

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO

ESCUELA DE POSTGRADO



TESIS:

**EL MEGA PUERTO DE CHANCAY Y LOS DESAFÍOS PARA LA
SEGURIDAD DEL PERÚ EN EL CORTO Y MEDIANO PLAZO - 2023**

AUTORES:

Bach. Alejandro Cesar DELGADO RIVERO
0000-0002-8931-1803

Bach. José Lizandro CABRERA SANTA CRUZ
0009-0008-3838-4659

INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN

Para optar el Grado Académico de:

MAESTRO EN ESTRATEGIA Y GEOPOLÍTICA

ASESOR:

Mg. Wilfredo Javier MARQUINA MAUNY
0000-0003-4820-7740

2024

Acta de sustentación de tesis

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO
ESCUELA DE POSTGRADO

DEPARTAMENTO GESTIÓN DE INVESTIGACIÓN



ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS No 003 – 2024/ DGI

En la Escuela Superior de Guerra del Ejército - Escuela de Postgrado, a los veintitrés (23) días del mes de octubre del año dos mil veinticuatro, siendo las ...12:00... horas, se reunió el jurado evaluador conformado por los docentes:

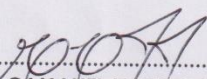
❖	Doctor	GAMALIEL MANUEL GUSTAVO TALAVERA PRADO	Presidente
❖	Doctora	LILIANA RODRIGUEZ SAAVEDRA	Secretaria
❖	Maestro	YANUSZ MARTIN UGARTE DECADA	Vocal


Designados según Resolución de Expedito para Sustentación de Tesis N° 003-2024/SIE/DGI/ESGE-EPG del 18 de octubre de 2024, para evaluar la sustentación presencial y defensa de la Tesis de Grado titulada "EL MEGA PUERTO DE CHANCAY Y LOS DESAFÍOS PARA LA SEGURIDAD DEL PERÚ EN EL CORTO Y MEDIANO PLAZO - 2023", presentado por los Bachilleres ALEJANDRO CESAR DELGADO RIVERO y JOSE LIZANDRO CABRERA SANTA CRUZ, para optar el Grado Académico de Maestro en Estrategia y Geopolítica, de acuerdo a lo establecido en el artículo 45° de la Ley Universitaria N° 30220.


Luego de atender la sustentación presencial, defensa de la tesis de grado y realizadas las preguntas de rigor, el jurado acordó concederle la calificación de ...17 Aprobado por Unanimidad...

En mérito del cual, el jurado *Aprobado* (aprueba / no aprueba) que se le otorgue el Grado Académico de Maestro en Estrategia y Geopolítica.

Firmado, en Chorrillos a los veintitrés (23) días del mes de octubre del año dos mil veinticuatro.


DR. GAMALIEL MANUEL GUSTAVO
TALAVERA PRADO
PRESIDENTE


DRA. LILIANA
RODRIGUEZ SAAVEDRA
VOCAL


MG. YANUSZ MARTIN
UGARTE DECADA
SECRETARIO

Autorización de Publicación y Uso

Nosotros, Bach. Alejandro Cesar DELGADO RIVERO y Bach. José Lizandro CABRERA SANTA CRUZ a través del presente documento autorizamos a la Escuela Superior de Guerra del Ejército - Escuela de Postgrado la publicación del texto completo o parcial de la tesis de grado titulada: **El Mega puerto de Chancay y los desafíos para la seguridad del Perú en el corto y mediano plazo - 2023**. Presentada para optar al grado académico de Maestro en Maestro en Geopolítica y Estrategia, en el Repositorio Institucional y en el Repositorio Nacional de Tesis (RENATI) de la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria (SUNEDU), de conformidad al marco legal y normativo vigente. La tesis se mantendrá permanente e indefinidamente en el Repositorio para beneficio de la comunidad académica y de la sociedad. En tal sentido autorizamos gratuitamente y en régimen de no exclusividad los derechos estrictamente necesarios para hacer efectiva la publicación, de tal forma que el acceso al mismo sea libre y gratuito, permitiendo su consulta e impresión, pero no su modificación. La tesis puede ser distribuida, copiada, exhibida y usada también con fines académicos siempre que se indique la autoría y no se podrán realizar obras derivadas de la misma.

Chorrillos, 28 de agosto de 2024.



.....
José Lizandro Cabrera Santa Cruz

DNI: 43261803



.....
Alejandro Cesar Delgado Rivero

DNI: 43398295

Declaración Jurada de Autoría

Mediante el presente documento, Nosotros, Bach. Alejandro Cesar DELGADO RIVERO, identificado con Documento Nacional de Identidad N°43398295, con domicilio real en Calle Elena Fray de Pastor 75 Villa Militar Oeste, del distrito de Chorrillos, provincia de Lima, departamento de Lima; y Bach. José Lizandro CABRERA SANTA CRUZ, identificado con Documento Nacional de Identidad N°43261803, egresados de la Maestría en Geopolítica y Estrategia - Programa de Alto Mando del Ejército de la Escuela Superior de Guerra del Ejército-Escuela de Postgrado (ESGE-EPG) declaramos bajo juramento que:

Somos los autores de la investigación titulada **El Mega puerto de Chancay y los desafíos para la seguridad del Perú en el corto y mediano plazo - 2023**. Que presentamos a los 28 días de agosto del año 2024, con fines de optar al grado académico de Maestro en Geopolítica y Estrategia.

Dicha investigación se ha desarrollado respetando los principios éticos propios, no ha sido presentada ni publicada anteriormente por ningún otro investigador ni por los suscritos, para optar otro grado académico ni título profesional alguno. Declaramos que se ha citado debidamente toda idea, texto, figura, fórmulas, tablas y otros que corresponden a los suscritos o a otro en respeto irrestricto a los derechos del autor. Declaramos conocer y nos sometemos al marco legal y normativo vigente relacionado a dicha responsabilidad.

Declaramos bajo juramento que los datos e información presentada pertenecen a la realidad estudiada, que no han sido falseados, adulterados, duplicados ni copiados. Que no hemos cometido fraude científico, plagio o vicios de autoría; en caso contrario, eximo de toda responsabilidad a la Escuela Superior de Guerra del Ejército-Escuela de Postgrado y nos declaramos como los únicos responsables.



.....
José Lizandro Cabrera Santa Cruz
DNI: 43261803



.....
Alejandro Cesar Delgado Rivero
DNI: 43398295

Dedicatoria

La presente investigación está dedicada a aquellos líderes estratégicos del Ejército del Perú con visión geopolítica.

Índice

	Página
Carátula	1
Página de jurado	2
Autorización para publicación y uso	3
Declaración jurada de autoría	4
Dedicatoria	5
Índice	6
Lista de tablas	8
Lista de figuras	9
Resumen	10
Abstract	11
Introducción	12

Capítulo I: El problema de investigación

1.1 Planteamiento del problema	13
1.2 Justificación de la investigación	19
1.3 Delimitación de la investigación	19
1.4 Limitaciones de la investigación	19
1.5 Formulación de los problemas	20
1.6 Objetivos de la investigación	20

Capítulo II: Marco teórico

2.1 Antecedentes de la investigación	21
2.1.1 Antecedentes nacionales	21
2.1.2 Antecedentes internacionales	23
2.2 Bases teóricas	27
2.3 Categorías, Sub categorías apriorísticas	30
2.4 Definición de términos	30

Capítulo III: Método

3.1 Enfoque de investigación	34
3.2 Tipo de investigación	34
3.3 Método de investigación	34

3.4 Objeto de estudio	34
3.5. Muestra de estudio	34
3.6 Técnicas e Instrumentos de recolección de datos	35
3.7 Rigor científico	36
3.8 Técnica de procesamiento y análisis de datos	36

Capítulo IV: Análisis y síntesis

4.1 Recolección de datos	37
4.2 Organización de datos	37
4.3 Definición de categorías	38
4.4 Soporte de categorías	40
4.5 Red semántica	46
4.6 Triangulación	50

Capítulo V: Diálogo teórico empírico

Capítulo VI: Conclusiones y recomendaciones

6.1 Conclusiones	66
6.2 Recomendaciones	67

Referencias

Anexos

1. Matriz de consistencia
2. Instrumentos de recolección de datos
3. Validación de instrumentos
4. Compromiso ético
5. Hoja de datos personales
6. Aporte de investigación
 - 6.1 Título del aporte de investigación
 - 6.2 Objetivos del aporte de investigación
 - 6.3 Justificación del aporte de investigación
9. CD conteniendo la tesis en PDF
10. Reporte de similitud de Turnitin

Lista de tablas

	Pagina
Tabla 1. <i>Objetivo prioritario N°1 y lineamientos identificados en la PNMSDN 2030</i>	15
Tabla 2. <i>Sistemas de acuerdos internacionales de Estados portuarios.</i>	17
Tabla 3. <i>Categorías y Sub categorías</i>	28
Tabla 4. <i>Codificación de la información y su relación con las categorías apriorísticas.</i>	38
Tabla 5. <i>Definición de categorías</i>	39
Tabla 6. <i>Códigos emergentes y sus unidades de significado</i>	43
Tabla 7. <i>Matriz de soporte de categorías</i>	55
Tabla 8. <i>Códigos establecidos a priori y los códigos emergentes producto del proceso de análisis.</i>	62

Lista de figuras

	Página
Figura 1. <i>Objetivos prioritarios, lineamientos y servicios de la PNMSDN 2030</i>	14
Figura 2. <i>Posicionamiento marítimo con la “Nueva ruta de la seda”</i>	21
Figura 3. <i>Rutas marítimas consideradas por COSCO SHIPPING PORTS</i>	24
Figura 4. <i>Corredor bioceánico oriental</i>	25
Figura 5. <i>Proceso general de análisis de datos cualitativos</i>	37
Figura 6. <i>Tabla de frecuencias</i>	40
Figura 7. <i>Palabras con más citas o unidades de contenido.</i>	41
Figura 8. <i>Visualización 1: palabras con más citas o unidades de contenido (nube de palabras)</i>	41
Figura 9. <i>Visualización 2: palabras con más citas o unidades de contenido (diagrama de árbol)</i>	42
Figura 10. <i>Visualización de los códigos emergentes y sus unidades de significado.</i>	45
Figura 11. <i>Visualización del proceso de segmentación y codificación</i>	46
Figura 12. <i>Mapa semántico generado sobre la categoría: Desafíos a la Seguridad Nacional</i>	47
Figura 13. <i>Mapa semántico generado sobre la sub categoría: Defensa Nacional</i>	48
Figura 14. <i>Mapa semántico generado sobre la sub categoría: Relaciones Internacionales</i>	49
Figura 15. <i>Mapa semántico generado sobre el código emergente: Oportunidad</i>	50
Figura 16. <i>Triangulación de fuentes a través de la matriz de coocurrencias.</i>	51

Resumen

La presente investigación tuvo los objetivos de determinar los desafíos a la seguridad nacional, identificar los efectos en la defensa nacional, y establecer las implicancias en las relaciones internacionales, que enfrentará el Perú en el corto y mediano plazo luego de la puesta en funcionamiento del Mega puerto de Chancay; para lo cual se utilizó el enfoque cualitativo y el método estudio de caso empleando el análisis teórico empírico, habiendo sido el objeto de estudio los desafíos para la seguridad nacional del Perú. Se aplicó como instrumentos guías de entrevista semi estructurada dirigida a los participantes representados por destacados analistas y expertos internacionalistas; se complementó con la técnica de análisis documental, a fin de obtener importantes conclusiones y recomendaciones para los futuros decisores y asesores en seguridad y defensa nacional. Se pudo concluir que el principal desafío que enfrentará el Perú pasa por decidir adherirse a la Convención del Mar para estar dentro del marco jurídico internacional y poder ejercer nuestros derechos y hacer respetar nuestros intereses como país; así mismo, frente a la agudización de la disputa económica y militar de China y EEUU, el Perú debería asumir una posición neutral para no afectar las relaciones internacionales con ambas superpotencias; y finalmente, los efectos en la defensa nacional pasan por la generación de tensiones entre el Perú y los países vecinos que podrían verse afectados sus economías por el monopolio comercial marítimo que significaría el Mega puerto de Chancay, para lo cual es imperativo mantener las relaciones de cooperación y coordinación mutua en el plano estrictamente comercial con los países vecinos.

Palabras claves: *Seguridad Nacional, Defensa Nacional, Relaciones Internacionales.*

Abstract

The present investigation had the objectives of determining the challenges to national security, identifying the effects on national defense, and knowing the implications in international relations that Peru will face in the short and medium term after the implementation of the Mega-Chancay port; For which the qualitative approach and the case study method were used using empirical theoretical analysis, the object of study having been the challenges for the national security of Peru. Semi-structured interview guides were applied as instruments aimed at participants represented by prominent analysts and international experts; It was complemented with the documentary analysis technique, in order to obtain important conclusions and recommendations for future decision-makers and advisors in national security and defense. It was concluded that the main challenge that Peru will face is deciding to join the Sea Convention to be within the international legal framework and be able to exercise our rights and have our interests respected as a country; Likewise, in the face of the intensification of the economic and military dispute between China and the United States, Peru should assume a neutral position so as not to affect international relations with both superpowers; and finally, the effects on national defense go through the generation of tensions between Peru and neighboring countries that could see their economies affected by the maritime commercial monopoly that the Mega port of Chancay would mean, for which it is imperative to maintain relations of mutual cooperation and coordination on a strictly commercial level with neighboring countries.

Keywords: National Security, National Defense, International Relations.

Introducción

El Perú actualmente se encuentra en el centro de la atención geopolítica en Sudamérica y el Indo Pacífico, puesto que en 2024 entrará en funcionamiento el Mega puerto de Chancay, gigantesca obra de infraestructura portuaria en base a inversiones privadas chinas y peruanas, la cual concentrará casi todo el transporte marítimo proveniente del Asia hacia Sudamérica, dejando atrás la hegemonía de otros puertos importantes ubicados en países vecinos del Perú. Actualmente, hay pocos estudios referentes al impacto que tendrá esta mega obra portuaria en el Perú, teniendo en cuenta que China es el principal inversor de este mega puerto y se realizará en el continente americano, relacionándose directamente con la disputa mundial por el comercio y la economía entre China y Estados Unidos.

En tal sentido, actualmente no se tiene claridad y comprensión sobre los desafíos que enfrentará el Perú en cuanto a la seguridad nacional, defensa nacional y relaciones internacionales con las principales potencias económicas mundiales y los países vecinos; el identificar dichos desafíos y saber cómo enfrentarlos, determinarán el impacto positivo o negativo que traerá esta mega obra portuaria para la seguridad y el desarrollo del Perú.

Consecuentemente, la presente investigación aborda en su Capítulo I, todos los aspectos relacionados con el problema de investigación, permitiendo al final, establecer los siguientes objetivos de investigación: determinar los desafíos a la seguridad nacional que afrontará el Perú; identificar los efectos que provocaría en la defensa nacional del Perú; y establecer las implicancias que tendría en las relaciones internacionales del Perú, la puesta el funcionamiento del Mega puerto de Chancay en el corto y mediano plazo.

El Capítulo II, trata del marco teórico, antecedentes, categorías y subcategorías apriorísticas, así como la definición de términos, permitiendo conocer el estado del arte y la mejor comprensión de lo expresado en la investigación.

El Capítulo III, aborda el método de investigación utilizado y las técnicas de recolección de datos empleadas; en el Capítulo IV se desarrolla el análisis y síntesis de la información obtenida empleando el programa de análisis de datos cualitativos Atlas.ti v23. Posteriormente se realiza el diálogo teórico empírico en el Capítulo V, para arribar a conclusiones y recomendaciones en el Capítulo VI.

Finalmente, el propósito de la investigación es servir de ayuda a los futuros decisores estratégicos políticos y militares que tendrán que asumir la responsabilidad de la toma de decisiones y el liderazgo para afrontar los desafíos y aprovechar las oportunidades que representa el funcionamiento del Mega puerto de Chancay.

Capítulo I: El problema de investigación

1.1 Planteamiento del problema

Los puertos históricamente han sido el centro de comercio estratégico de las principales culturas del mundo, como las antiguas civilizaciones fenicias, griegas, egipcias, romanas, españolas, chinas, etc., constituyendo el área geográfica donde se encontraban un punto clave, que generó diversos conflictos y enfrentamientos entre naciones, así también, motivo de consolidación para todo lo concerniente al comercio mundial; la historia nos confirma que esta particular situación permanece en los tiempos actuales, (Encinas, 2017).

Actualmente, China potencia su vertiginoso y constante crecimiento económico, con la llamada Ruta Marítima de la Seda, con ella busca obtener el control de las concesiones portuarias geoestratégicamente mejor ubicadas en el mundo; un claro ejemplo de ello lo podemos apreciar en el puerto de Pireo (Grecia); la mayor importancia de este puerto es que es la vía principal de ingreso de las exportaciones de Asia a Europa, así como permite el control en el cruce Europa, Asia y África; o como el caso de Yibuti entre el mar Rojo y el canal de Suez, habiéndose establecido la primera base militar China en el extranjero, (Barría, 2021).

Es así que Latinoamérica se ha constituido como parte muy importante en la estrategia de expansión portuaria de este país asiático, controlando las actividades portuarias en México, Panamá, Brasil y Argentina; ubicados estratégicamente para el control del comercio marítimo en las costas atlánticas y pacíficas del continente; es decir, tiene el control sobre las rutas marítimas del Atlántico y el sector norte del Pacífico en Latinoamérica. Es por ello que ha orientado su visión estratégica en las rutas marítimas del pacífico sur.

En ese contexto, el Perú surgió como principal solución por su ubicación central en Sudamérica, habiéndose concretado la concesión del Puerto de Chancay para su ampliación y remodelación, y convertirlo en el primer Mega Puerto y Hub del comercio marítimo internacional en esta parte del continente, dicha mega obra entrará en funcionamiento en el 2024, (Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, 2022); sin embargo, en nuestro país existe una normatividad y políticas de seguridad nacional que podrían verse afectadas.

En ese sentido, la promulgación del reglamento del DL N°1129, del Sistema de Defensa Nacional del Perú, en adelante SIDENA, que fue aprobado con DS N°037-2013-PCM, es clara en enunciar que la Política de Seguridad y Defensa Nacional establece parámetros principales sobre la estructura, planeamiento, coordinación y

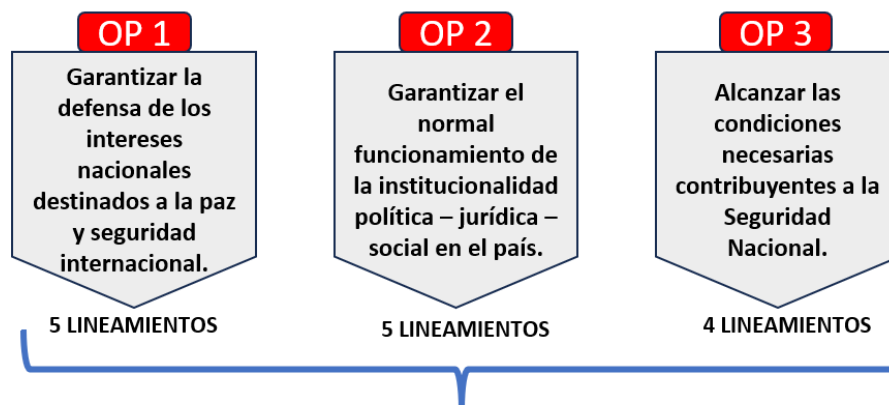
ejecución para enfrentar las amenazas y retos que afectan a la nación en relación a la seguridad. El SIDENA y el Consejo de Seguridad y Defensa Nacional, en adelante COSEDENA, son considerados como entes fundamentales en la elaboración de la Política de Seguridad y Defensa Nacional.

La Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030, en adelante PNMSDN 2030, fue aprobada en sesión de consejo por el COSEDENA el 13 de mayo del 2021. Esta política contribuye la elaboración de otros documentos relacionados a la Política de Seguridad y Defensa Nacional.

La PNMSDN 2030, luego de la apreciación y análisis respectivo ha determinado que la elevada vulnerabilidad de las personas y del Estado frente a las amenazas y preocupaciones a la Seguridad Nacional, es el problema público con alcance nacional y de carácter multisectorial. Para hacer frente a este problema público establece que es necesario alcanzar situaciones de cambio en la seguridad externa, interna y la seguridad humana mediante una cooperación permanente entre las dependencias del Estado que integran el SIDENA. Esto se materializa mediante el establecimiento de tres (03) Objetivos, lineamientos y servicios, ver figura 1.

Figura 1

Objetivos prioritarios, lineamientos y servicios de la PNMSDN 2030



14 Lineamientos y 14 Servicios o estándares nacionales de cumplimiento.

Nota. Extraído de UGESIDENA – MINDEF, *Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030.*

Se puede apreciar que a través del Objetivo Prioritario N°1 se visualiza establecer las acciones preventivas necesarias para garantizar la soberanía territorial, la existencia y preservación territorial del país en general, nuestra independencia y libre determinación sobre

cualquier presión o injerencia extranjera, siempre con la visión de salvaguardar nuestros intereses nacionales, ver tabla 1.

Tabla 1

Objetivo prioritario N°1 y lineamientos identificados en la PNMSDN 2030.

CÓDIGO	OBJETIVO PRIORIZADO	LINEAMIENTOS	RESPONSABLE
OP 1	Garantizar la defensa de los intereses nacionales destinados a la paz y seguridad internacional.	1.1 Mejorar la participación de los poderes del Estado y la sociedad en la Seguridad y Defensa Nacional.	MINDEF (UGESIDENA)
		1.2 Fortalecer el SIDENA incidiendo en una infraestructura institucional sólida y que articule la gestión, seguimiento y evaluación de resultados.	MINDEF (UGESIDENA)
		1.3 Fortalecer las capacidades de nuestro país, para defender la soberanía e integridad territorial y proteger a nuestra población y territorio en caso se produzcan conflictos y/o amenazas del ámbito externo.	MINDEF (CCFFAA) – MRREE – SINA (PCM DINI) – PCM (SGD)
		1.4 Implementar los mecanismos necesarios para integrar y cooperar en seguridad y defensa nacional.	MRREE
		1.5 Fortalecer las herramientas necesarias que logren que nuestra respuesta frente a posibles amenazas del ámbito externo sea eficaz.	MINDEF (CCFFAA)

Nota: Extraído de UGESIDENA – MINDEF, Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030.

Así también, con DS N° 012 - 2019 - DE, se aprobó la Política Nacional Marítima 2019-2030, en la que se menciona en referencia un aspecto muy importante, nuestra privilegiada ubicación geoestratégica en Sudamérica, la cual ha sido aprovechada desde épocas virreinales hasta la actualidad, principalmente a través del Puerto del Callao que, en el año 2018, figuraba como el principal puerto de la zona del pacífico sur y de Latinoamérica, según

la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). En ese sentido, el puerto de Chancay por sus características de calado y atraque, se constituiría en la más importante instalación portuaria de gran magnitud en Latinoamérica, colocando a nuestro país en el primer lugar del comercio marítimo del continente.

Por otro lado, de acuerdo al Aviso de Sinceramiento de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), publicado en 2022, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario vigente, fue aprobado el 11 de agosto de 2012, mediante el DS N°009-2012-MTC; el cual ha sido objeto de modificación y/o actualización acorde a los nuevos requerimientos del sector portuario, el último proyecto de actualización se presentó en setiembre de 2022, el cual hasta la fecha no ha sido aprobado; esto demuestra cierto grado de desinterés por parte del Estado por darle la importancia adecuada al desarrollo y regulación portuaria en el país, lo cual podría tener efectos negativos para el Estado cuando entre en funcionamiento el Mega puerto de Chancay.

En el contexto internacional actual, es conocido que EEUU y China vienen compitiendo por la hegemonía económica mundial, y esta disputa se extiende también al desarrollo militar y tecnológico. Es así que, mientras Estados Unidos tiene bases militares alrededor del mundo, China tiene el control de puertos estratégicos en más de 60 países, con bases militares en algunos de ellos; sin embargo, existen acuerdos y convenciones internacionales relacionados uso del mar y los puertos que podrían ser tomados en cuenta, o tal vez, obviados por las mencionadas potencias en virtud de sus propios intereses.

En ese sentido, se tiene que la Organización de las Naciones Unidas, en adelante ONU, estableció en el año 1982, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en adelante CONVEMAR, mediante la cual se formularon conceptos sobre los derechos de las naciones y estados ribereños, “paso inocente” en aguas territoriales, acciones preventivas y para controlar la posible contaminación del mar, ocasionada por embarcaciones extranjeras. La CONVEMAR establece que la jurisdicción del Estado Portuario, comprende todas aquellas prerrogativas para asegurar la jurisdicción en sus puertos aplicando la legislación, o los estándares internacionales. Una de esas prerrogativas es el control del estado portuario que faculta ejercer un dominio completo sobre la seguridad marítima, contaminación marina y temas laborales de la tripulación. Sin embargo, el Perú, al no estar suscrito a la CONVEMAR, no podría ejercer dichas prerrogativas al amparo de dicha convención internacional, sino, en forma limitada a través del convenio que se suscriba entre el Estado y la empresa concesionaria.

Así también, existen algunos tratados internacionales de países portuarios, que se relacionan con el Mega puerto de Chancay, ver tabla 2.

Tabla 2*Acuerdos internacionales de Estados portuarios.*

SISTEMA DE ACUERDO REGIONAL	NORMAS	RELACIÓN CON EL MEGA PUERTO DE CHANCAY
Memorando de Entendimiento referente al Control del Estado de los puertos de París – Paris MOU, de 1982.	<p>Verificación del Estado rector del puerto.</p> <p>Supervisión de las embarcaciones extranjeras que hacen escala en sus puertos.</p> <p>El control que ejerce el Estado rector del puerto no sustituye al Estado de abanderamiento, de las responsabilidades y obligaciones que le corresponden.</p>	El Perú, como ente rector del Mega puerto de Chancay podrá controlar y supervisar los barcos que atraquen en sus instalaciones.
Acuerdo de Viña del Mar, de 1992	<p>Promover el empleo de embarcaciones deterioradas, para disminuir los posibles riesgos.</p> <p>Autoridades marítimas cada año, revisan al menos el 20% de la cantidad total de embarcaciones extranjeras que entran en sus puertos.</p> <p>Las inspecciones a los buques se realizan semestralmente. Al detectarse fallas, transporte de cargas peligrosas, embarcaciones de pasajeros o graneleros, se puede realizar una inspección ocasional.</p>	El Perú tendrá derecho de inspeccionar los barcos que lleguen a fin de determinar su estado de operación, particularmente los buques graneleros y cargueros.
Memorando de Entendimiento referente al Control del Estado Portuario de la Región Asia-Pacífico – Tokio MOU, de 1993	<p>Reconocer la trascendencia de la seguridad de la vida en el mar y en los puertos y la urgencia de proteger los recursos marinos</p> <p>Reconocer también la necesidad de evitar falsear la competencia entre puertos.</p> <p>Reconocer que se requiere una acción eficaz por parte de los países responsables de los puertos a fin de impedir la operación de embarcaciones que constituyan riesgo a la seguridad.</p>	El Mega puerto de Chancay se convertirá en una referencia geopolítica en esta parte del continente, haciendo que la mayoría de barcos que se dirijan a Sudamérica utilicen sus instalaciones.

Asimismo, se cuenta con el sistema de Control del Estado Portuario de los Estados Unidos de América, llamado New US Coastguard Programme on Port State Control o Nuevo Programa de Guardacostas de EEUU sobre Control del Estado Portuario. A través de ella se le otorga a la Guardia Costera de Estados Unidos o US COSTGUARD la condición de institución más estricta, por las medidas impositivas a cada embarcación para informar los motivos por los que requiere ingresar al dominio marítimo de los Estados Unidos, modificando

así el significado de “paso inocente”. Esta posición se halla al borde del derecho internacional, (De Larrucea, 2015). Así mismo, China, principal inversionista del Puerto de Chancay, podría en un futuro próximo, establecer mecanismos unilaterales que protejan sus inversiones de ultramar alrededor del mundo, incluido nuestro país, lo cual tendría repercusiones para la seguridad.

La Comisión Económica para la América Latina -CEPAL (2016), detalla que, para que se logre alcanzar la categoría de puertos sustentables, es necesario la consolidación del lugar donde se encuentra como ciudad sustentable. El liderazgo y la gobernanza, así como una adecuada política a futuro de la ciudad puerto, son claves para su desarrollo.

La Secretaría de la Organización Marítima Internacional (2015), indica que gran parte de logro del desarrollo y despegue de los países, tanto productores como compradores, referente al transporte marítimo internacional, se obtiene gracias al intercambio comercial, principalmente vía marítima, y es por este medio que gran parte del comercio mundial se desarrolla. Es así, que los países costeros y que tengan puertos desarrollados, tienen inmensas posibilidades de desarrollarse. Como se puede apreciar el transporte por vía marítima tiene gran trascendencia e influencia en la economía mundial. A pesar de ello, gran parte de la población desconoce los beneficios cruciales que el comercio marítimo proporciona a los países. Los puertos tienen gran relevancia, no sólo en el comercio internacional que un país pueda desarrollar, sino también en el desarrollo local, en el intercambio tecnológico y cultural, en el desarrollo turístico, fomentar el transporte comercial y turístico, impulsar la generación de trabajo para la población e incentivar a pequeños y medianos comerciantes a cimentar sus negocios, comercios e inversiones.

Finalmente, si bien el Mega Puerto de Chancay significa una gran oportunidad para el desarrollo comercial y la economía nacional, podría también ser un motivo de disputa y antagonismo con países vecinos que se verán relegados en el desarrollo del comercio portuario; así también, podría significar un punto de discordia geopolítica y militar entre las dos potencias mundiales en disputa, y el Perú podría verse involucrado directa o indirectamente con consecuencias insospechadas. Por lo tanto, la presente investigación pretende explorar prospectivamente los distintos escenarios en el corto y mediano plazo que podrían alcanzar un impacto significativo para seguridad y defensa del Perú, teniendo en cuenta que el funcionamiento del Mega Puerto de Chancay afectará la economía de países de la región, y también, que la expansión y el control portuario de China en América podría significar un riesgo o amenaza para la seguridad de los EEUU en la región.

1.2 Justificación de la investigación

1.2.1 Justificación teórica

Se tuvo en cuenta las teorías clásicas sobre geopolítica del mar, poder del mar, e impacto de los puertos marítimos en la seguridad nacional propuestos por autores como Friedrich Ratzel y la teoría del Lebensraum, Alfred T. Mahan y la teoría que lleva su nombre, ambos estudiados por Pontijas (2020); y Jhon Spykman y la teoría del Rimland, tratado por Peritori (2010); puesto que guardan directa relación con el empleo de puertos marítimos y la seguridad de los Estados, obviándose aquellas teorías sobre los puertos marítimos y su relación con la economía, desarrollo y comercio de los países; permitiendo generar nuevos enfoques o teorías actuales sobre el impacto de los puertos en la seguridad de los países, como en este caso, donde el antagonismo de dos superpotencias económicas mundiales impacta en un país en vías de desarrollo y su entorno, a través de una mega obra portuaria.

1.2.2 Justificación metodológica

Se siguió las pautas metodológicas del enfoque cualitativo, para poder analizar la realidad de forma más holística y poder entender las implicancias que tendrá el Mega puerto de Chancay para la seguridad y defensa en el Perú.

1.2.3 Justificación práctica

La investigación servirá como elemento de consulta para que los actuales y futuros líderes estratégicos en los campos políticos y militares, tengan bases teóricas necesarias que contribuyan en la toma de decisiones, referente al impacto que tendrá para la seguridad y defensa del Perú el funcionamiento de este mega puerto.

De no abordarse el tema, el Perú podría encontrarse en situaciones imprevistas no deseadas con implicancias negativas en la economía, seguridad y relaciones internacionales.

1.3 Delimitación de la investigación

La investigación se realizó en Lima en el año 2023, teniendo en cuenta el contexto de cooperación y buenas relaciones internacionales que tiene el Perú con sus países vecinos, así como con los dos países considerados como potencias globales: EEUU y China, quienes se encuentran en actual disputa por la hegemonía económica mundial, la primera, por mantener y afianzar su área de influencia en Sudamérica, y la segunda, por expandir su influencia económica y comercial hacia Sudamérica y el Pacífico.

1.4 Limitaciones de la investigación

Las limitaciones que supuso la realización de la presente investigación estuvieron relacionadas con los expertos participantes, puesto que, al tratarse de un tema amplio y de

alcance internacional, se debió contar con las apreciaciones de expertos de nacionalidad norteamericana y china, lo cual supuso una dificultad. Sin embargo, se buscó reducir esta limitación a través de entrevistas a distinguidos expertos internacionalistas de nacionalidad peruana. Así mismo, no se consideró aspectos económicos y comerciales, a pesar de estar relacionados con el tema, centrándose la investigación en aspectos de seguridad y defensa.

1.5 Formulación de los problemas

Para la presente investigación se planteó las siguientes interrogantes de investigación:

¿Cuáles son los desafíos a la seguridad nacional que afrontará el Perú, luego del funcionamiento del Mega puerto de Chancay en el corto y mediano plazo?

¿Qué efectos provocaría en la defensa nacional del Perú, el funcionamiento del Mega puerto de Chancay en el corto y mediano plazo?

¿Qué implicancias tendría en las relaciones internacionales del Perú, el funcionamiento del Mega puerto de Chancay en el corto y mediano plazo?

1.6 Objetivos de la investigación

Determinar los desafíos a la seguridad nacional que afrontará el Perú, luego del funcionamiento del Mega puerto de Chancay en el corto y mediano plazo.

Identificar los efectos que provocaría en la defensa nacional del Perú, el funcionamiento del Mega puerto de Chancay en el corto y mediano plazo.

Establecer las implicancias que tendría en las relaciones internacionales del Perú, el funcionamiento del Mega puerto de Chancay en el corto y mediano plazo.

Capítulo II: Marco teórico

2.1 Antecedentes de la investigación

2.1.1 Antecedentes nacionales

Villagra (2023), detalla aspectos económicos y comerciales de China, y haciendo referencia a destacados estudiosos de la geopolítica peruana y chilena; concluye que, el gigante asiático no está muy lejos de constituirse en el nuevo líder económico mundial, desplazando a los Estados Unidos; más aun teniendo en consideración las repercusiones en la geopolítica y el movimiento comercial que se producirá con el funcionamiento del mega puerto de Chancay. Las cifras estadísticas que se manejan actualmente sobre el análisis del Producto Bruto Interno (PBI) y el movimiento comercial chino, demuestran que China tiene un despegue económico en franco ascenso en relación a otros países. China planificó en forma paciente y progresiva su desarrollo, materializado a través de la ejecución de la denominada “Nueva Ruta de la Seda”, ver figura 2.

Figura 2

Posicionamiento marítimo con la “Nueva ruta de la seda”



Nota: Posicionamiento de China en Sud América, son más de 20 países que se integraron a la Iniciativa de la Franja y la Ruta, llamada también la Nueva Ruta de la Seda. Villagra (2023). *Megapuerto de Chancay: Repercusiones en el Comercio Sudamericano e Impacto Geoestratégico*, revista Seguridad y Poder Terrestre, centro de estudios estratégicos del Ejército del Perú Vol 2, N°2, 2023, pp. 75-86.

También concluye que en Chancay se recibirían cargamento de la parte central de nuestra región andina y también de Bolivia. El puerto del Callao posee más del 85% del movimiento portuario en el Perú, y unos de sus más importantes deficiencias es a no contar con vías de transporte idóneas para los vehículos de transporte de carga pesada. Además, es preciso decir que, para la implementación de este mega puerto en Chancay, se cuenta con la extensión de terreno necesaria; la empresa privada, tiene establecido lo necesario para el establecimiento de la infraestructura y el posterior funcionamiento del mismo. Con este gran movimiento comercial, la provincia de Huaral se consolidará como el ingreso a Sudamérica y al Perú desde el continente asiático, el nivel de intercambio comercial la constituirá en un hub estratégico en la región.

Blydal (2021), empleando el método de análisis geopolítico, y teniendo como objetivo establecer los factores geopolíticos que afectan al Perú, concluyó que la proyección bioceánica del Perú aún no termina de implementarse totalmente; menciona además que, a mediano plazo se podría contar con una interconexión entre Paita – Yurimaguas - Iquitos, con la finalidad de poder conectar el Pacífico con el Atlántico y ampliar la ruta comercial. La actual coyuntura por la rivalidad comercial entre China y EEUU, ha ocasionado que este último país se interese nuevamente por Latinoamérica, ya que percibe que está perdiendo influencia.

Buchelli (2021) hizo un importante análisis sobre el posicionamiento que tendría nuestro país comercialmente en el mercado mundial, en ella estableció algunas oportunidades que podría traer la implementación y funcionamiento del Mega Puerto de Chancay; concluyó que China basó el desarrollo de la Iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda, siguiendo lineamientos geopolíticos de Arthur Mackinder, a través de su Teoría del Heartland, por la que busca crear corredores económicos terrestres y marítimos para irradiar su influencia en Asia y Europa. La extensión de este proyecto a Latinoamérica es ya una realidad, incluyendo además la Teoría del Poder Marítimo de Alfred Mahan. Otra importante conclusión a la que llega es que Asia concentra los principales puertos marítimos a nivel mundial, y que, gracias a los inversión y tecnología de China implementada en diversas regiones del mundo, se ha logrado el desarrollo de puertos en estas zonas. Enfatiza además que, Cosco Shipping Co, es una empresa con un importante conocimiento en la materia, posee un gran capital y el respaldo financiero para implementar y administrar el Megapuerto de Chancay; sin embargo, el Estado no debe dejar la oportunidad de tener una participación, principalmente para fomentar nuestras exportaciones.

2.1.2 Antecedentes internacionales

Xu (2022) realizó importantes conclusiones en el Simposio Internacional en el Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico de la Universidad del Pacífico; manifestó que fue el

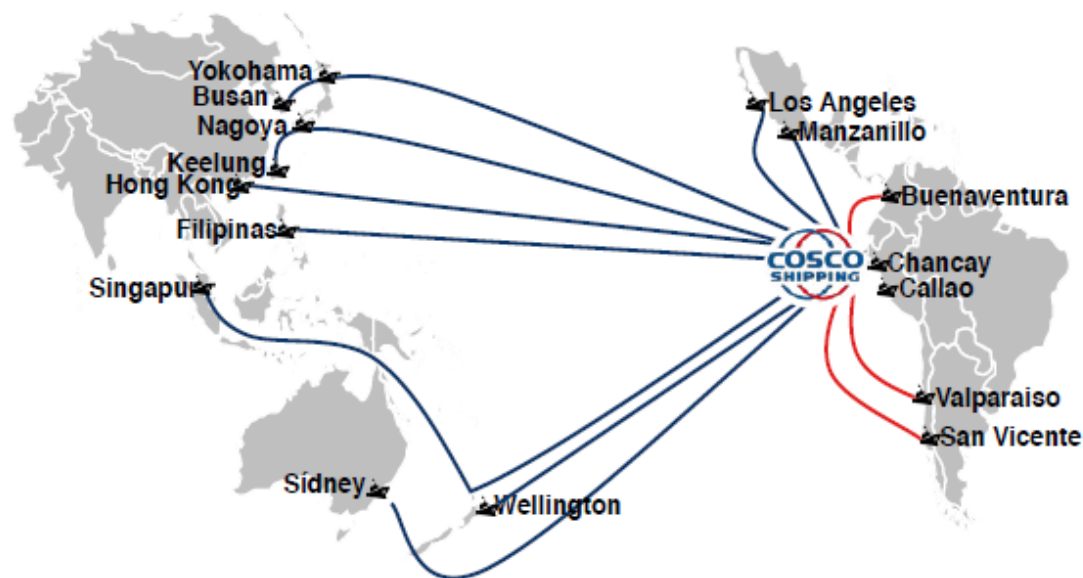
líder supremo Deng Xiao Ping el responsable de la notable transformación de China, de ser un país subdesarrollado, pobre y con bajos estándares de vida, pasó a ser una potencia mundial. Esto se logró por las importantes reformas económicas principalmente, iniciándose un proceso gradual de adaptación e implementación de las herramientas de la economía de mercado. China mantiene una economía mixta de mercado, con incidencia en la propiedad pública y participación del Estado en sectores estratégicos. China es el mayor país exportador a nivel mundial y la segunda economía más grande; se constituye además en el mayor receptor de inversión extranjera directa, ubicándose entre los primeros puestos de países que más inversión exportaba al mundo, constituyéndose en un referente comercial de gran influencia global.

Xu (2022), también resalta el notable ascenso económico que ha tenido China, mejor muestra de ello el monto de su PBI actual, que asciende a más de 17 billones de dólares, y continúa en alza. Nos dice además que el logro de una economía estable de China, constituye un factor importante en el desarrollo de la economía mundial; este país asiático representa un importante socio comercial de la gran mayoría de los países en el mundo. Es el primer socio comercial de Sudamérica y el segundo para toda América Latina.

Mardones (2022) en un documento de trabajo publicado por la institución chilena Anthena Lab Relaciones Internacionales, Seguridad y Defensa, realiza un análisis descriptivo interpretativo sobre el impacto que tendrá el mega puerto de Chancay en la economía chilena a fin de establecer las tendencias, desafíos e implicancias que se presentaría en un futuro cercano y lejano. Nos dice además que, las actividades comerciales con el exterior que realiza Chile se concentran mayormente en Asia, más del 48% de su intercambio comercial global; siendo China el país con el que se tiene la mayor cantidad de exportaciones, el cual supera el 35%. Así mismo China es el principal proveedor de las importaciones a Chile. También resalta que el consorcio Cosco Shipping Ports, es el mayor propietario del Complejo Portuario de Chancay, además ocupa el 1er lugar como operador de negocio integrado a nivel mundial, tiene más del 12% del transporte que se realiza mediante el empleo de contenedores; es considerado como el más importante operador portuario global (ver figura 3); se destaca así mismo una información relevante sobre la participación de este consorcio en el comercio mundial indicando que, al término de la construcción del megapuerto de Chancay, va a realizar operaciones solo en Perú, ocasionando que se eleven los costos de las exportaciones chilenas, generando preocupación en dicho país, más aun teniendo en consideración que Chile no ha hecho importantes mejoras en sus puertos en los últimos años.

Figura 3

Rutas marítimas consideradas por COSCO SHIPPING PORTS



Nota: China Ocean Shipping Company (holding estatal chino), se encuentra entre las cuatro navieras más grandes en embarcaciones de contenedores a nivel mundial. Integra el consorcio Cosco Shipping Ports, que a su vez forma parte del grupo Ocean Alliance, que transporta más del 40% del cargamento a nivel mundial; extraído del artículo “Puerto Chancay en Perú y su impacto geopolítico en Chile” - Documento de trabajo N°15”, Revista AthenaLab, Chile.

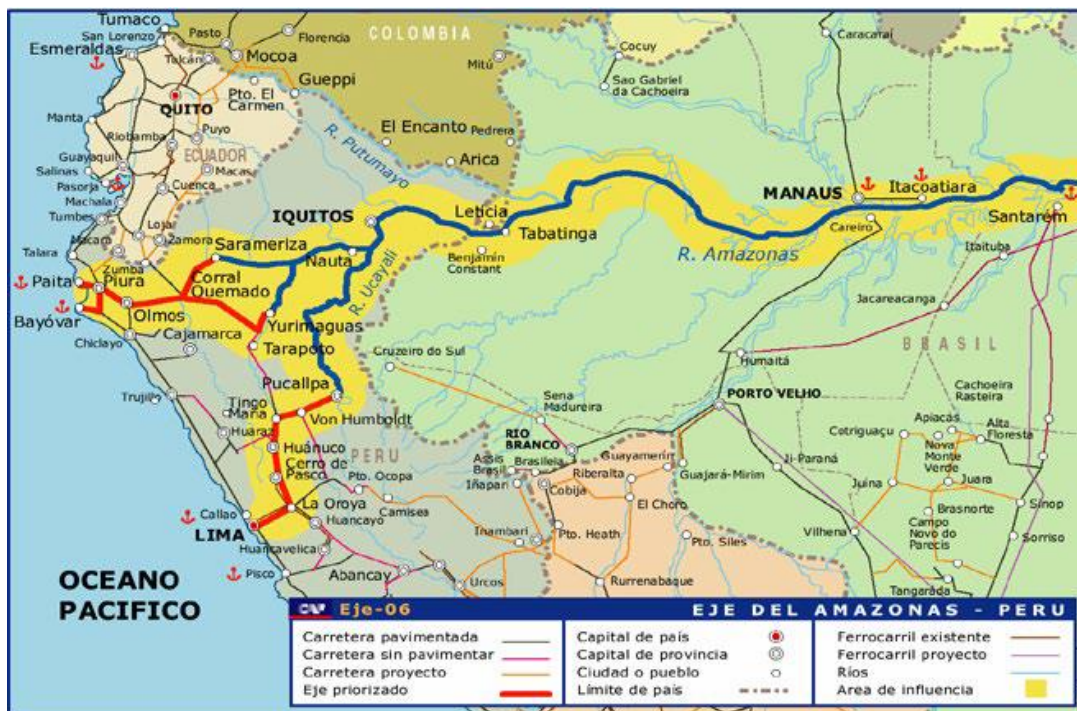
Mardones (2022), también detalla que la presencia de la inversión extranjera china en el Perú no es reciente; ya en 1992, la empresa Shougang tuvo una participación importante en el sector minero al realizar la compra de una mina de hierro. Dos años más tarde, China National Petroleum tuvo una relevante participación en Petroperú, al adquirir los derechos de una considerable cantidad de acciones. Las empresas pesqueras Ribaud y Diamante, en sociedad comercial con la minera Volcan (hoy Glencore) realizaron importantes inversiones en el Perú. El año 2011 se creó Terminales Portuarios Chancay, empresa encargada de realizar actividades de administración de puertos; sin embargo, no tuvo gran impacto por lo que Glencore se asoció con la compañía china Cosco Shipping Ports en el año 2019, la cual invirtió en este proyecto más de US\$225 millones obteniendo el 60% de las acciones.

Mardones (2022), hace una interesante conclusión, indicando que, para disminuir las consecuencias de que un importante porcentaje parte del tráfico marítimo chino se quede en Chancay, es clave la planificación sobre inversiones en puertos competitivos y altamente automatizados en Chile; indica que el auge de Chancay, opacará significativamente la

actividad comercial chilena, refiriéndose además a la importancia que se debe dar al puerto a gran escala (PGE) que se planifica en San Antonio, el que podría operar el año 2032, fecha en que el mega puerto de Chancay ya estaría operando con sus 15 frentes de atraque y con un complejo industrial y logístico. Finalmente, concluye que es muy probable que Chancay se constituya en una zona de intercambio e interconexión en Sudamérica. Por la adquisición de nuevas capacidades y poder recibir buques de gran tamaño, desplazaría a importantes puertos chilenos, entre ellos San Antonio y Mejillones. Así mismo sería el punto de partida para que el Perú se una al eje multimodal Amazonas del corredor bioceánico nororiental que lo une a Brasil, pudiendo así conectarse con el Atlántico; ver Figura 4.

Figura 4

Corredor bioceánico oriental



Fuente: Mardones (2022), *Puerto Chancay en Perú y su impacto geopolítico en Chile* - Documento de trabajo N°15, Revista AthenaLab, Chile.

Ramos (2022) en un artículo sobre aspectos trascendentes de los espacios marítimos en la geopolítica ecuatoriana, nos detalla que, a lo largo de su historia el Ecuador, ha sufrido desmembraciones territoriales a causa de conflictos limítrofes con los países con los que ha limitado; sin embargo, este hecho no ha afectado la posición privilegiada que posee este país frente a China y Asia, así como su proximidad al canal de Panamá. Esto le permite acceder a la corriente comercial marítima hacia el Asia Pacífico y el Atlántico. Y una pieza clave en

esta situación favorable es puerto de aguas profundas de Posorja, estratégica instalación considerada como una de las mejores en esta región.

Ortiz (2022) nos detalla y explica la forma en que la nueva Ruta de la Seda, fortalecerá la estrategia de seguridad y defensa de China, ya que este país afianzará su supremacía geoestratégica por la expansión de su influencia marítima. Nos dice además que China ha modificado radicalmente su posición frente a las relaciones comerciales con otras regiones. Ha abierto su posición a nuevos mercados, sin embargo, en esta nueva faceta no descuida la búsqueda de constituirse en referencia geopolítica en el mundo.

Aznar (2021) en un artículo denominado “Geopolítica naval del Indo-Pacífico” publicado en el repositorio DIALNET – Instituto Español de Estudios Estratégicos, realiza un análisis interesante sobre el cambio geopolítico del mundo actual; nos dice la corriente de pensamiento actual es el desplazamiento del centro geopolítico del mundo hacia el Pacífico. Este gran océano baña a casi las dos terceras partes del mundo y está previsto que supere, el 50 % del PIB mundial. Ya en 2012 los gastos de Defensa de Europa fueron por primera vez inferiores a los de la región de Asia-Pacífico.

Bilmes y Patronelli (2021) analizó detalladamente la dimensión geopolítica de la Argentina con respecto a los puertos, rutas marítimas y su posición bicontinental, concluyendo que, es vital tener el control de las vías navegables, las que constituyen pieza clave para tener un adecuado y ventajosa administración de las exportaciones e importaciones. Esto permitirá el ingreso de capitales a la economía local y permitirá combatir los ilícitos de contrabando, evasión de impuestos, competencia desleal, entre otros. Manifiesta además que es imperativo que el Estrado tome el control de la administración de estas vías, mediante la estatización. Resalta la figura del Estado empresario, cuya administración justa y honesta de los recursos, garantizará el desarrollo productivo, mediante una adecuada planificación estratégica y ejecución eficaz.

Tica (2021) en su artículo denominado “China, geopolítica y materiales estratégicos” publicado en la revista: Papeles de relaciones eco sociales y cambio global de la Universidad La Rioja de España, cuya meta fue determinar las tensiones geopolíticas provocadas por el expansionismo chino en el mundo, llegó a la conclusión de que China ha plasmado sus objetivos en la estrategia conocida como el “collar de perlas” chino. Esta estrategia busca controlar las rutas de transporte marítimo de recursos estratégicos clave para su economía y asegurarse el dominio en el Índico y el Pacífico mediante la combinación de una cadena de puertos y bases militares con los cuales controlar el tráfico de suministros y a los estados vecinos. Al mismo tiempo que intenta contrarrestar la presencia militar norteamericana en la región.

Medina (2020) realiza una descripción interesante sobre la geoestrategia de China a través del dominio de los océanos y megaproyectos portuarios comerciales, arribó a la

conclusión que, en la actualidad, el comercio es poder. Y China tiene claro sus objetivos, al haber diseñado una estrategia de expansión comercial y, poco a poco, constituirse en un hegemon con gran influencia en los diversos campos de la actividad humana. Las discrepancias europeas, la inestabilidad de los últimos gobernantes de EEUU, principalmente Donald Trump, y la gran capacidad económica de China y su influencia en la economía, son algunos factores que proyectan a este país asiático, como un referente global que imponga sus propias reglas de gobernanza mundial.

2.2 Bases teóricas

Como teoría geopolítica general se referenció la Teoría del Lebensraum o espacio vital, propuesta por el geógrafo alemán Friedrich Ratzel en 1875, y estudiada por Pontijas (2020), en la cual se compara al Estado como un organismo vivo, compuesto por una serie de órganos o elementos cada uno de los cuales cumple una determinada función y sometido a un proceso evolutivo constante en el que pueden distinguirse varias fases, desde el nacimiento hasta la madurez, el declive y, finalmente, la desaparición. En resumen, el espacio vital está representado por el área de influencia que un Estado necesita para poder existir, y si dicho Estado no posee ese espacio, tiene el derecho de ampliar su influencia física, cultural y comercialmente. Asimismo, se menciona que tiene que haber un equilibrio entre población y recursos, es decir, todo territorio tiene una capacidad determinada de producir recursos para cierta cantidad de población, y si esta última se incrementa, necesariamente se necesitarán mayores recursos y en consecuencia mayores territorios, lo cual lleva a la expansión de las fronteras para reestablecer el equilibrio. Todo esto hace que la vida del Estado sea vista como un proceso de lucha constante por la supervivencia, que conduce a una selección natural entre los países. Esta teoría fue seguida por el geopolítico sueco Rudolf Kjéllen, el cual mencionaba que “si un Estado poderoso es pequeño, tiene el derecho de ampliar su territorio si quiere seguir siendo poderoso”, y ahora, ese Estado poderoso que amplió su territorio que ahora es aún más poderoso, necesitará mayor espacio todavía, y continuará expandiéndose sucesivamente. Esta expansión de poder y territorios, naturalmente se hará a expensas de países débiles, los cuales están sujetos a las necesidades de países poderosos. Esta propuesta fue ideologizada por el geógrafo alemán Karl Haushoffer, incrementando a la teoría de Ratzel de fundamento biológico – estatal, fundamentos demográficos, económicos y estratégicos; el fundamento demográfico del Lebensraum se sustenta en que todo Estado debe proveer el espacio de subsistencia a su población, y si ésta crece, se justifica la necesidad de ampliar dicho espacio; asimismo, el fundamento económico se sustenta en que la población debe satisfacer sus necesidades, y aún, cuando esta población no sea numerosa, el territorio no puede tener los suficientes

recursos para satisfacer las necesidades, por lo cual es imprescindible expandir el territorio; y finalmente, el fundamento estratégico o de defensa se sustenta en que el Estado tiene la necesidad de poseer dentro de su territorio, todos los recursos necesarios para que sus fuerzas armadas puedan auto sustentarse y puedan sostener el esfuerzo de guerra, así como la necesidad de tener el espacio suficiente para ejercer la defensa del país. Esto inspiró a los miembros del Partido Nacional Socialista - NAZI en la Alemania de 1935 para desencadenar la segunda guerra mundial, en la cual, Alemania en su búsqueda del “espacio vital” emprendió una serie de conquistas de territorio utilizando su enorme poder terrestre apoyado por el poder aéreo, así como un gran poder naval para ejercer el control y dominio de los mares y puertos, siendo éstos últimos los factores decisivos para la proyección del poder terrestre hacia otros territorios.

Como teoría relacionada o de alcance medio se referenció la Teoría del Rimland propuesta por el profesor de relaciones internacionales de la Universidad de Yale Nicholas Jhon Spykman (1893 – 1943), y estudiada por Peritori (2010), dicha teoría menciona que “Quién controla el Rimland gobierna Eurasia, quien gobierna Eurasia controla los destinos del mundo”, el Rimland o anillo continental es un concepto geopolítico considerado como clave del poder mundial. Describía la franja, especialmente marítima, de un país o continente; en particular, los bordes occidentales, sur y este densamente poblados del continente euroasiático. Spykman, creador del “Realismo Político”, proponía la negociación reconociendo los territorios propios y ajenos, en ese sentido, propuso que los países con doble frente marítimo o que tienen costas por el norte, sur, este u oeste, ejercían mayor poder que los países mediterráneos o con costas limitadas. Asimismo, el mencionado autor creó la Teoría del Perímetro de Seguridad de los Estados Unidos, la cual menciona que el trazo imaginario entre el Estrecho de Behring, islas de Hawai, islas Galápagos, isla de Pascua, canal de Magallanes, islas Malvinas, islas Azores en el centro del Atlántico, Islandia y regresa hasta el estrecho de Behring, conformando una especie de “alarma temprana” para la seguridad de los Estados Unidos; coincidiendo con la llamada Doctrina Monroe: “América Latina es una zona de contención para rivales extracontinentales de los Estados Unidos”. Justamente basada la teoría del Rimland, y lo propuesto por George F. Kennan sobre la “doctrina estratégica de la contención”, es que se dio origen al despliegue de bases militares de Estados Unidos en los bordes costeros de Europa y Asia (Valdivia, 2017). Esto guarda relación también, con el contemporáneo control por parte de China de los principales puertos marítimos o mega puertos establecidos en el Rimland o bordes del continente asiático, medio oriente y también en América del centro y sur, lo cual colisiona directamente con la Teoría del Perímetro de Seguridad de los Estados Unidos mencionado anteriormente.

Como teoría sustancial o específica se referenció la Teoría de Mahan propuesta por el famoso historiador y estratega naval norteamericano Alfred T. Mahan en 1890, y citada por

Pontijas (2020), en relación a la hegemonía y supremacía naval del Imperio Británico, Mahan menciona que una buena marina mercante debe estar asegurada por una potente marina de guerra o poder naval que pueda defenderla, así como una buena red de bases navales y puertos que puedan soportarla. Asimismo, menciona que cuando se habla de poderío naval, se refiere a tener una poderosa marina de guerra, un comercio marítimo importante y también la posesión de puertos y colonias. Por otro lado, Mahan magnifica el concepto de “isla”, proponiendo que no solo se trata de un territorio rodeado por agua, sino que, en geopolítica, se refiere a todo territorio que por sus condiciones geográficas tiene la capacidad de desarrollar el Poder Naval, entonces se consideran islas geopolíticas: Estados Unidos, Canadá, Australia, Sudáfrica, China, Colombia entre otros.

Mahan creía firmemente en que, por sus condiciones geopolíticas, los Estados Unidos estaban destinados a ejercer la hegemonía mundial, dicha visión de futuro se concreta para los norteamericanos respondiéndose a cuatro preguntas: ¿Qué debemos hacer?, ¿Cómo?, ¿Cuándo? y ¿Por qué debemos hacerlo?; al respecto, Mahan menciona que la respuesta a estas preguntas se encuentra en la “gran pretensión de la hegemonía mundial” como visión de futuro para alcanzar la “grandeza nacional”, convirtiendo ésta en “interés nacional” cuyo objetivo es el “crecimiento nacional” a través de la movilidad de sus fronteras, pero como ya no era posible expandir su territorio, entonces se debería retomar el llamado “Destino Manifiesto” de mediados del siglo XIX, orientado hacia el continente americano y proyectado hacia el mundo. Este “Destino Manifiesto” proponía el “derecho” de los Estados Unidos a gobernar el continente americano, sustentado en tres razones: primero, la raza blanca (herencia inglesa y francesa) es superior al negro, al indio y al latinoamericano; segundo, las riquezas no son de quien las posee, sino de quien tiene los medios para aprovecharlas; y tercero, la superioridad del sistema institucional norteamericano llamado “democracia”, justificación para que los Estados Unidos intervenga cuando los principios democráticos han sido ignorados o violados. Mahan complementa esta idea, mencionando que, el armamento de los países europeos no está hecho para la defensa o ataque, sino para su participación en regiones inexploradas e inexploradas del mundo, entonces, dice Mahan, “quieran o no, los norteamericanos deben empezar a mirar hacia afuera más allá del mar”, estableciendo puertos, colonias, bases navales y militares en todo el mundo. Posteriormente muchos presidentes norteamericanos siguieron estas propuestas, lo cual llevó a la actual hegemonía mundial de los Estados Unidos a través de su despliegue y presencia en todo el mundo.

La Teoría de Mahan continúa vigente y es aún estudiada por políticos y estrategias militares, así como por las fuerzas navales de guerra y mercantes a nivel mundial, sintetizada en que, el control del mar es poder, y para controlar el mar actualmente se requiere de grandes puertos comerciales de tipo Hub o Gateway de última generación y estratégicamente ubicados, así como bases militares o navales que puedan asegurar el control de los mares y

los flujos comerciales. Esto se relaciona con lo concluido por Medina (2020), el cual menciona que “el comercio es poder”, en referencia a la geoestrategia de China para el dominio del comercio mundial en la actualidad, lo cual le otorgaría gran poder político y relaciones internacionales más ventajosas para sus propósitos, en contraposición a los intereses norteamericanos.

Adicionalmente se consideró a la Teoría de las Relaciones Internacionales en sus enfoques realista e idealista sobre la Seguridad Nacional, el primer enfoque esta referido a que, la seguridad nacional de los Estados está garantizada y se evita una guerra cuando hay un equilibrio de poder en el mundo, esto disuade cualquier intención de afectar la seguridad nacional entre los países; el enfoque idealista, se refiere a que para evitar la guerra y afectar la seguridad nacional de las naciones, se establecen normas de conducta internacionales de convivencia armónica, decantando en la llamada “seguridad colectiva” donde un ataque a uno de ellos sería considerado como un ataque a todos, (Sánchez y Rodríguez, 2010).

Todo lo mencionado anteriormente guarda estrecha relación con el futuro de los grandes puertos instalados en el mundo, bajo administración o financiamiento del Estado Chino, tal es el caso del Mega puerto de Chancay en el Perú y su relación con la Seguridad Nacional.

2.3 Categorías, Sub categorías apriorísticas

Tabla. 3

Categorías y Sub categorías

CATEGORÍAS	SUB CATEGORÍAS
Desafíos a la seguridad nacional	Defensa nacional
	Relaciones Internacionales
Mega puerto de Chancay	Puerto de sexta generación
	Puerto Gateway

2.4 Definición de términos

Defensa Nacional

Es la agrupación de medidas, previsiones y acciones que el Estado desarrolla, adopta y aplica global y constantemente, desarrollándose tanto en los frentes externo e interno. Todas las personas están obligadas a una participación decidida en la Defensa Nacional (Libro Blanco de la Defensa Nacional, 2006).

Desafíos a la seguridad nacional.

Son los retos que tiene el Estado para lograr el desarrollo y atenuar el efecto que producirían las amenazas que afectan la Seguridad Nacional (Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa al 2030, 2022).

Foreland

Es un área de influencia que abarca un espacio bastante mayor en relación al Hinterland, a esta zona se dirige la carga generada por su hinterland o de la cual proceden las mercancías destino a dicho hinterland (Nassi, 2020).

Intereses Nacionales

Están conformados por las necesidades y aspiraciones de la Nación, que engloban a todos los aspectos de su desarrollo y su duración es la necesaria que le permite consolidarse; estas aspiraciones se traducen en Objetivos Nacionales (Libro Blanco de la Defensa Nacional, 2006).

Hinterland

Sectores que bordean los puertos, áreas donde se obtienen los productos para la exportación y se distribuyen las importaciones (Nassi, 2020).

Preocupaciones a la Seguridad Nacional

Son los factores negativos que inciden en la Seguridad Nacional en distintos niveles de intensidad y que son consecuencias de las diversas carencias estructurales del Estado; las mismas, que, por su complejidad y carácter multicausal en la estructura del Estado, hacen que su tratamiento no se dé por medios militares, sino a través del fortalecimiento de la democracia, la gobernabilidad, la acción política y el desarrollo sostenible (CAEN, 2019).

Puertos

De acuerdo al Diccionario de la lengua de la Real Academia Española (2001) indica que es la zona costera o área en las orillas de un río que sirve para que las embarcaciones realicen actividades operativas de embarque y desembarque, entre otras.

Puerto ciudadano

Son aquellos que han logrado integrarse a la ciudad, el impacto de su funcionamiento no afecta a la población cercana, convirtiendo al puerto en una zona en el que se ubican instalaciones compatibles con el uso urbano, como por ejemplo zonas de turismo, de pesca deportiva o zonas comerciales (Nassi, 2020).

Puertos de 1ª generación

Son aquellos cuya estructura y funcionamiento corresponden a los de los años 60. Son empleados mayormente como servicios de carga, descarga y para almacenar productos. Normalmente tienen un área pequeña de funcionamiento, son centros de conexión entre dos métodos de transporte, el terrestre y el marítimo. Sus acciones generan poco valor adquisitivo, y es un hecho que las actividades de inversión se priorizan en estructuras costeras. Carecen de tecnología y la colaboración es mínima entre las empresas portuarias, las administraciones y el municipio (Nassi, 2020).

Puertos de 2ª generación

Corresponden a aquellos puertos que entraron en funcionamiento entre la década del '60 y '80. En estos puertos se explotan los gráneles líquidos y secos. Funciona como un centro de transporte para la industria y el comercio (Nassi, 2020).

Puertos de 3ª generación

Corresponde a los puertos de los países desarrollados después de la década de los '80, con una importante especialización con terminales dedicadas a distintos productos. Se da énfasis a la contenerización de la carga. El objetivo es la actividad comercial como centro de transporte multimodal y plataforma logística. Se realizan además actividades logísticas y de distribución, se emplean Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) y los puertos secos, y se desarrollan servicios avanzados de información y comerciales (Nassi, 2020).

Puertos de 4ª generación

Llamados también puertos en red, integrándose en una red de transporte multimodal; tienen además una unidad comercial y de gestión, y han desarrollado estrategias de crecimiento y expansión común, tendiendo a compartir sistemas informáticos (Nassi, 2020).

Puertos de 5ª generación

Puertos en red y multimodales, se integran en las cadenas logísticas puerta a puerta, con estrategias para internacionalizar, diversificar actividades, o redes telemáticas entre las zonas portuarias (Nassi, 2020).

Puertos de 6ª generación

Puertos inteligentes, empleo masivo de tecnología que busca la transformación del transporte marítimo y transportes públicos en enclaves portuarios (Nassi, 2020).

Puerto Gateway

Ubicados estratégicamente próximos a importantes zonas industriales y de consumo, manteniendo buenas vías de interconexión terrestres, lo que les facilita la tarea de desempeñarse como centros para concentrar y distribuir las cargas. Puntos principales de entrada y salida de productos comerciales de una región. Dispone de un hinterland económicamente estable y fuerte que genera importantes volúmenes de carga (Nassi, 2020).

Puerto Hub

Conocido también como Hub marítimo o puerto de transbordo, aquí se realizan operaciones para concentrar y distribuir la carga cuyo origen y/o destino queda fuera del hinterland del puerto. La misión prioritaria son los transbordos de embarcación a embarcación, ubicándose a lo largo de las más importantes rutas de navegación (Nassi, 2020).

Puerto Seco

Terminal intermodal de mercancías ubicada en el interior del y que está conectado, por vía terrestre, con el puerto marítimo de origen o destino de los tráficos tratados. La intermodalidad es una de las fortalezas del Puerto Seco, haciendo más eficiente el transporte de mercancías. Su objeto es concentrar y tráficos que provienen del área de influencia de la terminal interior para enviarlos al puerto de referencia en el que serán embarcados hacia su destino final o viceversa (Nassi, 2020).

Seguridad Nacional

Situación en la que el Estado ha logrado garantizar su independencia, soberanía e integridad, los derechos fundamentales de la población, establecidos en la Constitución, se encuentran asegurados (Libro Blanco de la Defensa Nacional, 2006).

Teoría de las Relaciones internacionales

La teoría de las Relaciones Internacionales es una herramienta crítica en el juego de herramientas del estratega. Está compuesto por conceptos, marcos y lentes teóricos (o paradigmas) que se pueden aplicar para comprender el comportamiento de los estados y otros actores importantes en el escenario mundial (Ulrich, 2019).

Capítulo III: Método

3.1 Enfoque de investigación

La presente investigación se realizó bajo el enfoque cualitativo siguiendo lo propuesto por Alvarez-Gayou (2003) sobre los fundamentos de la investigación cualitativa, lo cual permitió obtener conclusiones holísticas sobre los desafíos que enfrentará el Perú luego de la puesta en operación del Puerto de Chancay en el año 2024.

3.2 Tipo de investigación

La investigación fue del tipo básica (cualitativa) exploratoria, siguiendo lo propuesto por Corbin y Strauss (1990), puesto que se buscó obtener conocimientos en base a la opinión de expertos que permitieron absolver las interrogantes de investigación y arribar a conclusiones relevantes, lo cual abrirá líneas de investigación para otras investigaciones en profundidad.

3.3 Método de investigación

Teórico empírico hermenéutico utilizando el método de Estudios de Caso, siguiendo lo propuesto por Stake (1994, pag 87). Teniendo en cuenta que el método de Estudios de Caso es ideográfico, la presente investigación implicó una descripción profunda de lo que representa el Mega puerto de Chancay para la seguridad, defensa y relaciones internacionales del Perú, sin el propósito de partir de una hipótesis o teoría, ni de generalizar las observaciones (Muñiz, 2010).

3.4 Objeto de estudio

El objeto de estudio en la presente investigación fueron los desafíos para la seguridad nacional que enfrentará el Perú una vez que el Mega Puerto de Chancay entre en funcionamiento, así como sus implicancias para la defensa nacional y las relaciones internacionales del Perú con sus países vecinos los cuales podrían verse afectados, y las relaciones con las dos principales potencias económicas mundiales como son Estados Unidos y China en su lucha constante por expandir sus zonas de influencia económica.

3.5. Muestra de estudio

La muestra de estudio para la presente investigación de corte cualitativa, estuvieron representados por expertos analistas e internacionalistas, los cuales fueron escogidos bajo los criterios de selección siguientes: experiencia en relaciones exteriores, estudiosos de geopolítica, docentes en geopolítica y estrategia, y conocedores de temas de seguridad y defensa nacional. Luego de la selección, se consideró a los siguientes participantes:

Dr. Miguel Ángel RODRIGUEZ MACKAY

Ex Canciller de la República

Internacionalista y Docente en Geopolítica y Relaciones Internacionales

V.Alm AP (R) Carlos TEJADA MERA

Ex Comandante General de la Marina de Guerra del Perú

Gerente General Adjunto de Cosco-Perú (principal empresa inversionista del Mega Puerto de Chancay)

Gral Div (R) Ronald HURTADO JIMÉNEZ

Ex Comandante General del Ejército del Perú

Docente de Geopolítica y Estrategia

Dr. Jaime Raúl CASTRO CONTRERAS

Ex Vice Ministro de Defensa

Docente de Geopolítica

3.6 Técnicas e Instrumentos de recolección de datos

Se utilizaron como técnicas de recolección de datos las entrevistas empleando una Guía de Entrevista Semi Estructurada dirigida a expertos participantes para obtener sus amplias apreciaciones sobre el Mega puerto de Chancay en respuesta a las interrogantes y objetivos de la investigación, así como otros alcances geopolíticos referidos al tema. En forma complementaria se empleó el Análisis Documental de las siguientes exposiciones y conferencias relacionadas con el Mega puerto de Chancay llevadas a cabo por los destacados conferencistas sobre geopolítica siguientes:

Exposición sobre el tema: “La Convención del Mar y los retos para el Perú”

Fecha: 10 setiembre del 2023

Lugar: Escuela Superior de Guerra del Ejército – Lima – Perú.

Autor: Dr. Miguel Ángel RODRIGUEZ MACKAY

Ex Canciller de la República

Conferencia titulada: “El mega puerto de Chancay y su impacto regional y global”

Fecha: 02 octubre del 2023

Lugar: Escuela Superior de Guerra del Ejército – Lima – Perú.

Autor: Dr. Francisco Antonio Gregorio Tudela Van Breugel-Douglas

Ex Canciller de la República

Conferencia virtual titulada: “La expansión económica de China en el hemisferio sur”

Fecha: 08 de octubre del 2023

Lugar: Escuela Superior de Guerra del Ejército – Lima – Perú.

Dr. Robert Evans Ellis

Asesor principal e internacionalista del U.S. Army War College de los Estados Unidos de América.

Exposición sobre el tema: “La seguridad y defensa nacional en el siglo XXI”

Fecha: 09 octubre del 2023

Lugar: Escuela Superior de Guerra del Ejército – Lima – Perú.

Autor: Dr. Jaime Raúl CASTRO CONTRERAS

Ex Vice Ministro de Defensa

3.7 Rigor científico

Se garantizó el rigor científico a partir de la aprobación de la matriz de categorización apriorística por expertos en estrategia y geopolítica con grado de Doctor o Magister, también por el hecho de que los participantes entrevistados cumplieron con los criterios de selección propuestos como: experiencia en relaciones exteriores, estudiosos de geopolítica, docentes en geopolítica y estrategia, y conocedores de temas de seguridad y defensa nacional.

3.8 Técnica de procesamiento y análisis de datos

Para efectos de la presente investigación, se empleó las técnicas de análisis e interpretación de datos cualitativos propuesto por Rodríguez et al. (1999) los cuales contemplan, en la fase analítica, las etapas de reducción de datos; disposición y transformación de datos; y la obtención de resultados y verificación de conclusiones. Luego, se realizó la síntesis y clasificación de las experiencias y percepciones obtenidas de los participantes, la triangulación para la obtención de relaciones, coincidencias y discrepancias; habiéndose utilizado para tal fin, la deducción, inducción y el análisis de datos en los tres niveles: exploratorio, relacional y concurrencia, valiéndose del programa informático de análisis cualitativo Atlas ti. Versión 23.

Capítulo IV: Análisis y síntesis

4.1 Recolección de datos

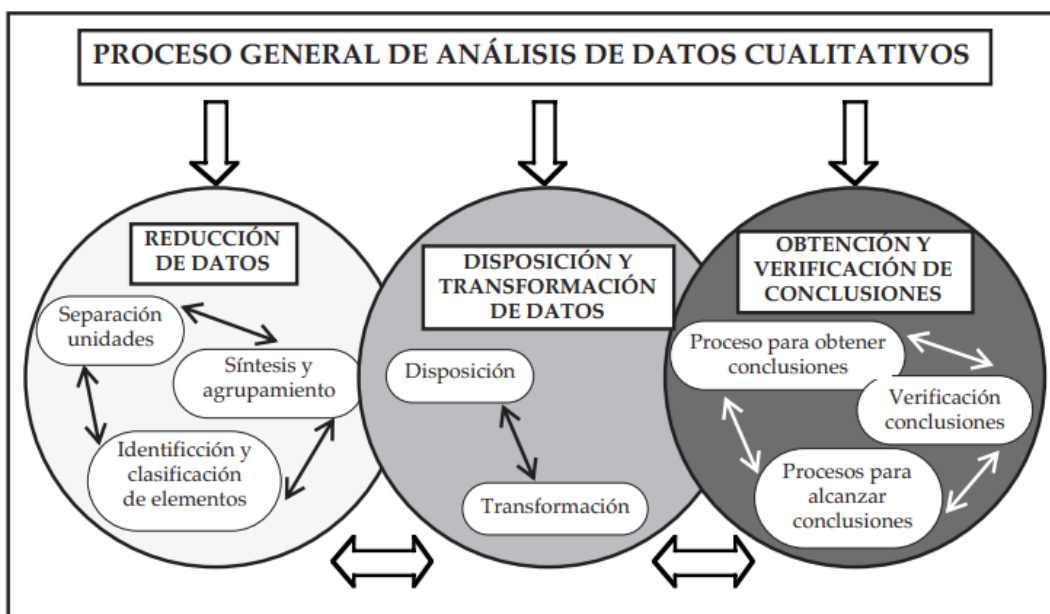
A fin de obtener los datos relacionados con las preguntas y objetivos de investigación, se diseñó una guía de entrevista semiestructurada para cada uno de los participantes, relacionando directamente cada pregunta con las categorías y subcategorías; así mismo y de manera complementaria se realizó un análisis documental de las opiniones transcritas de conferencistas y expositores reconocidos relacionadas con el tema de investigación, con la finalidad de reforzar los hallazgos obtenidos previamente.

4.2 Organización de datos

Para organizar los datos obtenidos mediante el empleo de las técnicas (entrevistas y análisis documental), se siguió las tareas de la etapa de reducción de datos del proceso general de análisis de los datos cualitativos propuesto por Rodríguez et al. (2020), ver figura 5:

Figura 5.

Proceso general de análisis de datos cualitativos



Nota. Extraído de Rodríguez et al. (1999), *Metodología de la investigación cualitativa*.

Reducción de datos

Para lograr reducir los datos y ubicar los datos relevantes, primero, se separó las distintas unidades de contenido de acuerdo al criterio temático en función de las categorías y sub categorías apriorísticas, luego se procedió con la identificación y clasificación de los

elementos para asignarles códigos a través del método deductivo, es decir partiendo de las categorías obtenidas a priori, ver tabla 4.

Tabla 4.

Codificación de la información y su relación con las categorías apriorísticas.

CATEGORÍAS	SUB CATEGORÍAS	CÓDIGOS
Desafíos a la seguridad nacional		Desafíos
		Seguridad Nacional
		Riesgos
		Preocupaciones
		Corto plazo
		Mediano plazo
		Defensa Nacional
		Guerra
		Conflicto
		Rivalidad
Mega puerto de Chancay		Relaciones internacionales
		Potencias
		Hegemonía
		Mega puerto
		Chancay
		Hub internacional
		Tecnología
		Transporte marítimo
		Zonas industriales
		Zonas de comercio
	Vías de interconexión	

4.3 Definición de categorías

Tomado como base las fuentes teóricas sobre las categorías y subcategorías apriorísticas consideradas se pudo obtener las definiciones que se muestran en la tabla 5.

Tabla 5.*Definición de categorías*

CATEGORÍAS	SUB CATEGORÍAS	DEFINICIÓN
Desafíos a la seguridad nacional		Son los retos que tiene el Estado para lograr el desarrollo y atenuar el efecto que producirían las amenazas que afectan la Seguridad Nacional (Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa al 2030, 2022).
	Defensa nacional	Es la agrupación de medidas, previsiones y acciones que el Estado desarrolla, adopta y aplica global y constantemente, desarrollándose tanto en los frentes externo e interno. Todas las personas están obligadas a una participación decidida en la Defensa Nacional (Libro Blanco de la Defensa Nacional, 2006).
	Relaciones internacionales	Es la comprensión del comportamiento de los estados y otros actores importantes en el escenario mundial (Ulrich, 2019).
Mega puerto de Chancay		Es el proyecto del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay, ubicado en el distrito del mismo nombre, en la provincia de Huaral, región Lima. Es construido por la empresa china Cosco Shipping Ports Chancay Perú (CSPCP) en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC, 2022).
	Puerto de sexta generación	Puerto inteligente, empleo masivo de tecnología que busca la transformación del transporte marítimo y transportes públicos en enclaves portuarios (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 1992).

Puerto ubicado estratégicamente próximo a importantes zonas industriales y de consumo, manteniendo buenas vías de interconexión terrestres, lo que les facilita la tarea de desempeñarse como centros para concentrar y distribuir las cargas. Puntos principales de entrada y salida de productos comerciales de una región. Dispone de un hinterland económicamente estable y fuerte que genera importantes volúmenes de carga (Nassi, 2020).

4.4 Soporte de categorías

A fin de realizar un análisis exploratorio o de contenido de las transcripciones de las entrevistas y las conferencias obtenidas, se empleó el programa informático de análisis cualitativo Atlas.ti v.23, el cual permitió obtener datos estadísticos sobre la frecuencia de uso de los códigos a priori (análisis de frecuencias), detectar los códigos en su contexto y ubicar algunos códigos emergentes y sus citas o unidades de significado correspondiente, así como poder visualizarlos a través de diagramas gráficos, ver figuras 6, 7, 8 y 9.

Figura 6.

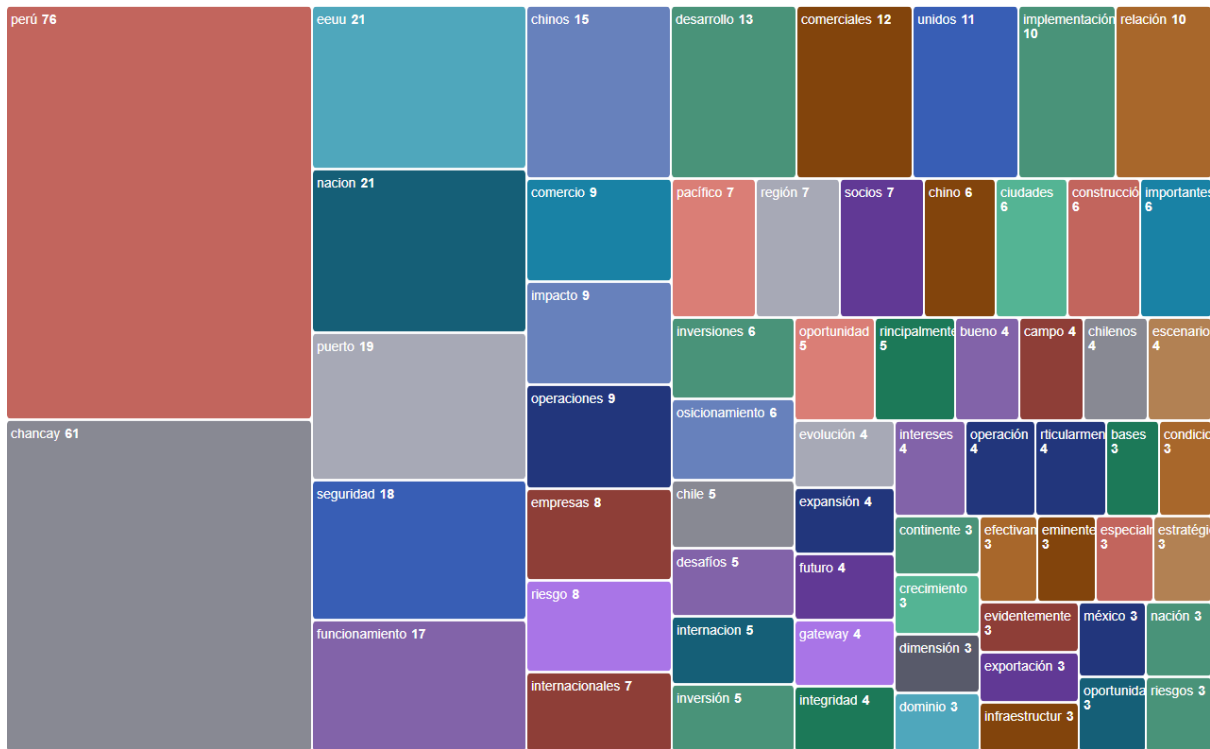
Tabla de frecuencias

Palabra	Largo	Conteo	%	ENTREVISTA HURTI	%	ENTREVISTA TEJAC	%	ENTREVISTA RODR	%	ENTREVISTA CASTF	%	CONFERENCIA EVA	%
incondicionalmente	18	1	0.02	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
intercontinentales	18	1	0.02	1	0.20	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
significativamente	18	1	0.02	1	0.20	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
correspondientes	16	1	0.02	0	0.00	1	0.16	0	0.00	0	0.00	0	0.00
fundamentalmente	16	1	0.02	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
internacionales	15	7	0.15	1	0.20	2	0.32	1	0.11	2	0.29	0	0.00
características	15	2	0.04	1	0.20	0	0.00	0	0.00	1	0.14	0	0.00
específicamente	15	2	0.04	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	2	0.19
aproximadamente	15	1	0.02	0	0.00	0	0.00	1	0.11	0	0.00	0	0.00
complementarias	15	1	0.02	1	0.20	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
correspondiente	15	1	0.02	0	0.00	0	0.00	1	0.11	0	0.00	0	0.00
definitivamente	15	1	0.02	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
desesperamiento	15	1	0.02	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	0.10
establecimiento	15	1	0.02	0	0.00	1	0.16	0	0.00	0	0.00	0	0.00
inevitablemente	15	1	0.02	0	0.00	1	0.16	0	0.00	0	0.00	0	0.00
responsabilidad	15	1	0.02	1	0.20	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
sustancialmente	15	1	0.02	0	0.00	0	0.00	1	0.11	0	0.00	0	0.00
funcionamiento	14	17	0.36	3	0.59	3	0.79	3	0.34	3	0.43	3	0.29
implementación	14	10	0.21	0	0.00	2	0.32	2	0.23	6	0.86	0	0.00
oscionamiento	14	6	0.13	2	0.39	1	0.16	1	0.11	2	0.29	0	0.00
infraestructur	14	3	0.06	1	0.20	0	0.00	0	0.00	1	0.14	1	0.10
exclusivamente	14	2	0.04	1	0.20	0	0.00	0	0.00	1	0.14	0	0.00
inversionistas	14	2	0.04	1	0.20	0	0.00	1	0.11	0	0.00	0	0.00
necesariamente	14	2	0.04	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	0.10
circunstancias	14	1	0.02	1	0.20	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
competitividad	14	1	0.02	0	0.00	0	0.00	1	0.11	0	0.00	0	0.00
comunicaciones	14	1	0.02	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	0.14	0	0.00
conversaciones	14	1	0.02	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	0.10
descolonizando	14	1	0.02	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
descolonizaron	14	1	0.02	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
extraordinario	14	1	0.02	0	0.00	0	0.00	1	0.11	0	0.00	0	0.00
financiamiento	14	1	0.02	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
interoceánicos	14	1	0.02	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	0.14	0	0.00
organizaciones	14	1	0.02	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	0.10

Nota: Extraído del programa Atlas.ti v23.

Figura 9.

Visualización 2: palabras con más citas o unidades de contenido (diagrama de árbol)



Nota. Exportado de Atlas.ti v23.

Como se puede apreciar en la figura 6, a través de programa Atlas.ti v23., se pudo realizar un análisis cuantitativo de todas las palabras de todos los documentos analizados, a fin de conocer el número de veces que han sido utilizadas, lo cual sirvió para establecer la frecuencia de los códigos apriorísticos asignados a cada categoría, habiéndose extraído los datos y resumirse en una hoja de cálculo como lo muestra la figura 7. Así mismo, como se muestra en las figuras 8 y 9, las palabras más frecuentemente utilizadas por los participantes fueron: Perú, Chancay, Seguridad, EEUU, etc.

Así también, el empleo del programa de análisis cualitativo Atlas.ti v.23, permitió obtener códigos emergentes, los cuales estuvieron relacionados con unidades de significado importantes, los cuales complementaron los códigos a priori considerados, ver tabla 6 y figura 10.

Tabla 6.*Códigos emergentes y sus unidades de significado*

CÓDIGOS EMERGENTES	CITAS O UNIDADES DE SIGNIFICADO
Oportunidad	<p>Será una oportunidad extraordinaria para el desarrollo económico y social del país, al ser un Puerto de carácter privado, como lo es el Aeropuerto Jorge Chávez, su administración interna en cuanto a seguridad será responsabilidad de la propia administración con apoyo de la Policía Nacional y otras entidades del Estado. (entrevista HUR).</p> <p>No se conoce exactamente los términos del Contrato firmado entre Perú y China, sin embargo; al parecer no constituye un riesgo para la soberanía y seguridad nacional al contrario una gran oportunidad en un mundo globalizado. (entrevista HUR).</p> <p>Será una extraordinaria oportunidad para sus habitantes en particular los jóvenes tendrán que prepararse y capacitarse adecuadamente para enfrentar ese desafío. (entrevista HUR).</p> <p>Es una oportunidad de desarrollo para nuestro país, ya que nos apertura el flujo comercial mundial, principalmente el asiático – indú que se encuentra en pleno auge, y nos coloca en una situación estratégica y geopolítica de ventaja, al constituir en la entrada comercial a Sud América. (entrevista TEJ).</p> <p>Perú tiene una oportunidad de oro para consolidarse como un referente regional. La implementación del mega puerto de Chancay abrirá las puertas de nuestro país y de Sudamérica al mundo comercial, principalmente a China y los países asiáticos. (entrevista CAS).</p>
Socios	<p>Estados Unidos y China son socios estratégicos muy importantes para el Perú y sus relaciones diplomáticas en materia política y económica son óptimas. (entrevista HUR).</p> <p>El mega puerto de Chancay entrará en funcionamiento el 2024, con una misión eminentemente de tráfico comercial, sosteniéndose en capitales privados de la empresa COSCO SHIPPING Ports Chancay y sus socios comerciales. (entrevista TEJ).</p> <p>En la actualidad, las relaciones comerciales traspasan las fronteras, ya</p>

que las empresas no solo operan con sus capitales propios sino también con sus **socios** comerciales que muchas veces son del mismo país donde se realizan las inversiones o de aquellos que proporcionan servicios anexos, y que normalmente son de países de la región. (entrevista TEJ).

Estados Unidos y China son **socios** estratégicos muy importantes para el Perú y sus relaciones diplomáticas en materia política y económica son óptimas. (entrevista ROD).

Estados Unidos y China son **socios** comerciales muy importantes, se debe tener mucho tino diplomático para conservar dicha relación, pese a la tensa situación entre China y EEUU, donde es importante mantenernos al margen de cualquier tendencia política. (entrevista CAS). Para mí, es impensable creer que los chinos, quienes son también inteligentes, creativos y todo, solo iban a mirar hacia los EEUU como algo específico en su lucha económica, por el contrario, usa todos sus esfuerzos parlamentarios, diplomáticos y económicos, para intentar convencer a los aliados de los **socios** de los EEUU en Oriente, que no colaboren con los EEUU. (conferencia EVA).

Desde el momento de darse cuenta de la profundidad y el calado del puerto, que esto probablemente haya ocurrido en los últimos años del Siglo XX, ósea hace más de 25 años hasta el proceso de planificación para ver si es posible el puerto, en qué condiciones y con qué **socios** y cómo se va a construir, cómo va a ser la obra de ingeniería, etc. (conferencia TEJ).

Figura 10.

Visualización de los códigos emergentes y sus unidades de significado.

The screenshot shows the ATLAS.ti software interface with the search results for the term "oportunidad". The interface includes a menu bar, a toolbar, and a main workspace. The search results are displayed in a table with columns for Nombre, Tipo, Creado por, Fecha, Campo, Localid, and Largo. The results are filtered by the term "oportunidad".

Nombre	Tipo	Creado por	Fecha	Campo	Localid	Largo
ENT HUR	Documento	Alejandro Delgado	30/11/2023	Contenido	914	11
ENT HUR	Documento	Alejandro Delgado	30/11/2023	Contenido	1418	11
ENT HUR	Documento	Alejandro Delgado	30/11/2023	Contenido	3231	11
ENT TEJ	Documento	Alejandro Delgado	1/12/2023	Contenido	1823	11
ENT CAS	Documento	Alejandro Delgado	1/12/2023	Contenido	5549	11

The search results are displayed in a table with columns for Nombre, Tipo, Creado por, Fecha, Campo, Localid, and Largo. The results are filtered by the term "oportunidad". The search results are displayed in a table with columns for Nombre, Tipo, Creado por, Fecha, Campo, Localid, and Largo. The results are filtered by the term "oportunidad".

The screenshot shows the ATLAS.ti software interface with the search results for the term "socios". The interface includes a menu bar, a toolbar, and a main workspace. The search results are displayed in a table with columns for Nombre, Tipo, Creado por, Fecha, Campo, Localid, and Largo. The results are filtered by the term "socios".

Nombre	Tipo	Creado por	Fecha	Campo	Localid	Largo
ENT HUR	Documento	Alejandro Delgado	30/11/2023	Contenido	2788	6
ENT TEJ	Documento	Alejandro Delgado	1/12/2023	Contenido	2611	6
ENT TEJ	Documento	Alejandro Delgado	1/12/2023	Contenido	2783	6
ENT ROD	Documento	Alejandro Delgado	1/12/2023	Contenido	5407	6
ENT CAS	Documento	Alejandro Delgado	1/12/2023	Contenido	4262	6
CONF EVA	Documento	Alejandro Delgado	1/12/2023	Contenido	6435	6
CONF TUD	Documento	Alejandro Delgado	1/12/2023	Contenido	476	6

The search results are displayed in a table with columns for Nombre, Tipo, Creado por, Fecha, Campo, Localid, and Largo. The results are filtered by the term "socios". The search results are displayed in a table with columns for Nombre, Tipo, Creado por, Fecha, Campo, Localid, and Largo. The results are filtered by the term "socios".

Nota. Exportados de Atlas.ti v23.

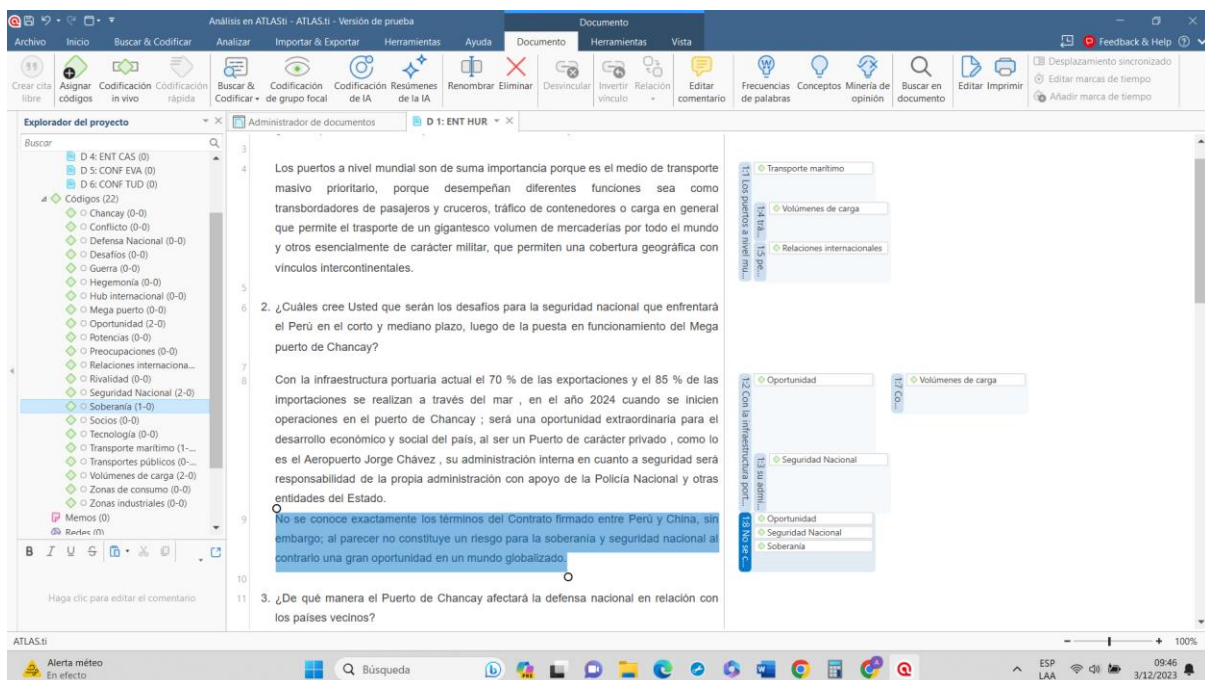
4.5 Red semántica

Para profundizar el nivel de análisis y llevarlo a un nivel conceptual, y valiéndose del programa Atlas.ti v.23, se realizó el llamado análisis de relaciones el cual permitió la creación de redes semánticas, para ello se organizó el análisis en dos momentos, primero, la segmentación y codificación, y segundo, la creación del análisis relacional o creación de redes.

Para la segmentación y codificación, se seleccionaron las unidades de significado de todos los documentos analizados (transcripciones de las entrevistas y conferencias), y se relacionaron con sus respectivos códigos a priori y los emergentes surgidos del análisis exploratorio. La lectura minuciosa permitió también obtener los primeros códigos emergentes (ejemplo: soberanía, impacto) relacionados con unidades de significado importantes, ver figura 11.

Figura 11.

Visualización del proceso de segmentación y codificación

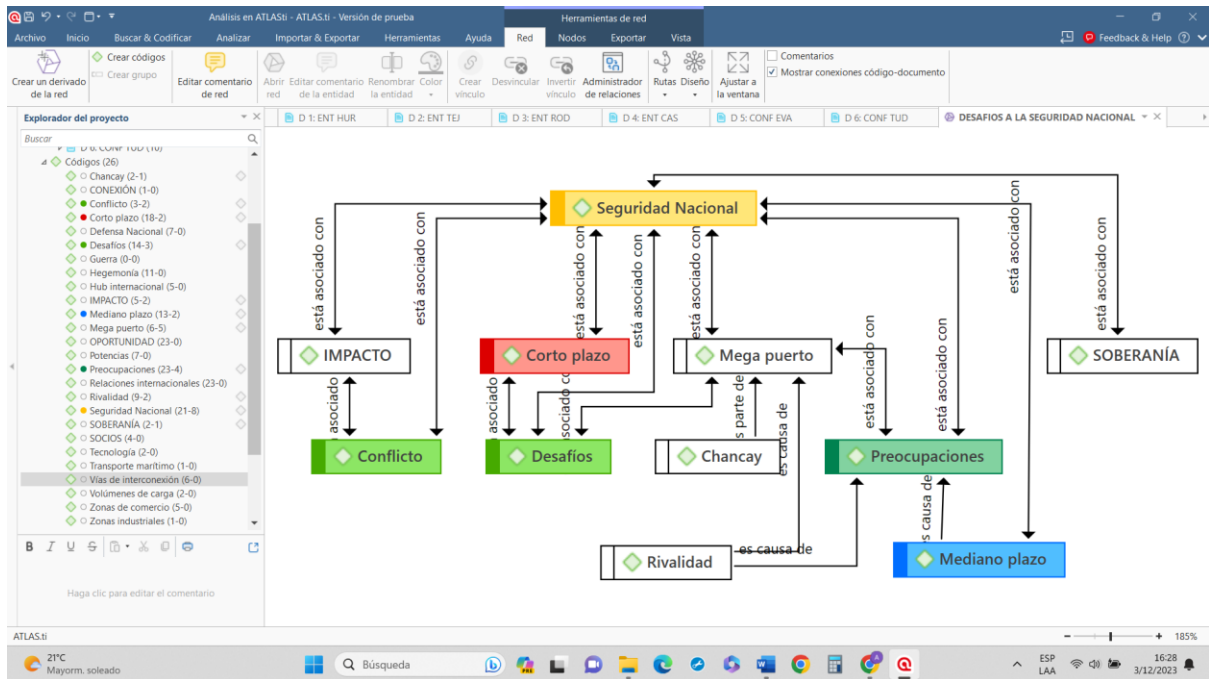


Nota. Extraído de Atlas.ti v23.

Seguidamente, se realizó los pasos del segundo momento, el análisis relacional o creación de mapas semánticos, utilizando para ello el programa Atlas.ti v23., con el cual se pudo apreciar el enraizamiento de los códigos y sus distintos tipos de relación, facilitando el análisis y teorización sobre la categoría Desafíos a la Seguridad Nacional, el cual esta, directamente relacionado con el objetivo de investigación: Determinar los desafíos a la seguridad nacional que afrontará el Perú, luego del funcionamiento del Puerto de Chancay en el corto y mediano plazo. El mapa semántico generado se muestra en la figura 12.

Figura 12.

Mapa semántico generado sobre la categoría: Desafíos a la Seguridad Nacional



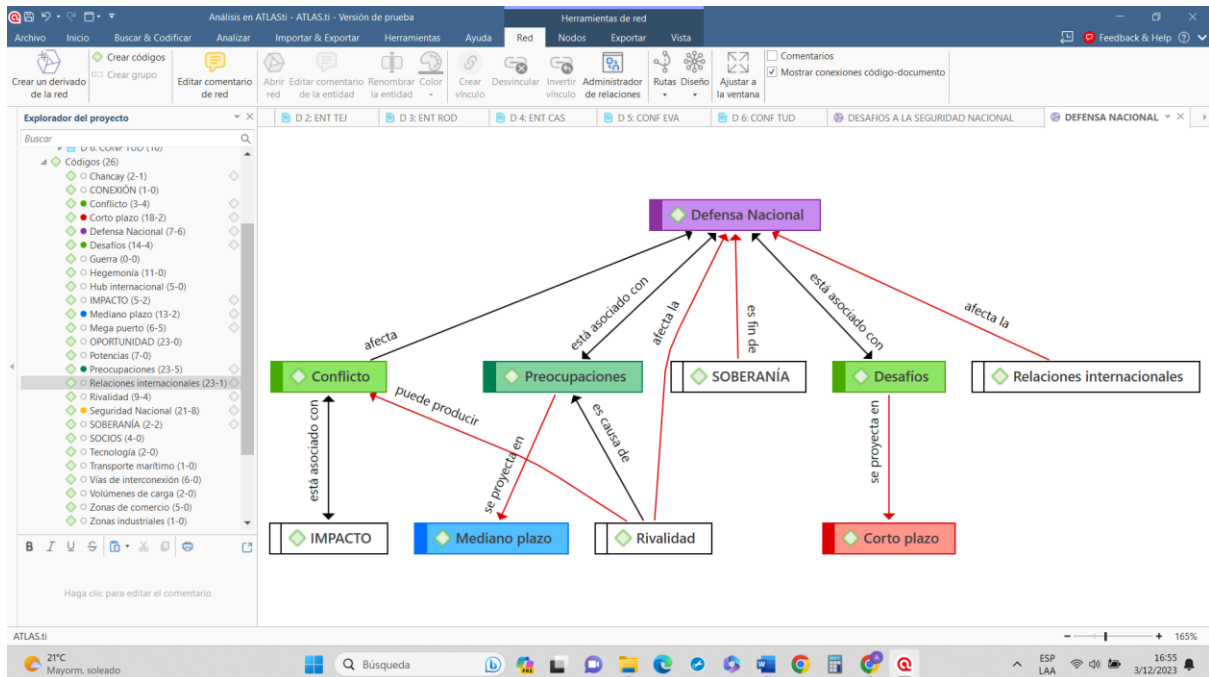
Nota. Extraído de Atlas.ti v23.

Como lo muestra el mapa semántico en la figura 12, y luego de la lectura minuciosa de las citas asociadas a los códigos, se pudo identificar las relaciones de causas, asociaciones e inclusiones entre los diferentes códigos relacionados con la Seguridad Nacional, en ese sentido, se encontró que el código Seguridad Nacional está asociado directamente con los códigos: soberanía (emergente), impacto (emergente), conflicto, desafíos, preocupaciones, mega puerto, mediano plazo y corto plazo. Así mismo, el código mega puerto está asociado con desafíos y preocupaciones. Para efectos del análisis el código Chancay es parte del código Mega puerto; el código conflicto está asociado con impacto, y finalmente el código Mega puerto es causa de rivalidad.

Luego se formuló el mapa semántico de la sub categoría: Defensa Nacional, el cual está directamente relacionado con el objetivo de investigación: Identificar los efectos que provocaría en la defensa nacional del Perú, el funcionamiento del Mega puerto de Chancay en el corto y mediano plazo. El mapa semántico generado se muestra en la figura 13.

Figura 13

Mapa semántico generado sobre la sub categoría: Defensa Nacional



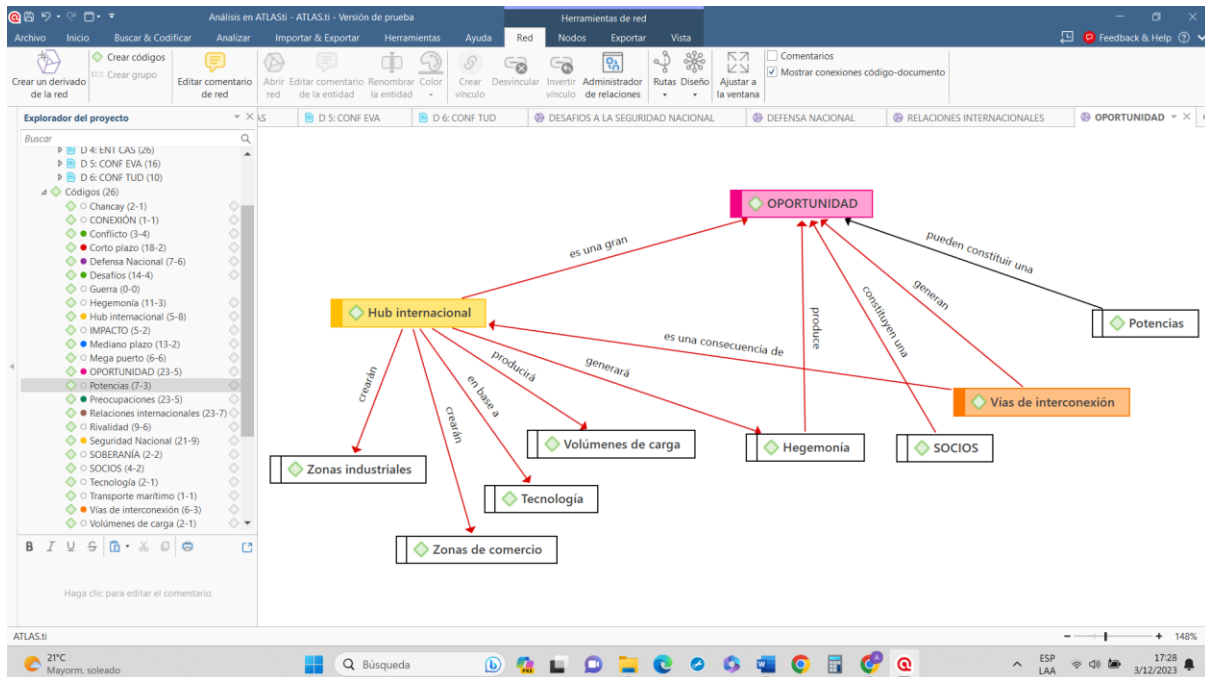
Nota. Extraído de Atlas.ti v23.

Como lo muestra el mapa semántico de la figura 13, el código Defensa Nacional es afectado por las relaciones internacionales, los conflictos y rivalidades; así mismo está asociado con las preocupaciones y desafíos. La rivalidad puede producir conflicto, y este a su vez está asociado con impacto. Las preocupaciones se proyectan en el mediano plazo, y los desafíos en el corto plazo.

A continuación, se formuló el mapa semántico de la sub categoría: Relaciones Internacionales, el cual está directamente relacionado con el objetivo de investigación: Establecer las implicancias que tendría en las relaciones internacionales del Perú, el funcionamiento del Mega puerto de Chancay en el corto y mediano plazo. El mapa semántico generado se muestra en la figura 14.

Figura 15.

Mapa semántico generado sobre el código emergente: Oportunidad



Nota. Extraído de Atlas.ti v23.

Al analizar dicho mapa semántico, podemos decir que el puerto de Chancay como Hub Internacional en base a tecnología, creará zonas industriales y de comercio, produciendo grandes volúmenes de carga, generando vías de interconexión y hegemonía, todo ello genera una gran oportunidad para el Perú. Así mismo, las cargas y los socios pueden constituir una oportunidad también.

4.6 Triangulación

Para analizar la triangulación de las fuentes de información, se utilizó el análisis de coocurrencias generado a través del programa Atlas.ti v23., el cual luego de utilizar sus propiedades se pudo obtener una matriz de coocurrencias la cual permitió facilitar la generación de resultados y conclusiones como fase final del análisis en la presente investigación. La matriz generada se puede apreciar en la figura 16.

Figura 16.

Triangulación de fuentes a través de la matriz de coocurrencias.

	● Defensa Nacional Gr=7	● OPORTUNIDAD Gr=23	● Relaciones internacionales Gr=23	● Seguridad Nacional Gr=21
● Corto plazo Gr=18	3	6	4	5
● Desafíos Gr=14	0	2	1	5
○ Hegemonía Gr=11	0	1	5	1
● Hub internacional Gr=5	1	1	3	1
● Mediano plazo Gr=13	0	7	3	4
○ Mega puerto Gr=6	0	3	0	0
○ Potencias Gr=7	0	1	4	1
● Preocupaciones Gr=23	3	0	8	9
○ Rivalidad Gr=9	0	0	4	5
○ SOBERANÍA Gr=2	1	1	0	2
● Vías de interconexión Gr=6	0	3	2	0

Nota. Extraída de Atlas.ti v23., resaltados en naranja los que muestran mayor coocurrencia, y en verde los que muestran coocurrencia en segundo lugar.

Al describir lo mostrado en la figura 16, se puede apreciar que existe gran cantidad de coocurrencias entre los principales códigos considerados, así el código oportunidad (emergente) tiene mayor coocurrencia con los códigos corto plazo y mediano plazo; así como el código relaciones internacionales tiene mayor coocurrencia con el código preocupaciones; a su vez el código Seguridad Nacional tiene la mayor coocurrencia con el código preocupaciones.

Al analizar detalladamente la coocurrencia entre la Seguridad Nacional y las preocupaciones, encontramos los siguientes resultados y conclusiones: el convenio entre China y Perú que significa grandes beneficios económicos para el Perú debe estar asociado

con un marco jurídico internacional adecuado, como lo es la Convención del Mar, a fin de poder ejercer los derechos que corresponden en la parte económica y tomar previsiones sobre los efectos en la Seguridad Nacional. El auge comercial y geopolítico que tendrá el Perú con el funcionamiento del Mega puerto de Chancay generará la disminución de la relevancia geopolítica de los puertos chilenos, lo cual constituye una gran preocupación para el vecino país. Por otro lado, existen en países de América otros puertos operados por empresas chinas, en los cuales se han registrado casos de colaboración entre las autoridades portuarias y traficantes de insumos químicos, drogas y contrabando, afectando la seguridad de dichos países, esto constituye una preocupación para las autoridades del Perú, los cuales tendrán que extremar las medidas de control. Por otro lado, para los Estados Unidos es una gran preocupación determinar si China extenderá su influencia económica en América, y, sobre todo, si China decidiera instalar bases navales en dicho continente, con lo cual se configurarían bases de apoyo logístico para proyectar su influencia militar en el Pacífico. Así mismo, es de suma preocupación que el Perú tenga que defenderse de intrusiones ideológicas producto de la gran influencia comercial china, considerando que para dicho esfuerzo el Perú no tenga aliados y tenga que defenderse solo. También es motivo de preocupación para el Perú que, a lo largo de la historia mundial se han dado casos en que las potencias mundiales llegan a un país que no lo es y “se llevan más de lo que dejan”, tal es el caso de las minas en el África o la estación satelital china en Argentina, las cuales están custodiadas por fuerzas militares chinas; entonces es importante que se establezcan términos de intercambio comercial justo e impedir presencia militar china en el Perú, para lograr ello, los gobernantes del Perú tendrán que actuar con gran responsabilidad, integridad y decisión para impedir que dichas preocupaciones se concreten. Finalmente, en el campo comercial, económico y financiero, el Perú puede manejarse con prudencia entre las dos potencias, pero en el campo ideológico no puede alinearse con China porque traería graves consecuencias no esperadas por parte de la potencia cuya área de influencia está siendo afectada por China.

Sobre la coocurrencia entre Relaciones Internacionales y preocupaciones podemos afirmar lo siguiente: el acuerdo comercial del Mega puerto de Chancay con China es netamente comercial, y se debe mantener así, a fin de no afectar las buenas relaciones con Estados Unidos, es decir el Perú debe mantener las buenas relaciones con ambas potencias mundiales. En ese sentido, es conveniente adherirnos a la normatividad internacional sobre el mar que brinde garantías tanto para el país como para los operadores comerciales internacionales. Por otro lado, y no menos importante resulta saber que China, desde el 2007, ya tenía planificado materializar el Mega puerto de Chancay como Hub internacional en Sudamérica, es decir obedece a un plan a largo plazo de la mencionada potencia económica.

El código emergente Oportunidad, que tiene coocurrencia con el código corto plazo representa lo siguiente: en el 2024 empezará a operar el Mega puerto de Chancay, esto

representa una gran oportunidad de desarrollo económico y social para el Perú. En el área social, el Mega puerto de Chancay representa una gran oportunidad de trabajo para los jóvenes, los cuales tendrán el desafío de adaptarse a los requerimientos laborales tecnológicos que requiere dicha inversión. El desafío para el Perú pasa por mantener la estabilidad política y de seguridad interna para brindar las condiciones necesarias para obtener los mayores beneficios económicos posibles, adicionalmente, al ser una empresa privada la operaria, los temas de seguridad interna y funcionamiento pasan por cuenta de dicha empresa, con apoyo externo de la policía peruana. Finalmente, al integrarse mundialmente a la “Ruta de la Seda”, el Perú tendrá la gran oportunidad de comerciar con todos los países asiáticos los cuales representan un gran porcentaje de la población mundial.

Las oportunidades en el largo plazo, mostrados en la coocurrencia de ambos códigos nos indica que: El funcionamiento del Mega puerto de Chancay representará un ahorro significativo de tiempo en las travesías marítimas entre China, Asia y Sudamérica, lo cual se traduce en beneficios económicos. Así mismo, por la gran extensión de terreno que empleará (1000 ha) permitirá establecer una gran zona industrial y comercial (Gateway) en Chancay, el cual será atendido por una gran red vial de carreteras e incluso ferrocarriles que unirá al Perú con los otros países de Sudamérica, dinamizando la economía regional. Así también, representa una oportunidad para impulsar las inversiones en otros campos de la economía y el comercio nacional e internacional en el Perú. Actualmente China e India son los países más poblados del mundo, y la apertura del comercio marítimo hacia Sudamérica representa una gran oportunidad para elevar el nivel de exportaciones y productividad para el Perú, al convertirse en el centro logístico del Pacífico Sudamericano, lo cual pondrá al Perú en el ojo mundial del comercio marítimo.

Con respecto a la seguridad nacional en el corto plazo, el Perú tendrá que analizar y establecer nuevas amenazas emergentes relacionadas con el Mega puerto de Chancay, así también tendrá como desafío el administrar adecuadamente los recursos económicos que se generen sin caer en corrupción y dilapidación de fondos públicos. Los riesgos de seguridad se irán configurando en tanto avance el mega proyecto, al corto plazo no se puede establecer con claridad los riesgos a la seguridad nacional que enfrentaría el Perú, pero sí se puede prever el incremento de delincuencia común y actos de corrupción por el alto flujo comercial que producirá.

Los desafíos identificados y su relación con la seguridad nacional se pueden argumentar en lo siguiente: el funcionamiento de esta mega inversión traerá consigo la reacción de países que se verán afectados en su flujo comercial internacional directo como Chile, el cual podría configurar una especie de competencia y rivalidad a través de una alianza comercial más fuerte con Estados Unidos, o por el contrario, impulsar su comercio internacional a través del Mega puerto peruano con nuevas rutas e interconexiones terrestres

y de cabotaje. Otro desafío a la seguridad nacional del Perú se configura en el conocimiento pleno de las prerrogativas que tendrá China al operar el mega puerto de Chancay y si éstas tendrán relación positiva o negativa con la seguridad nacional del Perú y Sudamérica. Si bien la mega inversión mencionada es de índole netamente comercial, el Perú deberá tomar las previsiones necesarias para no descuidar la seguridad nacional.

Por otro lado, en cuanto a las relaciones internacionales y los países económicamente hegemónicos, el Perú debe tener en cuenta que se encuentra en el área de influencia de uno de ellos, y tendrá que mantener las relaciones con el otro país hegemón en el plano estricto del comercio, a fin de no generar consecuencias no deseadas en diversos planos, económicos, políticos, seguridad hemisférica y otros.

En el plano de la defensa nacional, el Perú deberá tomar las previsiones necesarias que representa la protección de los intereses y soberanía nacional, ahora que el nuevo auge comercial y económico está por suceder, y, a fin de mantener la situación en el estricto plano comercial, la coordinación entre los sectores de defensa, relaciones exteriores y comercio deberá ser más cercana y coadyuvante.

Pasando a otro plano del análisis, es decir por técnicas (entrevistas y análisis documental) se pudo obtener las siguientes conclusiones: Gran parte de los entrevistados coinciden en que el Mega puerto de Chancay, de índole netamente comercial, en el corto plazo, no evidencia un desafío para la seguridad nacional, pero si hay factores en el mediano plazo que llevan a la conclusión de que se generarían rivalidades, primero entre las potencias mundiales China y Estados Unidos, y segundo, entre países sudamericanos afectados en la disminución de su flujo comercial marítimo como Chile; sin embargo, por el gran volumen de flujo comercial y el gran despliegue de instalaciones, barcos y vehículos en Chancay, se prevé el incremento de factores que afectarían la seguridad interna como delincuencia local, tráfico de drogas e insumos químicos. Así mismo, todos los entrevistados coincidieron en que la mencionada mega inversión próxima a inaugurarse en su primera etapa representa una gran oportunidad de desarrollo económico y social para el Perú inicialmente, y para toda Sudamérica posteriormente. Por otro lado, al realizar el análisis documental de ambas conferencias, se pudo notar que los conferencistas coinciden en que las prácticas comerciales de China alrededor del mundo tienen mala reputación en cuanto depredación de recursos y contaminación se refiere, debiendo el Perú estar alerta ante esta posibilidad. El claro contraste entre ambas técnicas empleadas pasa por que en general los entrevistados coincidieron en que representa una oportunidad para el Perú, y los conferencistas en general ven desafíos y riesgos para la seguridad nacional; estos resultados se muestran en la tabla 7.

Tabla 7.*Matriz de soporte de categorías*

CATEGORÍAS Y SUB CATEGORÍAS	ENTREVISTAS	ANÁLISIS DOCUMENTAL	SÍNTESIS INTEGRATIVA
Desafíos a la Seguridad Nacional	La implementación del Mega Puerto de Chancay no constituye riesgo para la seguridad nacional. Este es un puerto comercial privado, con capitales extranjeros, mayoritariamente chinos, que se regulan bajo la legislación internacional.	No creo que haya un riesgo evidente a la seguridad nacional la puesta en marcha del puerto de Chancay. Como dije anteriormente tiene una finalidad exclusivamente comercial, y es en este campo en que se debe competir y ser ambicioso, para lograr consolidar al país como el Hub comercial de esta región. Sin embargo, pienso que se debe fortalecer el poder militar y diplomático, a finde contar con las herramientas necesarias para seguir creciendo como nación, sin correr riesgos de nuestra integridad nacional.	El Mega puerto de Chancay no representa un desafío para la seguridad nacional del Perú en el corto plazo, puesto que su función es netamente comercial y basa en la reglamentación internacional. Sin embargo, por el alto flujo de comercio se prevé surjan problemas de seguridad interna.

Defensa Nacional	<p>Existe una clara competencia por el auge del dominio comercial de los puertos en el Pacífico sur, en este caso principalmente entre Perú y Chile, pero esto es eminentemente comercial, dentro de los parámetros establecidos por la regulación comercial internacional. No percibiendo, que existan riesgos específicos a la seguridad y defensa nacional de nuestro país, más allá de lo que normalmente una nación debe considerar en este aspecto.</p>	<p>Con respecto a la Defensa Nacional en relación a los países vecinos del Perú, en un mundo global los riesgos a la seguridad se minimizan y cada país adoptará de manera soberana sus propias decisiones para garantizar su integridad e independencia.</p>	<p>La defensa nacional, en relación a los países vecinos del Perú afectados por la disminución drástica de su flujo comercial marítimo, podría verse afectada relativamente, puesto que dependerá de la política de cooperación comercial que implemente el Perú con sus países vecinos para minimizar este riesgo o eliminarlo.</p>
Relaciones Internacionales	<p>El establecimiento del puerto de Chancay fue producto de las relaciones netamente comerciales entre Perú y China. El Perú también mantiene relaciones comerciales con</p>	<p>La presencia de capitales chinos traerá consigo una presencia e influencia de dicho país en la región, esto ha creado recelo en los EEUU quienes no ven con buenos ojos la presencia china en</p>	<p>Si bien Estados Unidos, en su competencia por la hegemonía económica mundial con China, no ve bien el acercamiento del Perú con China a través del Mega puerto de Chancay; no debería</p>

	<p>EEUU, las cuales son fluidas y de armonía. El funcionamiento del puerto de Chancay no debería generar problema alguno en las relaciones internacionales, ya que para el Perú ha sido un acuerdo netamente comercial, sin injerencia de China como Estado, por lo que nuestro país debe mantenerse en esa línea, manteniendo relaciones cordiales con todos los países.</p>	<p>esta región, lo cual afectaría las relaciones internacionales con ambas potencias.</p>	<p>generarse algún tipo de presión internacional hacia el Perú, puesto que estamos abiertos a recibir cualquier mega inversión portuaria con cualquier otra potencia como Estados Unidos, siendo fundamental mantenerse el Perú totalmente neutral en las negociaciones comerciales.</p>
<p>Mega puerto de Chancay</p>	<p>El Mega puerto de Chancay es un puerto comercial privado, con capitales extranjeros, mayoritariamente chinos, que se regulan bajo la legislación internacional. No existe injerencia de estados o naciones, imponiendo</p>	<p>La implementación del Mega puerto de Chancay incrementará aún más, esa situación privilegiada referente al movimiento comercial a través de los puertos marítimos. Sin embargo, es conocido que el repunte del Perú a</p>	<p>Esta claro que el Mega puerto de Chancay es una mega obra que beneficiará al Perú económicamente, aprovechando la posición geoestratégica que tiene en el continente, y que, por tratarse de un puerto comercial privado, este se rige</p>

	condiciones u otras medidas coactivas.	través de Chancay, ocasionará la disminución de la relevancia geopolítica de los puertos chilenos, principalmente San Antonio; la preocupación en ese país, es alta	bajo normas internacionales del comercio marítimo.
Puerto Gateway	La existencia de puertos (marítimos y fluviales) modernos como los puertos Hub y Gateway proporciona una ventaja geopolítica muy importante. En una perspectiva más amplia, podemos decir que los puertos marítimos proporcionan conexiones entre las ciudades y otras regiones del mundo, tal es el caso del Mega puerto de Chancay, cuya implementación a futuro le permitirá alcanzar el nivel de puerto Gateway.	Los puertos a nivel mundial, particularmente los puertos de gran envergadura y de alta tecnología o Gateway, son de suma importancia porque es el medio de transporte masivo prioritario, porque desempeñan diferentes funciones sea como transbordadores de pasajeros y cruceros, tráfico de contenedores o carga en general que permite el transporte de un gigantesco volumen de mercaderías por todo el mundo y otros esencialmente de carácter militar,	El Mega puerto de Chancay será implementado progresivamente hasta alcanzar los niveles de un puerto Gateway, altamente tecnificado, multifunción y con instalaciones logísticas de gran volumen y capacidad.

		que permiten una cobertura geográfica con vínculos intercontinentales.	
Puerto de sexta generación	En nuestras manos está el inicio de un desarrollo progresivo de nuestro país. Chancay es un puerto de sexta generación, moderno y tecnológicamente avanzado, que nos posiciona como Hub portuario en el mundo. La tecnología que se empleará será de última generación, único en Sudamérica, lo cual potenciará exponencialmente los volúmenes de carga comercial.	Perú tiene una oportunidad de oro para consolidarse como un referente regional. La implementación del Mega puerto de Chancay, puerto de sexta generación, abrirá las puertas de nuestro país y de Sudamérica al mundo comercial, principalmente a China y los países asiáticos; ha integrado a esta región, a la "Ruta de la Seda", reflejando la importancia que tiene Chancay para el comercio mundial.	Una vez que el Mega puerto de Chancay, de sexta generación, alcance su pleno funcionamiento, será considerado el principal puerto de Sudamérica con volúmenes de carga jamás registrados antes entre el Asia y América.

Capítulo V: Diálogo teórico empírico

Tomando en cuenta las teorías generales, relacionadas y sustanciales sobre geopolítica de los puertos marítimos considerados en la presente investigación, y luego de ser contrastadas con la realidad, es decir, con la opinión de los expertos participantes y el análisis de destacadas conferencias sobre el tema, se puede mencionar los siguientes hallazgos:

La Teoría del Lebensraum o espacio vital, propuesta por el geógrafo alemán Friedrich Ratzel en 1875, menciona que los estados son como organismos vivos que evolucionan constantemente, nacen, se desarrollan, entran en declive y luego desaparecen, por lo tanto, también luchan por su supervivencia, y eso significa expansión y selección natural entre los países, es decir prevalecen los más fuertes y mejor adaptados al ambiente. Esto coincide con la realidad o proyecciones mostradas por los expertos participantes y conferencistas, al mencionar que, en la disputa por la hegemonía económica y militar, las potencias mundiales representadas por Estados Unidos y China, crean tensiones en diversas partes del mundo como en Oriente Medio, Taiwan y la región del Océano Índico, al respecto, estarían por generar una nueva tensión internacional, esta vez en Sudamérica, en la cual el Perú es el principal protagonista, debido principalmente a la percepción de la expansión del área de influencia de China hacia el hemisferio que históricamente está bajo influencia de Estados Unidos.

Asimismo, lo propuesto por Ratzel en referencia a que un Estado que no tiene el espacio vital necesario para sobrevivir, tiene el derecho de ampliar su influencia física, cultural y comercial; y que además, de no poseer un equilibrio entre su población y los recursos necesarios para sustentarla, lleva necesariamente a la expansión de las fronteras para reestablecer el equilibrio; concuerda claramente con lo apreciado sobre China por los expertos participantes, previendo que la superpoblación de China y la escases de recursos para sustentarla serían el motivo principal para establecer su política comercial exterior llamada "Nueva Ruta de la Seda". Así también, lo mencionado anteriormente tiene relación con lo propuesto por Karl Haushoffer, el cual incrementa a la teoría de Ratzel fundamentos demográficos, económicos y estratégicos para la expansión de los Estados.

La Teoría del Rimland propuesta por Nicholas Jhon Spykman (1893 – 1943), argumenta que "Quién controla el Rimland gobierna Eurasia, quien gobierna Eurasia controla los destinos del mundo", el Rimland es un concepto geopolítico referido a la franja marítima que rodea los bordes occidentales, sur y este densamente poblados del continente euroasiático. Como menciona Valdivia (2017), la ubicación de los puertos y bases militares y navales estadounidenses a lo largo del Rimland de Europa y Asia obedece a esta teoría, lo cual evidencia la importancia de los puertos marítimos geoestratégicamente ubicados

alrededor del mundo. Al respecto y contrastando lo mencionado por los participantes de la investigación, se puede decir que existe relación con la teoría del Rimland y lo que sucede en la realidad, si bien Estados Unidos aplica esta teoría, China por su lado, extiende el Rimland hacia todos los continentes con la llamada “Nueva Ruta de la Seda”, que consiste en el control y operación de puertos comerciales estratégicamente ubicados alrededor del mundo, entre los cuales se encuentra el Mega puerto de Chancay, lo cual se prevé que inicialmente generaría tensiones en Sudamérica entre los países afectados y favorecidos económicamente, y posteriormente entre las potencias mundiales en su disputa por extender o mantener su influencia.

Asimismo, teniendo en cuenta que, Spykman en su propuesta del “Perímetro de Seguridad de los Estados Unidos” llamado así a la zona que circunda todo el continente americano seguido a través de las islas oceánicas más próximas a sus costas continentales; y que conforma la “alarma temprana” para la seguridad de los Estados Unidos contra los esfuerzos de potencias extracontinentales; colisiona claramente con lo que ocurre en la actualidad con el despliegue de puertos marítimos controlados o administrados por China en Centro y Sudamérica, lo cual, al entendimiento de los expertos participantes, genera actualmente tensiones políticas entre las dos super potencias, con posibilidad a extender sus consecuencias a los países latinoamericanos incluido el Perú.

Como teoría sustancial o específica se referenció la Teoría de Mahan propuesta por Alfred T. Mahan en 1890, dicha teoría explica sobre como el Imperio Británico llegó a alcanzar la hegemonía y supremacía naval en el mundo, a través de una buena marina mercante asegurada por una potente marina de guerra que pueda defenderla, así como una buena red de bases navales y puertos que puedan soportarla. Las fuerzas navales de guerra y mercantes a nivel mundial aún estudian esta teoría por lo cual se mantiene vigente hasta la actualidad. Relacionando lo mencionado con la realidad encontramos que, en lo manifestado por los expertos participantes, se obvia la posibilidad de que la marina de guerra de China tenga previsto instalar o utilizar el Mega puerto de Chancay como una base naval o un punto logístico para extender su alcance de influencia naval de guerra hacia América, si bien es una preocupación a largo plazo para los Norteamericanos, para el Perú no lo es en el corto o mediano plazo; por otro lado, lo mencionado por Medina (2020) sobre que, actualmente el comercio es poder, en referencia a la geoestrategia de China para el dominio del comercio mundial, refuerza la idea de que no sería necesario para China movilizar medios militares hacia el Mega puerto de Chancay, puesto que ya dominan el comercio marítimo mundial, y eso les brinda la cuota de poder que necesitan.

Así también, la propuesta de Mahan sobre los países denominados geopolíticamente “Islas” que tienen como características poseer amplias costas y por lo tanto desarrollan necesariamente su Poder Naval, claramente concuerda con lo propuesto por los expertos

sobre las condiciones geográficas y políticas privilegiadas de los Estados Unidos y China.

Por otro lado, la denominada por Mahan: “gran pretensión de la hegemonía mundial” de los Estados Unidos y su “Destino Manifiesto”, que en décadas pasadas tenía una real y aceptada vigencia con respecto al mundo, a la luz de los expertos, en la actualidad estas condiciones han venido relativizándose y disminuyendo su influencia progresivamente, con la aparición de nuevos grupos de poder geopolítico y su expansión hacia las históricas áreas de influencia norteamericanas, actualmente en el campo comercial pero que, seguramente luego de alcanzar dimensiones importantes, tendrán impacto político y militar en el mediano y largo plazo.

Sobre lo mencionado por Medina (2020), actualmente “el comercio es poder”, en referencia a la geoestrategia de China para el dominio del comercio mundial y la obtención progresiva de mayor poder político, lo cual contrasta con los intereses norteamericanos; todos los expertos participantes concuerdan con esta afirmación, complementado que esta situación podría colocar a las dos super potencias en una competencia por el control del comercio en América, lo cual se manifestaría en mayores inversiones portuarias y de transportes en países latinoamericanos con ventajas geoestratégicas como el Perú.

Producto del análisis detallado del contenido de los documentos (transcripciones de las entrevistas y conferencias), utilizando para ello el programa de análisis cualitativo Atlas.ti v23., se pudo identificar nuevos códigos o códigos emergentes hasta en dos momentos del análisis, así como se pudo identificar algunos códigos a priori que no tuvieron relación con alguna cita o unidad de significado, dichos resultados se muestran en la tabla 7.

Tabla 8.

Códigos establecidos a priori y los códigos emergentes producto del proceso de análisis.

N°	CÓDIGOS A PRIORI	CÓDIGOS EMERGENTES	ENRAIZAMIENTO Y DENSIDAD
1	Chancay		(2 – 1)
2		Conexión	(1 – 1)
3	Conflicto		(3 – 4)
4	Corto plazo		(18 – 2)
5	Defensa Nacional		(7 – 6)
6	Desafíos		(14 – 4)
7	Guerra		(0 – 0)
8	Hegemonía		(11 – 3)
9	Hub internacional		(5 – 8)

10		Impacto	(5 – 2)
11	Mediano plazo		(13 – 2)
12	Mega puerto		(6 – 6)
13		Oportunidad	(23 – 5)
14	Potencias		(7 – 3)
15	Preocupaciones		(23 – 5)
16	Relaciones Internacionales		(23 – 7)
17	Rivalidad		(9 – 6)
18	Seguridad Nacional		(21 – 9)
19		Soberanía	(2 – 2)
20		Socios	(4 – 2)
21	Tecnología		(2 – 1)
22	Transporte marítimo		(1 – 1)
23	Vías de interconexión		(6 – 3)
24	Volúmenes de carga		(2 – 1)
25	Zonas de comercio		(5 – 1)
26	Zonas industriales		(1 – 1)

En cuanto a la contrastación con resultados obtenidos en antecedentes o investigaciones anteriores, se puede mencionar lo siguiente:

Villagra (2023) en un artículo publicado de corte cualitativo hace referencia al avance exponencial de la economía China, avizorando un nuevo hegemon económico mundial en el corto plazo, y esto potenciado con la llamada “Nueva Ruta de la Seda” que incluye al Perú, coincidiendo plenamente con lo expresado por Xu (2022), Ortiz (2022), Tica (2021) y Medina (2020), menciona por otro lado que es necesario el establecimiento de vías terrestres de interconexión para potenciar los beneficios que generará el nuevo Hub comercial en Sudamérica, hecho que es complementado con lo mencionado por Blydal (2021) al afirmar que la proyección bioceánica del Perú está incompleta por la falta de interconexión terrestre fluvial entre la costa con Yurimaguas y el Amazonas; esto coincide plenamente con los hallazgos de la presente investigación, evidenciados en el análisis exploratorio, conceptual y de coocurrencias mostrados anteriormente.

Por otro lado, Buchelli (2021) menciona que la “Nueva Ruta o Franja de la Seda” propuesta por China se basó en la teoría del Heartland de Arthur Mackinder buscando irradiar su influencia en Asia y Europa, esto presenta discrepancias con la presente investigación, en la cual los hallazgos se relacionan mucho con la teoría del Rimland o dominio del anillo costero de Eurasia; sin embargo, en cuanto a teorías sustantivas, existen coincidencias con la referencia a la teoría de Mahan. El mismo autor señala que si bien el Mega puerto de

Chancay es operado por una empresa China en su mayoría, el Perú no debe dejar de tener participación en el proyecto, lo cual coincide con lo mencionado por los expertos participantes de la presente investigación.

Mardones (2022) en un documento de trabajo descriptivo interpretativo sobre el impacto que tendrá el mega puerto de Chancay en la economía chilena, menciona que China es el país con el que tiene mayor cantidad de exportaciones y principal proveedor de importaciones, y que una vez que el Mega puerto de Chancay empiece a funcionar, China solamente comerciará vía marítima con dicho puerto, lo cual afectaría grandemente a Chile. Esto también es visualizado por Ramos (2022) en referencia a Ecuador. Al respecto, todos los expertos entrevistados coincidieron con esa afirmación, sin embargo, algunos de ellos no ven que dicha mega inversión genere riesgos para la seguridad nacional en el corto plazo, sino solo en temas de seguridad ciudadana local.

Lo mencionado por Aznar (2021) sobre el cambio del centro geopolítico mundial de Eurasia hacia el Pacífico, no fue contemplado por los expertos entrevistados en la presente investigación, lo cual constituye un aporte al estado del arte de la geopolítica contemporánea.

Existe marcado contraste en cuanto a puntos de vista sobre las ventajas de que los puertos estratégicos sean operados por empresas privadas, entre la gran mayoría de entrevistados que están de acuerdo con ello, contra lo propuesto por Bilmes y Patronelli (2021) en referencia a los puertos argentinos, el cual propone que deben ser operados por empresas estatales, cuya administración justa y honesta de los recursos, garantizará el desarrollo productivo, mediante una adecuada planificación estratégica y ejecución eficaz.

La afirmación de Blydal (2021) sobre que, debido a la rivalidad China – USA, este último país se empieza a interesar nuevamente por Latinoamérica, ya que percibe que está perdiendo influencia, guarda relación con los hallazgos de la presente investigación en la cual se hace mención a la rivalidad entre las dos potencias por extender o mantener su influencia en Sudamérica.

En forma complementaria se puede argumentar que, los desafíos a la seguridad que enfrentará el Perú en el corto y mediano plazo, no solo abarcan temas de seguridad nacional, defensa nacional y relaciones internacionales, si no que abarcan una serie de desafíos que alcanzan la seguridad en otros ámbitos de la sociedad como son: en el ámbito de la salud, por el alto flujo de barcos y personas de procedencia asiática hacia el Perú y Sudamérica, es posible que dicho flujo sea un medio de transmisión y propagación de enfermedades conocidas y desconocidas que puedan afectar la salud de los peruanos, y consecuentemente se generen crisis sanitarias que el Estado no pueda manejar y se generen situaciones críticas no deseadas para el Perú; en el ámbito de la migración masiva de personas, con el flujo intenso de barcos comerciales y de pasajeros hacia el Mega puerto de Chancay provenientes del Asia, inicialmente la ciudad de Chancay y posteriormente la ciudad de Lima, podrían verse

afectados por la migración legal e ilegal de ciudadanos chinos y asiáticos en general, lo cual supone una alteración de la tranquilidad social de la capital del Perú con consecuencias insospechadas para la sociedad peruana; en el ámbito del comercio, también podría verse alterado por el ingreso masivo de productos de fabricación china muy baratos que podrían generar una crisis en las manufacturas peruanas de telas, plásticos, derivados, etc., produciéndose una quiebra masiva de comercios peruanos al no poder competir con los precios de los productos chinos, lo cual generarían posibles protestas y manifestaciones de reclamo al gobierno para que se tomen medidas de protección comercial a los productos peruanos; así mismo, la llegada masiva de vehículos eléctricos de procedencia china también representaría un reto de adaptación para la sociedad peruana, puesto que el comercio e importaciones de vehículos que usan combustibles fósiles se verían seriamente afectados en sus flujos comerciales, así como la comercialización de combustibles, sin embargo, favorecería la disminución de gases contaminantes en las ciudades del Perú.

Finalmente, y a modo de autocrítica sobre la presente investigación, se puede decir lo siguiente: Los entrevistados a pesar de ser personajes de renombre en el ambiente diplomático y académico, no se explayaron con ideas o comentarios más allá de las preguntas formuladas, lo cual no enriqueció el trabajo investigativo, probablemente se haya producido esta limitación por las preguntas semiestructuradas formuladas que no permitió que pudieran explayarse con sus conocimientos en geopolítica mundial. Así mismo, el uso del programa informático Atlas.ti v23. fue limitado a las funciones básicas, no habiéndose accedido a funciones avanzadas como la Inteligencia Artificial, con lo cual su hubiese podido profundizar aún más el análisis.

Capítulo VI: Conclusiones y recomendaciones

6.1 Conclusiones

Al término del proceso investigativo se pudieron alcanzar las siguientes conclusiones:

Primero, se pudo determinar que existen desafíos a la seguridad nacional que afrontará el Perú luego del funcionamiento del Mega puerto de Chancay en el mediano plazo, dichos desafíos pasan por adherirse a la Convención del Mar para estar dentro del marco jurídico internacional y poder ejercer nuestros derechos y hacer respetar nuestros intereses como país. Otro desafío que podría afrontar el Perú en el mediano plazo, es que, si se agudiza la rivalidad entre las potencias económicas, éstas podrían alcanzar el ámbito militar, y el Mega puerto de Chancay podría ser utilizado para tales fines. Ante esta situación el Perú deberá extremar sus esfuerzos por permanecer neutral ante dichas disputas. Así mismo, en el corto plazo no se prevén desafíos importantes que tendrá que enfrentar el Perú, salvo los problemas de seguridad interna o ciudadana que normalmente se producen en los lugares donde se genera gran movimiento comercial de volúmenes de carga (delincuencia, delitos comunes, etc.).

Segundo, se pudo identificar que los efectos en la defensa nacional, originados por el funcionamiento del Mega puerto de Chancay, pasan por mantener la situación con los países vecinos en el plano estrictamente comercial, buscando la coordinación y cooperación mutua para aliviar tensiones generadas por los efectos negativos en sus economías que podrían generarse como consecuencia del monopolio comercial marítimo que significaría la mega inversión mencionada.

Tercero, se pudo establecer las implicancias que tendría en las relaciones internacionales del Perú, el funcionamiento del Mega puerto de Chancay en el corto y mediano plazo, relacionado con las principales potencias económicas mundiales en disputa por la hegemonía económica y militar mundial; al respecto, en el corto plazo se puede mencionar que el Perú debe mantener buenas relaciones diplomáticas y comerciales con ambas superpotencias, sin evidenciar inclinaciones por absorber inversiones de uno u otro lado, mucho menos adoptar posturas ideológicas contrarias a las seguidas por la gran mayoría de países del continente americano. En el mediano plazo, mantener dicha actitud, y potenciar otros mega proyectos de desarrollo en las cuales podrían participar Estados Unidos como principal socio del Perú.

Cuarto, se pudo evidenciar que el funcionamiento del Mega Puerto de Chancay, si bien representa un desafío para el Perú en cuanto a seguridad, defensa y relaciones internacionales; también representa grandes oportunidades de desarrollo en todos los campos, político, económico y social, pudiendo ubicar al Perú no solo, como el eje del desarrollo a nivel Sudamérica, sino, a nivel intercontinental entre América y el Asia Pacífico.

Para tal efecto, la generación de ejes viales de interconexión terrestre hacia el interior del país es fundamental, ampliando sus capacidades y extendiendo su alcance.

6.2 Recomendaciones

Ante los desafíos y oportunidades que representa el funcionamiento del Mega puerto de Chancay en el corto y mediano plazo, se recomienda lo siguiente:

Que el Presidente del Consejo de Ministros, avalado por la Presidente de la República, evalúe seriamente y sin sesgos patrióticos desinformados, el presentar una propuesta ante la Comisión de Defensa del Congreso de la República, para que el Perú se adhiera a la Convención del Mar; ahora que debido al gran flujo de transporte marítimo que se espera se produzca en el corto plazo, se necesitaría tener las herramientas jurídicas internacionales para poder ejercer nuestros derechos económicos y de seguridad en nuestro mar territorial. Así mismo, que el Perú, frente a la agudización de la disputa por la hegemonía mundial por parte de China y Estados Unidos, permanezca siempre neutral y con alto grado de apertura económica beneficiosa a ambas potencias por igual. También es necesario que se tomen las previsiones para afrontar los problemas de seguridad ciudadana que se producirían principalmente en Chancay producto del incremento significativo del comercio portuario e industrial.

Que el Ministro de Relaciones Exteriores y Turismo tome previsiones para generar espacios de cooperación mutua con los países vecinos, los cuales podrían beneficiarse también del flujo comercial del Mega puerto de Chancay, construyendo infraestructura vial de interconexión hacia sur, norte y este del continente americano, evitando siempre generar circunstancias de tensión o competencia comercial inadecuada.

Que el Ministro de Relaciones Exteriores y Turismo promueva que el Perú siempre mantenga una posición de neutralidad en el plano de las relaciones internacionales con las super potencias, a pesar de los esfuerzos de alguna de ellas por disuadirnos de optar por uno u otro lado, puesto que el interés del Perú pasa por lograr el desarrollo nacional en un estado de paz y tranquilidad interna y externa.

Que el Ministro de Transportes y Comunicaciones y el Ministro de Trabajo y Promoción del Empleo, generen espacios para aprovechar todas las oportunidades de crecimiento y desarrollo que representa el funcionamiento del Mega puerto de Chancay en el corto y mediano plazo, propiciando la generación masiva de empleo, capacitación técnica requerida, y generando las rutas de interconexión vial necesarias hacia el interior del país y también hacia el exterior, principalmente hacia el Brasil vía el Amazonas.

REFERENCIAS

- Alvarez-Gayou, J. (2003). *Cómo hacer investigación cualitativa. Fundamentos y Metodología*. Editorial Paidós. México.
https://books.google.com.pe/books/about/C%C3%B3mo_hacer_investigaci%C3%B3n_cualitativa.html?id=h2OHAAAACAAJ&redir_esc=y
- Autoridad Portuaria Nacional (2012). Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Dirección de Planeamiento y estudios económicos de la APN, Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Autoridad Portuaria Nacional (2022). Aviso de Sinceramiento. Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Aznar, F. (2021). *Geopolítica naval del Indo-Pacífico*. Boletín del Instituto Español de Estudios Estratégicos. N° 23. pag 40-61.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8175373>
- Barría, C. (2021, 15 de octubre) *La estratégica red de puertos que China controla en el mundo y cómo está avanzando en América Latina*. BBC News Mundo.
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-58849114>
- Bilmes, J. y Patronelli, H. (2021). *Para una Argentina fluvio - marítima, austral, bicontinental y soberana*. Revista El País Digital. Universidad Nacional De La Plata – Argentina.
https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.15919/pr.15919.pdf
- Blydal, C. (2021). *Situación geopolítica del borde pacífico de Sudamérica en el 2021 desde el punto de vista del Perú*. Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú. Vol 18, N° 2, 96-109. DOI: <https://doi.org/10.35628/resup.v16i2.105>
- 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 para obtener el grado académico de maestra en diplomacia y relaciones internacionales de la Academia Diplomática del Perú].
<http://repositorio.adp.edu.pe/bitstream/handle/ADP/194/2021%20Tesis%20Buchelli%20Reyes%2c%20Luccia%20Anthonella.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Cabrera, L. (2018) *La construcción de la geopolítica en Suramérica: puntos de encuentro y desencuentro de una disciplina relegada*. Revista Análisis Político - Colombia. Vol 31. N° 94. <https://doi.org/10.15446/anpol.v31n94.78243>
- Castillo, J y López, L (2012). *Los estudios de impacto económico portuarios: ¿el mejor instrumento de relaciones públicas o el heraldo de la sobreinversión?* Revista Papeles de Economía Española - España. N° 131. 200–208
<https://www.funcas.es/wpcontent/uploads/Migracion/Publicaciones/PDF/1781.pdf>
- Comisión Económica para la América Latina -CEPAL (2016). *Reflexiones sobre el futuro de los puertos: del estrés actual al cambio y la innovación del futuro*. Boletín Facilitación del transporte y el comercio en América Latina y el Caribe. Edición N° 352, número 8, 1-10. www.cepal.org/transporte.
- Corbin, J., y Strauss, A. (1990). *Grounded theory research: Procedures, canons, and evaluative criteria*. Springerlink. Revista Qualitative Sociology. Vol 13, 3 - 21
<https://link.springer.com/article/10.1007/bf00988593>
- De Larrucea, J. (2015). *Hacia una teoría general de la Seguridad Marítima*. Col·lecció Reial Acadèmia de Doctors – Fundació Universitaria ESERP. España.
<https://raed.academy/wp-content/uploads/2015/02/Discurso-Dr.-Rodrigo.pdf>
- Encinas, J. (2017). *La evolución de los Puertos Marítimos*. Documento de Análisis del Instituto de investigaciones Estratégicas de la Armada de México.
https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/ININVESTAM/docs/docs_analisis/da_65-17.pdf
- Evans, R. (2023, 08 de octubre). *La expansión económica de China en el hemisferio sur* [Discurso principal]. Conferencia de la U.S. Army War College a los alumnos del Programa de Alto mando de la Escuela Superior de Guerra del Ejército. Lima. Perú.
- Mardones, I (2022). *Puerto Chancay en Perú y su impacto geopolítico en Chile*. Documento de trabajo N°15, Revista AthenaLab, Chile.
<https://athenalab.org/wp-content/uploads/2022/03/D15-Puerto-Chancay.pdf>
- Medina, E. (2020). *Collar de Perlas Chino: Una herramienta Geopolítica*. Revista Analéctica de la Universidad Anáhuac Puebla – México. Vol 6, N° 40
<https://www.analectica.org/index.php/inicio/article/view/273/1091>

Ministerio de Defensa, (2022). *Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030*. Despacho Viceministerial de políticas para la Defensa

Ministerio de Transportes y Comunicaciones, (2022). *Puerto Multipropósito de Chancay impulsará la economía y su construcción generará 7500 empleos directos e indirectos*. Nota de prensa del 10 setiembre 2022. Plataforma Digital Única del Estado Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/648926-puerto-multiproposito-de-chancay-impulsara-la-economia-y-su-construccion-generara-7500-empleos-directos-e-indirectos>

Muñiz, M. (2010) *Estudios de Caso en la investigación cualitativa*. Facultad de Psicología, División de Estudios de Posgrado Universidad Autónoma de Nuevo León. México. https://www.psico.edu.uy/sites/default/files/cursos/1_estudios-de-caso-en-la-investigacion-cualitativa.pdf

Organización de las Naciones Unidas (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar*. https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf
61

Organización Marítima Internacional. (2015). *El transporte marítimo: indispensable para el mundo, seleccionado como lema del Día marítimo mundial de 2016*. <http://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/47-WMD-theme-2016.aspx>

Ortiz, M. (2022). *Ampliación del espectro estratégico del mar, como territorio político de China a partir de la Ruta de la Seda*. Repositorio de la Universidad Militar de Nueva Granada – Colombia. <http://hdl.handle.net/10654/42241>

Peritori, N. (2010). *La Política exterior de los Estados Unidos desde la visión de Nicholas Spykman*. Cuaderno de Trabajo del Centro Argentino de Relaciones Internacionales. <https://web.archive.org/web/20111109123147/http://caei.com.ar/es/programas/geopolitica/02.pdf>

- Pontijas, J. (2020). *Estrategia y Geografía: La geoestrategia*. Araucaria. Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades de la Universidad de Sevilla. España. Vol. 22, N° 44, 399-426.
<https://www.redalyc.org/journal/282/28268069019/html/>
- Ramos, C. (2022). *La geopolítica ecuatoriana desde los inicios como República y la importancia de los espacios marítimos en la actualidad*. Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa de la Universidad de las Fuerzas Armadas de Ecuador. Vol II. Número 4. <https://journal.espe.edu.ec/ojs/index.php/revista-seguridad-defensa/article/view/2940>
- Rodríguez, Gil y García (1999) *Metodología de la investigación cualitativa*. Editorial Aljibe, Málaga. España. Segunda Edición
- Sánchez David, R., & Rodríguez Morales, F. (2010). *Seguridad Nacional: el realismo y sus contradictores*. Revista Desafíos de la Universidad del Rosario. Colombia. Vol 15, 119–177.
<https://revistas.urosario.edu.co/index.php/desafios/article/view/758>
- Secretaría de Seguridad y Defensa Nacional (2015). *Doctrina de Seguridad y Defensa Nacional*. Aprobado con Resolución Jefatural N° 109 – 2015 – SEDENA, por el cual se establecen criterios sobre la seguridad y la defensa nacional del Perú.
- Tica, G. (2021). *China, geopolítica y materiales estratégicos*. Revista Papeles de relaciones eco sociales y cambio global. N° 156. España. 55-66
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8287963>
- Tudela, F (2023, 02 de octubre). *El mega puerto de Chancay y su impacto regional y global*. Conferencia magistral a los alumnos del Programa de Alto Mando de la Escuela Superior de Guerra del Ejército. Lima. Perú
- Valdivia, S. (2017). *La geopolítica del siglo XXI. Una mirada académica a la disciplina geopolítica para el siglo XXI*. Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco. México
<https://biblioteca.clacso.edu.ar/Mexico/dcsh-uam-x/20201028015811/La-geopolitica-del-siglo-XXI.pdf>

Villagra, M (2023). *Megapuerto de Chancay: Repercusiones en el Comercio Sudamericano e Impacto Geoestratégico*. Revista Seguridad y Poder Terrestre, Centro de Estudios Estratégicos del Ejército del Perú Vol 2, N°2, abril – junio. 75-86. DOI: <https://doi.org/10.56221/spt.v2i2.28>

Xu, B. (2022, 25 de octubre). *La Economía China en la post-pandemia: tendencias, desafíos e impactos en la economía mundial*. Simposio Internacional en el Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico. Universidad del Pacífico, Lima, Perú. <https://cechap.up.edu.pe/publicacion/international-symposium-the-chinese-economy-in-a-post-pandemic-world-trends-challenges-and-impacts-in-the-global-economy/>



ANEXOS

ANEXOS 1



MATRIZ DE CONSISTENCIA

Título: EL MEGA PUERTO DE CHANCAY Y LOS DESAFÍOS PARA LA SEGURIDAD DEL PERÚ EN EL CORTO Y MEDIANO PLAZO - 2023

Preguntas de Investigación	Objetivos	Teorías	Categorías	Sub Categorías	Metodología	Análisis de datos
<p>¿Cuáles son los desafíos a la seguridad nacional que afrontará el Perú, luego del funcionamiento del Mega puerto de Chancay en el corto y mediano plazo?</p> <p>¿Qué efectos provocaría en la defensa nacional del Perú, el funcionamiento del Mega puerto de Chancay en el corto y mediano plazo?</p> <p>¿Qué implicancias tendría en las</p>	<p>Determinar los desafíos a la seguridad nacional que afrontará el Perú, luego del funcionamiento del Puerto de Chancay en el corto y mediano plazo.</p> <p>Identificar los efectos que provocaría en la defensa nacional del Perú, el funcionamiento del Mega puerto de Chancay en el corto y mediano plazo.</p> <p>Establecer las implicancias que</p>	<p>La Teoría de Mahan. Mahan (1890)</p> <p>La Teoría del Lebensraun o espacio vital, Friedrich Ratzel (1875)</p> <p>La Teoría del Rimland Jhon Spykman (1920)</p>	<p>1. Desafíos a la seguridad nacional.</p> <p>2. Mega puerto de Chancay.</p>	<p>1.1 Defensa Nacional.</p> <p>1.2 Relaciones internacionales.</p> <p>2.1 Puerto de sexta generación.</p> <p>2.2 Puerto Gateway.</p>	<p>Enfoque: Cualitativo</p> <p>Tipo: Básica exploratoria</p> <p>Método: Estudios de caso</p> <p>Población: (participantes) 5 expertos en geopolítica, relaciones internacionales y gestión de puertos</p>	<p>Técnicas: Entrevista semi estructurada.</p> <p>Instrumentos: Guía de entrevista aplicada por los investigadores.</p> <p>Técnicas de análisis de datos: Interpretación directa de los ejemplos individuales, esto incluye la síntesis y clasificación de las experiencias y percepciones obtenidas de los participantes, la triangulación, y la</p>

relaciones internacionales del Perú, el funcionamiento del Mega puerto de Chancay en el corto y mediano plazo?	tendría en las relaciones internacionales del Perú, el funcionamiento del Mega puerto de Chancay en el corto y mediano plazo.				marítimos.	obtención de relaciones, coincidencias y discrepancias. (Rodríguez et al, 1999)
--	---	--	--	--	------------	---

Matriz de categorías y códigos

Tema	Categorías	Sub categorías	Códigos
<p>1. La seguridad nacional.</p> <p>La seguridad nacional es la situación que alcanza el Estado en la que tiene garantizada la soberanía, independencia e integridad territorial, el Estado constitucional de derecho, la paz social y los intereses nacionales; así como la protección de la persona humana y los derechos humanos, mediante acciones de naturaleza diversa y carácter multidimensional, que permitan hacer frente a las amenazas y las preocupaciones, con la finalidad de crear las condiciones propicias para el bienestar general.</p>	<p>1. Desafíos a la seguridad nacional.</p>	<p>1.1 Defensa Nacional.</p> <p>1.2 Relaciones internacionales.</p>	<p>Desafíos</p> <p>Seguridad Nacional</p> <p>Riesgos</p> <p>Preocupaciones</p> <p>Corto plazo</p> <p>Mediano plazo</p> <p>Defensa Nacional</p> <p>Guerra</p> <p>Conflicto</p> <p>Rivalidad</p> <p>Relaciones internacionales</p> <p>Potencias</p> <p>Hegemonía</p>
<p>2. Puertos marítimos</p> <p>Puerto marítimo es el lugar en la costa que, por sus características, naturales o artificiales, sirve para que las embarcaciones realicen operaciones de</p>	<p>2. Mega puerto de Chancay</p>	<p>2.1 Puerto de sexta generación.</p> <p>2.2 Puerto Gateway</p>	<p>Mega puerto</p> <p>Chancay</p> <p>Hub</p> <p>internacional</p> <p>Tecnología</p>

carga y descarga, embarque y desembarco, etc.			Transporte marítimo Zonas industriales Zonas de comercio Vías de interconexión Oportunidad Socios Soberanía Impacto Conexión
---	--	--	--

ANEXOS 2



INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

GUÍA DE ENTREVISTA NO ESTRUCTURADA

Entrevista al Señor jefe de

Mi Coronel buenos días, me encuentro desarrollando un trabajo de investigación de tesis para obtener el grado académico de Maestro en Estrategia y Geopolítica en la Escuela Superior de Guerra del Ejército-Escuela de Postgrado, habiendo elegido el tema titulado **El Mega puerto de Chancay y los desafíos para la Seguridad del Perú en el corto y mediano plazo - 2023.**

Desde ya le agradezco su colaboración.

Mi

1. ¿Qué importancia tienen los puertos marítimos en la Geopolítica Mundial?
2. ¿Cuáles cree Usted que serán los desafíos para la seguridad nacional que enfrentará el Perú en el corto y mediano plazo, luego de la puesta en funcionamiento del Mega puerto de Chancay?
3. ¿De qué manera el Puerto de Chancay afectará la defensa nacional en relación con los países vecinos?
4. ¿Cuál será el Impacto del Mega puerto de Chancay en las relaciones internacionales del Perú con respecto a las potencias Estados Unidos y China?
5. ¿Cuáles cree Ud., que serán los escenarios futuros que enfrentará el Perú luego de la puesta en funcionamiento del Puerto de Chancay?
6. ¿Cuál será la evolución del posicionamiento económico y geopolítico del Perú en Sudamérica y el mundo con el Mega Puerto de Chancay, teniendo en cuenta que será un puerto de tipo Gateway de 6ta generación?

ANEXOS 3

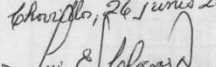


VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

VALIDACIÓN DE GUÍA DE ENTREVISTA POR EXPERTO

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: El Mega puerto de Chancay y los desafíos para la Seguridad del Perú en el corto y mediano plazo, 2023

I. DATOS DEL EXPERTO:

- a. Apellidos y nombres : CLAROS DIANDERAS, Luis ENRIQUE
- b. Grado académico-profesión : MAGISTER - DOCENTE
- c. D.N.I. : 25491706
- d. N° de teléfono : 962 326 366
- e. Lugar y fecha : Chancay, 26 junio 2024
- f. Firma : 

II. DATOS DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN (entrevista)

- a. Autor(es) del instrumento : Bach. Alejandro César DELGADO RIVERO
Bach. José Lizandro CABRERA SANTA CRUZ
- b. Institución a la que pertenece: Escuela Superior de Guerra del Ejército – Escuela de Post Grado.
- c. Método de investigación : Cualitativa – básica exploratoria – estudios de caso.
- d. Tipo de entrevista : Semi estructurada

III. ASPECTOS DE EVALUACIÓN

N°	Criterios	Indicadores	Valoración De: 0 a 1
01	Diseño	Convocatoria: Lugar – tiempo. Contenidos: Propuesta de temas- preguntas – respuestas.	0.9
02	Organización	Selección: informantes – representación de temas – tipo de respuesta – número de entrevistas.	1
03	Estructuración	Guía de entrevista : Dirección a seguir - Objetivos - N° de preguntas según tipo de entrevista Contexto de los datos: Conocer experiencias del entrevistado Tema propios : Aspectos que interesen	1
04	Secuencial	Con relación a Categorías y sub categorías. Sigue un orden lógico y pre-requisitorial.	0.9
05	Conectividad	Conjuga el tipo de pregunta con el objetivo de investigación y se armoniza con las experiencias que esperan ser revaloradas en el cuestionario.	1
06	Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos desconocidos y/o modificados de las variables de investigación.	0.8
07	Actualidad	Existe coherencia entre resultados alcanzados con la realidad por conocer en el marco de doctrina, leyes, teorías vigentes.	1
08	Contrastación de otros resultados	Han sido formuladas las preguntas, conociéndose los resultados alcanzados por otro instrumento	1
09	Orientación a solución de problemas	Se concatenan las preguntas para alcanzar criterios, juicios, conceptos que ayuden a solucionar el problema de investigación planteado.	0.9
10	Análisis e interpretación	Se ha adecuado algún instrumento o herramienta para verter los resultados de la entrevista y analizarlos/interpretarlos.	1

IV. RESULTADO DE VALORACIÓN: 0.95

V. OPINIÓN DE APLICACIÓN

Favorable

Aspectos para la valoración

- Valida por TRES expertos, con grado académico de maestro/doctor.
- Debe aplicarse la prueba de la "V" de Aiken
- Resultado mínimo aprobatorio: 0.85 u 85%
- La validación solo se hará hasta dos decimales que terminen en cero o en cinco. Ejemplo: 0.60; 0.75

III. PROMOTOR DE VALORACIÓN:

LUGAR Y FECHA	DN	TIPO DE INSTRUMENTO	N° DE TELEFONO
Chancay, 26 junio 2024	25491706	Guía de entrevista	962 326 366

JUICIO DE EXPERTO DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN

Apellidos y Nombres del Informante	Cargo o Institución donde labora	Nombre del instrumento	Autor del Instrumento
			CABRERA SANTA CRUZ JOSE DELGADO RIVERO ALEJANDRO
CLAROS DIANDERRAS, LUIS ENRIQUE	EMCH "CFB"	GUÍA DE ENTREVISTA	

Título de la investigación:

EL MEGA PUERTO DE CHANCAY Y LOS DESAFÍOS PARA LA SEGURIDAD DEL PERÚ EN EL CORTO Y MEDIANO PLAZO, 2023.

I. ASPECTOS DE EVALUACIÓN:

CRITERIOS	INDICADORES	DEFICIENTE		REGULAR				BUENO				MUY BUENO				EXCELENTE					
		00 - 20%		21 - 40%		41 - 60%		61 - 80%		81 - 100%											
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96
		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado																				X
2. OBJETIVO	Está expresado en capacidades observables																				X
3. ACTUALIDAD	Adecuado a la identificación del conocimiento de las categorías y sub categorías																		X		
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica en el instrumento																				X
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad Y calidad con respecto a las categorías de investigación																		X		
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos de las categorías y sub categorías de investigación																		X		
7. CONSISTENCIA	Basado en aspectos teóricos de conocimiento																				X
8. COHERENCIA	las categorías y subcategorías de investigación																				X
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación																				X
10. PERTINENCIA	El instrumento es aplicable																				X

II. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

Es adecuado su uso de entrevista

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

LUGAR Y FECHA	DNI	FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE	N° DE TELÉFONO
Chorrillo, 26 Junio 2024	25491706	Luis E. Blarín	962326 348

VALIDACIÓN DE GUÍA DE ENTREVISTA POR EXPERTO

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: El Mega puerto de Chancay y los desafíos para la Seguridad del Perú en el corto y mediano plazo, 2023

I. DATOS DEL EXPERTO:

a. Apellidos y nombres : *Rondón Venjas Freddy*
 b. Grado académico-profesión : *Dr.*
 c. D.N.I. : *4332 8988*
 d. N° de teléfono : *998091523*
 e. Lugar y fecha : *Lima Junio 2024*
 f. Firma : *[Firma]*

II. DATOS DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN (entrevista)

a. Autor(es) del instrumento : **Bach. Alejandro César DELGADO RIVERO**
Bach. José Lizandro CABRERA SANTA CRUZ
 b. Institución a la que pertenece: **Escuela Superior de Guerra del Ejército – Escuela de Post Grado.**
 c. Método de investigación : **Cualitativa – básica exploratoria – estudios de caso.**
 d. Tipo de entrevista : **Semi estructurada**

III. ASPECTOS DE EVALUACIÓN

N°	Criterios	Indicadores	Valoración De: 0 a 1
01	Diseño	Convocatoria: Lugar – tiempo. Contenidos: Propuesta de temas- preguntas – respuestas.	1
02	Organización	Selección: informantes – representación de temas – tipo de respuesta – número de entrevistas.	.9
03	Estructuración	Guía de entrevista : Dirección a seguir - Objetivos - N° de preguntas según tipo de entrevista Contexto de los datos: Conocer experiencias del entrevistado Tema propios : Aspectos que interesen	1
04	Secuencial	Con relación a Categorías y sub categorías. Sigue un orden lógico y pre-requisitorial.	1
05	Conectividad	Conjuga el tipo de pregunta con el objetivo de investigación y se armoniza con las experiencias que esperan ser revaloradas en el cuestionario.	.9
06	Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos desconocidos y/o modificados de las variables de investigación.	.9
07	Actualidad	Existe coherencia entre resultados alcanzados con la realidad por conocer en el marco de doctrina, leyes, teorías vigentes.	1
08	Contrastación de otros resultados	Han sido formuladas las preguntas, conociéndose los resultados alcanzados por otro instrumento	.9
09	Orientación a solución de problemas	Se concatenan las preguntas para alcanzar criterios, juicios, conceptos que ayuden a solucionar el problema de investigación planteado.	1
10	Análisis e interpretación	Se ha adecuado algún instrumento o herramienta para verter los resultados de la entrevista y analizarlos/interpretarlos.	1

IV. RESULTADO DE VALORACIÓN: *0.96*

V. OPINIÓN DE APLICACIÓN

Pertinente para el tema de investigación

Aspectos para la valoración
 - Validada por TRES expertos, con grado académico de maestro/doctor.
 - Debe aplicarse la prueba de la "V" de Aiken
 - Resultado mínimo aprobatorio: 0.85 u 85%
 - La validación solo se hará hasta dos decimales que terminen en cero o en cinco. Ejemplo: 0.60; 0.75

JUICIO DE EXPERTO DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN

Apellidos y Nombres del Informante	Cargo o Institución donde labora	Nombre del instrumento	Autor del Instrumento
			CABRERA SANTA CRUZ JOSE DELGADO RIVERO ALEJANDRO
Rendon Verjan Freddy	DOCTOR EN CIENCIAS UCV	GUÍA DE ENTREVISTA	

Título de la investigación:

EL MEGA PUERTO DE CHANCAY Y LOS DESAFÍOS PARA LA SEGURIDAD DEL PERÚ EN EL CORTO Y MEDIANO PLAZO, 2023.

I. ASPECTOS DE EVALUACIÓN:

CRITERIOS	INDICADORES	DEFICIENTE		REGULAR				BUENO				MUY BUENO				EXCELENTE					
		00 - 20%				21 - 40%				41 - 60%				61 - 80%				81 - 100%			
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado																			✓	
2. OBJETIVO	Está expresado en capacidades observables																			✓	
3. ACTUALIDAD	Adecuado a la identificación del conocimiento de las categorías y sub categorías																			✓	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica en el instrumento																		N		
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad Y calidad con respecto a las categorías de investigación																			✓	
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos de las categorías y sub categorías de investigación																			✓	
7. CONSISTENCIA	Basado en aspectos teóricos de conocimiento																			✓	
8. COHERENCIA	las categorías y subcategorías de investigación																			✓	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación																				
10. PERTINENCIA	El instrumento es aplicable																			✓	

II. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

Aplicable al Instrumento


III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

LUGAR Y FECHA	DNI	FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE	N° DE TELÉFONO
Lima Junio 2024	43228988		998091523

VALIDACIÓN DE GUÍA DE ENTREVISTA POR EXPERTO

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: El Mega puerto de Chancay y los desafíos para la Seguridad del Perú en el corto y mediano plazo, 2023

I. DATOS DEL EXPERTO:

- a. Apellidos y nombres : ROSALES Díaz, OSCAR ALBERTO
 b. Grado académico-profesión : MAGISTER - ECONOMISTA
 c. D.N.I. : 08718709
 d. N° de teléfono : 975544784
 e. Lugar y fecha : Lima, 27 de junio de 2024
 f. Firma : 

II. DATOS DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN (entrevista)

- a. Autor(es) del instrumento : Bach. Alejandro César DELGADO RIVERO
 Bach. José Lizandro CABRERA SANTA CRUZ
 b. Institución a la que pertenece: Escuela Superior de Guerra del Ejército – Escuela de Post Grado.
 c. Método de investigación : Cualitativa – básica exploratoria – estudios de caso.
 d. Tipo de entrevista : Semi estructurada

III. ASPECTOS DE EVALUACIÓN

N°	Criterios	Indicadores	Valoración De: 0 a 1
01	Diseño	Convocatoria: Lugar – tiempo. Contenidos: Propuesta de temas- preguntas – respuestas.	1
02	Organización	Selección: informantes – representación de temas – tipo de respuesta – número de entrevistas.	0.9
03	Estructuración	Guía de entrevista : Dirección a seguir - Objetivos - N° de preguntas según tipo de entrevista Contexto de los datos: Conocer experiencias del entrevistado Tema propios : Aspectos que interesen	0.9
04	Secuencial	Con relación a Categorías y sub categorías. Siguen un orden lógico y pre-requisitorial.	1
05	Conectividad	Conjuga el tipo de pregunta con el objetivo de investigación y se armoniza con las experiencias que esperan ser revaloradas en el cuestionario.	1
06	Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos desconocidos y/o modificados de las variables de investigación.	1
07	Actualidad	Existe coherencia entre resultados alcanzados con la realidad por conocer en el marco de doctrina, leyes, teorías vigentes.	1
08	Contrastación de otros resultados	Han sido formuladas las preguntas, conociéndose los resultados alcanzados por otro instrumento	1
09	Orientación a solución de problemas	Se concatenan las preguntas para alcanzar criterios, juicios, conceptos que ayuden a solucionar el problema de investigación planteado.	0.9
10	Análisis e interpretación	Se ha adecuado algún instrumento o herramienta para verter los resultados de la entrevista y analizarlos interpretarios.	1

IV. RESULTADO DE VALORACIÓN: 0.97
Favorable

V. OPINIÓN DE APLICACIÓN
Favorable

Aspectos para la valoración

- Validada por TRES expertos, con grado académico de maestro/doctor.
- Debe aplicarse la prueba de la "V" de Aiken
- Resultado mínimo aprobatorio: 0.85 u 85%
- La validación solo se hará hasta dos decimales que terminen en cero o en cinco. Ejemplo: 0.60; 0.75

Lima, 27 de junio de 2024 08718709 975544784

JUICIO DE EXPERTO DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN

Apellidos y Nombres del Informante	Cargo o Institución donde labora	Nombre del instrumento	Autor del Instrumento
			CABRERA SANTA CRUZ JOSE DELGADO RIVERO ALEJANDRO

Título de la investigación: ESUELOS DE INTELIGENCIA
 EL MEGA PUERTO DE CHANCAY Y LOS DESAFÍOS PARA LA SEGURIDAD DEL PERÚ EN EL CORTO Y MEDIANO PLAZO, 2023.


I. ASPECTOS DE EVALUACIÓN:

CRITERIOS	INDICADORES	DEFICIENTE		REGULAR				BUENO				MUY BUENO				EXCELENTE					
		00 - 20%				21 - 40%				41 - 60%				61 - 80%				81 - 100%			
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado																			X	
2. OBJETIVO	Está expresado en capacidades observables																			X	
3. ACTUALIDAD	Adecuado a la identificación del conocimiento de las categorías y sub categorías																			X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica en el instrumento																			X	
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad Y calidad con respecto a las categorías de investigación																		X		
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos de las categorías y sub categorías de investigación																			X	
7. CONSISTENCIA	Basado en aspectos teóricos de conocimiento																			X	
8. COHERENCIA	las categorías y subcategorías de investigación																			X	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación																			X	
10. PERTINENCIA	El instrumento es aplicable																			X	

II. OPINIÓN DE APLICACIÓN:

..... Aplicable

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

LUGAR Y FECHA	DNI	FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE	N° DE TELÉFONO
Lima, 27 de junio de 2024	08718709		975544784

ANEXOS 4



COMPROMISO ÉTICO

Declaración de Compromiso Ético

El presente trabajo de investigación titulado: **El Mega puerto de Chancay y los desafíos para la seguridad del Perú en el corto y mediano plazo - 2023**. Se ha realizado en estricto apego a la metodología de la investigación y a las normas éticas para investigación científica, promulgadas por el Departamento de Gestión de la Investigación de la Escuela Superior de Guerra del Ejército-Escuela de Postgrado. En vista de lo anterior: Nosotros, Bach. Alejandro Cesar DELGADO RIVERO y Bach. José Lizandro CABRERA SANTA CRUZ, egresados de la Maestría en Geopolítica y Estrategia de la Escuela Superior de Guerra del Ejército-Escuela de Postgrado (ESGE-EPG), declaramos bajo juramento que hemos desarrollado esta investigación siguiendo las instrucciones brindadas por el Departamento de Gestión de la Investigación, desde la elaboración del marco referencial y recolección de la información, hasta el análisis de datos y elaboración del informe final. En tal sentido la información contenida en el presente documento es producto de nuestro trabajo personal, apegándonos a la legislación sobre propiedad intelectual, sin haber incurrido en falsificación de la información o cualquier tipo de fraude, por lo cual me someto al marco legal y normativo vigente relacionado a dicha responsabilidad, así como a las normas disciplinarias establecidas en la ESGE-EPG.



.....
José Lizandro Cabrera Santa Cruz
DNI: 43261803



.....
Alejandro Cesar Delgado Rivero
DNI: 43398295

ANEXOS 5



HOJA DE DATOS PERSONALES

HOJA DE DATOS PERSONALES

GRADO : CRL EP

NOMBRES : ALEJANDRO CESAR

APELLIDOS : DELGADO RIVERO

EMAIL : alejodr76@gmail.com

DIRECCIÓN : Calle Elena Fray de Pastor 75 Villa Militar Oeste Chorrillos

CELULAR : 985643998



FIRMA :

HOJA DE DATOS PERSONALES

GRADO : CRL EP

NOMBRES : JOSÉ LIZANDRO

APELLIDOS : CABRERA SANTACRUZ

EMAIL : jsandro20@hotmail.com

DIRECCIÓN : Av Sergio Bernales 585, Dpto 402, Urbanización Barrio Médico - Surquillo

CELULAR : 980042316



FIRMA :

ANEXOS 6



APORTE DE INVESTIGACIÓN

Título: EL MEGA PUERTO DE CHANCAY Y LOS DESAFÍOS PARA LA SEGURIDAD DEL PERÚ EN EL CORTO Y MEDIANO PLAZO - 2023.

Objetivos:

- Servir como referencia para los tomadores de decisiones y asesores en el nivel político estratégico una vez que entre en funcionamiento el Mega puerto de Chancay.
- Contribuir al conocimiento sobre los desafíos a la seguridad nacional que afrontará el Perú, a fin de adoptar las medidas para reducir el impacto negativo y maximizar los aspectos positivos.
- Constituir un aporte a las medidas para mejorar las relaciones internacionales del Perú con los países vecinos y con las potencias mundiales representadas por China y Estados Unidos de América.

Justificación:

Es imperativo que el Perú conozca las implicancias positivas o negativas que traerá consigo el Mega puerto de Chancay, a fin de que el Perú obtenga los mayores beneficios para su desarrollo sin comprometer la seguridad y defensa nacional, así como las relaciones internacionales con otros países; en ese sentido, esta investigación contribuye a generar conocimiento útil para los tomadores de decisiones en el nivel estratégico político.

ANEXOS 7



CD CONTENIDO DE LA TESIS EN PDF



ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJÉRCITO

ESCUELA DE POSGRADO

**EL MEGA PUERTO DE CHANCAY Y LOS DESAFÍOS
PARA LA SEGURIDAD DEL PERÚ EN EL CORTO Y
MEDIANO PLAZO, 2023.**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO
MAESTRO EN GEOPOLÍTICA Y ESTRATEGIA**

AUTORES:

**Alejandro Cesar DELGADO RIVERO
José Lizandro CABRERA SANTA CRUZ**

ANEXOS 8



REPORTE DE TURNITIN

NOMBRE DEL TRABAJO

**Informe final de Investigación DELGADO
- CABRERA 26 oct 2024 (1).pdf**

AUTOR

DELGADO RIVERO

RECuento DE PALABRAS

21281 Words

RECuento DE CARACTERES

117185 Characters

RECuento DE PÁGINAS

97 Pages

TAMAÑO DEL ARCHIVO

5.1MB

FECHA DE ENTREGA

Nov 5, 2024 5:54 PM GMT-5

FECHA DEL INFORME

Nov 5, 2024 5:56 PM GMT-5**● 14% de similitud general**

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para cada base de datos.

- 13% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 10% Base de datos de trabajos entregados
- 1% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossref

● Excluir del Reporte de Similitud

- Material citado
- Coincidencia baja (menos de 10 palabras)
- Material citado