, esta disminución se va a diluir, porque la atracción que hará este hub implicará más movimiento para los dos puertos, sobre todo en el transbordo.

En dicha entrevista Paz señaló también que, a nivel mundial, el transbordo para puertos chilenos como Valparaíso y San Antonio es un 25% en promedio y en el Perú para APM es 28% y en el caso DP World está en 35%. Aseguró que Chancay va a estar por encima del 40%, entonces si se tiene al Callao sobre el 30%, el porcentaje seguirá creciendo por la atracción que tiene Chancay y la conectividad que tiene Callao. Por lo tanto, considera que no solamente vamos a tener en Perú los dos puertos con flujo para la importación y exportación, sino también para el transbordo, que beneficiará a Chile, Ecuador y Colombia.

Análisis en Chile

De acuerdo con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (2023) el marco legal para el sistema portuario contempla dos normativas específicas para grupos determinados de puertos respectivamente, lo cual “promueve la multiplicidad de terminales e impide la generación de un sistema portuario cohesionado” (p.7). A continuación, se detalla el marco de cada una de estas dos normas:

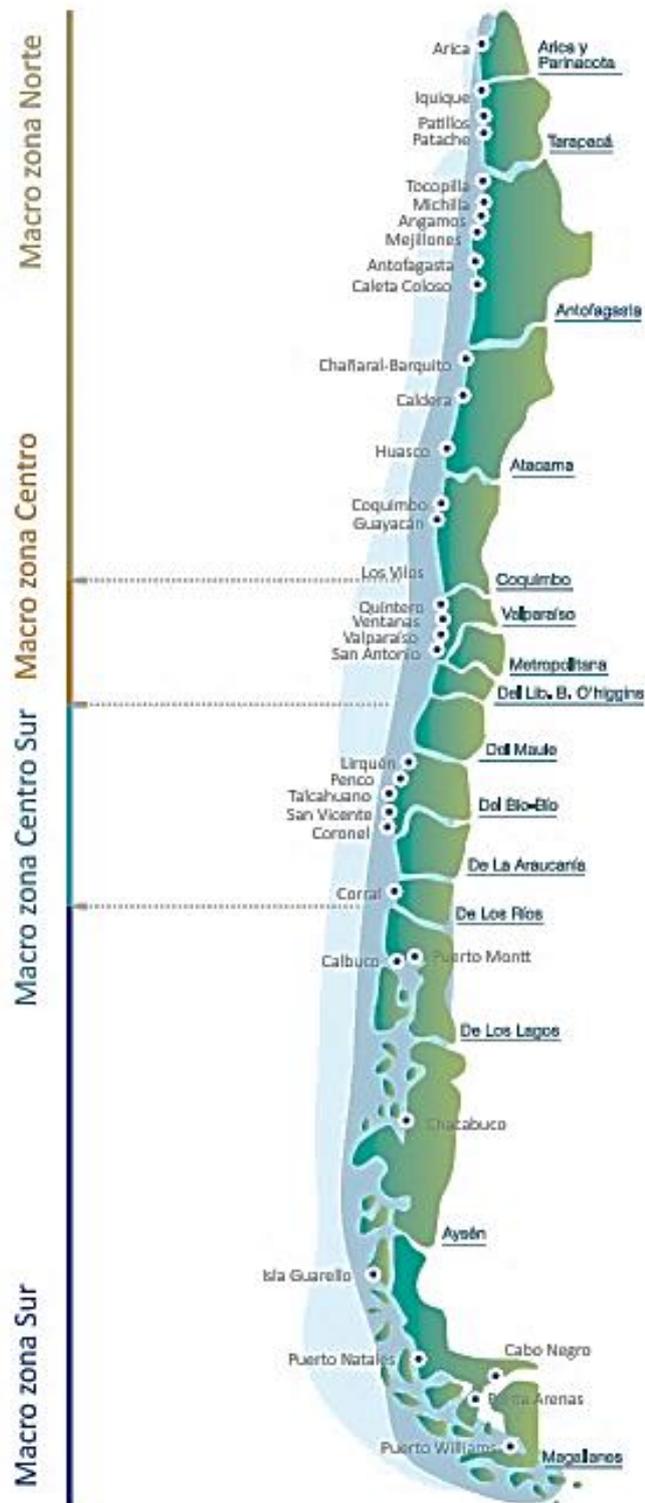
1. El Decreto con Fuerza de Ley N° 340 de 1960, bajo el cual se otorgaron concesiones marítimas y se han desarrollado numerosos TP privados. Estos pueden operar sólo con cargas propias o abrirse a la atención de cargas de terceros, sin regulación específica en materia de licitación previa o de condiciones tarifarias y de calidad de servicio.
2. La Ley N° 19.542 de 1997, rige los puertos públicos que son administrados por las empresas portuarias estatales, que asumieron los deberes y derechos legales de la antigua Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI). Esta ley permitió que los TP de estos puertos, puedan ser operados por el sector privado mediante concesiones portuarias o en régimen multi-operador, debiendo operar de manera permanente y en condiciones no discriminatorias, con tarifas públicas y estándares de servicio mínimos garantizados.

Según el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (2024), el sistema portuario en Chile tiene un total de 72 instalaciones portuarias en operación. De ellos, 13 puertos de uso público son administrados por 10 empresas portuarias estatales, 15 puertos son privados de uso público y 44 puertos privados de uso privado. En la Figura 5 se presenta las macro zonas portuarias de Chile.

Asimismo, las 10 empresas portuarias estatales que se encuentran bajo el régimen de la Ley N° 19.542 se ubican geográficamente en Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, San Vicente, Puerto Montt, Chacabuco y Punta Arenas. Seguidamente, en la Figura 6 la ubicación de las empresas portuarias estatales.

Figura 5

Mapa Portuario de Macrozonas de Chile



Nota: Adaptado de “Memoria Anual 2017”, Cámara Marítima y Portuaria de Chile (2017).

Figura 6

Empresas Portuarias Estatales en Puertos Públicos de Chile



Nota: Tomado de “Ports Policy Review of Chile”. International Transport Forum. (2016).

De acuerdo con CAMPORT (2023 a) el desarrollo portuario de Chile está condicionado por su dependencia del comercio marítimo, la infraestructura disponible en sus principales puertos y su capacidad logística. El Comercio marítimo representa más del 91% de su comercio exterior, y tal como se presentó en la Figura 5, el país se puede dividir en regiones para evaluar el movimiento del comercio exterior denominadas macrozonas. Para CAMPORT (2024 a) entre junio del 2023 y lo que va del 2024, las macrozonas donde se concentra un mayor intercambio de comercio exterior son la Macrozona Norte seguida por la Macrozona Centro, mientras que, en las Macrozonas Centro Sur y Sur (o Sur Austral), sus operaciones son mayormente de cabotaje.

En cuanto a la infraestructura disponible, se puede ver a partir de la relación con las tasas de ocupación de los puertos. CAMPORT (2023 a) en base a diversos estudios, señala que el momento óptimo para invertir en infraestructura portuaria se da cuando su nivel de ocupación es del 65%. Según su informe los puertos que superan este porcentaje son Angamos 79,9%, TGN Mejillones 81,9% y Antofagasta 79,9% en la Macrozona Norte; San Antonio 91,2% y Valparaíso 79,9% en la Macrozona Centro. Pero para considerar la inversión, previamente se debe tomar en cuenta la disponibilidad del puerto, la velocidad de las transferencias, la optimización de las operaciones y la infraestructura existente. Factores relacionados con la evaluación en los indicadores logísticos como el LPI del Banco Mundial.

En ese sentido, conforme a lo reportado por CAMPORT (2023 b), la caída en el indicador de LPI de Chile, haría que las condiciones para las inversiones portuarias vayan en sentido contrario. De ocupar en el 2018 la posición 34 con un puntaje de 3.32, el 2023 ocupó la posición 61 con un puntaje de 3.00, quedando tercero en la región junto con Perú y Uruguay, siendo los primeros Brasil y Panamá. De igual manera, el ranking de eficiencia portuaria en Sudamérica elaborado por Sánchez y Barleta (2024), en base a datos de autoridades y operadores portuarios en 2023, mostró sobre los dos principales puertos chilenos, que en periodo 2019-2023 el puerto de San Antonio ocupó el puesto 9 y Valparaíso el 19, habiéndose contraído en ese periodo -7.7% y -13.2% respectivamente, quedando por detrás de puertos en el Pacífico Latinoamericano como Manzanillo, Balboa, Callao, Guayaquil y Lázaro. Este retroceso refleja desafíos estructurales, especialmente en infraestructura, envíos internacionales y puntualidad, que afectan su competitividad global.

Además, para CAMPORT (2023 a) es necesario alinear estas inversiones con la capacidad de accesos viales y ferroviarios a los puertos, ya que la baja participación del ferrocarril en el tráfico de carga y la congestión en los nodos logísticos limitan la conectividad entre puertos y redes terrestres, afectando la fluidez del comercio, así como disminuir las fricciones de tipo administrativo relacionadas con los servicios públicos regionales que interactúan con las cadenas logísticas como Aduanas entre otros.

La Cámara de Comercio de Santiago (2024) en su sesión del Comité de Comercio Internacional, contó con la participación de David Medrano, Coordinador de la Unidad de Desarrollo Portuario del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, quien detalló las iniciativas y desafíos para fortalecer la infraestructura portuaria del país. Destacó el desarrollo del Puerto Exterior de San Antonio, el cual se perfila para lograr una capacidad de 6 millones de TEU y la posibilidad de recibir simultáneamente hasta 8 buques Post New Panamax. Su inversión público-privada de USD 4 000 millones le permitirá ser el primer terminal

semiautomatizado del país, equipado con tecnologías avanzadas para reducir emisiones y mejorar la eficiencia operativa. Manifestó que se espera que el primer terminal esté operativo para 2036. Adicionalmente, otro proyecto significativo es la ampliación portuaria de Valparaíso, que busca aumentar la capacidad de atraque, mejorar las áreas de respaldo, y mejoras en la infraestructura del Corredor Bioceánico Vial.

Con relación a las concesiones portuarias, según Camport (2024 b) después de dos años de publicada la Ley 19.542, que reguló normas para la modernización del sector portuario, comenzaron a operar los primeros terminales concesionados en San Antonio, Valparaíso y San Vicente (Talcahuano). En los subsiguientes años se unieron a este modelo los principales puertos del país. A continuación, en la Tabla N°5 se presenta las fechas de estas concesiones, donde se aprecia que hacia el 2030 deben comenzar a evaluarse la renovación de las concesiones o el cambio de estas.

Tabla 5

Frentes de Atraque Concesionados en Puertos

Puerto	Empresa	Inicio	Término
Arica	Terminal Puerto Arica	2004	2034
Iquique	Iquique Terminal Internacional	2000	2030
Antofagasta	Antofagasta Terminal Internacional	2003	2033
Coquimbo	Terminal Portuario de Coquimbo	2012	2032
Valparaíso	Terminal Pacífico Sur	2000	2030
Valparaíso	Terminal Cerros de Valparaíso	2013	2043
San Antonio	San Antonio Terminal Internacional	2000	2030
San Antonio	Puerto Central	2011	2031
San Antonio	Puerto Panul	2000	2030
Talcahuano	San Vicente Terminal Internacional	2000	2030
Talcahuano	Talcahuano Terminal Portuario	2012	2042

Nota: Tomado de “Inversiones y concesiones portuarias: análisis crítico” Cámara Marítima y Portuaria de Chile (2020).

En relación con la competitividad portuaria con Perú, Pozo (2022) planteó que hacia el 2030, el puerto de Chancay podría mover cinco millones de contenedores equivalentes a 20 pies (TEU), un poco más de lo que hasta ese momento pasaban por terminales chilenos. Esta situación le hizo proyectar importantes impactos geopolíticos, principalmente debido a la competencia emergente de puertos en Perú. Por un lado, dice que Chile sería afectado pues en la última década no se ha tenido mayores inversiones de capital que sean gravitantes para su actividad económica, y por otro que Chancay puede afectar si se concreta una vía terrestre

directa con Brasil a través del Corredor Bioceánico Nororiental, quitándole además al norte de Chile el protagonismo que lo une comercialmente con Argentina y Paraguay.

Mardones (2022) a su vez señaló que el proyecto del Puerto de Chancay puede tener un impacto para los flujos comerciales desde y hacia ese país. Este autor planteó que, si en Chile se espera competir, es imperioso concretar el proyecto de puerto a gran escala de San Antonio, que permitirá recibir a naves Post Panamax y, por tanto, más carga. De otro modo señala, los puertos chilenos pueden quedar limitados y deberán resignarse a estar destinados a convertirse en terminales de cabotaje para movilizar la carga que se deba ir a Perú u otro país con mejor infraestructura portuaria.

Para Valladares (2023) el proyecto del Puerto de Chancay promete ser un catalizador del desarrollo económico y logístico cuyos impactos serán la creación de oportunidades para el comercio internacional, desarrollo de cadenas de valor en diversas industrias, costos de envío más bajos atrayendo parte significativa del comercio de Chile, Ecuador, Colombia y Brasil, con Asia, y, por lo tanto, mayor competitividad. Sin embargo, también señala que existen desafíos que deberá afrontar para alcanzar esta competitividad, como la competencia regional de puertos cercanos, el compromiso con la sostenibilidad y el medio ambiente, la adopción de tecnología avanzada y el desarrollo de negocios y alianzas estratégicas.

Para Paz, Director de la APN de Perú, respecto a si existe competencia portuaria con Chile respondió en la entrevista que le realizó Orrego (2024), que considera más que competencia hay una complementariedad. Poniendo como ejemplo el cabotaje, explicó que la reforma realizada en el Perú, sin contar con el cabotaje puro del petróleo, todo lo demás está vinculado al comercio exterior y Chile podría hacer lo mismo. De esa manera, las navieras contarían con al menos dos países, después podría seguir Ecuador y Colombia, para un cabotaje libre, organizándose flujos comerciales que beneficien no solo a puertos peruanos, sino también chilenos, convirtiéndose en socios al poder circular libremente por los puertos de ambos países, lo que significaría menos costos para los consumidores peruanos y chilenos.

4.2.2.2. Análisis de impactos geopolíticos en el ámbito político

En el entorno internacional Naciones Unidas (2023) planteó en su informe 2023 recomendaciones políticas para mejorar la competitividad portuaria, entre ellas llevar a cabo reformas e invertir en la eficiencia y el rendimiento de los puertos a través de la digitalización, la facilitación del comercio y unas infraestructuras sostenibles. Además, propone que “los gobiernos deberían impulsar la colaboración público-privada en las reformas políticas para

mejorar las infraestructuras y las operaciones portuarias y facilitar las exportaciones, las importaciones y el tránsito en los puertos” (p.18).

Análisis en Perú

En el ámbito de la política interna, se ha presentado en el epígrafe anterior como la legislación del sistema portuario nacional ha permitido un avance en el desarrollo portuario a través de la promoción de inversiones en la modalidad de APP y el compromiso de inversión en nuevos proyectos de infraestructura portuaria. Según la Presidencia de la República (2024) el gobierno promulgó la modificación de la Ley del Sistema Portuario Nacional y la Nueva Ley de Cabotaje buscando promover el desarrollo, la modernización y la competitividad del sector portuario.

Los cambios realizados a Ley del Sistema Portuario Nacional permiten que el titular de un puerto privado de uso público pueda brindar servicios portuarios de manera exclusiva, previa aprobación de la APN. Asimismo, la norma brinda la posibilidad de que los contratos de concesión suscritos para la administración de infraestructura portuaria puedan ser prorrogados hasta por 30 años adicionales de acuerdo con evaluación de los concesionarios bajo criterios técnicos (Presidencia de la República a, 2024).

Bajo la norma legal del cabotaje anterior solo podía realizar esta actividad personas naturales o jurídicas constituidas en Perú, con capital social nacional o extranjero solicitando autorizaciones al MTC y a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI). La modificación contempló un nuevo régimen de acceso al cabotaje marítimo para que pueda ser realizado por persona natural o jurídica, sin necesidad de constituirse en el país, que se elimine el permiso de operación del MTC y que se implementen condiciones para el desarrollo de programas de innovación supervisados para su promoción (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2024).

Según la Ministra de Comercio Exterior y Turismo, esta nueva ley podrá ser aprovechada por las regiones de la selva pudiéndose conectar sus zonas productoras a puertos como Paita y Matarani mediante el traslado a estos puertos para su posterior embarque de exportación. También señaló que reducirá la presión en los terminales de contenedores del Callao, permitiéndole consolidarse como hub, al captar carga de puertos de la región como Antofagasta, Iquique o Arica. (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2024).

Buscando aprovechar estas oportunidades de crecimiento, el MTC (2023) elaboró un Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 con una perspectiva multimodal para el desarrollo de corredores logísticos, corredores alimentadores y

un sistema logístico multimodal en todo el territorio nacional. Dentro de su estrategia de integración del sistema logístico nacional, contempla la descongestión del nodo del Callao, la concentración regional logística jerarquizada y progresiva en nodos logísticos y el desarrollo del nodo portuario de Chancay.

Pasando a ver el plano de las relaciones internacionales, el presidente de China Xi Jinping expuso ante el Congreso del Partido Comunista de China que:

Hemos aplicado una estrategia de apertura más dinámica y de mayor iniciativa, con estructuración de una red de zonas de libre comercio de alto estándar orientada al mundo, con impulso acelerado de la conformación de las zonas experimentales de libre comercio y del Puerto de Libre Comercio de Hainan, y con conversión de la construcción conjunta de la Franja y la Ruta en un gratamente acogido bien público internacional y plataforma de cooperación internacional. (Comité Central del Partido Comunista de China, 2022, p.8)

Parte importante del desarrollo portuario se debe a inversión china, en especial el mega puerto de Chancay. Debido a eso, en la 31° Reunión de Líderes Económicos del Asia Pacífico APEC 2024, Xi Jinping pidió asumir la responsabilidad del contexto mundial y promover conjuntamente el desarrollo de la región de Asia-Pacífico. Remarcó que esta región enfrenta desafíos como las tendencias ascendentes de geopolítica, unilateralismo y proteccionismo. En esta encrucijada, los países de Asia-Pacífico cargan mayores responsabilidades, por lo que invocó a persistir en el multilateralismo y la economía abierta, defender el sistema comercial multilateral, activar plenamente el papel del APEC como incubadora de reglas económicas y comerciales globales, y avanzar en la integración económica y la conectividad (Ministerio de Relaciones Exteriores de China, 2024).

Durante la ceremonia de inauguración del puerto de Chancay, Xi Jinping manifestó que este puerto inteligente, ecológico y de aguas profundas, aportará al Perú grandes ingresos y puestos de trabajo. Asimismo, en reunión con la Presidente Boluarte enfatizó su disposición a trabajar con el Perú para construir un nuevo corredor tierra-mar entre China y América Latina, teniendo al puerto de Chancay como punto de partida para conectar el Camino Inca con la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI (Ministerio de Relaciones Exteriores de China, 2024). Por su parte, la presidenta Boluarte anunció que "Chancay, junto al aeropuerto Jorge Chávez, el puerto del Callao, el desarrollo de infraestructura ferroviaria, zonas económicas especiales y parques industriales; posicionarán al Perú como un actor clave en el comercio global" (Presidencia de la República, 2024 b, p.1)

Mientras tanto, ante este avance político de China en América Latina, EE.UU. buscó influir en la región a través de propuestas como la Asociación para la Prosperidad Económica de las Américas (APEP). En noviembre de 2023, el presidente Biden junto a los líderes de los países asociados, anunció el propósito de aumentar las oportunidades y disminuir la desigualdad, para aprovechar el potencial económico del continente y conseguir que el hemisferio occidental sea una región más competitiva. De manera conjunta declararon iniciar una plataforma de inversión de USD miles de millones para el financiamiento de infraestructura sostenible. (Department of State, 2024 a)

En esa línea de acción, el Ministerio de Relaciones Exteriores (2024) anunció una declaración conjunta con ocasión del primer Diálogo de Alto Nivel Perú - EE.UU., en la cual se incluye que Perú se convirtió en el primer país de América Latina en unirse a la iniciativa Blue Dot Network, “una iniciativa multilateral cuyo objetivo es promover normas sólidas para la infraestructura mundial y movilizar inversiones para proyectos en los países en desarrollo” (U.S. Department of State, 2024 b, p.1)

Recientemente, durante el Foro APEC 2024 celebrado en Lima, previo a la reunión del presidente Biden y la presidenta Boluarte, el U.S. Department of State (2024 c) publicó que EE.UU. reconoce el lazo de colaboración indispensable que mantiene con Perú destacando diversos acuerdos y esfuerzos en áreas de diplomacia, comercio, desarrollo sostenible, seguridad, democracia y derechos humanos, lucha contra el narcotráfico y protección del medio ambiente. La publicación resalta que EE.UU. y Perú conmemoraron 15 años del Acuerdo de Promoción Comercial entre ambos países y también que desde el 2001, la Agencia para el Desarrollo Internacional (USAID) ha invertido más de USD 1.800 millones para promover el desarrollo económico, social y político en el Perú.

En este contexto, el Estado Peruano como actor central del sistema internacional debe mantener su autonomía soberana para su determinación interna y contar con la capacidad de defender sus intereses, actuando con tal prudencia y perspectiva que cada decisión no afecte la posición frente al orden mundial y regional. Por lo tanto, la geoestrategia que se aplique debe llevarnos a sostener la propia voluntad y estar en condiciones de defenderla.

Análisis en Chile

De acuerdo con el Ministerio de Relaciones Exteriores (2021) “Chile es un país oceánico y, como tal, posee una importante proyección al mar” (p.6). Es por esta visión geopolítica que dentro de sus objetivos de Estado se encuentra el desarrollo económico sustentable del Océano debiéndose compatibilizar los distintos usos para la actividad económica del país. Esta Política

Oceánica Nacional resalta que los puertos chilenos son cruciales para el comercio exterior, ya que, en el 2017, cerca del 88% de las exportaciones del país se realizaron por vía marítima. Es por eso por lo que el comercio depende entonces de la eficiencia logística para mantener la competitividad en mercados distantes, como Asia y Europa.

La referida política identificó la necesidad de una modernización y planificación portuaria incorporando tecnologías avanzadas y ampliando su capacidad operativa. Así también planteó una optimización logística para reducir costos y mejorar la eficiencia en el transporte marítimo y terrestre conectado a los puertos. Todo ello con una sostenibilidad ambiental y social, equilibrando el desarrollo portuario con la conservación del borde costero y la integración ciudad-puerto.

En el epígrafe anterior se revisó que el sistema portuario de Chile cuenta con puertos estatales, puertos privados de uso público y puertos privados de uso privado, estos últimos en su mayoría para la industria minera. Debido a que los puertos estatales y los puertos privados se rigen por normas legales distintas, existe una limitación en la administración de la red logística nacional por la dispersión institucional del régimen de inversiones, de regulación y de administración de los puertos. Mientras que los puertos estatales dependen del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) y del Sistema de Empresas Portuarias (SEP), las concesiones de los puertos privados sean de uso público o de uso privado, son entregadas por la Subsecretaría de las Fuerzas Armadas sin regulación que los vincule al sistema portuario. (CAMPORT, 2020)

Fuentes (2018) desarrolló un análisis sobre la evolución del sistema portuario en Chile, planteando que modificar el marco regulatorio fue vital para impulsar el sector. Sin embargo, mostró que existen brechas que pueden mejorarse a través del perfeccionamiento normativo, como actualizar la Política del Borde Costero para reservar las escasas bahías abrigadas aptas para el desarrollo de proyectos portuarios, impulsar la innovación tecnológica que agilice el comercio exterior, armonizar el cuidado del medio ambiente y crear un mecanismo voluntario de resolución de controversias en las relaciones laborales, donde un tercero imparcial ayude a solucionar los conflictos, evitando los costos y demoras de los tribunales. De esta manera, para mejorar y disminuir brechas que afectan la eficiencia portuaria del país, una futura Política Oceánica Nacional debiera principalmente promover el desarrollo portuario asegurando la confluencia de inversión privada y pública con zonas de reserva estratégica de espacios portuarios.

Para Mardones (2022) Chile enfrenta un desafío político para su desarrollo y posicionamiento internacional, pues la magnitud de las inversiones en el desarrollo portuario reconfigura los escenarios y la posición que ocupan los distintos actores, condición que para el autor Perú ha entendido muy bien. Pensando estratégicamente, sugiere que para Chile resulta relevante entender que el centro de gravedad geopolítico mundial se encuentra en el Indo-Pacífico y el desarrollo portuario se convierte en un elemento para proyectar su capacidad.

El MTT (2024 b) sostiene que el desarrollo alcanzado por la industria marítima a nivel mundial es de suma importancia para el comercio exterior de Chile. Esta condición hace necesario adaptar el sector logístico y portuario a los nuevos retos y desafíos. Remarca que los logros obtenidos en el ámbito portuario con la Ley N° 19.542 de 1997, han significado un avance al impulsar la participación del sector privado en la construcción y operación de terminales competitivos y eficientes.

La Política Portuaria de Chile data del 2013. De las revisiones realizadas, entre ellas por la International Transport Forum el 2016, el MTT (2024 b) identificó brechas para abordar las recomendaciones y buenas prácticas que ayuden a mejorar la institucionalidad del sector. Se destaca una planificación integrada con visión de largo plazo, una mayor coordinación entre actores públicos y privados, mejorar la relación ciudades-puerto y una convergencia de los marcos regulatorios que rigen en el sistema portuario. Con esto se espera reimpulsar la competitividad de la logística chilena. En ese esfuerzo, CAMPORT (2023 a) sugirió que impulsar la conectividad multimodal, incluyendo ferrocarriles y sistemas de transporte inteligentes, mejorará la integración de los puertos con las cadenas de suministro terrestres y regionales. Esto es especialmente relevante para zonas con bajas tasas de ocupación de la población, como en las regiones de la Macrozona Sur.

En el marco de esta situación del sistema portuario, González (2024) planteó que “es hora de que todos los actores involucrados, desde el gobierno hasta el sector privado, se unan en un esfuerzo conjunto para impulsar el desarrollo portuario en Chile” (p.1). Su fundamento es que el 90% del comercio exterior se realiza por vía marítima y la actual infraestructura dispersa no logra articularse para actuar como una potencia portuaria en el Pacífico Sur Oriental. Por lo tanto, es evidente la necesidad de fortalecer esta infraestructura.

En su reflexión, González incluye la falta de una visión a largo plazo que atienda la conectividad vial con Brasil y Argentina que son mercados potenciales. Muestra estadísticas, donde deja ver que, en 1997 el puerto de San Antonio movilizó 373.236 contenedores y hacia el 2023 movió 1.532.954. Este distante aumento, no refleja la escasa inversión en infraestructura portuaria, la cual merece la poca competencia productiva de Valparaíso y San

Antonio para convertirse en el enclave portuario líder del Pacífico. Esto sin prestar atención a la amenaza creciente en el Perú. Aparte, hay que considerar que Puerto Montt y Punta Arenas tienen restricciones para recibir naves de gran eslora.

La crítica de González (2024) enfatiza la falta de proyección y prospectiva que han tenido los parlamentarios de las macrozonas portuarias. Por eso, propone tres mega puertos que materialicen lo que denomina el “Terminal Pacífico” de tres grandes corredores bioceánicos:

1. Mejillones al norte, pensando siempre en la exportación de su minería y el potencial futuro del litio. Además, que se constituya en el puerto principal del Pacífico para el intercambio comercial con el productivo sur del Brasil, Paraguay y el norte de Argentina, a través del corredor bioceánico Sao Paulo-Mejillones.
2. Núcleo hub en la zona centro, Las Ventanas-Quintero, Valparaíso y San Antonio interconectados entre sí por sendas vías férreas y carreteras costeras que atiendan las múltiples demandas del comercio marítimo de las regiones de Coquimbo, Valparaíso, Metropolitana y de O’Higgins, con más de doce millones de personas (62% de la población). Esto requiere obviamente, una mejor interconexión en el Paso Internacional Los Libertadores con la zona central más poblada de Argentina.
3. Magallanes al sur, corredor bioceánico natural que brinda el Estrecho y puerto base para la operación de naves científicas y, lo más relevante, el puerto principal de entrada y retorno para la demandante operación logística de la Península Antártica Chilena y de las bases extranjeras allí apostadas.

En cuanto a esta integración bioceánica, el Ministerio de Relaciones Exteriores (2024) a través de su portal, informó que el Subsecretario de Relaciones Exteriores expuso sobre los corredores bioceánicos que conectarán a Chile, Brasil, Argentina y Paraguay. La actividad se realizó en Campo Grande (Brasil) con participaron de autoridades de los cuatro países. El objetivo fue informar sobre los avances respecto al Corredor Bioceánico Puerto Murtinho-Puertos del Norte de Chile, que unirá el sur de Brasil con Antofagasta, Mejillones, Puerto Angamos, Iquique y Arica, atravesando la región norte de Paraguay (Chaco Boreal) y parte de las provincias de Salta y Jujuy en Argentina. Esta ocasión fue aprovechada para que los países se reafirmen en su compromiso con el desarrollo de este proyecto.

Otro punto resaltante es el plano de la competencia geopolítica mundial, para CAMPORT (2024 a) existe una dependencia de mercados claves como China y EE.UU., que son los principales socios comerciales. Considerando la competencia geopolítica y comercial entre estas dos potencias, fortalecer relaciones comerciales con mercados emergentes en Asia-Pacífico y África permitirá a Chile reducir esa dependencia. Asimismo, una diversificación geográfica de mercados también mitigará riesgos asociados a crisis comerciales globales.

En este aspecto de las relaciones internacionales, los Presidentes Xi Jinping y Gabriel Boric han sostenido diversas reuniones. El Ministerio de Relaciones Exteriores de China (2023) publicó sobre la reunión de ambos presidentes con ocasión del Tercer Foro de la Franja y la Ruta, que “Chile es el primer país sudamericano en establecer relaciones diplomáticas con la Nueva China, y también el pionero de la construcción conjunta de la Franja y la Ruta entre China y América Latina y el Caribe” (p.1). Con esto, China expuso su disposición a fortalecer los intercambios con Chile respecto a experiencias de gobernanza, prácticas exitosas en la erradicación de la pobreza, la transición a la protección medioambiental. Además, China mostró una apertura a más productos agrícolas y mercadería oriunda de Chile animando a empresas chinas a la construcción de importantes proyectos de Chile.

Por otro lado, el U.S. Department of State (2024 d) acerca de las relaciones de EE.UU. y Chile considera que este país es uno de sus socios más fuertes en América Latina y líder en la promoción del respeto por el estado de derecho, la estabilidad económica, la educación, la protección del medio ambiente, los derechos humanos y el desarrollo sostenible. En tal sentido, de acuerdo con U.S. Department of State (2024 e) funcionarios de ambos países firmaron este año una declaración conjunta de alto nivel donde subrayaron la importancia de la Alianza de las Américas para la Prosperidad Económica y reconocieron la importancia de profundizar la cooperación en materia de seguridad económica y los intereses colectivos.

En este contexto, Fuenzalida (2024) hace un análisis desde la proyectiva que EE.UU. mantendrá su influencia en la región pero que China, como potencia emergente, ha empezado a incrementar su presencia en Sudamérica, planteando la interrogante de hasta dónde esto le podría significar desplegar fuerzas en caso vean afectados sus intereses. Al respecto, remarca que China, con un sistema político no democrático, avanza en su capacidad económica y tecnológica, dejando incertidumbre en el ambiente de gran competencia de poder y lleno de conflictos. Por lo tanto, considera que Chile se mantendría bajo el mundo occidental, con tecnología de EE.UU., Reino Unido y Europa, pero con ingresos económicos provenientes en alto porcentaje del Asia-Pacífico, con fuerte influencia de China.

Análisis en la Región

Con relación a las iniciativas que promuevan las rutas de integración sudamericana, en Brasil el Ministerio de Planificación y Presupuesto y la Agencia Brasileña de Promoción de Exportaciones e Inversiones, firmaron un acuerdo de entendimiento para fortalecer el comercio entre las fronteras. Este acuerdo involucra a instituciones nacionales, subnacionales y entidades del sector privado, como asociaciones y empresas que cuentan con el potencial de usar las rutas para integrar la infraestructura física y digital entre los países. Los proyectos previstos apuntan a conectar las ciudades brasileñas de Manaus, Santosh, Campo Grande, Belém y Cuiabá con puertos de América del Sur, como Coquimbo y Antofagasta, en Chile; Chancay, en Perú; Manta, en Ecuador; Buenos Aires, en Argentina; y Montevideo, en Uruguay. (Presidencia de la República de Brasil, 2024)

En el mismo sentido, se llevó a cabo en Manaus un seminario organizado por la Superintendencia de la Zona Franca de Manaus y la Embajada del Perú en Brasil, donde se presentaron los beneficios y desafíos a raíz de la nueva estructura portuaria de integración regional para el comercio. En esta reunión se enfatizó la necesidad de la ruta directa entre el Puerto de Chancay y Manaus con el potencial de reducir significativamente el tiempo de transporte de carga desde Asia. (Ministerio de Fomento, Industria, Comercio y Servicios de Brasil, 2024)

Para evaluar estas propuestas de integración comercial es necesario tener en cuenta la necesidad de infraestructura complementaria al sistema portuario. Por ejemplo, sobre la carretera Interoceánica Sur, Chávez (2019) utilizando la teoría de la triada de infraestructura, transporte y logística propuesta por la CEPAL, investigó de manera holística los limitantes para el uso de esta carretera bajo estos tres factores. Como resultado, determinó que la carretera Interoceánica del Sur no ha sido determinante para el crecimiento del comercio exterior y que se necesitan políticas integrales. Asumiendo un solo factor infraestructura-transporte-logística, la infraestructura no responde necesariamente a estrategias concurrentes, el transporte produce externalidades negativas como la contaminación, congestión, accidentes, entre otros, y la logística, requiere de la coordinación de múltiples entidades y sectores.

En el caso de Bolivia, se presentó un estudio sobre el Puerto de Ilo para posicionarlo como punto estratégico para su comercio exterior. La orientación es que este puerto al sur del Perú permita progresivamente movilizar la carga boliviana que actualmente se traslada por otros puertos. De esta manera, se busca reafirmar el compromiso de integración regional y desarrollo económico a través de soluciones logísticas compartidas (Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia, 2024). Empero, como se vio en el párrafo anterior, hay que tener presente

la integración infraestructura-transporte-logística, ya que según publicó la Administración de Servicios Portuarios de Bolivia (2024), ese organismo y la Empresa Portuaria Arica (EPA), suscribieron este año un acuerdo de descuento en las tarifas aplicables a los servicios portuarios en un 34%, consiguiendo un beneficio para el movimiento de carga boliviana por el puerto de Arica.

Respecto a la integración bioceánica en Chile, la Editorial Internacional Escenario Mundial (2023) publicó que, en el marco de la 28 Conferencia de las Partes de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre cambio climático, Paraguay, Argentina, Brasil, Chile y Emiratos Árabes Unidos suscribieron una declaración conjunta vinculada al Corredor Bioceánico. Entre los países involucrados, la Presidencia de la República de Paraguay (2023) refirió que este acuerdo tiene como objetivo profundizar las relaciones sociales, comerciales y de inversiones y han resuelto trabajar en conjunto en la cooperación con los sectores privados, para acelerar la actividad económica en interés de las partes, y buscar oportunidades en el Corredor Bioceánico.

4.2.2.3. Análisis de impactos geopolíticos en el ámbito de seguridad

Análisis en Perú

En el desarrollo de la situación problemática se vio que la PNMSD-2030 asume el enfoque multidimensional de la seguridad Hemisférica, la cual reconoce las amenazas, preocupaciones y otros desafíos a la seguridad como de naturaleza diversa y alcance multidimensional, ampliándose el concepto tradicional de seguridad a nuevas amenazas que afectan las libertades y el desarrollo de las capacidades de la persona humana. (Ministerio de Defensa, 2022)

Bajo este enfoque, en el diagnóstico sobre los factores contribuyentes a la seguridad nacional se señala que:

la Seguridad Nacional se ve en parte condicionada o determinada positiva o negativamente por una serie de factores de naturaleza política, económica, social, ambiental, salud, cultural, infraestructura, tecnología, etc. Los cuales dependiendo del grado de desarrollo alcanzado impedirán la ocurrencia o evitarán la propagación y el incremento de las amenazas y preocupaciones a la Seguridad Nacional. (Ministerio de Defensa, 2022, p.25)

En consecuencia, la PNMSD-2030 estableció tres objetivos prioritarios, primero garantizar la defensa de los intereses nacionales destinados a la paz y seguridad internacional,

segundo garantizar el normal funcionamiento de la institucionalidad política-jurídica-social en el país y tercero alcanzar las condiciones necesarias contribuyentes a la Seguridad Nacional.

En cuanto a garantizar los intereses nacionales, hay que tener en cuenta como el entorno geopolítico internacional puede afectar en la independencia y soberanía. Ya se ha visto que el actual desarrollo portuario, en especial el puerto de Chancay está relacionado a la Iniciativa de la Franja y la Ruta establecida por China. Con esa relación, es preciso revisar que el presidente chino Xi Jinping anunció ante el XX Congreso del Partido Comunista de China que se debe defender con firmeza la seguridad nacional en lo concerniente al poder político, los sistemas y la ideología, resaltando la tarea de:

potenciar la construcción de la capacidad garantizadora de la seguridad en el extranjero en defensa de los derechos e intereses legales que asisten allí a nuestros ciudadanos y personas jurídicas, y salvaguardar los derechos e intereses marítimos, todo en firme salvaguardia de la soberanía, seguridad e intereses de desarrollo del país. (Comité Central Partido Comunista de China, 2022, p.45)

Frente a esta política de seguridad china, según el U.S. Southern Command (2024), la Comandante del Comando Sur de Estados Unidos, General del Ejército Laura Richardson, dijo ante el Congreso de EE.UU. que:

A través de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, la República Popular China (RPC) pretende acumular poder e influencia a expensas de las democracias del mundo. Aquí, en el hemisferio occidental, América Latina y el Caribe tienen el potencial de alimentar al mundo. Entendiendo esto, la RPC ya está ocupada extrayendo y explotando prácticas de inversión depredadoras. La construcción de mega puertos e instalaciones espaciales de doble uso y las actividades cibernéticas criminales, son solo algunas de las actividades malignas de la RPC que ponen en peligro la soberanía y la seguridad de la región. (p.1)

En otro aspecto de la seguridad, sobre las denominadas nuevas amenazas en la PNMSD-2030, el estudio prospectivo de Seguridad y Defensa al 2030 consideró la expansión del tráfico ilícito de drogas como una tendencia con muy alta pertinencia (Secretaría de Seguridad y Defensa Nacional, 2015). Además, otra información sobre este ilícito menciona que “se estima que el 80% de la cocaína producida en Perú tiene como destino Europa y que sale por la vía marítima” (Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas – DEVIDA, 2023, p.1). Por ese motivo, los titulares de DEVIDA y la APN remarcaron el año pasado el interés por fortalecer las operaciones contra el tráfico de drogas en puertos nacionales (DEVIDA, 2023). En ese esfuerzo, el Ministerio de Relaciones Exteriores, Unión Europea y Cooperación (2024) anunció que el Ministerio del Interior peruano y la UE culminaron la asistencia técnica sobre

el diagnóstico de vulnerabilidades en puertos marítimos para impedir la salida de drogas hacia Estados Unidos, Europa y Asia.

En el marco de la última edición de APEC, el U.S. Department of State (2024 c) publicó que EE.UU. reforzará la seguridad en el TP de Chancay a través de asistencia técnica y provisión de 3 escáneres de inspección de vehículos y cargamentos por más de USD 8,5 millones. Con esta tecnología de última generación se puede asegurar que la carga desplazada a través del puerto no represente una amenaza para la seguridad del Perú. Adicionalmente, el 2024 la Guardia Costera de EE.UU. completó acuerdos con Perú, entre ellos sobre aspectos de supervisión y regulación portuaria, que pueden conducir a la corrupción, coerción y otras actividades ilícitas.

Orrego (2024) difundió una entrevista realizada a Juan Carlos Paz, director de la APN, en ella se le pregunta sobre el manejo de contenedores contaminados con droga en los puertos peruanos. La respuesta fue que en este aspecto se ha mejorado mucho desde el 2016 pero aun es una preocupación permanente. Hace varios años que no se detecta un caso en el Callao, puerto más importante, pero sí en los puertos más al norte. Hacia el futuro, el entrevistado remarcó la instalación de escáneres en el TP de Chancay con el apoyo de EE.UU. para controlar los contenedores sin afectar el flujo del comercio exterior.

Cornejo (2024) en un análisis geopolítico destaca cómo la gran estrategia China está diseñada para recuperar la grandeza de esa nación, expandiendo su influencia en Asia, África y América Latina. Esta estrategia implica el control de recursos, inversiones y financiamiento de proyectos de desarrollo en diversos países. Para el caso del Perú, subraya que a pesar de que esta estrategia china está permitiendo oportunidades para financiar grandes proyectos de infraestructura y abrir mercados para las exportaciones peruanas para un beneficio económico, se presentan riesgos importantes para la seguridad nacional. En este ámbito, advierte posibles problemas por falta de transparencia en las inversiones y conflictos con las comunidades locales con implicancias negativas ambientales y sociales.

Abordando estos aspectos, con relación a las implicancias ambientales, el MTC (2006) emitió los lineamientos para elaborar estudios de impacto ambiental en proyectos portuarios. Consideró entre sus objetivos identificar los impactos ambientales potenciales en la etapa de construcción y operación de la infraestructura portuaria y proponer un plan de manejo socioambiental con medidas de protección, prevención, atenuación, restauración y compensación de los efectos perjudiciales que se produzcan. De esta manera, también contribuye con la normativa que busca alcanzar los objetivos de la política de seguridad mencionada en párrafos anteriores.

Respecto a las implicancias sociales, con el Decreto Legislativo N° 1689 - 2024 se declaró de necesidad pública e interés nacional la intervención estratégica e integral en las zonas de influencia del TP Multipropósito de Chancay, promoviendo la creación de la Autoridad Nacional Autónoma para un desarrollo estratégico e integral de Chancay e impulsar el crecimiento económico y social en las zonas de influencia del puerto. Entre las acciones se contempla la planificación territorial y urbana, proyectos viales y de infraestructura estratégica, implementación de comisarías y unidades especializadas para la seguridad, agua potable, saneamiento y habilitación urbana.

Además, la Presidencia de la República (2024) en el marco de la promoción del gobierno al desarrollo portuario, publicó el anuncio de la Presidenta Dina Boluarte sobre un impacto positivo que se verá con el Megapuerto de Chancay, ya que este “creará 8 mil 550 empleos directos, dinamizando la pesca, la agroindustria, la manufactura y el comercio” (p.1).

Análisis en Chile

El Ministerio de Relaciones Exteriores (2021) a través de la Política Oceánica Nacional señala que “El Estado, a través de la Armada de Chile, ejerce relevantes funciones de seguridad en los océanos, al servicio del país y en cumplimiento de los compromisos internacionales” (p.6)

Esta política se refuerza con la Estrategia Nacional de Seguridad y Defensa la cual presenta un escenario global cuyas principales características son la mayor incertidumbre estratégica por el número de potenciales agresores y la aparición de nuevas amenazas transnacionales, como el narcotráfico, el crimen organizado, el terrorismo, los ciberataques, las migraciones ilegales, la vulnerabilidad energética, la escasez de recursos naturales y el incremento de los conflictos intraestatales con un elevado nivel de violencia. Mientras que el entorno regional se caracteriza principalmente por una voluntad política de cooperación, integración y de resolución de diferencias a través de las herramientas del Derecho Internacional, la presencia de biodiversidad y abundancia de recursos naturales sujetos a una creciente presión y el traslado del eje de la actividad económica mundial desde el Océano Atlántico al Pacífico. (Ministerio de Defensa Nacional, 2012)

Bajo este escenario de creciente importancia en la región Asia Pacífico, esta estrategia hace una aproximación en materia de seguridad en el Pacífico Sur proponiendo explorar nuevas modalidades de cooperación con Australia, Nueva Zelandia y la Polinesia Francesa. También resalta el interés nacional en cumplir los tratados regionales relacionados con la respuesta ante desastres naturales, la seguridad del comercio internacional y el combate al terrorismo.

Como parte del análisis en el ámbito de la seguridad, es pertinente ver los acuerdos internacionales vinculados a las operaciones marítimas y portuarias como parte de las líneas estratégicas de cooperación. Para este caso, tanto Chile como Perú participan en el Programa de Protección Marítima y Portuaria de la Organización de Estados Americanos (OEA). Este programa tiene entre sus objetivos fortalecer la capacidad de los Estados miembros para proteger su dominio marítimo, su cadena de suministro, medios de transporte marítimo, infraestructura, sistemas, procesos y personas. Las actividades se realizan en estrecho vínculo con otras organizaciones internacionales y regionales, como la Organización Marítima Internacional (OMI), el Sistema de Protección Regional (RSS), la Guardia Costera de los EE.UU. (USCG), Transporte Canadá, Secretaría de Marina de México (SEMAR), el Departamento de Transporte del Reino Unido, CARICOM IMPACS, agencias de la ONU, Oficina Nacional de Inteligencia-Integración Marítima (NMIO), y la Comisión Interamericana de Puertos de la OEA, entre otros. (OEA, 2024)

En relación con los impactos en la conectividad marítima por efectos de cambios climáticos, CAMPORT (2024 a) señala que la crisis de pérdida de nivel de agua en el Canal de Panamá realza la resiliencia de las rutas marítimas. Para Fuenzalida (2024), la importancia geoestratégica de los pasos interoceánicos del Sur de Chile para el transporte marítimo, le permitiría ser un actor relevante para los intereses de China. Para esta última, asegurarse que estas rutas no fuesen interrumpidas haría orientar sus esfuerzos por tener el control de ellos, ya sea por medios propios o mediante una alianza con Chile. Pero si su relevancia fuese baja, el interés, dada las distancias entre productores y consumidores, no será relevante.

Bajo este enfoque, Fuenzalida (2024) evalúa la capacidad estratégica china de proyectar su poder militar para defender sus intereses relacionadas a las inversiones, fuentes de materias primas y eventualmente proteger a los ciudadanos chinos residentes en América Latina y particularmente, en Chile. Esta variable de seguridad la analiza considerando escenarios con un nivel intensivo del empleo del estrecho de Magallanes, en los cuales China se mueve desde el manejo de la negociación y el poder blando, hasta un extremo donde habría presencia de fuerzas navales con capacidad de intervención con fuerzas, para defender sus intereses en la región sudamericana. Para cualquiera de estos escenarios que enfrente la Armada de Chile, en la relación con China, concluye que se deberá continuar con las tareas de Defensa y Seguridad e intereses marítimos en cumplimiento a su misión.

En esa connotación, según U.S. Department of State (2024 e) para abordar los desafíos del siglo XXI, Chile y EE.UU. reconocieron que se necesitan respuestas innovadoras que garanticen la seguridad y prosperidad de ambas naciones. Asimismo, intercambiaron puntos de

vista sobre los mecanismos de control de inversiones y el apoyo continuo para mejorar la seguridad portuaria.

El desarrollo de la infraestructura portuaria en Chile también plantea otras implicancias geopolíticas a nivel nacional como regional, influenciadas por factores estratégicos, tecnológicos y sociales. Las opiniones de los especialistas se orientan a que Chile enfrenta un panorama de desafíos y oportunidades donde la estrategia, la cooperación y la ejecución eficiente serán clave para mantener su competitividad en la región. Mientras Chile enfrente desafíos internos en el ámbito laboral y logístico, su competitividad a nivel global dependerá de la capacidad para atraer inversiones y formar alianzas estratégicas que diversifiquen sus rutas comerciales.

4.3. Estimación del impacto geopolítico

La competitividad portuaria de un país no solo depende de la gestión dentro de los puertos, sino también de la conectividad aledaña en un sistema logístico integrado que incluye conexiones de transporte como trenes y camiones que permitan al sistema portuario reducir la congestión y optimizar sus operaciones.

Enfocándose en la planificación, en Perú, el desarrollo portuario se enfrenta a problemas de gobernanza y visión a largo plazo, mientras que en Chile los desafíos son más estructurales y laborales.

4.3.1. Estimación de impactos geopolíticos en el ámbito económico

El desarrollo portuario en Perú, especialmente la construcción y entrada en funcionamiento del puerto de Chancay, plantea importantes impactos económicos y geopolíticos. Las opiniones de los entrevistados destacan tanto las oportunidades como los desafíos en un contexto de crecimiento económico, integración internacional y dinámica regional. Los impactos sustanciales se vislumbran no inmediatamente sino de un mediano y largo plazo, pero su éxito dependerá de estrategias integrales que combinen infraestructura, políticas públicas y dinamismo productivo. El puerto de Chancay aparece como un elemento transformador del comercio exterior, pero debe integrarse de manera equilibrada con otros nodos logísticos para evitar impactos negativos en el sistema portuario nacional.

El análisis documental muestra que el sistema portuario peruano ha experimentado una transformación significativa en las últimas décadas, liderada por la modernización de infraestructuras y un modelo de concesiones públicas - privadas que ha dinamizado la inversión. Este desarrollo ha permitido al Perú posicionarse como un actor estratégico en la

región, mejorando su conectividad global, competitividad y capacidad logística. En este panorama logístico y comercial del país, si bien existen avances destacables, el desafío radica en mantener un equilibrio entre el crecimiento, la sostenibilidad y la competitividad regional, asegurando que los beneficios de este progreso sean perdurables.

Este análisis coincide con la investigación de Chang y Castro (2018), descrita en los antecedentes de investigación del epígrafe 2.1, donde los investigadores determinaron que existe una causalidad bidireccional en el corto plazo de la inversión en infraestructura portuaria hacia el crecimiento económico y una relación unidireccional en el largo plazo de la inversión en infraestructura portuaria hacia el crecimiento económico.

Por ende, si bien los beneficios económicos sustanciales por el desarrollo portuario se estiman que se presenten de un mediano a largo plazo. Para el periodo propuesto en la presente investigación, se estiman los siguientes impactos geopolíticos en el ámbito de la económico en Perú:

- Mejora de la competitividad portuaria a nivel regional.
- Posicionamiento del Perú como hub logístico en el Pacífico sudamericano
- Mejora de la productividad a través de cadenas de valor.
- Fortalecimiento del dinamismo económico exportador.
- Descentralización a través de nodos regionales como Paita, Pisco y Matarani.
- Crecimiento de inversión en infraestructura portuaria.
- Mayor compromiso de inversión en infraestructura de interconexión complementaria vial y ferroviaria.
- Impulso de zonas económicas especiales.
- Desafíos de integración económica hacia la industrialización minera y la agroindustria.

Para el caso de Chile, su infraestructura portuaria soporta la mayor parte del comercio exterior del país. Para enfrentar la competencia del desarrollo portuario regional, debe afrontar desafíos significativos como resolver problemas estructurales internos y adoptar una estrategia integral que combine inversión, eficiencia operativa y diversificación logística. Estos desafíos se ven ampliados por el avance de proyectos portuarios en Perú, como el puerto de Chancay, que representan una competencia significativa.

Se estiman los siguientes impactos geopolíticos en el ámbito de la economía en Chile

- Estancamiento en la inversión para el desarrollo de infraestructura portuaria.
- Disminución de competencia portuaria.
- Focalización geográfica hacia el norte del país para el desarrollo del comercio exterior.

- Respuesta estratégica fortaleciendo el cabotaje.
- Pérdida de posición frente a países con mejores infraestructuras portuarias y políticas comerciales más activas.
- Impulso a la renovación de concesiones portuarias.

A partir de estos impactos en el ámbito económico en Perú y Chile, se realizó una proyección utilizando la herramienta analítica para estudios prospectivos MICMAC tal como se planteó en el epígrafe 3.1. Para analizar y comprender estas interrelaciones, se tomaron los citados impactos como variables para identificar cuáles de ellos serían estratégicos (variables clave) en el horizonte temporal 2024-2030.

Para tal fin, se tomaron las siguientes consideraciones en el proceso sistemático MICMAC, que se repitieron en la estimación en cada uno de los ámbitos económico, político y de seguridad tanto para Perú como para Chile, conforme a las unidades de análisis establecidas para la presente investigación:

- 1) Se tomaron los impactos estimados como variables.
- 2) En la elaboración de la matriz de impactos cruzados, se evaluó el impacto directo de cada variable sobre las demás, tomando una escala de valores como se muestra a continuación, basado en el conocimiento y criterio personal:
0: Sin influencia.
1: Influencia débil.
2: Influencia media.
3: Influencia fuerte.
- 3) Se aplicó un cálculo matricial con elevación de la matriz al exponente 5 para determinar impactos indirectos acumulados.
- 4) La clasificación de las variables se categorizó en función de su influencia (directa e indirecta) y dependencia, representándose gráficamente en un plano.
- 5) Las variables posicionadas en el cuadrante superior derecho (mayor influencia y dependencia) se tomaron como variables claves, considerándose en el análisis como los impactos en cada uno de los ámbitos de la investigación, es decir impactos en el ámbito económico, político o de seguridad.
- 6) Para priorizar estas variables clave en cada ámbito, sobre la gráfica resultante se trazó desde el vértice inferior izquierdo del plano, una línea bisectriz hacia la derecha; de esta manera, se priorizaron aquellas variables con mayor cercanía a esta línea bisectriz.

7) Las gráficas resultantes, también presentan algunos casos de variables con valores moderados de influencia o dependencia en el cuadrante superior derecho y próximos a la línea bisectriz trazada. Estas variables se han considerado como impactos importantes de tener en cuenta cuando se busquen estrategias que lleven a mejorar su posición en el sistema portuario.

Para evaluar los impactos geopolíticos en el ámbito económico en Perú, tal como se muestra en la Tabla 6, se realizó la siguiente valoración de las relaciones de influencia.

Tabla 6

Matriz de relaciones de influencia directa en el ámbito económico en Perú

Variable	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Competitividad portuaria regional	0	2	3	3	1	2	2	1	3
2. Posicionamiento con hub	2	0	3	3	2	3	3	2	3
3. Productividad en cadena de valor	3	3	0	3	2	3	3	2	3
4. Aumento del dinamismo económico exportador	3	3	3	0	2	3	3	3	3
5. Descentralización de nodos regionales	1	2	2	2	0	2	2	1	2
6. Mayor inversión en infraestructura portuaria	2	3	3	3	2	0	3	2	3
7. Crecimiento de inversión en infraestructura complementaria	2	3	3	3	2	3	0	2	3
8. Impulso Zonas Económicas Especiales	1	2	2	3	1	2	2	0	2
9. Desafíos hacia industrialización	3	3	3	3	2	3	3	2	0

A partir de estos valores, se aplicaron los cálculos matriciales del MICMAC, obteniéndose como variables de mayor influencia y dependencia, las siguientes:

Mayor influencia

- Fortalecimiento del dinamismo económico exportador.
- Mejora de la productividad a través de cadenas de valor.
- Posicionamiento del Perú como hub logístico.
- Crecimiento de inversión en infraestructura portuaria.
- Compromiso de inversión en infraestructura complementaria.

Mayor dependencia:

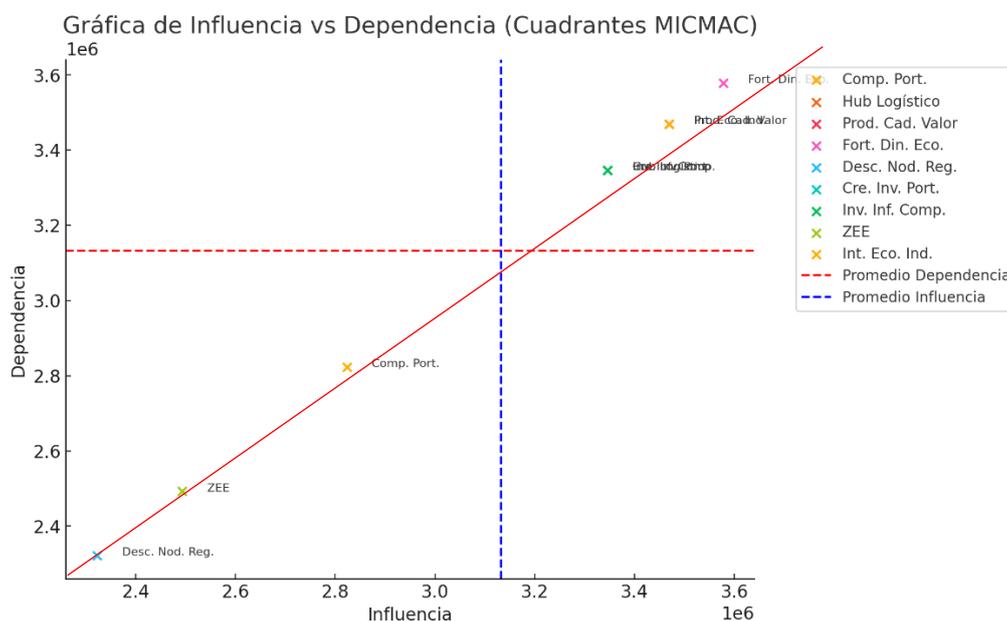
- Fortalecimiento del dinamismo económico exportador.
- Mejora de la productividad a través de cadenas de valor.

- Posicionamiento del Perú como hub logístico.
- Crecimiento de inversión en infraestructura portuaria.
- Compromiso de inversión en infraestructura complementaria.

Para identificar las variables claves, se realizó el análisis gráfico que se muestra en la Figura 7.

Figura 7

Análisis de la influencia vs dependencia en el ámbito económico en Perú



Del análisis gráfico se toma en cuenta las variables con alta influencia y dependencia como variables estratégicas. De esta manera, se considera los siguientes **impactos geopolíticos en el ámbito económico en el Perú en el horizonte temporal 2024-2030**:

1. **Fortalecimiento del dinamismo económico exportador**, como clave para que el Perú pueda mejorar su posición en los mercados internacionales mediante la exportación de productos con mayor valor agregado.
2. **Mejora de la productividad a través de cadenas de valor**, motor que contribuye a aumentar la eficiencia y la competitividad en sectores clave, como el agroindustrial y el minero.
3. **Posicionamiento del Perú como hub logístico**, ya que su desarrollo puede dinamizar el sistema económico-logístico del país. Esto implica que el Perú podría consolidarse como

un actor clave en las cadenas de suministro del Pacífico si prioriza políticas de integración logística.

4. **Crecimiento de inversión en infraestructura portuaria**, ya que las condiciones favorecen a que una mejora en la infraestructura portuaria puede potenciar la competitividad, la descentralización y el dinamismo exportador. Sin embargo, requiere un compromiso estructurado y coordinación intersectorial.
5. **Compromiso de inversión en infraestructura complementaria**, para integrar las zonas portuarias con los principales corredores económicos del país.

Estos impactos en el ámbito económico coinciden con los propuestos por Buchelli (2021), descrito en el epígrafe 2.1, en cuanto a su investigación sobre la definición de las rutas marítima del comercio a las que Perú se puede integrar. La autora propuso oportunidades de promover las inversiones, articular y reimpulsar la participación de la Alianza del Pacífico en la APEC, promover la cooperación científica e innovación tecnológica entre Perú y China/Asia Pacífico, proponer la agilización de proyectos complementarios al puerto de Chancay y modificar la relación asimétrica entre Perú y China. Concluyendo además que Chancay por sus características, permite la adhesión a rutas marítimas con el potencial de enviar desde los principales puertos del Asia hacia Chile, Ecuador, Colombia, Bolivia, permitiendo convertir al país en un hub logístico en la región.

Tal como se ha visto la estimación de impactos en Perú, de la misma manera se efectuó el análisis para los impactos geopolíticos en el ámbito económico en Chile, tal como se muestra en la Tabla 7, se realizó la siguiente valoración de las relaciones de influencia.

Tabla 7

Matriz de relaciones de influencia directa en el ámbito económico en Chile

Variable		1	2	3	4	5	6
1. Estancamiento en inversión portuaria	en	0	2	1	1	3	2
2. Disminución de competencia portuaria	de	2	0	1	2	3	1
3. Focalización geográfica del comercio exterior		1	1	0	1	2	3

4. Respuesta estratégica fortaleciendo cabotaje	1	2	1	0	3	2
5. Pérdida de posición regional	3	3	2	3	0	1
6. Impulso a renovación de concesiones	2	1	3	2	1	0

A partir de estos valores, se aplicaron los cálculos matriciales del MICMAC, obteniéndose como variables de mayor influencia y dependencia, las siguientes:

Mayor influencia

- Pérdida de posición frente a países con mejores infraestructuras portuarias y políticas comerciales más activas.

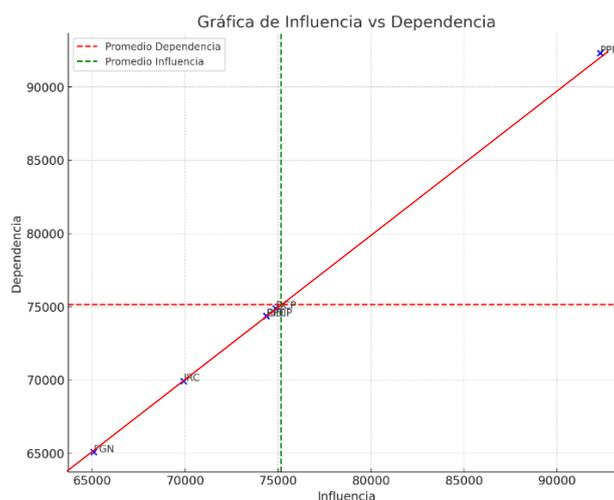
Mayor dependencia:

- Pérdida de posición frente a países con mejores infraestructuras portuarias y políticas comerciales más activas.

Para identificar las variables claves, se realizó el análisis gráfico que se muestra en la Figura 8.

Figura 8

Análisis de la influencia vs dependencia en el ámbito económico en Chile



Nota: Elaboración propia en MICMAC.

Del análisis gráfico se toman en cuenta las variables con alta influencia y dependencia como variables estratégicas. De esta manera, se considera los siguientes **impactos geopolíticos en el ámbito económico en el Chile en el horizonte temporal 2024-2030**:

1. **Pérdida de posición frente a países con mejores infraestructuras portuarias y políticas comerciales más activas.** Refleja una vulnerabilidad en su sistema portuario que demanda atención mediante acciones orientadas a la modernización de infraestructura y el fortalecimiento de políticas comerciales.
2. Los impactos de estancamiento en la inversión portuaria, respuesta estratégica fortaleciendo el cabotaje y disminución de competencia portuaria, presentan valores de influencia y dependencia moderados, de tal manera que serán importante de tener en cuenta cuando se busquen estrategias con el fin mejorar la posición del sistema portuario de Chile y asegurar el desarrollo de su comercio exterior.

Estos impactos reflejan una coincidencia con lo investigado por Vivanco (2015) desarrollado en el epígrafe 2.1., quien presentó como resultado de su investigación que existe una relación directa entre la visión geopolítica nacional y la competitividad nacional, concluyendo que ambas deberían tener puntos de coincidencia para articular en forma sistémica la visión de país competitivo. En Chile, no está existiendo esta articulación entre estas variables y por tanto sus impactos muestran una pérdida de posición competitiva y estancamiento en su inversión portuaria.

4.3.2. Estimación de impactos geopolíticos en el ámbito político

En el ámbito regional, existen iniciativas de integración logística y portuaria lo cual refleja un esfuerzo significativo por parte de los gobiernos y el sector privado para conectar mercados nacionales y regionales, reducir costos de transporte, y dinamizar el comercio intrarregional y global. Brasil, Bolivia, Argentina, Paraguay buscan integraciones de corredores hacia el Pacífico. Sin embargo, estas iniciativas también exponen desafíos en términos de coordinación política, inversión en infraestructura y sostenibilidad, lo cual demanda un periodo de maduración. El factor de la conexión complementaria vial y ferroviaria daría una luz que estas iniciativas podrían alcanzarse en un periodo más allá del horizonte temporal de la presente investigación.

El análisis de las opiniones recogidas en las entrevistas revela que el desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú impactará en la rivalidad geopolítica de las actuales

potencias económicas mundiales, así como en las relaciones regionales, y la estabilidad económica. En este contexto de competencia entre estas dos grandes potencias, se presentan oportunidades para que el Perú negocie inversiones extranjeras que beneficien su desarrollo económico, pero sin comprometer su soberanía política. Para maximizar los beneficios y minimizar riesgos, el gobierno peruano deberá adoptar una estrategia geopolítica pragmática que combine estabilidad interna, diversificación de socios comerciales y aprovechar la posición estratégica que le otorgan su ubicación geográfica y recursos.

Del análisis documental se recata que el Perú se encuentra en un punto de inflexión estratégico, combinando reformas internas y alianzas internacionales para posicionarse como un actor relevante en el comercio global. Si bien cuenta con oportunidades, el desafío radica en garantizar que este crecimiento sea resiliente frente a las tensiones geopolíticas y económicas globales, sobre todo por la influencia de las potencias involucradas.

Se estiman los siguientes impactos geopolíticos en el ámbito político en Perú

- Influencia de China y EE.UU. por la rivalidad geopolítica entre ambas potencias.
- Necesidad de una visión estratégica nacional de infraestructura integrada.
- Pérdida de inversión nacional en cabotaje marítimo.
- Mayor dinamismo en las relaciones internacionales en el ámbito comercial.
- Crecimiento demográfico y demandas de infraestructura de bienestar social en las zonas de influencia.
- Ampliación de empleo informal alrededor de actividades conexas.
- Necesidad de eficiente planificación territorial.

Para evaluar los impactos geopolíticos en el ámbito político en Perú, tal como se muestra en la Tabla 8, se realizó la siguiente valoración de las relaciones de influencia.

Tabla 8

Matriz de relaciones de influencia directa en el ámbito político en Perú

Variable	1	2	3	4	5	6	7
1. Influencia de China y EE.UU.	0	2	1	2	3	2	3
2. Visión Estratégica de Infraestructura integrada	3	0	2	0	2	2	0
3. Pérdida de inversión en Cabotaje	0	2	0	3	0	3	1
4. Dinamismo relaciones comerciales internacionales	1	1	0	0	0	1	3

5. Crecimiento demográfico y demandas sociales	3	2	3	2	0	0	3
6. Ampliación empleo informal conexo	2	2	1	0	3	0	3
7. Necesidad planificación territorial	3	1	1	1	1	1	0

A partir de estos valores, se aplicaron los cálculos matriciales del MICMAC, obteniéndose como variables de mayor influencia y dependencia, las siguientes:

Mayor influencia

- Crecimiento demográfico y demandas de infraestructura de bienestar social en las zonas de influencia.
- Influencia de China y EE.UU. por la rivalidad geopolítica entre ambas potencias.
- Ampliación de empleo informal alrededor de actividades conexas.

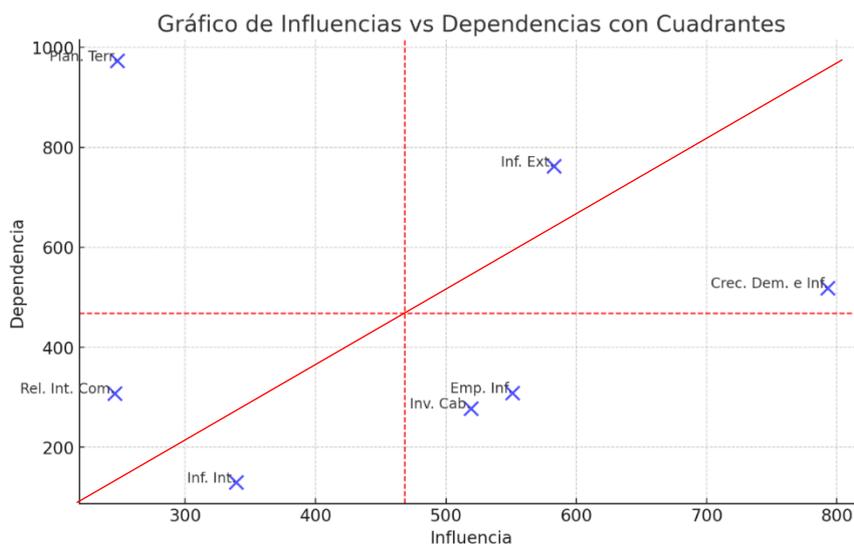
Mayor dependencia:

- Necesidad de eficiente planificación territorial.
- Influencia de China y EE.UU. por la rivalidad geopolítica entre ambas potencias.
- Crecimiento demográfico y demandas de infraestructura de bienestar social en las zonas de influencia.

Para identificar las variables claves, se realizó el análisis gráfico que se muestra en la Figura 9.

Figura 9

Análisis de la influencia vs dependencia en el ámbito político en Perú



Nota: Elaboración propia en MICMAC.

Del análisis gráfico se toman en cuenta las variables con alta influencia y dependencia como variables estratégicas. De esta manera, se considera los siguientes **impactos geopolíticos en el ámbito político en Perú en el horizonte temporal 2024-2030:**

- 1. Crecimiento demográfico y demandas de infraestructura de bienestar social en las zonas de influencia.** Resalta la urgencia en abordar este crecimiento demográfico y sus demandas en infraestructura como vivienda, saneamiento, hospitales, colegios, comisaría, entre otros servicios fundamentales para la estabilidad y desarrollo nacional.
- 2. Influencia de China y EE.UU. por la rivalidad geopolítica entre ambas potencias.** Esta influencia refleja lo significativo que representa la competencia geopolítica entre EE.UU. y China en la política nacional y el manejo de sus relaciones internacionales especialmente con estas dos potencias.

El segundo impacto, coincide con lo planteado por Vivanco (2015) en su investigación que fue revisada en el epígrafe 2.1., en cuanto a que el planteó que la mega tendencia al 2030 producto de la globalización nos afectará en que el balance geopolítico mundial y económico estará orientado al Asia, recomendando una integración sistémica interna y segundo una integración sistémica en el contexto internacional como país pivot en América del Sur.

Pasando al caso de Chile, el análisis de las entrevistas sobre los impactos geopolíticos por el desarrollo portuario destaca principalmente la competencia regional con Perú sobre las rutas comerciales marítimas y las dinámicas internas de ese país y el contexto global. Chile

enfrenta un momento crítico en su desarrollo portuario y geopolítico. Si bien históricamente ha liderado en el Pacífico sur, actualmente está rezagado frente al desarrollo portuario en Perú debido a la fragmentación del sistema portuario y una coyuntural falta de prioridad política. La falta de priorización del sector portuario en la agenda política chilena limita su capacidad de responder a los avances de Perú. Esto contrasta con el modelo peruano, donde la integración de actores públicos y privados ha permitido acelerar el desarrollo portuario.

En este punto crítico, requiere una visión estratégica a largo plazo para mantener su relevancia. A pesar de estos desafíos el contexto también presenta oportunidades. Sin embargo, tanto el análisis de especialistas, como el documental advierten la necesidad de adoptar un enfoque integral con visión de futuro y una coordinación efectiva entre actores públicos y privados son esenciales para enfrentar los retos y maximizar las oportunidades en un entorno competitivo y geopolíticamente dinámico. Un plan estratégico será clave para que Chile recupere su posición y compita eficazmente en el contexto global.

Se estiman los siguientes impactos geopolíticos en el ámbito de la política en Chile

- Fortalecimiento de sus relaciones con EE.UU. y otros socios internacionales para contrarrestar la influencia de China en Perú.
- Aplicación de estrategias buscando acuerdos regionales para diversificar sus rutas comerciales.
- Promoción del cabotaje de sus navieras para mitigar las desventajas competitivas.
- Falta de atención en el desarrollo portuario percibida y criticada como debilidad en el país.
- Mayor dependencia de socios comerciales como China y EE.UU. aumentado la vulnerabilidad a las tensiones entre ambas potencias.
- Búsqueda de integración regional para fortalecer los corredores bioceánicos (Pacífico-Atlántico).
- Auspicio de inversiones de proyectos estratégicos de infraestructura complementaria.
- Creciente actividad diplomática china buscando dinámicas comerciales.
- Dependencia gradual de puertos peruanos.

Para evaluar los impactos geopolíticos en el ámbito político en Chile, tal como se muestra en la Tabla 9, se realizó la siguiente valoración de las relaciones de influencia.

Tabla 9*Matriz de relaciones de influencia directa en el ámbito político en Chile*

Variable	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Fortalecer relaciones EE.UU. y otros socios internacionales	0	2	1	3	3	2	2	3	1
2. Estrategias de acuerdos regionales	2	0	1	1	2	3	2	1	2
3. Promoción de cabotaje	1	1	0	2	2	1	3	1	1
4. Desatención sistema portuario	3	1	2	0	3	2	1	2	2
5. Dependencia de mayores socios comerciales	1	2	2	3	0	1	2	3	3
6. Integración para corredores bioceánicos	2	3	1	2	1	0	1	2	2
7. Inversiones proyectos estratégicos	2	2	3	1	2	1	0	2	2
8. Creciente diplomacia China	3	1	1	2	3	2	2	0	3
9. Dependencia gradual de puertos peruanos	1	2	1	2	3	2	2	3	0

A partir de estos valores, se aplicaron los cálculos matriciales del MICMAC, obteniéndose como variables de mayor influencia y dependencia, las siguientes:

Mayor influencia

- Creciente actividad diplomática china buscando dinámicas comerciales.
- Fortalecimiento de sus relaciones con EE.UU. y otros socios internacionales para contrarrestar la influencia de China en Perú.
- Mayor dependencia de socios comerciales como China y EE.UU. aumentado la vulnerabilidad a las tensiones entre ambas potencias.
- Falta de atención en el desarrollo portuario percibida y criticada como debilidad en el país.
- Dependencia gradual de puertos peruanos.

Mayor dependencia:

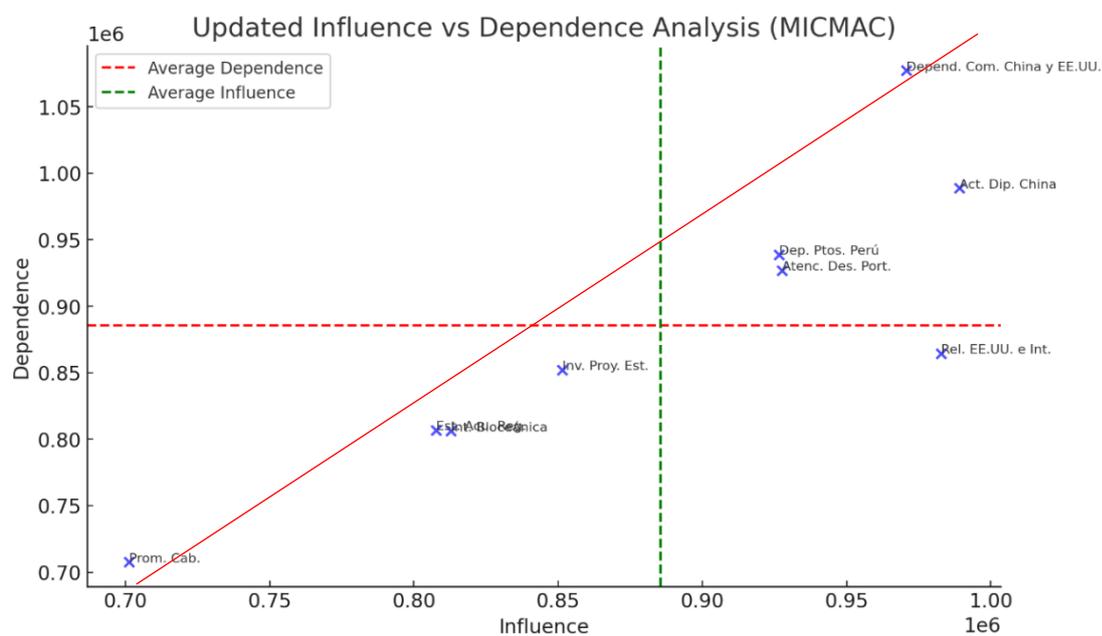
- Creciente actividad diplomática china buscando dinámicas comerciales.
- Mayor dependencia de socios comerciales como China y EE.UU. aumentado la vulnerabilidad a las tensiones entre ambas potencias.

- Falta de atención en el desarrollo portuario percibida y criticada como debilidad en el país.
- Dependencia gradual de puertos peruanos.

Para identificar las variables clave, se realizó el análisis gráfico que se muestra en la Figura 10.

Figura 10

Análisis de la influencia vs dependencia en el ámbito político en Chile



Nota: Elaboración propia en MICMAC.

Del análisis gráfico se toman en cuenta las variables con alta influencia y dependencia como variables estratégicas. De esta manera, se considera los siguientes **impactos geopolíticos en el ámbito político en Chile en el horizonte temporal 2024-2030:**

- 1. Creciente actividad diplomática china buscando dinámicas comerciales.** Una creciente actividad diplomática china tiene un impacto significativo y depende de múltiples dinámicas, lo que subraya su papel estratégico en las relaciones geopolíticas y comerciales de Chile.
- 2. Mayor dependencia de socios comerciales como China y EE.UU. aumentado la vulnerabilidad a las tensiones entre ambas potencias.** Esta alta dependencia refleja la vulnerabilidad de Chile frente a las potenciales tensiones globales.
- 3. Falta de atención en el desarrollo portuario percibida y criticada como debilidad en el país.** La crítica recurrente al gobierno por la desatención hacia la infraestructura portuaria debilita la posición del Estado.
- 4. Dependencia gradual de puertos peruanos.** El desarrollo de la infraestructura portuaria en Perú y sus acuerdos comerciales, van generando dinámicas sobre las rutas comerciales las cuales también abarcan los principales puertos chilenos.

Estos impactos tienen relación con los resultados de las investigaciones revisados en el epígrafe 2.1. En cuanto a la mayor dependencia de socios comerciales, Vivanco (2015) concluyó su investigación sobre la relación de visión geopolítica y la competitividad nacional, en que la globalización afectará en que el balance geopolítico y económico mundial. Este balance orientado al Asia y la demanda de bienes primarios, se relaciona entonces con la dependencia que afrontará Chile de sus mayores socios comerciales.

Por otra parte, también existe coincidencia con lo planteado por Doig (2016) quien advirtió que el cabotaje en el litoral peruano, como zona de influencia en tráfico multimodal, lo presentan como punto estratégico. Chile enfrentará una progresiva dependencia hacia los puertos peruanos y como parte de esto en participar del cabotaje ahora permitido para sus navieras. También coincide en el mismo sentido con lo investigado por Fabres (2023), quien concluyó que sería conveniente avanzar en la liberalización del mercado de cabotaje de carga en Chile, ya que existen potenciales beneficios.

4.3.3. Estimación de impactos geopolíticos en el ámbito de seguridad

El análisis de las respuestas de los entrevistados revela múltiples perspectivas que destacan factores relevantes en la seguridad nacional, poniendo énfasis en riesgos asociados al narcotráfico, crimen organizado y la presencia geopolítica de potencias como China y Estados Unidos. La capacidad del país para gestionar estos riesgos dependerá de la colaboración efectiva entre el Estado y el sector privado, con la adopción de políticas estratégicas y tecnologías avanzadas. Adicionalmente, el Perú deberá equilibrar intereses económicos con sus compromisos de defensa y autonomía estratégica frente a las tensiones entre China y Estados Unidos.

El análisis documental refuerza esta perspectiva. Si bien el desarrollo del puerto de Chancay, enmarcado en la Iniciativa de la Franja y la Ruta impulsada por China, ofrece transformación de la dinámica económica, geopolítica, social y ambiental de Perú, también presenta desafíos significativos en términos de soberanía, seguridad nacional, transparencia, sostenibilidad y cohesión social. Asimismo, refuerza la idea de un foco para la presencia de amenazas contra la seguridad, el medio ambiente y el aspecto social.

Se estiman los siguientes impactos geopolíticos en el ámbito de la seguridad en Perú

- Atracción para actividades ilícitas como el narcotráfico y el crimen organizado.
- Tensiones geopolíticas por pronunciamientos de seguridad de EE.UU. ante presencia de China.
- Fortalecimiento de capacidades de seguridad y defensa.
- Dependencia de tecnología crítica y mano de obra extranjera.
- Tensiones sociales por falta de atención a planes integrales de desarrollo.
- Alteración del ecosistema marítimo por el incremento del tráfico marítimo.

Para evaluar los impactos geopolíticos en el ámbito de seguridad en Perú, tal como se muestra en la Tabla 10, se realizó la siguiente valoración de las relaciones de influencia.

Tabla 10

Matriz de relaciones de influencia directa en el ámbito de seguridad en Perú

Variable	1	2	3	4	5	6
1. Atracción de actividades ilícitas	0	2	3	1	2	1

2. Tensiones geopolíticas por pronunciamientos EE.UU. frente a China	2	0	1	3	2	2
3. Fortalecimiento de capacidades de seguridad y defensa	3	1	0	2	3	2
4. Dependencia tecnológica y mano de obra extranjera	1	3	2	0	1	3
5. Tensiones sociales	2	2	3	1	0	2
6. Alteración ecosistema marino	1	2	2	3	2	0

A partir de estos valores, se aplicaron los cálculos matriciales del MICMAC, obteniéndose como variables de mayor influencia y dependencia, las siguientes:

Mayor influencia

- Fortalecimiento de capacidades de seguridad y defensa Atracción para actividades ilícitas como el narcotráfico y el crimen organizado.
- Dependencia de tecnología crítica y mano de obra extranjera.
- Tensiones sociales por falta de atención a planes integrales de desarrollo.
- Alteración del ecosistema marítimo por el incremento del tráfico marítimo.

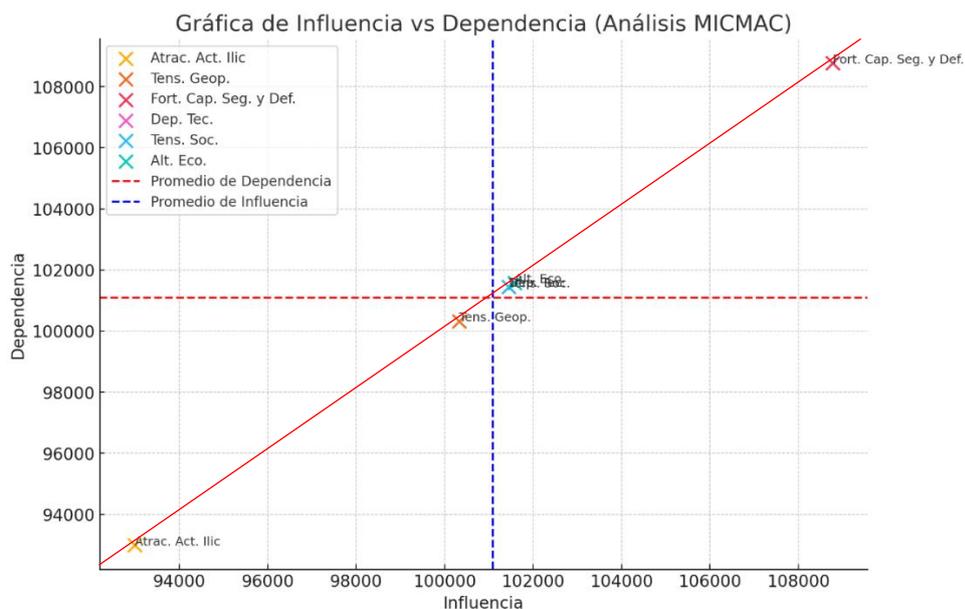
Mayor dependencia:

- Fortalecimiento de capacidades de seguridad y defensa Atracción para actividades ilícitas como el narcotráfico y el crimen organizado.
- Dependencia de tecnología crítica y mano de obra extranjera.
- Tensiones sociales por falta de atención a planes integrales de desarrollo.
- Alteración del ecosistema marítimo por el incremento del tráfico marítimo.

Para identificar las variables clave, se realizó el análisis gráfico que se muestra en la Figura 11.

Figura 11

Análisis de la influencia vs dependencia en el ámbito de seguridad en Perú



Nota: Elaboración propia en MICMAC.

Del análisis gráfico se toman en cuenta las variables con alta influencia y dependencia como variables estratégicas. De esta manera, se considera los siguientes **impactos geopolíticos en el ámbito de seguridad en Perú en el horizonte temporal 2024-2030:**

1. **Fortalecimiento de capacidades de seguridad y defensa Atracción para actividades ilícitas como el narcotráfico y el crimen organizado.** Este impacto tiene un efecto multiplicador sobre otras variables, por ejemplo, robustecer estas capacidades permiten reducir actividades ilícitas como el narcotráfico y crimen organizado transnacional relacionados en su accionar con el ámbito marítimo portuario.
2. Los impactos como la dependencia de tecnología crítica y mano de obra extranjera, tensiones sociales por falta de atención a planes integrales de desarrollo y la alteración del ecosistema marítimo por el incremento del tráfico marítimo, a pesar estar en el cuadrante de mayor influencia y dependencia, están concentrados y más cercano a un valor moderado por lo tanto no se consideran como impactos preponderantes.

En el caso de Chile, enfrenta un escenario global y regional complejo que conjuga oportunidades y desafíos en el ámbito de su seguridad. Su posición geoestratégica en el Pacífico Sur, junto con su compromiso con la cooperación internacional y los acuerdos multilaterales, le otorgan un papel relevante en el contexto de las dinámicas geopolíticas. El análisis documental presenta su capacidad para equilibrar las relaciones con potencias globales, modernizar su infraestructura, y fortalecer su seguridad frente a las incertidumbres estratégicas

y competencia por recursos. Pero requiere integrar sus intereses nacionales con una visión de cooperación internacional y sostenibilidad, asegurando que las oportunidades económicas y geopolíticas que beneficien tanto a su población como a su entorno regional.

El análisis de las respuestas de los entrevistados en torno al impacto geopolítico reveló una percepción predominante de estabilidad en términos de seguridad nacional. El desarrollo portuario en Chile es visto como un proceso estable con capacidad de mantener una política alineada con sus socios estratégicos, junto con su menor exposición al crimen organizado, refuerza esta percepción. Sin embargo, los esfuerzos en cooperación regional y el monitoreo de amenazas emergentes como los ciberataques serán cruciales para mantener esta estabilidad en un entorno global de creciente competencia geopolítica.

Se estiman los siguientes impactos geopolíticos en el ámbito de la seguridad en Chile

- Estabilidad interna y un entorno regulado.
- Mantenimiento de relaciones de seguridad con EE.UU. e Inglaterra, como anclas de su política de seguridad.
- Cooperación regional en seguridad para mitigar riesgos compartidos en la región y maximizar la actividad comercial y sus beneficios.
- Crisis laborales promovidos por los sindicatos portuarios.
- Sostenibilidad y resiliencia para afrontar cambios climáticos

Para evaluar los impactos geopolíticos en el ámbito de seguridad en Perú, tal como se muestra en la Tabla 11, se realizó la siguiente valoración de las relaciones de influencia.

Tabla 11

Matriz de relaciones de influencia directa en el ámbito de seguridad en Chile

Variables	1	2	3	4	5
1. Estabilidad interna y regulada	0	2	2	3	3
2. Mantenimiento relaciones de seguridad con EE.UU. e Inglaterra.	2	0	3	2	2
3. Cooperación regional en seguridad	2	3	0	1	3
4. Crisis laborales por sindicatos portuarios	3	2	1	0	2
5. Sostenibilidad y resiliencia ante cambio climático	3	2	3	2	0

A partir de estos valores, se aplicaron los cálculos matriciales del MICMAC, obteniéndose como variables de mayor influencia y dependencia, las siguientes:

Mayor influencia

- Estabilidad interna y un entorno regulado.
- Sostenibilidad y resiliencia para afrontar cambios climáticos

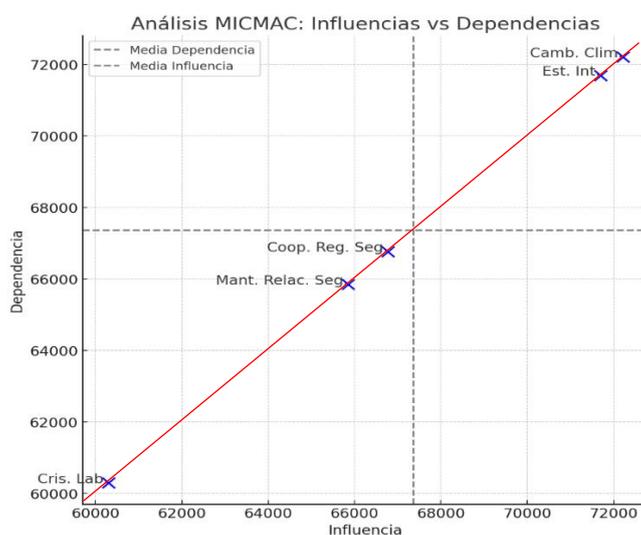
Mayor dependencia:

- Estabilidad interna y un entorno regulado.
- Sostenibilidad y resiliencia para afrontar cambios climáticos

Para identificar las variables clave, se realizó el análisis gráfico que se muestra en la Figura 12.

Figura 12

Análisis de la influencia vs dependencia en el ámbito de seguridad en Chile



Nota: Elaboración propia en MICMAC.

Del análisis gráfico se toman en cuenta las variables con alta influencia y dependencia como variables estratégicas. De esta manera, se considera los siguientes **impactos geopolíticos en el ámbito de seguridad en Chile en el horizonte temporal 2024-2030**:

1. **Estabilidad interna y un entorno regulado.** Afecta significativamente al resto del sistema pues un entorno estable y regulado es primordial para el desarrollo y condiciona el éxito de las relaciones internacionales y de seguridad.
2. **Sostenibilidad y resiliencia para afrontar cambios climáticos.** Demanda un esfuerzo por mitigar riesgos que pueden traer variación del nivel del mar o fenómenos meteorológicos extremos que paralicen operaciones portuarias y generen afectación a la dinámica económica del país.

4.4. Contrastación de hipótesis

A partir de los impactos geopolíticos en el periodo 2024-2030, debido al desarrollo portuario en Perú y Chile, obtenidos en el epígrafe anterior, se han contrastado con la hipótesis general y las hipótesis específicas formuladas en el epígrafe 3.4.2.

De esta manera, se ha determinado aceptar parcialmente la hipótesis general “El desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030, traerá como impactos geopolíticos, un mayor progreso económico interno en el Perú en relación a Chile, favoreciendo nuestra posición en el balance de poder, un incremento de las relaciones comerciales con Brasil, así como un crecimiento de la influencia política de Estados Unidos y China sobre el Perú, conjuntamente con un crecimiento en los riesgos a la seguridad nacional”.

Esta hipótesis general se acepta parcialmente, porque el resultado muestra que Perú tiene el potencial de consolidarse como un hub logístico clave en el Pacífico debido al dinamismo exportador, inversión en infraestructura portuaria y cadenas de valor. Chile por su parte, enfrenta críticas por la falta de atención a su desarrollo portuario y dependencia gradual de puertos peruanos, lo que favorece la ventaja económica de Perú. Los impactos obtenidos confirman también que, debido a la competencia geopolítica entre EE.UU. y China, estas potencias buscarán influenciar en Perú, reflejando su importancia estratégica. Además, Perú enfrenta desafíos de seguridad como el narcotráfico, crimen organizado y tensiones sociales, vinculados al desarrollo portuario. Sin embargo, no hay evidencia directa en el desarrollo de los impactos que confirmen un incremento significativo de relaciones comerciales entre Perú

y Brasil, los cuales pudiesen presentarse más allá del periodo de tiempo planteado en esta investigación.

Con relación a la contrastación con las hipótesis específicas (H.E.), obtenemos lo siguiente:

1. Se acepta parcialmente la H.E. 1 “El desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030, traerá como impactos geopolíticos en la dimensión económica un mayor progreso económico interno en el Perú con relación a Chile, así como un incremento de las relaciones comerciales con Brasil debido a su interés de proyectar su mercado hacia el Pacífico”. Los impactos estimados reflejan una ventaja relativa de Perú debido a su posicionamiento como hub logístico y su enfoque estratégico en cadenas de valor, y descentralización. No obstante, no se ha observado información suficiente que pueda confirmar que en el periodo de estudio vaya a existir un incremento significativo de las relaciones comerciales con Brasil. Este punto requiere continuar viendo el resultado de las conversaciones y decisiones sobre las rutas comerciales que se definan, así como, tener en cuenta que estas relaciones comerciales están condicionadas a un desarrollo de infraestructura complementaria vial y ferroviaria.
2. Se acepta la H.E. 2 “El desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030, traerá como impactos geopolíticos en la dimensión política un favorecimiento en nuestra posición en el balance de poder, así como un crecimiento de la influencia política de Estados Unidos y China sobre el Perú. Los impactos estimados en este ámbito muestran que la ventaja alcanzada por Perú con su desarrollo portuario refuerza su posición frente a Chile debido a las deficiencias de este último en su sistema portuario, llevándolo durante este periodo a una progresiva dependencia de puertos peruanos. Asimismo, es resaltante el rol estratégico de la rivalidad geopolítica entre EE.UU. y China en el contexto del desarrollo portuario peruano.
3. Se acepta la H.E. 3 “El desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030, traerá como impactos geopolíticos en la dimensión de seguridad un crecimiento en los riesgos a la seguridad nacional por el accionar de actores transnacionales y no estatales con intereses sobre el país”. Los impactos estimados en seguridad dejan ver que el desarrollo de la infraestructura portuaria en Perú y Chile

incrementa los riesgos a la seguridad nacional por el accionar de actores transnacionales y no estatales. Sin embargo, los riesgos son más pronunciados en Perú debido a su dinámica interna y vulnerabilidades, mientras que Chile enfrenta desafíos más relacionados con su estabilidad estructural.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

Tomando en cuenta el objetivo principal y los tres objetivos secundarios planteados para esta investigación, así como a partir de los impactos geopolíticos estimados en el epígrafe 4.3 sobre los ámbitos económico, político y de seguridad en el periodo 2024-2030, debido al desarrollo portuario en Perú y Chile, se arribó a las siguientes conclusiones:

1. Sobre el objetivo principal, “Estimar los impactos geopolíticos debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030”, se concluye que, se irá redefiniendo la dinámica geopolítica regional hacia el Indo Pacífico, manteniéndose una considerable dependencia del entorno mundial, sobretodo de Estados Unidos y China, por ser las potencias más influyentes. Mientras que Perú está consiguiendo una ventaja competitiva, debido a la expansión y modernización de su infraestructura portuaria junto al comercio internacional, brindando un enfoque integral en cadenas de valor y nodos logísticos; Chile, enfrenta retos significativos relacionados al desarrollo de su infraestructura portuaria el cual se viene rezagando. Su estructura portuaria dispersa y una desatención política, coloca a su sistema nacional portuario en una posición vulnerable ante la competitividad regional. En este panorama general, se destaca el impacto de la planificación con una visión estratégica en ambos países.
2. Sobre el objetivo secundario, “Estimar los impactos geopolíticos en el ámbito económico, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030”, se concluye que, el Perú fortalecerá su dinamismo económico exportador y emergerá como un hub logístico en el Pacífico sudamericano. Este progreso incentivará la inversión en infraestructura complementaria (vial y ferroviaria), descentralización económica y la creación de zonas económicas especiales para descentralizar los nodos logísticos como Paita, Pisco y Matarani, pero también plantea desafíos relacionados con la industrialización y sostenibilidad. En Chile, el estancamiento en la inversión portuaria y la pérdida de competitividad regional podrían llevar a una focalización del comercio exterior hacia el norte del país, obligando a estrategias como el fortalecimiento del cabotaje y la renovación de concesiones portuarias para intentar mitigar su rezago.

3. Ambos países competirán a nivel regional, por el interés comercial principalmente de Brasil y Bolivia, para viabilizar una infraestructura que conecte sus respectivos comercios con el Indo-Pacífico, debido que el actual desarrollo portuario aún no es determinante para que eso suceda. En el caso de Brasil, la carretera interoceánica ha demostrado no ser influyente para una conexión comercial eficaz. Las dificultades para comunicación por la diferencia de idioma, los paros a lo largo de las conexiones viales, los costos de traslado de comercio a través de camiones y el costo de una inversión de ferrocarril que atravesase la Amazonía y la cordillera, son limitantes que pueden afectar la decisión de esta integración o al menos, para el periodo de estudio de esta tesis. En el caso de Bolivia, a pesar de los actuales convenios comerciales para uso de puertos peruanos y chilenos, su inestabilidad política y económica, además de las controversias políticas existentes con ambos países, genera que ese país no determine una decisión consecuente y razonable para una conexión estratégica portuaria. Como ampliación de la presente tesis, este aspecto, debe seguir siendo investigado, pues su influencia en los impactos geopolíticos puede trascender el periodo 2024-2030.
4. Sobre el objetivo secundario, “Estimar los impactos geopolíticos en el ámbito político, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030”, se concluye que, el avance peruano viene atrayendo a nivel global, el interés geopolítico de China y Estados Unidos, cuya rivalidad se viene intensificando por el interés mutuo de influencia en esta región. Esto representa una oportunidad de diversificar socios políticos y comerciales, aunque deberá manejar estas influencias sin comprometer su soberanía. Chile por otro lado, a pesar de su dependencia comercial con China, podría mantener sus relaciones tradicionales con Estados Unidos y buscar acuerdos regionales para diversificar rutas comerciales, pero su falta de atención al desarrollo portuario podría debilitar su posición estratégica incrementando una dependencia gradual de puertos peruanos.
5. Sobre el objetivo secundario, “Estimar los impactos geopolíticos en el ámbito de seguridad, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030”, se concluye que, en el Perú este desarrollo conlleva riesgos de mayor atracción al narcotráfico, crimen organizado y tensiones sociales, además de retos

medioambientales por la alteración del ecosistema marino. Esto requiere un fortalecimiento de las capacidades de seguridad y defensa, así como políticas de desarrollo social para mitigar tensiones. En Chile, su estabilidad interna y su entorno regulado ofrecen una ventaja relativa, pero enfrenta riesgos derivados de crisis laborales en sus puertos y de fenómenos climáticos. La cooperación regional en seguridad resalta como un factor relevante para ambos países frente a estas amenazas emergentes.

5.2. Recomendaciones

Como consecuencia de las conclusiones presentadas previamente, se plantea a continuación las siguientes recomendaciones:

1. La Dirección de Intereses Marítimos, actualmente a cargo de la secretaría de la COMAEM, puede utilizar la evaluación de estos impactos geopolíticos, para promover la integración multisectorial que permita definir las estrategias que faciliten la integración logística y comercial. Esto incluye establecer mecanismos diplomáticos globales y regionales para planificar y ejecutar proyectos portuarios y de transporte complementarios (viales y ferroviarios), fortaleciendo la competitividad del país para aprovechar las oportunidades que brindan el entorno geopolítico actual frente a los mercados internacionales y de manera preponderante hacia el Indo Pacífico.
2. La Comandancia General de Operaciones del Pacífico, deberá evaluar la conveniencia de una descentralización de sus Fuerzas Operativas para garantizar la seguridad de las líneas de comunicaciones marítimas. Asimismo, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas deberá evaluar que su organización administrativa y operativa para ejercer la autoridad marítima, este acorde al contexto portuario nacional y la población aledaña, que se viene desarrollando en el litoral. Bajo este escenario, la Marina de Guerra del Perú fortalecerá su contribución estratégica a la defensa y el desarrollo en un marco que garantice la seguridad y la sostenibilidad económica del crecimiento portuario y la integración de nodos logísticos.
3. El Estado Mayor General de la Marina puede utilizar la evaluación de estos impactos, como fuente para analizar la relación que puedan tener con la política institucional y promover de manera multisectorial una estrategia geopolítica pragmática que permita

gestionar las relaciones con China y Estados Unidos, con una visión coherente y de largo plazo, asegurando inversiones estratégicas sin comprometer la soberanía nacional.

4. La Comandancia General de Operaciones de la Amazonia, puede utilizar la evaluación de estos impactos geopolíticos, sobre todo las limitaciones encontradas para la integración comercial con Brasil, como fuente de evaluación para las actividades de seguridad y desarrollo social que se realiza en las vías fluviales, puesto que estas son parte de la alternativa de conexión para la integración comercial bioceánica.
5. La Comandancia General de Operaciones del Pacífico y la Dirección General de Capitanías y Guardacostas pueden acoger los impactos geopolíticos estimados para la evaluación en su planeamiento estratégico operacional orientado a contar con las capacidades que le permitan intervenir eficientemente contra actividades ilícitas como el narcotráfico y el crimen organizado transnacional asociados al desarrollo portuario. Asimismo, de manera multisectorial debe implementar políticas de desarrollo social y cohesión territorial en las zonas de influencia portuarias para reducir tensiones sociales.
6. La Dirección de la Escuela Superior de Guerra Naval, puede considerar como tema de investigación ampliatorio a la presente tesis, “El impacto geopolítico en Perú debido a una integración comercial y portuaria con Brasil y Bolivia, a partir del desarrollo portuario en la cuenca del Pacífico”.

Referencias

- Administración de Servicios Portuarios de Bolivia. (2024, 23 de agosto). ASP-B y Chilena EPA. suscribieron un nuevo acuerdo de descuento de tarifas en un 34%. *Logística*. <https://logistica-ni.com/asp-b-y-chilena-epa-suscribieron-un-nuevo-acuerdo-de-descuento-de-tarifas-en-un-34/>
- Agencia de Promoción de la Inversión Privada. (2024, 3 de junio). Proinversión realizará estudio para evaluar la construcción de puertos en el sur del país. *gob.pe*. <https://www.gob.pe/institucion/proinversion/noticias/965413-proinversion-realizara-estudio-para-evaluar-la-construccion-de-puertos-en-el-sur-del-pais>
- Aldana S. (2000). La Confederación Peruano-boliviana: los últimos sueños bolivarianos y los primeros de integración. En, PUCP (Ed.). *Homenaje a Félix Denegri Luna* (Cap. 22. pp. 123-147). <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/191512>
- Alianza del Pacífico (2024). *Que es la Alianza del Pacífico*. <https://alianzapacifico.net/que-es-la-alianza/>
- Armijos L., Ortega D., Simbaña J. & Santillán I. (2019). Michel Godet: el prospectivista de la prospectiva y la permanente efectividad de su método en el siglo XXI. *Revista electrónica Tambara*. 8, (46), 642-654. <https://tambara.org/ano-2019-edicion-2/>
- Astudillo C. (2020). *Un Ensayo sobre la Seguridad y la Defensa en el Perú Nuevas Amenazas, Nuevos Roles*. Editor César Astudillo Salcedo.
- Autoridad Portuaria Nacional. (2012). *Plan Nacional de Desarrollo Portuario*. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/753387/PLAN_NACIONAL_DE_DESARROLLO_PORTUARIO_2012.pdf?v=1653409419
- Autoridad Portuaria Nacional - APN. (2024a, 6 de setiembre). *Aviso de Sinceramiento*. [pdf]. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7006588/3688719-aviso-de-sinceramiento-septiembre-2024.pdf?v=1727454713>
- Autoridad Portuaria Nacional - APN. (2024 b). *Plan Estratégico Institucional 2024-2030*. [Documentos generales]. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6215051/5476524-plan-estrategico-institucional-2024-2030-pdf.pdf?v=1713475491>

- Autoridad Portuaria Nacional - APN. (2024 c). *Informe de Evaluación Institucional correspondiente al primer semestre del año 2024*. [Documentos generales]. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7008443/6037897-informe-de-evaluacion-pei-primer-semester-2024.pdf?v=1727468667>
- Ballesteros M. (2015). Método para el análisis de regiones geopolíticas (MARG). *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE)*, (6),17-63. <https://revista.ieee.es/article/view/250>
- Banco Mundial. (2023). *Connecting to Compete 2023 Trade Logistics in an Uncertain Global Economy*. [Reporte]. https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report.pdf
- BBC Mundo. (2014, 27 de enero). ¿Qué ganaron y perdieron Perú y Chile con el fallo de La Haya?. *Noticias*. https://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/01/140127_chile_peru_cij_fallo_haya_az
- Begazo P. (2021). *Desarrollo del comercio en el ámbito marítimo del Perú al 2040*. [Tesis de Maestría en Estrategia Marítima, Escuela Superior de Guerra Naval]. Repositorio ESUP. <https://hdl.handle.net/20.500.12927/318>
- Berazategui A. (4 de junio del 2021). ¿Qué es la Geopolítica? Su estudio y por qué debería de importarnos. *Dossier Geopolítico*. <https://dossiergeopolitico.com/2021/06/04/que-es-la-geopolitica-su-objeto-de-estudio-y-por-que-deberia-importarnos/>
- Blydal C. (2021). Situación geopolítica del borde pacífico de América en el 2021 desde el punto de vista del Perú. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, 18(2), 96-109. <https://doi.org/10.35628/resup.v16i2.105>
- Bnaméricas. (2 de abril del 2024). Chile llama a licitación por obras en proyecto portuario de USD 4.000 mn. *bnamericas. Noticias*. <https://www.bnamericas.com/es/noticias/chile-llama-a-licitacion-por-obras-en-proyecto-portuario-de-us4000mn>
- Brzezinski, Z. (1998). *El gran tablero mundial*. Editorial digital chungalitos.
- Buchelli L. (2021). *El posicionamiento del Perú a nivel comercial en el mercado de China y América del Sur. Análisis de oportunidades con el Puerto de Chancay* [Tesis de Maestría en Diplomacia y Relaciones Internacionales. Academia diplomática del Perú

- Javier Pérez de Cuellar]. Repositorio Academia Diplomática del Perú ADP.
<http://repositorio.adp.edu.pe/handle/ADP/194>
- Cabrera L. (2016). Complejidades y desafíos en la relación entre Chile y Perú en el siglo XXI: un enfoque desde la geopolítica crítica. *Revista Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de Costa Rica*, 89(2), 109-124. <http://dx.doi.org/10.15359/ri.89-2.4>
- Calderón C. (2024). Los puertos de Perú, núcleos de su desarrollo económico. *MAPFRE Global Risck*. <https://www.mapfreglobalrisks.com/gerencia-riesgos-seguros/articulos/puertos-peru-nucleos-desarrollo-economico/>
- Cámara de Comercio de Santiago. (2024, 6 de agosto). Comité de Comercio Internacional presenta análisis de Infraestructura Portuaria en Chile. *Noticias*.
<https://www.ccs.cl/2024/08/06/comite-de-comercio-internacional-presenta-analisis-de-infraestructura-portuaria-enchile/>
- Cámara Marítima y Portuaria de Chile. (2017). *Memoria Anual 2017*.
<https://www.camport.cl/sitio/wp-content/uploads/2018/05/Camport-Ma-2017.pdf>
- Cámara Marítima y Portuaria de Chile. (2020). *Inversiones y concesiones portuarias: análisis crítico*. [Informe]. <https://www.camport.cl/wp-content/uploads/2020/06/Informe-inversiones-y-concesiones-portuarias-Primer-trimestre-2020.pdf>
- Cámara Marítima y Portuaria de Chile. (2023 a). *Informe Inversiones y Eficiencia en Puertos*. [Informe]. <https://www.camport.cl/wp-content/uploads/2023/07/Informe-Capacidades-portuarias-2023.pdf>
- Cámara Marítima y Portuaria de Chile. (2023 b). *Indicador de Desempeño Logístico “LPI” 2023*. [Reporte]. <https://camport.cl/wp-content/uploads/2023/06/Reporte-LPI-2023-Camport.pdf>
- Cámara Marítima y Portuaria de Chile. (2024 a). *Análisis Comparativo Comercio Exterior Enero – Junio 2024 vs. 2023*. [Reporte]. https://www.camport.cl/wp-content/uploads/2024/09/Reporte-Camport-COMEX-en-jun-2024_V3.pdf
- Cámara Marítima y Portuaria de Chile. (2024 b). *Informe Drewry del tercer trimestre “Análisis de Concesiones”*. [Reporte]. <https://www.camport.cl/wp-content/uploads/2024/06/Reporte-Camport-Concesiones-Drewry.pdf>

- Cann, O. (2016, 12 de octubre). *¿Qué es la competitividad?*. Foro Económico Mundial. <https://es.weforum.org/stories/2016/10/que-es-la-competitividad/>
- Castro, J. (2020). *Geopolítica aplicada al Perú y los negocios internacionales*. Fondo Editorial Universidad San Martín de Porres. Facultad de ciencias administrativas y recursos humanos.
- Castro, J. (2021). *Geopolítica de la República 200 años después*.
- Centro de Altos Estudios Nacionales - CAEN. (2000). *Antología de Geopolítica*. CAEN.
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico - CEPLAN. (2022). *Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050*. <https://www.gob.pe/institucion/ceplan/informes-publicaciones/4637571-peru-plan-estrategico-de-desarrollo-nacional-al-2050>
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico – CEPLAN. (2023). *Perú: hub portuario de Asia en el Pacífico sur*. <https://observatorio.ceplan.gob.pe/ficha/S36>
- ComexPerú. (3 de mayo del 2024). *Perú top 5 en conectividad marítima de Latinoamérica*. <https://www.comexperu.org.pe/articulo/peru-top-5-en-conectividad-maritima-de-latinoamerica>
- Comité Central del Partido Comunista de China. (2022). *Informe presentado ante el XX Congreso Nacional del Partido Comunista de China*. Ministerio de Relaciones exteriores, República Popular China. https://www.mfa.gov.cn/esp/zxxx/202210/t20221026_10792080.html
- Consejo de Políticas de Infraestructura de Chile. (2023, 27 de diciembre). Puertos de Chile en 2023: destacan avances en inversión en infraestructura, innovación tecnológica y sostenibilidad. *Mundo Chile*. <https://www.infraestructurapublica.cl/puertos-de-chile-en-2023-destacan-avances-en-inversion-en-infraestructura-innovacion-tecnologica-y-sostenibilidad/>
- Contreras A. (2007). Análisis Crítico de la Geopolítica Contemporánea. *Revista Política y Estrategia*, (108), 29-45. <https://biblat.unam.mx/hevila/Politicayestrategia/2007/no108/3.pdf>
- Cornejo J. (2024). Implicancias de la Gran Estrategia China en la Seguridad Nacional del Perú. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, 21, (1), 85-98. <https://revista.esup.edu.pe/RESUP/article/view/173>

- Crucelegui J. (2020). *Desafíos en la competencia y la regulación de infraestructuras y servicios portuarios y del sector del transporte marítimo. Especial referencia a la situación en la región de América Latina y el Caribe*. United Nations Conference on Trade and Development (Research Paper N° 48).
https://unctad.org/system/files/official-document/ser-rp-2020d7_es.pdf
- Cuellar R. (2015). Geopolítica, origen del concepto y su evolución. *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*. (113), 59-80.
<https://www.revistas.unam.mx/index.php/rri/article/view/48963>
- Chang V. & Castro F. (2018). Infraestructura portuaria y crecimiento económico regional en la costa oeste del Pacífico Sur: Un análisis de causalidad de Granger. *Revista de Análisis económico y financiero*, 1(1), 43-52. <https://doi.org/10.24265/raef.2018.v1n1.6>
- Chávez, G. (2019). *Factores que limitan el uso de la carretera Interoceánica Sur en el intercambio comercial entre la región sur del Perú con Brasil y Bolivia*. [Tesis de Licenciatura en Negocios Internacionales. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas]. Repositorio Académico UPC. <http://hdl.handle.net/10757/625689>
- Child, J. & Kelli, P. (1988). *Los Geopolíticos de Sudamérica*. L. Rienner.
- Decreto Legislativo N° 1689 (2024). *Decreto Legislativo que declara de necesidad pública e interés nacional la intervención estratégica e integral en las zonas de influencia del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay* y aprueba disposiciones especiales por su construcción y funcionamiento. Presidencia de la República.
<https://www.legismovil.pe/BancoMedios/Archivos/edicion%20extraordinaria%20de%20normas%20legales%2018161.pdf>
- Decreto Ley N°3059. (1979). *Ley de fomento a la Marina Mercante*. Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Chile. <https://bcn.cl/3lhb5>
- Decreto Supremo N° 012-2019-DE. (2019). *Decreto Supremo que aprueba la Política Nacional Marítima 2019-2030*. Presidencia de la República.
<https://www.gob.pe/institucion/mindef/normas-legales/391605-012-2019-de>
- Decreto Supremo N° 029-2019-MTC. (2019). *Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga*. Presidencia de la Republica. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/288296-029-2019-mtc>

- Doig, J. (2016). *Geopolítica portuaria nacional: retos y posibilidades*. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
- Duarte J. (2023,1 de agosto). Impactos Geopolíticos y Estrategias de Crecimiento en la Industria Portuaria y Marítima. *Portal Portuario*. <https://portalportuario.cl/juan-duarte-impactos-geopoliticos-y-estrategias-de-crecimiento-en-la-industria-portuaria-y-maritima/>
- EAE Business School. (24 de agosto del 2023). ¿Qué es el cabotaje en el transporte y qué tipos existen?. *Retos en Supply Chain*. <https://retos-operaciones-logistica.eae.es/cabotaje-que-es/>
- EAE Business School. (2024). Qué es el índice de desempeño logístico LPI. *Blog Negocio*. <https://www.eaprogramas.es/blog/negocio/empresa/que-es-el-indice-de-desempeno-logistico-lpi>
- Escenario Mundial. (2023). Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Emiratos Árabes Unidos acuerdan cooperación sobre Corredor Bioceánico. *Redacción*. <https://www.escenariomundial.com/2023/12/01/argentina-brasil-chile-paraguay-y-emiratos-arabes-unidos-acuerdan-cooperacion-sobre-corredor-bioceanico/>
- Euroinnova. (2024). Qué es un impacto económico de un proyecto y como se calcula. *Blog Euroinnova*. <https://www.euroinnova.edu.es/blog/que-es-un-impacto-economico-de-un-proyecto>
- Ey Parthenon. (diciembre del 2023). *2024 Geostrategic Outlook* [Perspectiva geoestratégica]. [Reporte]. https://assets.ey.com/content/dam/ey-sites/ey-com/en_gl/topics/geostrategy/ey-2024-geostrategic-outlook-report.pdf
- Fabres F. (2023). *El mercado de cabotaje marítimo de carga en Chile*. [Tesis de Maestría en Políticas Públicas, Universidad de Chile]. Repositorio Universidad de Chile. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/195617>
- Farrés G. (2012). Poder y análisis de conflictos internacionales: el complejo conflictual. *Revista CIDOB D'afers Internacionals*. (99), 179-199. https://www.cidob.org/sites/default/files/2024-08/179-199_GUILLEM%20FARRES.pdf
- Foro del Acuerdo Nacional. (2002). *Acuerdo Nacional*. <https://acuerdonacional.pe/>

- Fuentes G. (2018). *Una política oceánica para Chile, el desarrollo de puertos*. Revista de Marina, 134(961). <https://revistamarina.cl/es/articulo/una-politica-oceanica-para-chile-el-desarrollo-de-puertos>
- Fuenzalida A. (2024). Escenarios futuros con China: Una mirada naval y marítima desde Chile. *Revista de Marina*. <https://revistamarina.cl/es/articulo/escenarios-futuros-con-china-una-mirada-naval-y-maritima-desde-chile>
- Giudise V. (2005). Teorías Geopolíticas. Gestión en el Tercer Milenio. *Revista de Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos*, 8, (15), 19-23. <https://doi.org/10.15381/gtm.v8i15.9691>
- Godet M. & Durance P. (2011). *La prospectiva estratégica*. UNESCO Y DUNOD.
- González E. (2024, 2 de abril). ¿Sigue siendo Chile un país portuario?. *El libero*. <https://ellibero.cl/tribuna/sigue-siendo-chile-un-pais-portuario/>
- González F. (2018). La competitividad portuaria: un análisis de los principales criterios. *Eixo Atlántico*. <https://n9.cl/flnf7>
- Hernández M. (2023). El impacto político en la sociedad moderna: ¿Qué debemos saber? *ADN Mundo*. <https://www.adn-mundo.com/impacto-politico/>
- Hernández - Sampieri, R. & Mendoza, T. (2018). *Metodología de la Investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. McGraw-Hill Interamericana Editores.
- Instituto Boliviano de Comercio Exterior. (2024). *Bolivia – Chile: Relación Comercial y uso de puertos*. (Boletín N° 1.212). <https://ibce.org.bo/publicaciones-ibcecifras-pdf.php?id=1210>
- International Transport Forum. (2016). *Ports Policy Review of Chile* [Análisis de la política portuaria de Chile]. *International Transport Forum Policy Papers*, (25), 1-103. <https://doi.org/10.1787/3c3789be-en>
- Jorquera C. (2020). *Corredores bioceánicos: un paso de integración*. Biblioteca del Congreso nacional de Chile. [Serie Minutas N° 88 -20]. https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/29347/1/N_88_20_Corredores_bioceanicos_CHILE.pdf
- Lacoste, Y. (2009). *Geopolítica, la larga historia del presente*. Síntesis.

- Ley N° 27943. (2003). *Ley del Sistema Portuario Nacional*. (28 de febrero del 2003).
Presidencia de la República.
[https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/309DEF042F5FCC90052577E50055704F/\\$FILE/2national.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/309DEF042F5FCC90052577E50055704F/$FILE/2national.pdf)
- Mardones I. (2022). *Puerto Chancay en Perú y su impacto geopolítico en Chile*. [Documento de trabajo N° 15]. AthenaLab. <https://n9.cl/bfosh9>
- Martin A. (2024, 22 de febrero). *Definición de geopolítica. Historia, conceptos, teorías y corrientes geopolíticas*. Definicion.com. <https://definicion.com/geopolitica/>
- Martin C. (2023, 10 de febrero). *¿Qué es la geopolítica?*. El Orden Mundial.
<https://elordenmundial.com/que-es-geopolitica/>
- Mercado E. (1979). La Geopolítica en el transcurso de la historia del Perú. En, CAEN (ed), *Geopolítica*. (pp. 7-12).
- Mestre A. (2019). Midiendo la conectividad portuaria para mejorar competitividad: el Índice de Conectividad Portuaria de Valenciaport. *UN Trade and Development UNCTAD*
<https://unctad.org/news/midiendo-la-conectividad-portuaria-para-mejorar-competitividad-el-indice-de-conectividad>
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2024). ¡Una gran noticia! Se aprobó nueva Ley sobre el Cabotaje Marítimo que fortalecerá el comercio exterior. *Gob.pe*.
<https://www.gob.pe/institucion/mincetur/noticias/964142-una-gran-noticia-se-aprobo-nueva-ley-sobre-el-cabotaje-maritimo-que-fortalecera-el-comercio-exterior>
- Ministerio de Defensa. (2006). *Libro Blanco de la Defensa Nacional: Perú*. [Libro Blanco].
https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/397073/Libro_blanco.pdf
- Ministerio de Defensa. (2022). *Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa al 2030*. Gob. pe. <https://www.gob.pe/institucion/mindef/informes-publicaciones/3212559-politica-nacional-multisectorial-de-seguridad-y-defensa-nacional-al-2030>
- Ministerio de Defensa. (2024). Alianza entre SIMA Perú y Hyundai Heavy Industries fortalecerá la industria naval en nuestro país. *Nota de prensa. gob. pe*.
<https://www.gob.pe/institucion/mindef/noticias/927707-alianza-entre-sima-peru-y-hyundai-heavy-industries-fortalecera-la-industria-naval-en-nuestro-pais>

- Ministerio de Defensa de España. (2021). *Panorama de tendencias geopolíticas horizonte 2040*. Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, (2ª, ed.). Instituto Español de Estudios Estratégicos.
https://www.ieee.es/Galerias/fichero/OtrasPublicaciones/Nacional/2019/panorama_de_tendencias_geopoliticas_2040.pdf
- Ministerio de Economía, Fomento y Turismo de Chile. (2023). Gobierno inicia proceso clave para que Chile tenga una política nacional de Desarrollo Logístico Portuario. *Economía. Gob.* <https://www.economia.gob.cl/2023/04/14/gobierno-inicia-proceso-clave-para-que-chile-tenga-una-politica-nacional-de-desarrollo-logistico-portuario.htm>
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2024). *Informe de actualización de proyecciones macroeconómicas 2024-2027*.
https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6271406/5515865-iapm_2024_2027.pdf?v=1714527282
- Ministerio de Fomento, Industria, Comercio y Servicios de Brasil. (2024). Seminario discute el potencial y desafíos para la integración entre el Puerto de Chancay y la ZFM. *Noticias.* <https://www.gov.br/suframa/pt-br/publicacoes/noticias/seminario-discute-potencialidades-e-desafios-para-integracao-entre-o-porto-de-chancay-e-a-zfm>
- Ministerio de Obras Públicas de Chile. (2009). *Política de infraestructura portuaria y costera al 2020*. Gobierno de Chile.
<https://repositoriodirplan.mop.gob.cl/biblioteca/handle/20.500.12140/208407>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2021). *Política Oceánica Nacional de Chile*. [pdf].
<https://socioecologiacostera.cl/wp-content/uploads/2021/07/politica-oceanica-nacional-de-chile.pdf>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2024, 10 de mayo). Declaración Conjunta sobre el Diálogo de Alto Nivel entre el Perú y los Estados Unidos. *Declaracion conjunta. gob.pe.* <https://www.gob.pe/institucion/rree/noticias/951783-declaracion-conjunta-sobre-el-dialogo-de-alto-nivel-entre-el-peru-y-los-estados-unidos>
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia. (2024, 18 de junio). Estudio Busca posicionar al puerto de Ilo – Perú como alternativa para el comercio exterior boliviano. *Cancilleria.gob.bo.* <https://cancilleria.gob.bo/mre/2024/06/18/15829/>

- Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. (2024). Chile manifiesta su compromiso y voluntad política para continuar con el desarrollo del corredor bioceánico que conectará a Brasil con el norte del país. *chile.gob. cl*.
<https://www.chile.gob.cl/chile/blog/brasil/brasil/chile-manifiesta-su-compromiso-y-voluntad-politica-para-continuar-con-el>
- Ministerio de Relaciones Exteriores de China. (2024, 17 de noviembre). Xi Jinping Asiste a 31ª Reunión de Líderes Económicos de APEC y Pronuncia Discurso Importante. *Actividades*.
https://www.fmprc.gov.cn/esp/gjhdq/lmz/3513/3515/202411/t20241120_11529698.html
- Ministerio de Relaciones Exteriores, Unión Europea y Cooperación. (2024). Perú fortalece la lucha contra el tráfico de drogas en sus puertos. *Noticias. FIAP*.
<https://www.fiiapp.org/noticias/peru-fortalece-la-lucha-contra-el-trafico-de-drogas-en-sus-puertos/>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2006). *Lineamientos para elaborar estudios de impacto ambiental a nivel definitivo en proyectos portuarios*. República del Perú.
<https://portal.mtc.gob.pe/transportes/socioambientales/documentos/LEIAPP.pdf>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2020). *Informe de viabilidad para la instalación de plataformas logísticas de tipo antepuerto en el Callao* (Anexo N° 1). Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.
https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/710898/Anexo_Informe_de_Viabilidad_Antepuerto_en_el_Callao.pdf
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2023). *Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032*. [Documento Técnico].
<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5793946/4081616-plan-nacional-de-servicios-e-infraestructura-logistica-de-transporte-al-2032.pdf?v=1706817952>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2024). Sepa qué es el cabotaje de transporte marítimo y a quiénes beneficia. *Nota de prensa. Gob.pe*.
<https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/767817-sepa-que-es-el-cabotaje-de-transporte-maritimo-y-a-quienes-beneficia>
- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile. (2023). *Política Nacional: Logística Portuaria: Consolidado de diagnósticos y propuestas*. Sub-Secretaría de Transporte.

<https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2023/04/Pol%C3%ADtica-Nacional-Log%C3%ADstica-Portuaria-Consolidado-diagn%C3%B3stico-y-propuestas-base-1.pdf>

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile. (2024 a). *Unidad Desarrollo Portuario*. <https://logistica.mtt.cl/desarrollo-portuario/>

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile. (2024 b). *Revisión de Política Portuaria*. <https://logistica.mtt.cl/revision-de-politica-portuaria/>

Naciones Unidas (2023). *Informe sobre el transporte marítimo 2023*. Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023overview_es.pdf

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN). (2024, 6 de marzo). Más de USD 124,7 millones invertirán concesionarios portuarios este 2024. *Noticias. ositran.gob.pe*. <https://www.ositran.gob.pe/anterior/noticias/mas-de-usd-1247-millones-invertiran-concesionarios-portuarios-este-2024/>

Organización de Estados Americanos OEA (2024). *One Pager Programa de Protección Marítima y Portuaria*. <https://www.oas.org/ext/es/seguridad/publicaciones/program/106>

Orrego A. (24 de junio del 2024). Juan Carlos Paz afirma que Perú y Chile podrían ser socios en el campo portuario y de cabotaje. *Portal Portuario*. <https://portalportuario.cl/juan-carlos-paz-afirma-que-peru-y-chile-podrian-ser-socios-en-el-campo-portuario-y-de-cabotaje/>

Peña T. & Pirela J. (2007) La complejidad del análisis documental Información, cultura y sociedad. *Revista del Instituto de Investigaciones Bibliotecológicas de la Universidad de Buenos Aires Buenos Aires*. (16), 55-81. <https://www.redalyc.org/pdf/2630/263019682004.pdf>

Pinochet, A. (1984). *Geopolítica*. Editorial Andrés Bello.

Pinto J. (diciembre 2016). La construcción social del estado en el Perú: El régimen de Castilla y el mundo popular, 1845-1856. *Revista Historia (Santiago)*, 2(49). <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942016000200008>.

- Portal Portuario. (2024, 5 de junio). Asmar y Syncrolift AS firman contrato para modernizar astillero en Talcahuano. *Redacción Portal Portuario* <https://portalportuario.cl/asmay-syncrolift-as-firman-contrato-para-modernizar-astillero-en-talcahuano/>
- Pozo A. (2022, 25 de marzo). Construcción de megapuerto chino en Perú toma forma y pone presión a terminales chilenos. *Noticias DFSud*. <https://n9.cl/n2wztf>
- Presidencia de la República. (2024 a). Gobierno promulga leyes que impulsarán el desarrollo y la competitividad del sector portuario. *Nota de prensa. Gob.pe*. <https://www.gob.pe/institucion/presidencia/noticias/967420-gobierno-promulga-leyes-que-impulsaran-el-desarrollo-y-la-competitividad-del-sector-portuario>
- Presidencia de la República. (2024 b). Chancay es el nuevo camino inca marítimo. *Nota de prensa. gob.pe*. <https://www.gob.pe/institucion/presidencia/noticias/1057896-chancay-es-el-nuevo-camino-inca-maritimo>
- Presidencia de la República de Brasil. (2024). Brasil fortalece la integración sudamericana con un nuevo acuerdo de inversiones para rutas estratégicas. *Noticias. gov.br*. <https://www.gov.br/secom/es/ultimas-noticias/2024/10/brasil-fortalece-la-integracion-sudamericana-con-un-nuevo-acuerdo-de-inversiones-para-rutas-estrategicas>
- Presidencia de la República de Paraguay. (2023). Paraguay suscribe acuerdo de cooperación en torno al Corredor Bioceánico. *Nota de prensa. gov.py*. <https://www.presidencia.gov.py/sala-de-prensa/noticias/historial/paraguay-suscribe-acuerdo-de-cooperacion-en-torno-al-corredor-bioceanico>
- Proinversión. (12 de junio del 2024). *Modernización de puertos mediante APP multiplicaron por 10 las exportaciones peruanas. Nota de prensa. Proinversión*. <https://www.investinperu.pe/es/pi/detalle-noticia/modernizacion-de-puertos-mediante-app-multiplicar>
- Pwc España. (2012). *Estudios de Impacto Económico*. [pdf]. <https://www.pwc.es/es/sector-publico/assets/brochure-estudios-impacto-economico.pdf>
- Quesada V. (2005). *Análisis de Eficiencia en Logística Portuaria mediante DEA*. [Tesis de Doctorado en Organización Industrial y Gestión de Empresas. Universidad de Sevilla]. Repositorio idus. <http://hdl.handle.net/11441/15967>

- Ramírez Y. (2024). El proyecto busca consolidar una conexión ferroviaria que reducirá costos y tiempos en el transporte de carga internacional. *Perú Construye*.
<https://peruconstruye.net/2024/01/04/tren-bioceanico-proyecto-megapuerto-chancay/>
- Ramos, C., Castro, J., Bocanegra, V. & Concha, L. (1993). *Nueva visión geoestratégica del Perú como alternativa a los desafíos del siglo XXI*. Edición reservada de acuerdo con ley.
- Redacción +P. (2024). Chancay: impacto geopolítico y comercial del Mega Puerto chino en Perú. *Más Producción*. <https://masp.lmneuquen.com/fruticultura/chancay-impacto-geopolitico-y-comercial-del-mega-puerto-chino-peru-n1121237>
- Reporte Asia. (2024). El Puerto de Chancay en Perú: avances y perspectivas de un proyecto clave en la infraestructura portuaria regional. *Comercio*.
<https://reporteasia.com/economia/comercio/2024/01/03/el-puerto-de-chancay-en-peru-avances-y-perspectivas-de-un-proyecto-clave-en-la-infraestructura-portuaria-regional/>
- Rodríguez P. (2023 30 de noviembre). Seis claves sobre el “Orden Mundial” de Henry Kissinger. *Política Exterior*. <https://www.politicaexterior.com/seis-claves-sobre-el-orden-de-henry-kissinger/>
- Ruiz G. (2024). *Impacto de las concesiones portuarias en el Perú*. [Presentación]. Macro Consult. https://afin.org.pe/wp-content/uploads/2015/12/Presentacion-Impacto-de-las-concesiones-portuarias_AFIN.pdf
- Sánchez R. & Barleta E. (2024). *Ranking 2023 de puertos y terminales de contenedores de América Latina: el juego del "balancín"*. PortEconomics.
https://www.porteconomics.eu/ranking-2023-of-latin-american-ports-and-container-terminals-the-seesaw-game/?trk=article-ssr-frontend-pulse_little-text-block
- Santos G. (14 de febrero del 2024). *Cambios geopolíticos y su impacto en el comercio y la inversión global* [Publicación]. LinkedIn. <https://www.linkedin.com/pulse/geopolitical-shifts-impact-global-trade-investment-santosh-g-swn2c/>
- Secretaría de Seguridad y Defensa Nacional (SEDENA). (2015). *Doctrina de Seguridad y Defensa Nacional*.
- Strausz-Hupé, R. (1945). *Geopolítica: la lucha por el espacio y el poder*. Editorial Hermes.

- U.S. Department of State. (2024a). *Alianza para la Prosperidad Económica en las Américas*. <https://2021-2025.state.gov/alianza-para-la-prosperidad-economica-en-las-americas-apep/>
- U.S. Department of State. (2024b). *Red Blue Dot* [Red de puntos azules]. <https://www.state.gov/blue-dot-network/>
- U.S. Department of State. (2024c). *Ficha informativa: Impulsar la Colaboración entre Estados Unidos y Perú*. <https://pe.usembassy.gov/es/hoja-informativa-impulsar-la-colaboracion-entre-estados-unidos-y-peru/>
- U.S. Department of State. (2024d). U.S. Relations With Chile [Relaciones entre Estados Unidos con Chile]. <https://www.state.gov/countries-areas/chile/>
- U.S. Department of State. (2024e). *Declaración Conjunta sobre el Diálogo de Alto Nivel entre Estados Unidos y Chile*. <https://cl.usembassy.gov/es/declaracion-conjunta-sobre-el-dialogo-de-alto-nivel-entre-ee-uu-y-chile-2/>
- U.S. Southern Command. (2024). *2024 Posture Statement to Congress* [Declaración de postura de 2024 al Congreso]. <https://www.southcom.mil/Media/Special-Coverage/SOUTHCOMs-2024-Posture-Statement-to-Congress/>
- Valladares Y. (2023, 28 de setiembre). *Puerto de Chancay: El Camino hacia un Perú más Competitivo*. RTM. <https://rtm.com.pe/gestion-de-categorias/puerto-de-chancay-peru-mas-competitivo/>
- Vivanco I. (2015). *Estrategias para el fortalecimiento de la competitividad nacional en relación con la visión geopolítica nacional*. [Tesis de Doctorado en Ciencias Administrativas. Universidad Nacional Mayor de San Marcos]. Repositorio Institucional UNMSM. <https://hdl.handle.net/20.500.12672/4507>
- Weidenslaufer C. (diciembre del 2023). *La gestión de los puertos en Chile y Perú*. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. [pdf]. https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/35619/2/BCN_Gestion_de_puertos_comparado_Chile_Peru_CW.pdf

Anexos

Anexo A: Informes de validación para los cuestionarios de las entrevistas

INFORME DE VALIDACIÓN DE ENTREVISTA POR JUICIO DE EXPERTOS

Doctor Joaquín Lombira Echevarría

Grados, nombre y cargo del evaluador

Título de la Investigación: “PROYECCIÓN DEL IMPACTO GEOPOLÍTICO DURANTE EL PERÍODO 2024 – 2030, DEBIDO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL PERÚ Y CHILE”.

Autor de la investigación: Bachiller, Capitán de Navío Giancarlo Ferrer Carrasco

Indicadores y criterios para la evaluación de cada pregunta de la entrevista

N.º	Indicadores	Criterios
1	Claridad	La pregunta se comprende claramente, es decir está redactada con una sintáctica y semánticas adecuadas.
2	Pertinencia	La pregunta aborda contenidos relevantes para el propósito de la investigación.
3	Coherencia	La pregunta tiene relación lógica con la unidad de análisis de la categoría de estudio que está midiendo.
4	Suficiencia	Las preguntas que corresponden a una misma unidad de análisis comprenden los aspectos cualitativos más importantes a estudiar, y bastan para lograr la evaluación de esta.

EVALUACIÓN DE INDICADORES PARA CADA PREGUNTA DE LA ENTREVISTA

Deficiente: D
 Bien: B
 Muy Bien: MB

N.º	PREGUNTAS	INDICADORES				Observaciones y recomendaciones
		1	2	3	4	
Categorías de Estudio: Impacto geopolítico						
Unidad de análisis: ámbito económico						
1	¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en el ámbito económico, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú durante el período 2024 – 2030?	B	B	B	MB	
2	¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en el ámbito económico, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en Chile durante el período 2024 – 2030?	B	B	B	MB	
Categorías de Estudio: Impacto geopolítico						
Unidad de análisis: ámbito político						
3	¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en el ámbito político, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú durante el período 2024 – 2030?	B	B	B	MB	
4	¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en el ámbito político, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en Chile durante el período 2024 – 2030?	B	B	B	MB	
Categorías de Estudio: Impacto geopolítico						
Unidad de análisis: ámbito de seguridad						
5	¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en el ámbito de la seguridad, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú durante el período 2024 – 2030?	B	B	B	MB	
6	¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en el ámbito de la seguridad, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en Chile durante el período 2024 – 2030?	B	B	B	MB	

Categorías de Estudio: Impacto geopolítico						
Unidad de análisis: otros ámbitos						
7	¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en otros ámbitos, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú durante el período 2024 – 2030?	B	B	B	MB	
8	¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en otros ámbitos, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en Chile durante el período 2024 – 2030?	B	B	B	MB	

Observaciones o recomendaciones generales a la propuesta de cuestionario de entrevista: Aprobado sin observaciones



Fecha: 3 de setiembre del 2024.

INFORME DE VALIDACIÓN DE ENTREVISTA POR JUICIO DE EXPERTOS

Maestro

Contralmirante (r), César MORALES Huerta-Mercado

Docente asesor metodológico tesis ESUP

DNI N° 43422058

Grados, nombre y cargo del evaluador

Título de la Investigación: “PROYECCIÓN DEL IMPACTO GEOPOLÍTICO DURANTE EL PERÍODO 2024 – 2030, DEBIDO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL PERÚ Y CHILE”.

Autor de la investigación: Bachiller, Capitán de Navío Giancarlo Ferrer Carrasco

Indicadores y criterios para la evaluación de cada pregunta de la entrevista

N.º	Indicadores	Criterios
1	Claridad	La pregunta se comprende claramente, es decir está redactada con una sintáctica y semánticas adecuadas.
2	Pertinencia	La pregunta aborda contenidos relevantes para el propósito de la investigación.
3	Coherencia	La pregunta tiene relación lógica con la unidad de análisis de la categoría de estudio que está midiendo.
4	Suficiencia	Las preguntas que corresponden a una misma unidad de análisis comprenden los aspectos cualitativos más importantes a estudiar, y bastan para lograr la evaluación de esta.

EVALUACIÓN DE INDICADORES PARA CADA PREGUNTA DE LA ENTREVISTA

Deficiente: D
 Bien: B
 Muy Bien: MB

N.º	PREGUNTAS	INDICADORES				Observaciones y recomendaciones
		1	2	3	4	
Categorías de Estudio: Impacto geopolítico						
Unidad de análisis: ámbito económico						
1	¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en el ámbito económico, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú durante el período 2024 – 2030?	MB	MB	MB	MB	

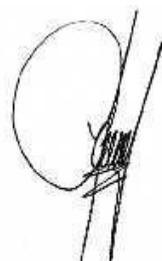
2	¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en el ámbito económico, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en Chile durante el período 2024 – 2030?	MB	MB	MB	MB	
Categorías de Estudio: Impacto geopolítico						
Unidad de análisis: ámbito político						
3	¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en el ámbito político, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú durante el período 2024 – 2030?	MB	MB	MB	MB	
4	¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en el ámbito político, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en Chile durante el período 2024 – 2030?	MB	MB	MB	MB	

Categorías de Estudio: Impacto geopolítico						
Unidad de análisis: ámbito de seguridad						
5	¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en el ámbito de la seguridad, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú durante el período 2024 – 2030?	MB	MB	MB	MB	
6	¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en el ámbito de la seguridad, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en Chile durante el período 2024 – 2030?	MB	MB	MB	MB	
Categorías de Estudio: Impacto geopolítico						

Unidad de análisis: otros ámbitos						
7	¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en otros ámbitos, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú durante el período 2024 – 2030?	D	B	B	D	Los impactos geopolíticos que estima que se presentarán en “Otros ámbitos” podrían producir resultados muy ambiguos. Se recomienda se reformule la pregunta a: ¿En qué ámbitos (escenarios) estima se producirían impactos geopolíticos debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú durante el período 2024 – 2030?
8	¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en otros ámbitos, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en Chile durante el período 2024 – 2030?	B	B	B	D	Los impactos geopolíticos que estima que se presentarán en “Otros ámbitos” podrían producir resultados muy ambiguos. Se recomienda se reformule la pregunta a: ¿En qué ámbitos (escenarios) estima se producirían impactos geopolíticos debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú durante el período 2024 – 2030?

Observaciones o recomendaciones generales a la propuesta de cuestionario de entrevista:

Reformular la pregunta 7 v 8



Validador

Fecha: 9 de setiembre del 2024.

Anexo B: Resumen de hojas de vida de especialistas entrevistados

Magister Jorge Montoya Manrique

Político y almirante retirado peruano. Se graduó de la Escuela Naval del Perú como Bachiller en Ciencias Marítimas Navales, cuenta con la Maestría en Estrategia Marítima en la Escuela Superior de Guerra Naval, además siguió el Curso Superior de Defensa Continental en el Colegio Interamericano de Defensa en Washington D. C. Como oficial almirante en la Marina de Guerra del Perú llegó a ocupar los cargos de Director General de Material de la Marina, Comandante General de Operaciones del Pacífico y Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas del Perú del 2007 al 2008. Actualmente, es Congresista de la República para el periodo 2021-2026.

Magister Luis José Polar Figari

El Almirante Luis José Polar Figari es el actual Comandante General de la Marina de Guerra del Perú, egresó de la Escuela Naval del Perú en 1982. Ha seguido los cursos regulares de la Marina de Guerra del Perú, la Maestría en Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales CAEN, egresado de la Maestría en Ciencia Política en la Pontificia Universidad Católica del Perú y es Diplomado en Derechos Humanos por la misma Universidad. En su carrera profesional ha sido Subdirector de Agregadurías de Defensa y Operaciones de Paz del Ministerio de Defensa y Agregado de Defensa Adjunto y Naval a la Embajada del Perú en Chile. Al ascender al grado de Vicealmirante en el año 2020, se desempeñó como Director General de Educación de la Marina, Jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, Comandante General de Operaciones del Pacífico y desde el 4 de agosto del 2023 ocupa el cargo de Comandante General de la Marina.

Magister Juan Carlos Ramírez Larizbeascoa

Político peruano que se desempeña actualmente como Parlamentario Andino ocupando el cargo de Presidente de la Comisión de Derechos Humanos en el mencionado parlamento. Estudió Derecho y Ciencias Políticas en la Universidad San Martín de Porres y una especialización en Finanzas y Banca en la Universidad San Ignacio de Loyola. Ha cursado la Maestría en Comunicación y Marketing Político en Universidad Internacional de la Rioja. Se desempeña como docente, investigador y conferencista, siendo uno de los expositores del Foro Internacional “El Mega puerto de Chancay: Impacto en la

Geopolítica y en la Economía Nacional e Internacional”, llevado a cabo el presente año en el Congreso de la República.

Magister Miguel Lara Pacheco

Profesional Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales en la Escuela Naval del Perú. Magister en Gestión en la Industria del petróleo, gas natural y petroquímica en la Guglielmo Marconi University. Ha seguido diversos cursos relacionados a seguridad y gestión industrial. Cuenta con más de 25 años de experiencia en el campo marítimo, portuario e industrial, ocupando posiciones en Operaciones, Safety, Security y finalmente gerenciales en la industria Offshore y LNG. Desde noviembre del 2022 se desempeña como Senior Security Manager en DP World Ecuador, siendo responsable de diseñar e implementar las políticas de protección de todos los activos en ese país.

Magister Fernando Palomino Milla

Contralmirante en retiro, Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales en la Escuela Naval. Magister en Economía en la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP). Graduado con Honores del Máster en Defensa y Seguridad Hemisférica en la Universidad del Salvador y del Colegio Interamericano de Defensa (IADC) en Washington DC. Es analista político y económico, en las áreas de seguridad y defensa. Especialista en Políticas Públicas con énfasis en Política Pública de Defensa. En el ámbito académico es Profesor Honorario del Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN), Profesor en la Escuela Superior de Guerra Naval (ESUP), Profesor de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), Profesor de la Universidad San Ignacio de Loyola (USIL). Autor del libro Economía de la Defensa Nacional: Una aproximación al caso peruano. Coautor del libro ¿Qué país es este? Contrapuntos en torno al Perú y los peruanos, (Luis Pasara, PUCP) 2016. Coautor del Libro Seguridad Suramericana y Amenazas Comunes: Hacia un enfoque nacional, en la temática de Planificación Estratégica y Económica de la Defensa, (MINDEF 2018).

Magister Hugo Valles Iglesias

Capitán de Navío, Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales en la Escuela Naval del Perú y Magister en Política Marítima en la Escuela Superior de Guerra Naval. En su carrera naval se ha desempeñado en el área operativa a bordo de Unidades Navales de

Superficie participando en diferentes operativos nacionales e internacionales. Actualmente se desempeña como Agregado Naval del Perú en la República de Chile.

Magister Diego Cassinelli Montero

Bachiller en Ingeniería Industrial, Negocios y Finanzas en la Universidad de Lima, Magister en Administración de Negocios MBA en la Universidad de Monterrey. Magister en Science in Transport and Maritime Management, Ports, Maritime and Island Transportation por la Universidad de Amberes. Profesional con amplia experiencia en gestión portuaria en el terminal Internacional de Sur – TISUR, Trabajos Marítimos S.A. TRAMARSA y actualmente como Gerente General en Salaverry Terminal Internacional S.A.

Magister César Rojas Álvaro

Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales en la Escuela Naval del Perú. Magister en Administración Estratégica de Empresas, MBA en CENTRUM Católica y Master en General & Strategic Management en Maastricht School of Management. Profesional con más de 17 años de experiencia en operaciones portuarias en Cosmos Agencia Marítima S.A.C., RANSA Centroamérica, Neptunia S.A. y actualmente se desempeña como Gerente General del Terminal Portuario de Paracas S.A.

Doctor Gonzalo Álvarez Fuentes

Cientista Político, especialista en relaciones internacionales, seguridad internacional y defensa. Doctor en América Latina Contemporánea en la Universidad Complutense de Madrid. Magíster y Licenciado en Ciencia Política en la Pontificia Universidad Católica de Chile. Actualmente es Profesor Asociado de la Universidad de Tarapacá. Se ha desempeñado como Director de la Revista de Estudios Transfronterizos, Investigador del Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad Nacional Arturo Prat, Coordinador del Departamento de Políticas de la Subsecretaría de Defensa y Profesor de Ciencias Políticas en Universidad Diego Portales. Ha publicado diversos artículos relacionados a las relaciones internacionales, geopolítica, asuntos fronterizos, territoriales y culturales.

Doctor Cristian Garay Vera

Profesor titular del Instituto de Estudios Avanzados de la Universidad de Santiago. Director del Magister en Político Exterior y de la Cátedra Manuel Bulnes sobre sociedad, seguridad y defensa de esa misma casa de estudios. Doctor en Estudios Americanos por la Universidad de Santiago de Chile y Doctor en Geografía e Historia por la Universidad Nacional a Distancia de Madrid. Licenciado y Magister en Historia por la Universidad de Chile. Alumno de cursos de contraterrorismo y política de defensa por la National Defense University /CHDS.

Anexo C: Modelo de solicitud de consentimiento informado**FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES**

Yo identificado con
acepto participar voluntariamente en la investigación titulada “PROYECCIÓN DEL IMPACTO GEOPOLÍTICO DURANTE EL PERÍODO 2024 – 2030, DEBIDO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL PERÚ Y CHILE”.

Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactas en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas.

Este documento se firma en tres ejemplares, quedando uno en poder de la Escuela Superior de Guerra Naval, otro en poder del autor de la investigación, y el otro en poder del suscrito.

FIRMA

Fecha:

Anexo D: Actas de consentimiento informado para las entrevistas**FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES**

Yo Joaquín Montoya M., identificado con 43328751, acepto participar voluntariamente en la investigación titulada "PROYECCIÓN DEL IMPACTO GEOPOLÍTICO DURANTE EL PERÍODO 2024 - 2030, DEBIDO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL PERÚ Y CHILE".

Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactas en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas.

Este documento se firma en tres ejemplares, quedando uno en poder de la Escuela Superior de Guerra Naval, otro en poder del autor de la investigación, y el otro en poder del suscrito.



Fecha:

**FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA
REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES**

Yo Luis José Poler Figari, identificado con DNI 43329799, acepto participar voluntariamente en la investigación titulada "PROYECCIÓN DEL IMPACTO GEOPOLÍTICO DURANTE EL PERÍODO 2024 - 2030, DEBIDO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL PERÚ Y CHILE".

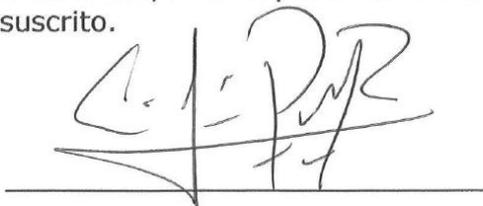
Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactas en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas.

Este documento se firma en tres ejemplares, quedando uno en poder de la Escuela Superior de Guerra Naval, otro en poder del autor de la investigación, y el otro en poder del suscrito.



Fecha:

**FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA
REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES**

Yo Juan Carlos Ramirez Larizbeascoa identificado con 10394044, acepto participar voluntariamente en la investigación titulada "PROYECCIÓN DEL IMPACTO GEOPOLÍTICO DURANTE EL PERÍODO 2024 - 2030, DEBIDO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL PERÚ Y CHILE".

Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactas en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas.

Este documento se firma en tres ejemplares, quedando uno en poder de la Escuela Superior de Guerra Naval, otro en poder del autor de la investigación, y el otro en poder del suscrito.



A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes. The signature is positioned above a horizontal line that serves as a baseline for the signature.

Fecha:

**FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA
REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES**

Yo, Miguel Alberto Lara Pacheco, identificado con DNI 02845238 acepto participar voluntariamente en la investigación titulada "PROYECCIÓN DEL IMPACTO GEOPOLÍTICO DURANTE EL PERÍODO 2024 - 2030, DEBIDO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL PERÚ Y CHILE".

Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactas en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas.

Este documento se firma en tres ejemplares, quedando uno en poder de la Escuela Superior de Guerra Naval, otro en poder del autor de la investigación, y el otro en poder del suscrito.



Miguel Alberto Lara Pacheco

DNI 02845238

Fecha: 21 de noviembre del 2024

**FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA
REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES**

Yo Fernando Palomino Milla, identificado con DNI 43355616 acepto participar voluntariamente en la investigación titulada "PROYECCIÓN DEL IMPACTO GEOPOLÍTICO DURANTE EL PERÍODO 2024 - 2030, DEBIDO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL PERÚ Y CHILE".

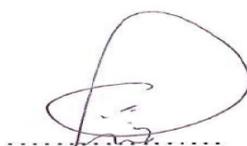
Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactas en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas.

Este documento se firma en tres ejemplares, quedando uno en poder de la Escuela Superior de Guerra Naval, otro en poder del autor de la investigación, y el otro en poder del suscrito.



Fecha: 15 de noviembre del 2024

**FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA
REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES**

Yo Magister Hugo Harold VALLES Iglesias, identificado con DNI 07627540, acepto participar voluntariamente en la investigación titulada "PROYECCIÓN DEL IMPACTO GEOPOLÍTICO DURANTE EL PERÍODO 2024 - 2030, DEBIDO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL PERÚ Y CHILE".

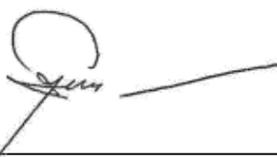
Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactas en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas.

Este documento se firma en tres ejemplares, quedando uno en poder de la Escuela Superior de Guerra Naval, otro en poder del autor de la investigación, y el otro en poder del suscrito.



MAGISTER
Hugo H. VALLES Iglesias
07627540

Fecha: 21 de noviembre del 2024

**FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA
REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES**

Yo DIEGO ALONSO CASSINELLI MONTERO identificado con DNI 42009384, acepto participar voluntariamente en la investigación titulada "PROYECCIÓN DEL IMPACTO GEOPOLÍTICO DURANTE EL PERÍODO 2024 - 2030, DEBIDO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL PERÚ Y CHILE".

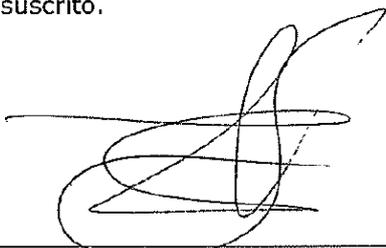
Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactas en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas.

Este documento se firma en tres ejemplares, quedando uno en poder de la Escuela Superior de Guerra Naval, otro en poder del autor de la investigación, y el otro en poder del suscrito.



DIEGO CASSINELLI MONTERO

Fecha: 21 de noviembre del 2024

**FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA
REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES**

Yo César Rojas Alvaro identificado con DNI 43444291 acepto participar voluntariamente en la investigación titulada "PROYECCIÓN DEL IMPACTO GEOPOLÍTICO DURANTE EL PERÍODO 2024 - 2030, DEBIDO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL PERÚ Y CHILE".

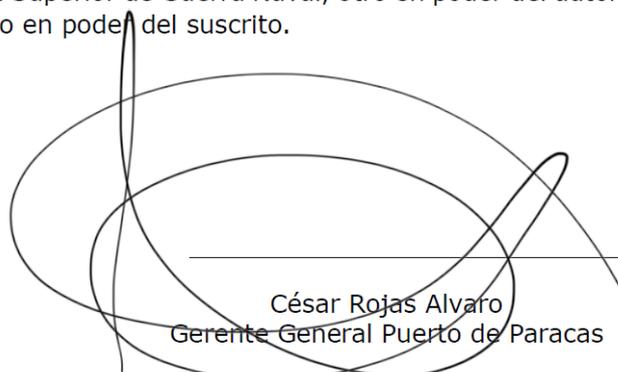
Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactas en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas.

Este documento se firma en tres ejemplares, quedando uno en poder de la Escuela Superior de Guerra Naval, otro en poder del autor de la investigación, y el otro en poder del suscrito.



César Rojas Alvaro
Gerente General Puerto de Paracas

Fecha: 22 de noviembre del 2024

FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES

Yo ...Gonzalo Alvarez Fuentes, identificado con ...RUT 12.108.492-9, acepto participar voluntariamente en la investigación titulada "PROYECCIÓN DEL IMPACTO GEOPOLÍTICO DURANTE EL PERÍODO 2024 - 2030, DEBIDO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL PERÚ Y CHILE".

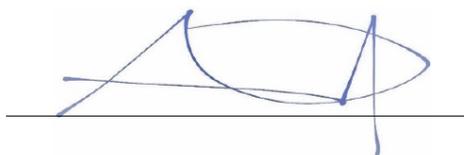
Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactas en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas.

Este documento se firma en tres ejemplares, quedando uno en poder de la Escuela Superior de Guerra Naval, otro en poder del autor de la investigación, y el otro en poder del suscrito.



Fecha: 14 de noviembre del 2024

**FORMATO DE ACTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA LA
REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN INVESTIGACIONES**

YoCristian Garay Vera, identificado con ...carné 8662138-I de Chile... acepto participar voluntariamente en la investigación titulada "PROYECCIÓN DEL IMPACTO GEOPOLÍTICO DURANTE EL PERÍODO 2024 - 2030, DEBIDO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL PERÚ Y CHILE".

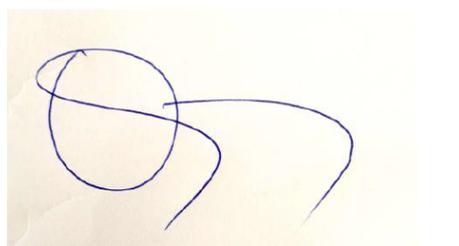
Declaro haber sido informado/a de los objetivos del estudio y del tipo de participación que se me solicita. En relación a ello, acepto participar en calidad de entrevistado durante el transcurso del estudio, en el lugar, fecha y hora a coordinar posteriormente.

Declaro además haber sido informado/a que la participación en este estudio no involucra ningún daño o peligro para mi salud física o mental, que es totalmente voluntaria y que puedo negarme a participar o dejar de participar en cualquier momento sin dar explicaciones o recibir sanción alguna.

Declaro saber que el autor de la presente investigación es responsable de la custodia de los datos e información obtenida producto de la entrevista, y que tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento y resguardo de la información registrada, así como la correcta custodia de esta.

Declaro saber que la información y opiniones vertidas en el transcurso de la entrevista serán publicadas en el trabajo de investigación identificando a mi persona, para lo cual, se me consultaría previamente mi aprobación explícita y por escrito, sobre los términos y formas exactas en que aparecerían redactadas en la investigación las respuestas a las preguntas formuladas.

Este documento se firma en tres ejemplares, quedando uno en poder de la Escuela Superior de Guerra Naval, otro en poder del autor de la investigación, y el otro en poder del suscrito.



Fecha: 5 de diciembre del 2024

Anexo E: Resultados de las entrevistas realizadas a la muestra de especialistas

Tabla E1

Respuestas brindadas por especialistas en materia de geopolítica nacional a la pregunta 1. ¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en el ámbito económico, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en Perú durante el periodo 2024 – 2030?

No	Entrevistados /	Respuestas
1	Mg. Jorge Montoya Manrique, Congresista de la República.	<p>Considero que en no habrá mayores impactos económicos inmediatos. Estos se verán reflejados pasados unos años después del inicio de funcionamiento del puerto de Chancay, pues aún no se cuenta con una elevada producción nacional para exportar que pueda moverse explotando la máxima capacidad del puerto, además aún se mantiene la exportación primaria quedando pendiente un desarrollo industrial. Pero si este desarrollo portuario va a promover grandes oportunidades de desarrollo para las actividades económicas que pueden despegar, entre ellas la agroindustria en la zona de influencia de la sierra y el desarrollo de un parque industrial complementario, aunque esto se viene desarrollando muy lentamente. Somos un país minero por excelencia, pero aún no le damos valor agregado al mineral por eso se debe buscar inversión privada que produzca bienes que utilicen la capacidad portuaria.</p>
2	Mg. Almirante Luis José Polar Figari, Comandante General de la Marina.	<p>Sobre el particular, opino que dicho periodo es reducido para que se presenten impactos económicos sustanciales. El comercio exterior ha venido creciendo en los últimos 10 años. Paita, Salaverry, Pisco y Matarani se mantendrán siendo relevantes en este aspecto. El Callao junto a Chancay, irán balanceando su crecimiento en función a sus respectivos costos de operación y uso eficiente de la capacidad instalada. Con esto se alcanzará un impacto positivo en el índice de competitividad portuaria nacional. Actualmente el Callao, entre APM y DP World, se encuentra primero en el ranking de competitividad portuaria en el Pacífico de Sudamérica. El crecimiento del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez incrementará la ventaja que tiene el puerto del Callao, pues juntos se convierten en un eje comercial. Aquello que económicamente sea viable, puede ser derivado rápidamente del puerto al aeropuerto, elevándose la competitividad exportadora del país.</p>
3	Mg. Juan Carlos Ramírez Larizbeascoa, Parlamentario Andino.	<p>En este ámbito considero que principalmente hay que referirnos al puerto de Chancay. Su ubicación y características naturales de profundidad, le da una ventaja sobre los puertos de la costa sudamericana del Pacífico. En ese sentido, será de un impacto positivo en la economía ya que al ser un mega puerto traerá grandes actividades conexas.</p> <p>Se debe tomar en consideración su condición de empresa privada, porque los costos que aplique serán probablemente favorables frente a su competencia más cercana el puerto del Callao. Si bien, esto debe generar un efecto positivo respecto a menores precios de los productos cuando lleguen al consumidor final, considero que para el puerto del Callao si puede traerle impactos negativos porque no existe un mayor crecimiento de mercado.</p>
4	Mg. Miguel Lara Pacheco, Senior Security Manager DP World Ecuador.	<p>Desde la perspectiva económica se prevé un panorama de crecimiento, en los últimos 2 años, la hoja de ruta del desarrollo portuario a nivel de infraestructura en Perú ha crecido considerablemente en diferentes plazas estratégicamente en el país.</p>

El desarrollo de herramientas adicionales como la Ley de cabotaje que acaban de aprobar generaría una dinámica interesante a todos estos desarrollos portuarios localizados en diferentes puntos estratégicos.

5 **Mg. Fernando Palomino Milla, Economista especializado en políticas públicas.**

En mi opinión la suma de varios factores como el actual desarrollo portuario, el incremento de las exportaciones, los 30 tratados de libre comercio (TLC), hacen ver nuevos espacios comerciales favorables para el Perú. APEC, por ejemplo, está permitiendo hoy ampliar el TLC con China, firmar TLC con Hong Kong y esperar un TLC con India, un enorme y potencial cliente comercial. Esto debe llevar a ver con más vocación geopolítica la proyección económica del Perú en el largo plazo. Por otro lado, la mayor producción económica de Brasil es la Soya, comercializarla al Asia a través de Panamá demora 40 días, a través de Perú demoraría 24 días. Este ahorro de tiempo ha generado que se lleven a cabo conversaciones en Manaos para una integración de la zona franca de esta localidad y la Amazonía.

6 **Mg. Capitán de Navío Hugo Valles Iglesias, Agregado Naval del Perú en la República de Chile.**

Considero que, en el ámbito económico, debido a la apertura del Puerto de Chancay, se presentarán más empresas con gran inversión extranjera dedicadas al rubro marítimo y naviero, que permitirán mejorar la competitividad comercial generando mayores divisas para el país y a su vez elevar el PBI local en 1.8% aproximadamente.

7 **Mg. Diego Cassinelli Montero, Gerente General en Salaverry Terminal Internacional S.A.**

Desde mi punto de vista, en el desarrollo portuario del Perú, la entrada en operación del puerto de Chancay será relevante para la economía peruana. No considero que vaya a perjudicar a otros puertos sino por el contrario será una oportunidad para el sistema portuario nacional porque se va a mejorar el tránsito de cargas desde Asia reduciéndose de 40 a 30 días. En términos de costo financiero esto impacta en toda la cadena de suministro.

Actualmente ya existen rutas hacia China de minerales como cobre desde Salaverry, Callao y Matarani. La mayor carga está en contenedores donde Chancay será el hub centralizador de carga hacia Chile, Ecuador y otros puertos peruanos.

En estos 25 años de desarrollo portuario nacional, con una considerable inversión privada, permite contar con una oferta portuaria más que adecuada a la demanda existente, esto hace prever que se ira buscando mayores mercados que puedan seguir cubriendo la oferta existente.

8 **Mg. César Rojas Álvaro, Gerente General del Terminal Portuario del Puerto de Paracas.**

En el Perú considero que el Callao, tomando en cuenta todos sus terminales, seguirá siendo el puerto más importante. En este puerto existen proyectos de expansión y crecimiento de infraestructura y se hace necesario mejorar las rutas de interconexión. El puerto de Chancay podría alcanzar los 1.8 millones de TEUS convirtiéndose en el puerto más importante en la ruta al Asia. El resto de los puertos mantendrá su dinámica actual con un crecimiento lógico en relación con el mercado.

Los puertos de Chancay, Callao y Paracas se deben beneficiar mutuamente pues la sumatoria del servicio de TEUS lo convertiría en un nodo logístico. Considero que el proyecto tan mencionado de Corío no llegará a concretarse porque no existe una carga ni hay perspectiva que exista. La carga boliviana se maneja adecuadamente por Matarani e Ilo. El puerto de Arica que podría ser competencia ya no tiene capacidad de expansión por ende su crecimiento es limitado.

9	Dr. Gonzalo Álvarez Fuentes, Profesor Asociado de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Tarapacá de Chile. En los últimos años el Perú ha tenido un buen nivel de crecimiento económico, ha sido dinámico en minería y exportaciones y esto obviamente demanda un sistema portuario que soporte el crecimiento de su comercio internacional, por lo que tiendo a pensar que tiene una proyección a mediano y largo plazo encaminada con buena perspectiva.
10	Dr. Cristian Garay Vera, Profesor titular del Instituto de Estudios Avanzados de la Universidad de Santiago. El desarrollo portuario en Perú tiene honda repercusión económica. Se ha priorizado el norte donde existe producción agrícola, minera y manufacturera. Ahora la entrada de productos chinos a costos enormemente bajos favorecerá el comercio interno mas no la productividad. El comercio chino supera la productividad de los países que lo reciben, esto debido a los bajos precios que ofertan. A mi criterio, este nodo logístico no va a favorecer a países de la región para que saquen productos, sino solo favorece a China a traer sus productos a toda la región. Por ejemplo, la llegada de vehículos eléctricos chinos con precios imposibles de replicar, amenaza a la industria automotriz de México, Brasil y Argentina.

Tabla E2

Respuestas brindadas por especialistas en materia de geopolítica nacional a la pregunta 2. ¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en el ámbito económico, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en Chile durante el período 2024 – 2030?

No	Entrevistados /	Respuestas
1	Mg. Jorge Montoya Manrique, Congresista de la República.	Considero que Chile mantendrá su economía estable, su desarrollo portuario demorará un poco más allá de este periodo y por lo tanto buscará estrategias para atenuar el impacto negativo que pueda generarse por el desarrollo portuario en Perú.
2	Mg. Almirante Luis José Polar Figari, Comandante General de la Marina.	Al respecto, Chile cuenta con puertos como San Antonio y Valparaíso dentro del top 20 del ranking de competitividad portuaria en Sudamérica, y buscarán a través del incremento de movimiento comercial con el Asia hacia Chancay, mantener sus márgenes económicos. Además, la ley del cabotaje favorecerá el comercio a las navieras chilenas, pues en Perú el cabotaje fue sustituido por el transporte terrestre.
3	Mg. Juan Carlos Ramírez Larizbeascoa, Parlamentario Andino.	El desarrollo portuario no solo influye de manera local. Chile como Ecuador y Colombia, tendrán impactos por el desarrollo portuario en Perú. En el caso de específico de Chile, sus cargas de ingreso y salida se van a mantener, lo que cambiará será sus destinos, ya que muchas de ellas pasarán por Chancay. Pero esto ayudará a elevar la eficiencia del sistema portuario y el tráfico marítimo ya que aprovechando traslados más cortos se optimizará el tiempo de espera para el movimiento de la carga. En ese sentido, debe aprovechar el cabotaje marítimo para su competitividad trayéndole un impacto positivo.
4	Mg. Miguel Lara Pacheco, Senior Security Manager DP World Ecuador.	El desarrollo portuario en Chile se ha visto estancado en los últimos años, por lo cual se prevé que en los siguientes 2 o 3 años sean los mismos actores los que participen. Los desafíos de Chile van relacionados a restricciones a nivel laboral y a nivel de operatividad por condiciones naturales como la marea que afecta a los

principales terminales. En el escenario naviero, evalúan separar las operaciones en Chile del resto del network, debido a que los desafíos anteriormente comentados generan impactos que afectan considerablemente sus itinerarios, al ser variables “no controladas”.

5 **Mg. Fernando Palomino Milla, Economista especializado en políticas públicas.**
En el ámbito económico, Chile en los últimos años ha cometido un enorme error estratégico al subestimar el sector portuario de Perú, en especial al sector productivo privado que con sus inversiones en infraestructura está generando una mayor competitividad. Esto llevará a Chile a buscar economías complementarias a través de sociedades, explotar el cabotaje que le permita disminuir el costo de fletes.

6 **Mg. Capitán de Navío Hugo Valles Iglesias, Agregado Naval del Perú en la República de Chile.**
Considero que, en el ámbito económico, no será muy provechoso debido a que no se tiene previsto para los próximos años una mejora sustancial en el sistema portuario chileno, en materia de rutas, accesos, turnos de camiones, ferrocarriles, seguridad, altura de olas, entre otros. La inversión en gran medida debería dar prioridad al Puerto de San Antonio por tener las mayores capacidades estratégicas marítimas y portuarias.

7 **Mg. Diego Cassinelli Montero, Gerente General en Salaverry Terminal Internacional S.A.**
Hoy en día el 70% de contenedores de origen asiático con destino a Sudamérica se trasladan desde China hacia Los Ángeles en EE.UU., Manzanillo o Lázaro en México y desde ahí en rutas directas o escalonadas hacia el sur a puertos como Balboa, Buenaventura, Guayaquil, Callao, Valparaíso o San Antonio. Ahora que llegarán desde China a Chancay y de ahí hacia otros puertos, el tiempo de traslado a Chile demandará más días. Lo que impactará negativamente en su logística portuaria.

8 **Mg. César Rojas Álvaro, Gerente General del Terminal Portuario del Puerto de Paracas.**
El sistema portuario chileno ha evolucionado significativamente, transitando desde una administración estatal centralizada hacia un modelo de concesiones privadas que mejora eficiencia y capacidad. Sin embargo, enfrenta desafíos asociados a la sostenibilidad, infraestructura de acceso, y planificación estratégica para los próximos 30 años.
Hacia el 2031 tendría la ampliación de puerto San Antonio, si en Perú no se incrementa el crecimiento nuevamente este puerto chileno tomaría gran relevancia en esta parte de la región. Hay que tomar en cuenta que si bien la ruta Shnagai – Chancay es más corta, de igual manera la ruta Hong Kong – San Antonio también es más corta, por lo tanto, debe definirse las rutas del Asia al Pacífico sudamericano. La infraestructura de sus puertos es un factor para considerar, en la actualidad la mayor eficiencia se gana con puertos marginales no de espigón, algo que debe estar contemplado en sus proyectos de desarrollo. Adicionalmente siempre está presente el factor temporal sobre todo en Antofagasta, Angamos, Concepción y San Vicente donde las condiciones de mar.

9 **Dr. Gonzalo Álvarez Fuentes, Profesor Asociado de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Tarapacá de Chile.**
Considero que Chile en su economía, incluyendo la proyección portuaria, se ha quedado estancada. Con respecto a la idea del Asia Pacífico, se mantiene un discurso similar al usado en la década de los 90, que fue exitoso por la decisión política de manejar los intereses a través de las Relaciones Exteriores y un manejo económico

sostenido. Actualmente, no se viene desarrollando estratégicamente con el entorno. Esto está llevando a una desaceleración económica sin mayores proyecciones para revertirlo.

10 **Dr. Cristian Garay Vera, Profesor titular del Instituto de Estudios Avanzados de la Universidad de Santiago.**

En Chile la llegada de productos chinos perjudicará por ejemplo la industria textil nacional. A pesar de eso, no considero que haya mayor amenaza, pues el sistema portuario se mantendrá con sus líneas de cabotaje y continuará su comercio marítimo sobretodo de minerales. Por otra parte, no considero la situación actual como un revés económico. La marina mercante china, actualmente está involucrada en la región sobre la pesca; en este aspecto, Chile es el único país que la supera. Sin embargo, aunque esto no interrumpe el comercio exterior, si condiciona una alerta. Si es que navieras chinas apuestan por el cabotaje en Perú, el diferencial del costo de flete si es una condición relevante para la competitividad.

Tabla E3

Respuestas brindadas por especialistas en materia de geopolítica nacional a la pregunta 3. ¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en el ámbito político, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en Perú durante el período 2024 – 2030?

No	Entrevistados /	Respuestas
1	Mg. Jorge Montoya Manrique, Congresista de la República.	<p>La ubicación geográfica del Perú es importante para los intereses de otros países. Estados Unidos ya hizo pronunciamientos sobre la posición China en Perú, esto conllevará acciones en las relaciones con ese país para buscar un equilibrio como la inversión en el proyecto del puerto de Corío. Además, EE.UU. buscará poner límites en el uso del puerto de Chancay. Por su parte, China continuará incrementado su influencia a través de más inversiones en infraestructura y participación en actividades económicas. Hay que considerar que la inversión china es de origen estatal a través de empresas privadas y difiere de la inversión de EE.UU. netamente privada.</p> <p>Asimismo, el desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú tendrá impacto en la estrategia de las relaciones comerciales del país en diferentes ejes, hacia norte con Ecuador, hacia el sur Chile debe verse como competidor y al Este con Brasil, país que protege bastante sus intereses estatales y privados, pero necesita líneas de comunicación marítima para el Asia para productos como la soya, debiéndose promover las vías de conexión hacia el norte, centro y sur de ese país. Actualmente la IRSSA no tiene mayor movimiento</p> <p>La ley del cabotaje en el Perú tendrá un impacto negativo en el país porque se perderá el control estratégico del comercio interno. Desprotege a los armadores nacionales que competirán en desventaja con privados internacionales. Hubiese sido preferible un convenio de cabotaje bilateral con Chile.</p>
2	Mg. Almirante Luis José Polar Figari, Comandante General de la Marina.	<p>En el ámbito político, el Perú va a encontrarse en el juego de la rivalidad entre EE.UU. y China. Sin embargo, el desarrollo portuario es un rubro más de inversión, Cosco Shipping Ports, también tiene terminal portuario en el propio EE.UU.</p> <p>En estas relaciones políticas, se tendrá que ver que sucederá cuando exista participación de buques guardacostas chinos y se deba decidir permitirle el ingreso a puerto. Por el calado, los buques de EE.UU. no ingresan a la Base Naval del Callao,</p>

ingresan al puerto comercial del Callao. De igual manera, los buques de China por costos buscarán ingresar al puerto de Chancay.

3 Mg. Juan Carlos Ramírez Larizbeascoa, Parlamentario Andino.

El desarrollo portuario, en específico el puerto de Chancay, es parte de la Franja y la ruta y parte de la influencia de China sobre América Latina. Estados Unidos ha perdido iniciativa geopolítica en esta región, por eso debemos estar atentos a las decisiones que vaya a ir tomando ante la preocupación que ya han declarado, las cuales deben redundar en impactos positivos como inversiones en Corío u otras áreas estratégicas.

China se queja de las medidas que aplican al comercio internacional en occidente, tanto EE.UU. como Europa le establecen aranceles que finalmente perjudican a su población que tendrá que optar por productos de su producción local, cuando podría recibir otros de igual calidad a menor precio. Por eso, en América Latina que no aplica tales medidas a productos chinos gozaran de esta ventaja de costo.

Cuando se habla de política se habla de dar empleo, para el Perú el desarrollo portuario va a generar puestos de trabajos en diferentes ámbitos, más aún que este desarrollo se viene dando con inversión privada, lo que incrementará también la recaudación de impuestos.

Respecto a lo que se manifiesta en diversos medios que el desarrollo portuario traerá un corredor bioceánico para el transporte de productos brasileiros, considero que no será así. La exportación de Brasil a través del Pacífico es poco viable, la infraestructura y los costos que demanda cruzar los andes deja como mejor alternativa continuar comercializando desde sus puertos en el Atlántico. Vemos la IRSA sur que no cuenta con mayor movimiento de comercio interoceánico.

4 Mg. Miguel Lara Pacheco, Senior Security Manager DP World Ecuador.

A nivel político, se escucha en el mercado que el desarrollo portuario últimamente ha llevado una connotación política. Es importante resaltar que la hoja de ruta mantiene una relación directa del desarrollo macroeconómico del país, commodities que mueven la economía como la minería. Se respeta mucho las condiciones y contratos de inversión que se desarrollan entre el gobierno de turno y la empresa inversionista para el desarrollo del sector portuario, ese tipo de política de gobierno permite dar la estabilidad adecuada que requiere a este tipo de inversiones en el largo plazo, que en algunos casos requieren años para recuperar inversiones con rendimientos económicos.

5 Mg. Fernando Palomino Milla, Economista especializado en políticas públicas.

Los impactos geopolíticos marítimos deben verse con mayor atención. En estos primeros 25 años del siglo XXI comenzamos a ver una mayor dinámica estratégica que se ha adelantado con el puerto de Chancay. Desde el gobierno tendrá que verse esto con seriedad en una visión a largo plazo. La alta rotación de funcionarios en el Estado ha dificultado dimensionar esta visión que sume al país a desarrollarse en mayor dimensión por la iniciativa privada.

Se debe tener presente que los socios comerciales son en primer lugar China, seguido por la Unión Europea, EE.UU. y luego Chile. EE.UU. así como países de la región están observando el desarrollo portuario y en especial Chancay. En ese sentido, se debe conseguir un juego estratégico con todos. Estrategia que yo denomino el pragmatic power (poder pragmático) en función de la conveniencia del país, tal como dijo Lord Palmerston, los países no tienen amigos ni enemigos permanentes, solo tienen intereses permanentes.

6 Mg. Capitán de Navío Hugo Valles Iglesias, Agregado Naval del Perú en la República de Chile.

Considero que, en el ámbito político, el Perú contará con mejores herramientas que deban aprovechar las autoridades locales, regionales y privadas para ejecutar políticas nacionales en provecho de las zonas más vulnerables del país.

7 **Mg. Diego Cassinelli Montero, Gerente General en Salaverry Terminal Internacional S.A.**

Considero que el impacto geopolítico por el desarrollo portuario se presenta más en EE.UU. Es evidente que China se ha posicionado en Latino América y en Perú especialmente en la minería, Enel y ahora en el sistema portuario. EE.UU. ya había implantado una subida de aranceles a los productos de origen chino. En estos días, se ha escuchado propuestas sobre subida de aranceles también a todos los productos cuyo puerto de embarque en Latino América sea operado por empresas chinas. Esto demuestra las reacciones desde la óptica de un nuevo gobierno; sin embargo, tendrá que verse que tan viable sea de ejecutarse.

8 **Mg. César Rojas Álvaro, Gerente General del Terminal Portuario del Puerto de Paracas.**

En el Perú la actualización de la ley del sistema portuario nacional que permite prorrogar el plazo de las concesiones hasta por 30 años más, va a permitir dar continuidad en el proceso del desarrollo portuario. Considero que es una medida inteligente pues se puede planear viendo un horizonte futuro hasta de 60 años. Hay que considerar que las inversiones portuarias son de millones de dólares y demandan un análisis exhaustivo sobre el retorno.

9 **Dr. Gonzalo Álvarez Fuentes, Profesor Asociado de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Tarapacá de Chile.**

En Perú la alta rotación política está influyendo negativamente en su desarrollo. El sistema político fragmentado socava una proyección económica porque paralizan las inversiones. A pesar de eso mantienen un crecimiento, lo cual indica que en los próximos años se debe mantener esta tendencia.

10 **Dr. Cristian Garay Vera, Profesor titular del Instituto de Estudios Avanzados de la Universidad de Santiago.**

Considero que este desarrollo portuario tiene más consecuencias graves en la estructura geopolítica, contrario a lo positivo que se anuncia. El puerto de Chancay es un fragmento de la geopolítica de China conocida como la Franja y la Ruta, constituyéndose en la construcción gradual de conexión para su producción y que determina una cadena logística competitiva que ahora ya es de un orden mundial. Esto es tal como siguió la mecánica comercial de China y África, de construir enclaves y generar dependencias de orden fiscal y productivas chinas.

Esto aviva tensiones entre EE.UU. y China, además de la influencia política en Perú. Las grandes inversiones realizadas permiten a China avanzar en capacidad para cobrar retornos, sean por préstamos o negociar estatutos contractuales favorables. Yo veo a Perú en camino a ser aliado sustantivo de China con una influencia positiva al principio, pero geopolíticamente con un costo de reducción de autonomía. A título muy personal, considero que, a mayor debilidad del gobierno peruano, mayor influencia China. Esto se va viendo en el aumento de concesiones, créditos y comercio con China.

Tabla E4

Respuestas brindadas por especialistas en materia de geopolítica nacional a la pregunta 4. ¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en el ámbito político, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en Chile durante el período 2024 – 2030?

No	Entrevistados /	Respuestas
1	Mg. Jorge Montoya Manrique, Congresista de la República.	<p>Considero que Chile implementará estrategias para neutralizar el desarrollo portuario peruano. Podría buscar acuerdos de comercio portuarios con Panamá y Ecuador.</p> <p>El posicionamiento de las inversiones portuarias chinas en Perú generará que EE.UU. fortalezca su relación con Chile.</p> <p>La ley del cabotaje promulgada en Perú favorecerá a las navieras chilenas que podrán incrementar su movimiento de carga en puertos peruanos, mientras que en Chile se mantiene su cabotaje a través de naves de bandera nacional.</p>
2	Mg. Almirante Luis José Polar Figari, Comandante General de la Marina.	<p>Considero que parte de las estrategias de Chile es buscar distraer el foco central del desarrollo portuario. Por ejemplo, el caso del problema suscitado en la actividad pesquera por la escases de pota y como relacionarlo con la flota china pescando en el dominio marítimo peruano.</p>
3	Mg. Juan Carlos Ramírez Larizbeascoa, Parlamentario Andino.	<p>Para Chile como para los demás países, la regulación de aranceles debe manejarse con mucho cuidado pensando en su competencia comercial. Las leyes de la economía señalan que el comercio se regula solo, si se pretende promover políticas que regulen el comercio podrían descompensar otras áreas lo que generaría tener que aplicar algún tipo de subsidio.</p> <p>En Chile actuar independientemente en el comercio internacional es desventajoso. Tal como se creó la Comunidad Andina, debería actuar en bloque regional buscando un control sobre el cobre y próximamente el litio. La agroindustria, al igual que en Perú, debe ser una visión para las decisiones claves pues el hambre a nivel mundial es una realidad que demanda producción y esta región tiene una clara oportunidad de posicionar productos.</p>
4	Mg. Miguel Lara Pacheco, Senior Security Manager DP World Ecuador.	<p>A nivel político en Chile, no veo una correlación directa entre la política de gobierno y el desarrollo portuario a diferencia de lo que se evidencia en la línea de acción en Perú.</p>
5	Mg. Fernando Palomino Milla, Economista especializado en políticas públicas.	<p>Chile siempre ha tenido una visión geopolítica hacia el mar, desde la Teoría de Portales sobre el predominio en el Pacífico sur y más actualmente la Teoría de Martínez Bush sobre el mar presencial. Pero en el sector portuario no ha trabajado a la velocidad que Perú y por eso el gobierno tiene un cuestionamiento interno. Pienso que Chile ha estado esperanzado en su relación con EE.UU., cuya influencia con relación a China ha demorado en América Latina.</p> <p>Chile requiere en los próximos años gestionar inversión privada, los montos que demanda la infraestructura portuaria no son fáciles de cubrir por el Estado.</p>
6	Mg. Capitán de Navío Hugo Valles Iglesias, Agregado Naval del Perú en la República de Chile.	<p>Considero en el ámbito político que, Chile impulsará a través de las empresas que operan dentro de la esfera portuaria deberán anticiparse y responder a las fluctuaciones económicas y políticas para mantenerse a flote en medio de las corrientes competitivas. Esto implicaría inversiones en infraestructuras portuarias</p>

modernas y eficientes, junto con tecnologías avanzadas que mejoren la productividad y minimicen el impacto ambiental. Las alianzas estratégicas con otras empresas y organizaciones internacionales son otro salvavidas crucial, proporcionando oportunidades de crecimiento en mercados emergentes.

7 **Mg. Diego Cassinelli Montero, Gerente General en Salaverry Terminal Internacional S.A.**

Chile adelantó a Perú en su política de desarrollo portuario comenzando inicios de la década de los 90 y Perú hacia finales de esta década con las APP. Si bien Chile mantuvo un adelanto en la competitividad portuaria, hoy han sido sobrepasados por el desarrollo portuario peruano. A diferencia de Perú donde la APN rige como autoridad para todo el sistema portuario, en Chile su sistema está fraccionado y tiene ahí un desafío que afrontar hacia el futuro.

Por otro lado, políticamente su gobierno no está enfocando un esfuerzo sustancial en mejorar esta situación. Así como en Perú existen movimientos con líneas políticas sociales y ambientales que frenan los grandes proyectos de inversión minera. En Chile esta situación se encuentra más avanzada y su accionar ha llevado a frenar por observaciones ambientales y sociales el mayor proyecto portuario que tienen, que es la ampliación exterior del puerto de San Antonio.

8 **Mg. César Rojas Álvaro, Gerente General del Terminal Portuario del Puerto de Paracas.**

En una perspectiva geopolítica va a depender que líneas políticas se tomen. Hay que considerar que existen inversiones provenientes de una línea democrática y otras de línea autoritarias. Las imposiciones comerciales implementadas debido a la competencia entre los grandes competidores mundiales generan descontento político.

9 **Dr. Gonzalo Álvarez Fuentes, Profesor Asociado de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Tarapacá de Chile.**

En Chile existe un menor énfasis político respecto al desarrollo portuario con relación a Perú. Actualmente el gobierno es de tendencia socialista y está ocupado en una agenda política orientada a otros ámbitos. Existe una autocrítica interna del país que responsabiliza al gobierno por haber descuidado este sector en el que hoy Perú ha sacado ventaja.

10 **Dr. Cristian Garay Vera, Profesor titular del Instituto de Estudios Avanzados de la Universidad de Santiago.**

Con el ascenso a la presidencia de EE.UU. de Donald Trump, ya se habla de conversaciones para la inversión en el puerto de San Antonio para elevar su capacidad y competir con el puerto de Chancay. El puerto de Valparaíso ya no tiene capacidad de expansión mayor. Sin embargo, la línea del gobierno actual es hostil a EE.UU. aunque mantiene una línea de seguridad en las negociaciones con China. Existe desconfianza de las inversiones extranjeras y por eso, la cobertura crítica a no favorecer inversiones extranjeras a pesar de una pérdida de negocios específicos de infraestructura.

Tabla E5

Respuestas brindadas por especialistas en materia de geopolítica nacional a la pregunta 5. ¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en el ámbito de seguridad nacional, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en Perú durante el periodo 2024 – 2030?

No	Entrevistados /	Respuestas
1	Mg. Jorge Montoya Manrique, Congresista de la República.	<p>Existe un pronunciamiento de la Jefa del Comando Sur de EE.UU. advirtiéndolo sobre las consecuencias de la expansión de China en América Latina, donde manifiesta que tiene la capacidad y la intención de promover su autoritarismo y acumular poder e influencia.</p> <p>Es preciso considerar el control del narcotráfico que se incrementa por vía marítima y otras modalidades de tráfico de mercancías que utilizan la infraestructura portuaria para sus actividades, debiéndose involucrar las diversas organizaciones del estado responsables.</p> <p>La Marina de Guerra del Perú también tendrá una responsabilidad mayor ante el incremento del flujo de tráfico marítimo.</p> <p>Un impacto negativo se verá en el incremento del crimen organizado ya que tendrá en este desarrollo portuario un escenario apetitoso para sus actividades ilícitas.</p>
2	Mg. Almirante Luis José Polar Figari, Comandante General de la Marina.	<p>En el ámbito de la seguridad nacional, el narcotráfico a través del crecimiento del sistema portuario será un aspecto relevante que deberá tenerse en cuenta. Hay que considerar que China es el mayor productor de fentanilo, el tráfico de estas sustancias genera la presencia de organizaciones criminales que se ramifican en diferentes ámbitos.</p>
3	Mg. Juan Carlos Ramírez Larizbeascoa, Parlamentario Andino.	<p>Sobre impactos en la seguridad nacional se están presentando pronunciamientos acerca de que el puerto de Chancay puede ser utilizado por China para uso de sus buques de la Marina. Al respecto, considero que no sea esa a razón de su construcción, pues hay que tener presente que China tiene otro muelle en San Juan de Marcona para manejar la carga de minerales que podría usarse también para ese fin militar, además tiene profundidad suficiente para buques de guerra.</p> <p>Respecto al narcotráfico, si es un hecho que los puertos son una vía de salida importante y por ende estará presente en su desarrollo. En relación con ingreso de drogas asiáticas como el fentanilo, no considero que vaya a ser relevante pues los destinos más solicitados son puertos mexicanos para acceder desde ahí hacia Norteamérica, su mayor mercado.</p>
4	Mg. Miguel Lara Pacheco, Senior Security Manager DP World Ecuador.	<p>El desarrollo de soluciones portuarias genera un gran desafío para el tema de seguridad que debe ser brindada y soportada por el Estado, pero a nivel de presupuesto estatal relacionado a la seguridad se percibe que se prioriza la seguridad que se brinda a la comunidad; por lo que las mismas terminales tendrán que invertir cada vez más en sus soluciones de seguridad incluso para diferenciarse como propuestas de valor. El desarrollo privado de soluciones de seguridad en la infraestructura portuaria permite ser un alivio presupuestario para el Estado dado que la inversión viene por parte del sector privado, eso debería ser motivado con políticas de incentivos, de esa manera se genera un ganar-ganar para los actores.</p>
5	Mg. Fernando Palomino Milla, Economista especializado en políticas públicas.	<p>En mi opinión, toda propuesta geopolítica que se desarrolle debe incorporar seguridad y defensa. Este desarrollo portuario está complementándose con el</p>

-
- desarrollo de la construcción naval impulsada por la Marina de Guerra y la adquisición de las aeronaves de combate para la Fuerza Aérea.
-
- 6 **Mg. Capitán de Navío Hugo Valles Iglesias, Agregado Naval del Perú en la República de Chile.**
 Considero que, en ámbito de la seguridad, se presentarán nuevas modalidades del tráfico de drogas y otros ilícitos, ya que es sabido que gran cantidad de droga es transportada por vía marítima, es por ello, que deberán extremarse las medidas de seguridad, con métodos más eficientes de control y personal altamente capacitado e idóneo para el cumplimiento de dichas labores de seguridad.
-
- 7 **Mg. Diego Cassinelli Montero, Gerente General en Salaverry Terminal Internacional S.A.**
 El narcotráfico tiene rutas y el nuevo puerto de Chancay podría generar que se establezca una nueva ruta. Por eso, la implementación de control con nuevas tecnologías va a ser probablemente una actividad fundamental.
 Por otro lado, hay que tener en cuenta con una visión geopolítica, que en el sistema portuario nacional los puertos en APP tienen participación del Estado, para efectos de seguridad pueden utilizarse bajo los lineamientos que este disponga. En el caso de puertos privados como Chancay, la intervención del Estado para fines de seguridad tendrá que evaluar cómo afectan los intereses de terceros.
-
- 8 **Mg. César Rojas Álvaro, Gerente General del Terminal Portuario del Puerto de Paracas.**
-
- 9 **Dr. Gonzalo Álvarez Fuentes, Profesor Asociado de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Tarapacá de Chile.**
 Se habla bastante sobre la influencia y la presencia de China a través de sus inversiones. Este plan para Latinoamérica no es un secreto, está escrito que es lo que busca en los próximos 10 años. Pero va a depender también del énfasis de intervención de EE.UU. y las políticas que establezca en esta región, aunque el electo Donald Trump no tiene mayor preocupación por Sudamérica, pues se orienta más hacia la coyuntura en Europa y Medio Oriente. Eventualmente las políticas de China o Rusia en la región deben generar alguna respuesta.
-
- 10 **Dr. Cristian Garay Vera, Profesor titular del Instituto de Estudios Avanzados de la Universidad de Santiago.**
 Hay que tener presente que la flota pesquera china entrará al puerto de Chancay con su tripulación. A pesar de eso, ellos continúan depredando zonas marítimas de Perú, Chile y Argentina. Los estatutos de inmunidad diplomática para operadores que llegan, se convierte en suerte de una transnacionalidad, buscando sustraer a la política nacional el control de acceso de ciudadanos chinos. Esta condición debe verse con una óptica en lo que respecta a la seguridad nacional.
-

Tabla E6

Respuestas brindadas por especialistas en materia de geopolítica nacional a la pregunta 6. ¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en el ámbito de seguridad nacional, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en Chile durante el período 2024 – 2030?

No	Entrevistados /	Respuestas
1	Mg. Jorge Montoya Manrique, Congresista de la República.	No considero que se presenten impactos geopolíticos de seguridad nacional en Chile. Van a seguir buscando su competencia portuaria, pero esto no va a significarles problemas en ese ámbito.
2	Mg. Almirante Luis José Polar Figari, Comandante General de la Marina.	Sobre el ámbito de seguridad nacional no deben verse afectadas las relaciones diplomáticas, ya que estas se van fortaleciendo con las reuniones bilaterales. En el caso de las Marinas, se está proponiendo establecer Fuerzas de Tarea Combinadas entre Perú, Chile, Ecuador y Colombia para velar por la seguridad de los respectivos dominios marítimos frente a la flota pesquera china. Se establecería que cada país asuma el Comando de esta Fuerza Combinada cuando se opere en su respectivo dominio marítimo.
3	Mg. Juan Carlos Ramírez Larizbeascoa, Parlamentario Andino.	Chile tiene una visión oceánica hacia el Pacífico sur. En relación con la seguridad nacional, hay que considerar que existe la Organización de Cooperación de Shanghai establecida en 2001, integrada actualmente por China, India, Kazajistán, Kirguistán, Rusia, Pakistán, Tayikistán y Uzbekistán, con Estados observadores interesados en adherirse entre ellos Irán y otros países asociados en diálogo de Asia y oriente medio. Esta organización no es solamente política - económica sino también militar, por lo tanto, en defensa de los intereses chinos en América Latina habrá que ver hasta dónde llega su influencia.
4	Mg. Miguel Lara Pacheco, Senior Security Manager DP World Ecuador.	Podría indicar que la situación va muy relacionada a la situación arriba descrita en Perú para lo que respecta a priorizar inversiones y presupuestos del Estado. A nivel general, es una localidad que no necesariamente está arraigado a temas externos como narcotráfico, lo que, a diferencia de países como Perú, Ecuador y Colombia, por ende, la inversión en esos países toma un protagonismo más fuerte por parte del Estado para ser considerado punto clave a nivel de seguridad nacional.
5	Mg. Fernando Palomino Milla, Economista especializado en políticas públicas.	En el ámbito de la seguridad geopolítica Chile siempre ha tenido observado al Perú. La carta de Portales a Blanco Encalada en 1836 expresaba claramente que evitar la Confederación Perú-Boliviana aseguraba la segunda independencia de Chile. Pero hay que tener presente que hoy, Chile es un socio comercial importante para Perú. Por lo tanto, el desarrollo portuario trae conveniencias para ambos. Los acuerdos que puedan adoptarse teniendo en cuenta la cercanía de los dos mercados deben buscar una estrategia de ganar-ganar.
6	Mg. Capitán de Navío Hugo Valles Iglesias, Agregado Naval del Perú en la República de Chile.	Considero que, en el ámbito de la seguridad, se presentará mayor presencia de delincuencia común y ciberataques, situación que obligará a tomar medidas más fortalecidas con disposiciones legales desde el ejecutivo, que permitan actuar a las fuerzas del orden con mayor severidad avaladas por la ley.
7	Mg. Diego Cassinelli Montero, Gerente General en Salaverry Terminal Internacional S.A.	

	En el ámbito de seguridad no veo mayores aspectos de seguridad que puedan impactar en Chile. El movimiento del narcotráfico en ese país es poco. Los efectos sociales que podrían producirse producto de reclamos ante las medidas económicas no necesariamente responderían exclusivamente al desarrollo portuario.
8	Mg. César Rojas Álvaro, Gerente General del Terminal Portuario del Puerto de Paracas.
9	Dr. Gonzalo Álvarez Fuentes, Profesor Asociado de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Tarapacá de Chile. En Chile no veo mayor impacto en seguridad. La influencia de China será más acotada en algunos países donde y con quien quieran proyectarse. En tema de seguridad Chile es muy puntual sobre su relación con EE.UU. e Inglaterra.
10	Dr. Cristian Garay Vera, Profesor titular del Instituto de Estudios Avanzados de la Universidad de Santiago. También se debe tener presente siempre, que la flota mercante china, por lineamientos del Partido Comunista de ese país, tiene un número de oficiales y comisarios embarcados que velan por la lealtad de la marinería. Sus intereses no solo son económicos, sino también los que nacen de una visión de superpotencia. En Chile existe preocupación por los contratos chinos donde se piden ciertas condiciones como suerte de inmunidad diplomática para ciudadanos chinos. Preocupa también las inversiones en el estrecho de Magallanes por el lado de Argentina. Hay pronunciamientos del senador Bianchi por la fragilidad política argentina en ese aspecto.

Tabla E7

Respuestas brindadas por especialistas en materia de geopolítica nacional a la pregunta 7. ¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en otro ámbito, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en Perú durante el período 2024 – 2030?

No	Entrevistados /	Respuestas
1	Mg. Jorge Montoya Manrique, Congresista de la República.	Este desarrollo portuario traerá también otros impactos, como el crecimiento demográfico costero. Esto demandará incremento de hospitales, escuelas, mercados entre otros, con su respectiva cadena logística que aumentará el movimiento económico local. Debe trabajarse en círculos de desarrollo pero que tan solo quedan como expectativas de oportunidades porque no hay hasta el momento planes tangibles enfocados en ese camino. El sector turismo puede verse beneficiado si se habilitan circuitos locales en la zona de influencia del desarrollo portuario incluyendo hoteles, restaurantes y centros de esparcimiento. Existirá un impacto negativo sobre el sistema ecológico marino debido al incremento del tráfico marítimo. Otro impacto negativo sería la problemática social que puede presentarse cuando el Estado no cubra las responsabilidades de este crecimiento que se presentará por el desarrollo portuario. La falta de servicios en general a la población seguirá incrementados las brechas existentes.
2	Mg. Almirante Luis José Polar Figari, Comandante General de la Marina.	El desarrollo portuario trae consigo alta tecnología. Esto reduce el empleo de mano de obra y demanda soporte de operación y mantenimiento tecnológico. En el Perú y sobre todo en la zona de influencia de Chancay que tendrá la mayor tecnología, no

existe una capacitación en la población para que pueda acceder a brindar muchos de estos servicios que serán requeridos. Una vez cubiertos por foráneos capacitados existirá un nivel de protesta, por lo que la empresa también se verá involucrada en tener que afrontar parte del desarrollo en busca de mano de obra calificada.

- 3 **Mg. Juan Carlos Ramírez Larizbeascoa, Parlamentario Andino.**
El desarrollo portuario actual viene de la mano con inversión de China en otros sectores estratégicos. Un impacto positivo será crecimiento en el acceso a la tecnología por el ingreso de productos chinos como Huawei o los vehículos eléctricos chinos que a su vez van a impulsar la tendencia hacia el uso de energía renovable.
En un ámbito social, un desbalance en el puerto del Callao a consecuencia de la competencia con Chancay puede activar protestas de la Federación Nacional de Trabajadores Marítimos y Portuarios FEMAPOR, cuya acción en el Callao es relevante.
Se habla también como especulación de una ola migratoria china, pero no hay nada aún que sostenga dicha suposición.
-
- 4 **Mg. Miguel Lara Pacheco, Senior Security Manager DP World Ecuador.**
Probablemente un efecto positivo de estos desarrollos es la economía en paralelo que representa para actores como camiones, inversiones, transportistas, agentes aduaneros, etc.
-
- 5 **Mg. Fernando Palomino Milla, Economista especializado en políticas públicas.**
En una visión histórica sobre la vida de los puertos, vemos que estos son centenarios y hasta milenarios. La reciente inauguración de Chancay dará una nueva dinámica hacia el futuro. El Perú ha vivido diversos ciclos de boom económicos, el guano, el azúcar, el caucho, la minería, la pesca, hoy es el portuario. Para aprovecharlo se necesita afianzar una geopolítica marítima.
Si bien el CEPLAN tiene un sobre diagnóstico del país, muy pocos lo leen. En ese camino, la academia ya inicio una labor de colaboración a través de programas de política y difusión del pensamiento geopolítico con debates académicos que llevarán a la concientización de su importancia, pues el país demanda fortalecer su visión al futuro, no solo al mediano plazo sino al largo y muy largo plazo un país al 2100.
-
- 6 **Mg. Capitán de Navío Hugo Valles Iglesias, Agregado Naval del Perú en la República de Chile.**
Considero que habrá impactos en gran medida positivos. Los tratados de libre comercio tendrán un impacto positivo en el país, generando un gran impulso de confianza desde el sector privado, elevará en gran medida el producto bruto interno local alrededor del 1.5%; también se impulsará las exportaciones generando nuevas oportunidades comerciales.
-
- 7 **Mg. Diego Cassinelli Montero, Gerente General en Salaverry Terminal Internacional S.A.**
Considero que hay que tener presente las áreas de influencia de los puertos. En el Perú, el puerto del Callao y ahora Chancay tendrán como área de influencia a Lima que tiene la mayor demografía del país. Como parte de los factores medidos en los indicadores de competitividad portuaria se encuentra los servicios directos que se brindan, estos a su vez generan una cadena de requerimientos que involucra a la sociedad en la respectiva zona de influencia. En Chile, los puertos de San Antonio, San Vicente y Valparaíso tienen como área de influencia a Santiago, la cantidad de habitantes en esta zona respecto a los habitantes del área de Lima pueden orientar a ver un mayor impacto de influencia social.
-

	<p>En un ámbito social, a diferencia de otros sectores, las APP portuarias recibieron infraestructura en terrenos saneados por el Estado lo que ha generado que no exista un perjuicio social y por ende no se prevé condiciones conflictivas en los próximos años. Diferente situación se presenta en casos de proyectos viales de carreteras o el propio aeropuerto Jorge Chávez que si tienen cierta restricción por reclamos sociales recurrentes.</p>
8	<p>Mg. César Rojas Álvaro, Gerente General del Terminal Portuario del Puerto de Paracas.</p>
9	<p>Dr. Gonzalo Álvarez Fuentes, Profesor Asociado de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Tarapacá de Chile.</p> <p>En mi opinión considero que siempre existen estrategias de otros actores sociales. Todo desarrollo casi siempre trae consigo contraposiciones a las cuales se debe prestar atención. En Perú se conoce la problemática social con respecto al impacto ambiental de la minería.</p>
10	<p>Dr. Cristian Garay Vera, Profesor titular del Instituto de Estudios Avanzados de la Universidad de Santiago.</p> <p>Recuerdo una huelga violenta en Perú por trabajadores de un campo minero de una empresa China que había establecido horarios inflexibles. Ejecutivos chinos fueron interpolados desde China, mientras los operarios no se presentaban a trabajar. La cultura china es totalitaria, su concepto de trabajo difiere a la idiosincrasia latinoamericana. Esto podría generar ciertas tensiones sociales por prácticas laborales.</p> <p>Por otra parte, China es conocido por su contaminación, no tiene mayor orientación hacia un desarrollo sostenible. En este sentido, en no muy largo plazo, existirán problemas con la industria china sobre las imposiciones ambientales y sociales. Aunque en general, los gobiernos en Latinoamérica ven muy relevante la inversión china en cuanto favorece económicamente y sin condiciones como la U.E. en temas de cuidado ambiental o EE.UU. en cuanto a credibilidad democrática.</p>

Tabla E8

Respuestas brindadas por especialistas en materia de geopolítica nacional a la pregunta 8. ¿Qué impactos geopolíticos estima que se presentarán en otro ámbito, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en Chile durante el período 2024 – 2030?

No	Entrevistados /	Respuestas
1	Mg. Jorge Montoya Manrique, Congresista de la República.	<p>Considero que en Chile la preocupación que existe por el desarrollo portuario en Perú va a generar estrategias para competir, como buscar que su producción salga a través de puertos de Panamá o Colombia. Sin embargo, considero que la influencia comercial china trabajará en Chile de tal manera que su carga termine moviéndose por puertos peruanos.</p>
2	Mg. Almirante Luis José Polar Figari, Comandante General de la Marina.	<p>Considero que el desarrollo portuario chileno estará orientado hacia el norte de ese país, las zonas de influencia tendrán algún tipo de promoción que permita un crecimiento comercial para ocupar la capacidad portuaria instalada. Además, se buscará también utilizarse como salida comercial para países como Brasil y Bolivia.</p>
3	Mg. Juan Carlos Ramírez Larizbeascoa, Parlamentario Andino.	

-
- Pensando en otros ámbitos, se puede traer a colación el mandato divino de la dinastía Qing, que obliga a sus mandatarios a preocuparse no solo de su población sino de toda la humanidad.
-
- 4 **Mg. Miguel Lara Pacheco, Senior Security Manager DP World Ecuador.**
En Chile más bien considero que la falta de desarrollo portuario ocasionará que gran parte de su carga sea comercializada a través de puertos peruanos; sin embargo, el equilibrio se dará dentro de algunos años, teniendo en cuenta los problemas que se presentan por ejemplo en el Canal de Panamá, o conflictos bélicos en otras rutas tradicionales de tráfico marítimo.
-
- 5 **Mg. Fernando Palomino Milla, Economista especializado en políticas públicas.**
La geopolítica en el siglo XXI refiere a más factores que la hace diferir de la geopolítica clásica de las guerras mundiales. Los mercados y la globalización demandan más trabajo de cooperación. El centro de gravedad mundial se centra ahora en el Indo Pacífico dejando atrás al Atlántico Norte. Chile buscará mayores estrategias de cooperación para no perder competitividad. Hay que tener presente que existe un mercado regional que puede dirigirse hacia el norte de Chile como Bolivia, Paraguay y Argentina.
-
- 6 **Mg. Capitán de Navío Hugo Valles Iglesias, Agregado Naval del Perú en la República de Chile.**
Considero que dependerá de las inversiones en infraestructura que están propuestas tanto en la Empresa Portuaria de Valparaíso como en San Antonio para que puedan materializarse en un plazo mínimo. Esta situación permitirá estar a la vanguardia y atractivo para la gran carga marítima mundial. Otro aspecto importante respecto a las inversiones para estos mega puertos chilenos, implica inversiones significativas en el ámbito terrestre, mejorando la carretera ya que, actualmente está con un nivel de saturación extremo. Es por ello, que, debido a estos aspectos, el impacto en la competitividad agroindustrial y de exportación minera de Chile, podría ser positivo o negativo, dependiendo de la ejecución en los próximos años.
-
- 7 **Mg. Diego Cassinelli Montero, Gerente General en Salaverry Terminal Internacional S.A.**
En Chile las inversiones privadas en los puertos públicos son mayormente de empresas chilenas, apenas hace 6 a 7 años DP World ha invertido en los puertos de San Antonio y Lirquen. Esta suma de capitales chilenos influirá en las acciones que vayan a tomarse en estos próximos años.
-
- 8 **Mg. César Rojas Álvaro, Gerente General del Terminal Portuario del Puerto de Paracas.**
En Chile existen fuertes problemas laborales en el ámbito portuario, sus sindicatos consiguen parar la actividad portuaria al concesionario y cuando se aplican en un puerto se van replicando en otros. Esta situación tiene un impacto porque han sucedido casos en que a estos movimientos se van plegando organizaciones de otros campos y las demandan escalan.
-
- 9 **Dr. Gonzalo Álvarez Fuentes, Profesor Asociado de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Tarapacá de Chile.**
De manera particular he notado que en Iquique el consulado de China es muy activo en relación con el municipio y en las actividades académicas de las universidades. No hablo de entrega de recursos, aunque esto sería provechoso para las investigaciones, pero si por una conveniencia comercial. En Iquique existe una zona franca que podría ser aprovechada para el espacio del comercio marítimo con China.
-
- 10 **Dr. Cristian Garay Vera, Profesor titular del Instituto de Estudios Avanzados de la Universidad de Santiago.**
-

El problema ocurrido en el Canal de Panamá por el cambio climático se ha solucionado con tecnología belga, pero el efecto del cambio climático podría generar que esto ya no sea posible más adelante. Ahí, la ruta del estrecho de Magallanes sería nuevamente importante. Esta situación crítica tendría sentido desde una visión de comercio entre Europa y Asia. Para nuestro caso, la ruta directa entre Asia y América del Sur no se vería afectada.

Anexo F: Modelo de guía de análisis documental

Título de la investigación: “Proyección del impacto geopolítico durante el período 2024 – 2030, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile”.	
Autor: Bachiller, Capitán de Navío Giancarlo Ferrer Carrasco	
Guía de análisis documental	
Referencia:	
Breve descripción del documento:	
1.	Categoría de Estudio:
1.1	Unidad de análisis:
Descripción de resultados:	
Análisis crítico de los resultados:	
Fuentes bibliográficas relevantes:	
1.2	Unidad de análisis:
Descripción de resultados:	
Análisis crítico de los resultados:	
Fuentes bibliográficas relevantes:	
1.3	Unidad de análisis:
Descripción de resultados:	
Análisis crítico de los resultados:	
Fuentes bibliográficas relevantes:	

Anexo G: Matriz de consistencia

Título: Proyección del impacto geopolítico durante el período 2024 – 2030, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile.

Problemas	Objetivos	Hipótesis	Categorías de análisis y dimensiones	Metodología
<p>Principal:</p> <p>¿Cuáles serían los impactos geopolíticos debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030?</p> <p>Secundarios:</p> <p>¿Cuáles serían los impactos geopolíticos en el ámbito económico, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030?</p> <p>¿Cuáles serían los impactos geopolíticos en el ámbito político, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030?</p> <p>¿Cuáles serían los impactos geopolíticos en el ámbito de la seguridad, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el</p>	<p>General:</p> <p>Estimar los impactos geopolíticos debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030.</p> <p>Específicos:</p> <p>Estimar los impactos geopolíticos en el ámbito económico, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030.</p> <p>Estimar los impactos geopolíticos en el ámbito político, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030.</p> <p>Estimar los impactos geopolíticos en el ámbito de la seguridad, debido al desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y</p>	<p>General:</p> <p>El desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030, traerá como impactos geopolíticos, un mayor progreso económico interno en el Perú con relación a Chile, favoreciendo nuestra posición en el balance de poder, un incremento de las relaciones comerciales con Brasil, así como un crecimiento de la influencia política de Estados Unidos y China sobre el Perú, juntamente con un crecimiento en los riesgos a la seguridad nacional.</p> <p>Específicas:</p> <p>El desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030, traerá como impactos geopolíticos en la dimensión económica un mayor progreso económico interno en el Perú con relación a Chile, así como un incremento de las relaciones comerciales con Brasil debido a su interés de proyectar su mercado hacia el Pacífico.</p> <p>El desarrollo de la infraestructura portuaria en el</p>	<p>Categoría de análisis:</p> <p>Impactos geopolíticos</p> <p>Unidades de estudio:</p> <p>Impactos políticos Impactos económicos Impactos en la seguridad nacional</p> <p>Categoría de análisis:</p> <p>Infraestructura portuaria</p> <p>Unidades de estudio:</p> <p>Acceso Acuático Zonas de transferencia de carga y tránsito de pasajeros Acceso Terrestre</p>	<p>Enfoque de la Investigación:</p> <p>Cualitativo</p> <p>Diseño de investigación:</p> <p>Fenomenológico</p> <p>Población:</p> <p>No se está considerando. A efecto, de las entrevistas se considera profesionales especialistas con conocimiento y experiencia relacionada al tema.</p> <p>Muestra:</p> <p>Muestra de entrevistados: Especialistas relacionados al tema de Perú y Chile. Muestra de documentos:</p> <p>Técnicas e instrumentos:</p> <p>Entrevista Instrumento: Cuestionario de entrevistas semiestructurada, elaborado por el autor y validado mediante juicio de especialistas.</p> <p>Análisis documental. Instrumento: Protocolo de análisis elaborado por el autor y validado por los Asesores de tesis.</p>

<p>período 2024 – 2030?</p>	<p>Chile durante el período 2024 – 2030.</p>	<p>Perú y Chile durante el período 2024 – 2030, traerá como impactos geopolíticos en la dimensión política un favorecimiento en nuestra posición en el balance de poder, así como un crecimiento de la influencia política de Estados Unidos y China sobre el Perú. El desarrollo de la infraestructura portuaria en el Perú y Chile durante el período 2024 – 2030, traerá como impactos geopolíticos en la dimensión de seguridad un crecimiento en los riesgos a la seguridad nacional por el accionar de actores transnacionales y no estatales con intereses sobre el país.</p>	<p>Análisis Estructural. Identificar variables clave con mayor influencia y dependencia para establecerse como estratégicas. Método de identificación de variables MICMAC.</p>
-----------------------------	--	--	---



Licencia: CC BY - NC 4.0

Este trabajo está sujeto bajo los siguientes términos:

Atribución No comercial 4.0 Internacional

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0>

Derechos: Acceso abierto

