

**EL MEGAPUERTO DE CHANCAY
Y EL RENACIMIENTO DEL PERÚ
EN EL COMERCIO MUNDIAL**

THE MEGAPORT OF CHANCAY
AND THE RENAISSANCE OF PERU
IN WORLD TRADE

Carmela De Orbegoso Russell^(*)
Sociedad Peruana de Derecho Internacional
(Lima, Perú)
<https://orcid.org/0009-0009-8456-2425>

RESUMEN

Con el proyecto Megapuerto de Chancay, que se viene desarrollado al norte de Lima y que inicialmente cuenta con una inversión de US\$3,600 millones de dólares americanos, se espera que el Perú se posicione como uno de los principales destinos y salidas del comercio mundial, esencialmente de la región Asia-Pacífico. Con dicha inversión privada, junto a equipos de

^(*) Abogada y ex Magistrada con Doctorado en Derecho, Maestría en Derecho Penal y Postgrados en la Universidad de Salamanca, España, siendo alumna de los maestros Claus Roxin y Muñoz Conde. Autora de los libros “Responsabilidad Penal de los Adolescentes en el Sistema Jurídico Penal Peruano” y “El Interés Superior del Niño al amparo de la Constitución Política del Perú”, ambos con proyectos de ley. Miembro Mayor de la Federación Interamericana de Abogados con sede en Washington – USA – FIA. Condecorada como la Defensora de las Mujeres en la lucha contra el Feminicidio y la Violencia Familiar. Miembro del Consejo Nacional de Mujeres del Perú.

alta tecnología, se espera construir un puerto de alta tecnología capaz de recibir a grandes barcos y buques de carga, lo cual aumentara la expectativa comercial y económica del Perú ante el consenso internacional, pues se espera que logre captar la atención de inversionistas y grandes empresas. Y en todo este desarrollo económico, además se crearía un gran potencial de trabajos anexos y conexos que beneficiaran a gran escala la situación económica del Perú y el resto de los países de la región. Teniendo en cuenta todo ello, el Estado peruano y los Gobiernos locales se ven involucrados e incorporados en el desarrollo efectivo de este proyecto de gran desarrollo para toda la región, a lo que deberán poner especial atención debido a la magnitud e importancia de la construcción de la infraestructura que la ciudad de Chancay está recibiendo, debido a que es evidente que el proyecto del Megapuerto de Chancay representa una gran oportunidad económica para distintos sectores de nuestro país.

Palabras clave: Megapuerto de Chancay, inversión, medio ambiente, comercio mundial, Asia-Pacífico, sociedad civil, Estado peruano, empresas privadas

ABSTRACT

With the Chancay Megaport project, which is being developed north of Lima and which initially has an investment of US\$3.6 billion US dollars, Peru is expected to position itself as one of the main destinations and outlets for world trade, essentially of the Asia-Pacific region. With this private investment, together with high-tech equipment, it is expected to build a high-tech port capable of receiving large ships and cargo vessels, which will increase Peru's commercial and economic expectations in the

Con el presente artículo, la autora formaliza su incorporación como Miembro Asociada, conforme a lo dispuesto por el Consejo Directivo de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional, mediante Acta del 13 de diciembre de 2018.

Revista Peruana de Derecho Internacional. ISSN: 0035-0370 / ISSN-e: 2663-0222

Tomo LXXIV. Septiembre-Diciembre 2024, No. 178, pp. 99-124

Recepción: 24/05/2024. Aceptación: 20/06/2024. DOI: <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i178.796>

face of international consensus, since it is expected that manage to capture the attention of investors and large companies. And in all this economic development, a great potential for ancillary and related jobs would also be created that would benefit the economic situation of Peru and the rest of the countries in the region on a large scale. Taking all this into account, the Peruvian State and local governments are involved and incorporated in the effective development of this project of great development for the entire region, to which they must pay special attention due to the magnitude and importance of the construction of the infrastructure that the city of Chancay is receiving, because it is evident that the Chancay Megaport project represents a great economic opportunity for different sectors of our country.

Keywords: Chancay megaport, investment, environment, world trade, Asia-Pacific, civil society, Peruvian State, private companies.

* * * * *

1. ESTRATEGIA GEOPOLÍTICA DE CHINA EN LATINOAMÉRICA

La influencia de China en la geopolítica actual es innegable, pues son varios los factores que evidencian su presencia y desarrollo en los asuntos regionales e internacionales, tales como su crecimiento económico, poder militar, presencial en organismos multilaterales y diplomacia activa. Sobre el último punto, China lleva años implementando distintos tipos de política exterior (diplomacia del panda, *wolf warrior diplomacy*, iniciativa de la Franja y la Ruta), dependiendo con qué país se esté relacionando, pues cuenta con distintas perspectivas y posturas frente a los diversos Estados.

En el caso de los Estados de América Latina y el Caribe, las relaciones comerciales entre China y Latinoamérica continúan en desarrollo desde inicios del presente siglo, debiéndose principalmente al crecimiento económico y geopolítico del gigante asiático. Inicialmente, los países ALC (América Latina y el Caribe), se vieron interesados en negociar con China al verla como un contrapeso a la influencia y dominio de las instituciones occidentales, especialmente estadounidenses, en las actividades económicas y políticas de la región (Evan, 2009). Y aunque no ha logrado establecer relaciones diplomáticas con todos los Estados latinoamericanos en su totalidad, como Paraguay, Guatemala, Belice y Haití, ha logrado instaurar un nivel de influencia geopolítica importante en la región.

Para lograrlo, China ha ejercido a través de la diplomacia sus relaciones comerciales en la que intenta atraer capital extranjero a través de la inversión y construcción de diversos proyectos en puntos clave de la región, un acercamiento que se manifiesta a través de la firma de acuerdos de cooperación, en los que se evidencia el interés de China de apoyar al país socio en proyectos de distintos ámbitos, tanto económicos-comerciales como políticos-técnicos, a cambio de que éste le provea recursos de diferentes tipos (en su mayoría, naturales), vitales para la economía china y su crecimiento industrial. Como medios para facilitar dicha cooperación, ha fortalecido sus relaciones diplomáticas y comerciales con los países de América Latina y el Caribe a través de organismos regionales, tales como la Comunidad Andina (CAN), la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) y La Comunidad del Caribe (CARICOM). A ello,

se le suma su intervención en instituciones multilaterales, como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Banco Caribeño de Desarrollo (BCD) y la Organización de los Estados Americanos (OEA).

De esta forma, se observa que la política china en Latinoamérica gira en torno a la estrategia *win-win*, la cual utiliza con motivo de expandir su presencia en la región, pues tiene como prioridades económicas generar una mayor salida de su capital y diversificar su industria. Para ello, también, ha decidido proyectar una imagen internacional de desarrollo pacífico, en la que respeta la diversidad y distintas culturas de los países en los que desea establecer una relación de cooperación. Esto además ha sido facilitado por el accionar de las empresas chinas, caracterizadas por su flexibilidad, fácil adaptación a nuevos entornos y normativas locales y el respeto al compromiso de cumplir con los estándares del lugar de sus operaciones e inversiones comerciales. Así, actualmente, el país asiático cuenta con influencia macroeconómica en distintas industrias como energía, infraestructura, minería y transporte, en países como Brasil, Ecuador, México, Venezuela, entre otros. Dicho esto, es importante considerar que, con el auge de las empresas chinas en Latinoamérica, también ha ocurrido una mayor presencia de costos ambientales y sociales, ante los que se han tenido que enfrentar cada Gobierno.

En el presente artículo, se analizará las implicancias de la inversión china en infraestructura en la región, tomando como referencia el Megapuerto de Chancay. Para lograrlo, en las siguientes páginas se explicará la razón detrás de la gran inversión china sobre este proyecto, una descripción sobre el mismo y su impacto en los distintos ámbitos mencionados. Además, se desarrollará la planificación del proyecto, los supuestos económicos, su impacto ambiental, las implicancias legales y puntos a considerar respecto al ámbito de seguridad.

2. CHINA Y SU PRESENCIA ECONÓMICA EN EL PERÚ

Hoy en día, China es el principal socio comercial del Perú. Dicho vínculo comercial se manifiesta de diversas formas, tanto en materia de exportaciones e importaciones, como en la participación de ambos países en foros

internacionales y regionales, así como firma de acuerdos comerciales y de cooperación bilateral, e inversión china en diversos proyectos del Perú. Un claro ejemplo de esta actividad presente en la actualidad, es la construcción del Megapuerto de Chancay. Este proyecto, a simple vista beneficioso para la economía peruana, cuenta con una diversidad de aspectos para considerar su viabilidad, entre ellos de materia ambiental, social, legal y de seguridad.

Al igual que el resto de Estados latinoamericanos, el Perú aumentó sus vínculos económicos con China desde principios del siglo XXI, cuando el país asiático se encontraba en constante y rápido crecimiento. Sin embargo, ya desde siglos anteriores, esta relación se iba manifestando en distintos ámbitos. Como señala García-Corrochano (2019), depende la perspectiva en la que se decida analizar el desarrollo de ésta cooperación para establecer un periodo certero respecto a su inicio, pero principalmente el análisis puede ser dividido en tres etapas: desde el virreinato hasta la República, con la importación de los primeros productos chinos; a partir de 1849, con la migración china al Perú y su impacto económico; y desde 1874, con el inicio de las relaciones políticas y diplomáticas entre ambos países.

Considerando ello, China lleva varias décadas presente en el Perú, iniciándose con la llegada de productos chinos al Puerto del Callao, demostrando así que la cooperación de ambos empezó, y continúa, principalmente desde el aspecto comercial. Aun así, es muy importante considerar también el aspecto diplomático, que permite llevar a cabo dichas negociaciones y establecer hoy por hoy lo que es la relación entre ambos países, el cual tiene como acuerdo importante la Asociación Estratégica Integral firmada en el 2013 por ambos Estados.

2.1 INFLUENCIA ECONÓMICA DESDE EL TLC

Para entender la influencia comercial de esta relación en los últimos años, es necesario tener en cuenta la importancia de la firma del Tratado de Libre Comercio, acuerdo que permite facilitar el intercambio de bienes y servicios a través de la eliminación de barreras comerciales. Por parte de China, su primer TLC en la región sucedió con Chile, en 2005; y siendo el siguiente con Perú, en el 2009.

Así, este vínculo se reconoció formalmente con la firma del Tratado de Libre Comercio entre ambos países, en abril del 2009 en la ciudad de Beijing. Para ese entonces, China estaba siendo reconocida como futura potencia económica, logrando para dicho año haber ingresado al Banco Interamericano de Desarrollo; y el Perú, por su parte, decidió mostrar su interés por cooperar, evidenciando su voluntad con su constante presencia en las seis rondas de negociaciones que duraron meses.

Gracias al TLC y los intercambios comerciales, nuestro país ha sido capaz de presenciar un mayor crecimiento económico, un nuevo destino para las exportaciones, una diversificación en las oportunidades y desarrollo de distintos sectores. En esta relación, la actividad económica se presencia en los productos alimenticios, metales, minerales (materias compradas por China); y textiles, maquinaria y electrónicos (productos comprados por Perú). Para el gigante asiático, este acuerdo significaba el inicio de un proyecto en el que el Perú se convertiría en el puente comercial estratégico entre Asia del Este y América del Sur, facilitando su comercio de bienes y servicios (Chan, 2019). En un análisis llevado a cabo por Fairlie (2019), se demostró que el TLC ha beneficiado significativamente a las exportaciones peruanas, principalmente de materias primas, lo que evidencia un impacto significativo en los flujos comerciales entre China y nuestro país.

2.2 ACTIVIDAD EN EL SECTOR COMERCIAL A TRAVÉS DE LA COOPERACIÓN APEC

En materia de cooperación, es importante resaltar la mayor presencia de China en los foros internacionales, en su búsqueda por afianzar lazos diplomáticos con los diferentes países. Un ejemplo es APEC, Foro constituido por economías del Asia Pacífico, creado con el fin de asumir compromisos de manera voluntaria y en beneficio del intercambio comercial. Gracias a éste, y las visitas del presidente chino en los años donde el Perú fue sede, es que se logró la mayor cercanía, la firma de compromisos bilaterales y posteriormente, en el 2008, las negociaciones del TLC.

Para lograr mayor cercanía con nuestro país, China ha planteado una serie de proyectos a lo largo de los años tanto de carácter bilateral como regional de América Latina. Sin embargo, un número considerable de éstos

han fracasado o se han quedado pendientes, debido a la falta de planificación y barreras regulatorias o por el elevado costo que los Estados debían asumir, teniendo como ejemplo el Canal Interoceánico de Nicaragua y el Tren bioceánico entre Perú y Brasil (Fornes y Mendez, 2018).

Respecto a la relación Perú y China a través de la APEC, este año la Cumbre será llevada a cabo en noviembre en territorio peruano, donde se espera la llegada del presidente chino. Por parte del ministro de Relaciones Exteriores de China, Wang Yi, en abril del presente año reafirmó los esfuerzos en profundizar los lazos diplomáticos, fortalecer la comunicación y coordinación, sobre todo en el marco de la reunión de líderes de APEC (Yunbi, 2024). De esta manera, se evidencia como estos dos socios comerciales llevan años ejerciendo su política exterior centrada en estrechar lazos y ejecutar proyectos que faciliten su crecimiento económico, teniendo como organismo referente de dichas acciones a la APEC (Maúrtua, 2024b, p. 37).

Por parte de la empresa responsable, se tiene previsto que la inauguración del Megapuerto de Chancay suceda en noviembre del 2024, coincidiendo con la Cumbre APEC que se llevará a cabo en el Perú y donde también estará presente el presidente de China, Xi Jinping. En otras palabras, para fines del presente año, se tendrá operando en el Perú un puerto capaz de recibir los buques más grandes del mundo, caracterizado por contar con el mayor nivel de profundidad en América Latina.

2.3 SECTOR PORTUARIO EN EL PERÚ

Actualmente, el sector portuario en el Perú cuenta con 62 puertos, 45 de ellos marítimos, siendo los más importantes el puerto del Callao, Paita y Matarani. A ello, se suman 2 proyectos que se vienen planificando por años: el Megapuerto de Corío y el Nuevo Terminal Portuario de San Juan de Marcona. Estos han surgido como tema de discusión en las últimas semanas, pues se piensa que ocurriría un choque de intereses y objetivos entre dichos proyectos. Sin embargo, se asegura que más bien es el gran crecimiento del Perú ante el consenso internacional.

Según, Rohel Sánchez, Gobernador Regional de Arequipa, afirmó que el Puerto de Corío no busca competir con otros puertos del país, sino más bien colaborar en el aumento de cantidad de plataformas marítimas

Carmela De Orbegoso Russell

de gran escala (Beltrán, 2024). Añadido a ello, es necesario considerar que la planificación del Puerto de Corío lo caracteriza como multimodal, pues se construiría también un terminal ferroviario y aéreo. Este proyecto se encuentra actualmente bajo la responsabilidad de la Autoridad Portuaria Nacional, teniendo como última actividad la convocatoria de desarrolladores portuarios para realizar un estudio de demanda, la cual se espera que haya culminado para el mes de Junio del 2024. Además, se espera que contribuya a la descentralización del Gobierno.

Sumado a ello, en marzo del presente año, China envió una delegación a Arequipa para discutir sobre la inversión en proyectos de dicha región. En dicho encuentro, se mostró un entusiasmo por la capacidad portuaria que tendría el Puerto de Corío, y las ventajas del mismo, pues cuenta con una conexión hacia Brasil y Bolivia por medio de la carretera interoceánica. Además, se señaló que permitiría un mayor intercambio con el mercado brasileño, paraguayo, uruguayo y boliviano.

Por otro lado, respecto al Puerto de San Juan de Marcona, este se encuentra bajo responsabilidad de la empresa china Terminal Portuario Jinzhao Perú desde marzo del presente año. Inicialmente, se espera una inversión de USD405 millones y que esté enfocado en la carga de concentrados de hierro y otros minerales, dinamizando el intercambio comercial al sur del país (APN, 2024).

3. EL MEGAPUERTO DE CHANCAY COMO OPORTUNIDAD DE DESARROLLO

Con una nueva proyección de inversión, el Megapuerto de Chancay, formalmente denominado en su convenio como “Proyecto Terminal Portuario Multipropósito para el Puerto de Chancay”, es un plan de gran relevancia impulsado en su mayoría por capital chino, en el que se busca establecer una nueva zona que conecte la costa oeste de Sudamérica para la llegada de grandes buques de carga; esenciales para el desarrollo del comercio internacional. En el convenio de cooperación, se reconoce a la minera peruana Volcan Compañía Minera S.A.A. (VOLCAN) y la naviera china Cosco Shipping Ports Limited (CSPL) como las partes involucradas y

comprometidas en dicho proyecto de inversión, siendo la primera titular de un 40% de las acciones y la segunda con el 60% de ellas.

Por un lado, la minera Volcan se ha consolidado a nivel nacional como una de las principales empresas dedicadas a la producción de zinc, plomo y plata, operando en distintas zonas de la sierra. Por parte de Cosco Shipping, la empresa se caracteriza por seguir un modelo de negocio de integración vertical y horizontal. Si bien el megapuerto de Chancay será el primer puerto en ser operado por dicha empresa en Latinoamérica, a nivel mundial, cuenta ya con más de 50 puertos ubicados en su mayoría en Europa y Asia. Así, podemos confirmar que está presente una empresa que tiene previo conocimiento en la construcción y administración de puertos.

Firmado en el Palacio de Gobierno de Lima, este proyecto se justifica en base a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos en distintos ámbitos de su bienestar, tales como saneamiento, educación, seguridad ciudadana, etc. Además, la ventaja más significativa que trae al desarrollo del comercio peruano, es que le permitiría escalar como potencia en Sudamérica. Incluso, genera preocupación por parte de los inversionistas chilenos, pues uno de sus efectos podría ser el desplazamiento de puertos en Chile como San Antonio y Mejillones. Entre otros de los beneficios que traerá al Estado peruano, encontramos un incremento de los ingresos fiscales, lo que se espera que permita mayor inversión pública (Inocente y Sandoval, 2023).

Por parte de China, principal socio económico del Perú en los últimos años, viene a ser la primera inversión a gran escala dedicada al ámbito de transporte e infraestructura, reconocida como parte de la iniciativa de la Franja y la Ruta. El inicio de las operaciones de este proyecto estuvo previsto para este año, y hasta abril del 2024, se confirmó un avance del 74% (El Peruano, 2024). Asimismo, los beneficios para China no sólo giran en torno al ámbito económico, sino también político. Con la consolidación de este proyecto, China establecería un determinante control comercial en la zona del Pacífico, hecho que se ha intentado evitar por años por parte de los Estados occidentales. Considerando su significado político, esto mantendría a China como potencia mundial hasta años posteriores.

3.1 PLANIFICACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto se realiza en la Bahía de Chancay, en el kilómetro 80 de la Panamericana Norte, Provincia de Huaral, Departamento de Lima. La ubicación de este proyecto se debe principalmente a la profundidad de Chancay, característica necesaria para la llegada de grandes buques. Al inicio, en el año 2016, cuando la minera Volcán adquirió la completa participación del proyecto, se tenía prevista la construcción de un muelle junto a un almacén de contenedores, en los que se invertirían US\$480 millones. Sin embargo, al unirse la empresa china Cosco Shipping Ports tres años después, el proyecto se ha ampliado a la construcción de 4 muelles sólo en la primera etapa, haciendo un total de USD1.300 millones de inversión.

Dicho esto, el proyecto se divide en el complejo portuario, donde se cargarán y descargarán mercancías de embarcaciones Triple E, consideradas los barcos portacontenedores más grandes del mundo, y un complejo logístico dedicado a servicios de valor agregado como almacenamiento y transporte que incluye un tren en dicho proyecto. Para ello, también se construirá un complejo portuario y logístico compuesto por 4 muelles que servirán para carga general, carga a granel, rodante y en contenedores; para los que se implementarán 2 amarraderos, Ro-Ro de 275m y 2 amarraderos para contenedores de 860m. También, se tiene planeado construir un rompeolas de 2,7km de largo, incluir grúas y áreas de manejo y acopio de contenedores (Senace, 2020).

Aunque por el momento sólo se está llevando a cabo la primera etapa, compuesta por 4 terminales, se espera que al final esté compuesto por un total de 15 muelles y una inversión mayor a USD3500 millones. Su planificación incluye la implementación de diversas áreas que impulsarán la calidad del comercio marítimo exterior, como agencias de aduanas e instalaciones logísticas, con el objetivo de brindar mayor seguridad portuaria y fitosanitaria (Villagra, 2023). Respecto a su naturaleza, el proyecto es de titularidad privada y uso público, esperando abarcar múltiples actividades con un alcance nacional e internacional (Mamani et al., 2022).

Entre las últimas actividades, se aseguró que hubo un despliegue desde China a Chancay del primer lote de grúas apiladoras automáticas bajo la responsabilidad de la empresa china Shanghai Zhenhua Heavy Industries

(ZPMC). La llegada de éstas fue el 15 de mayo, lo que ayudaría a cumplir con la primera fase del megapuerto.

3.2 SUPUESTOS ECONÓMICOS

De manera general, hay gran probabilidad de que este proyecto genere crecimiento en el comercio nacional e internacional, pues implica que el Perú se convierta en una zona estratégica para el intercambio comercial entre Sudamérica y China; yendo más allá, con Asia y Oceanía en su conjunto. Según el Dr. Alfonso López, rector de la Universidad Nacional de Ingeniería, este proyecto podría considerarse “el eslabón más importante de la historia del Perú” (Portal UNI, 2024). Por parte de Liang Yu, embajador de China en Perú, afirmó que el puerto de Chancay tiene la posibilidad de ser el Shanghái de Sudamérica (Cárdenas, 2022). Así, se ha afirmado constantemente que el inicio de sus operaciones implica un significativo impacto geopolítico a nivel nacional, regional e internacional.

Todo lo mencionado anteriormente, se debe a las expectativas económicas que se tiene sobre el mismo. Al ofrecer una ruta directa con Asia, se estima que reducirá los costos logísticos en un 15% de las compañías de importación y exportación, pues a lo que usualmente el tránsito de productos es de 40 días, podría llegar a reducirse entre 25 y 28 días (El Peruano, 2023). También, se espera que con dicho proyecto se llegue a movilizar aproximadamente 1,5 millones de contenedores anualmente. Finalmente, en materia de empleo, para el 2023 se afirmó que, tanto en la etapa de construcción como durante su operación comercial, el Megapuerto de Chancay generaría muchísimos puestos de trabajo en sus distintas áreas disponibles. Según estima Buchelli (2021), se trata de alrededor de 1500 puestos directos, 7500 indirectos y 300 negocios locales.

Por otro lado, a nivel municipal, los pobladores de Chancay han comunicado que el proyecto, de manera indirecta, vulnera los recursos y actividades económicas de las que depende el distrito, entre ellas la pesca artesanal, agricultura y turismo (Noriega, 2023). Considerando las palabras de Vladimir Cantoral, presidente del Frente de defensa por la amenidad y libertad de Chancay, hay un número de pobladores que ven la posibilidad

de perder sus empleos por dicha vulneración (Comisión de Transportes y Comunicaciones, 2023).

En contraparte, Juan Álvarez, alcalde de Chancay, asegura que existe un gran interés por parte de empresas privadas de desarrollar infraestructura alrededor del Megapuerto, entre ellas: centros comerciales, cadenas hoteleras e inmobiliarias. Esto, además de dinamizar la economía de la localidad, permitiría hacer contrapeso a la afectación de las actividades económicas que se puedan ver afectadas.

Entonces, a pesar de los supuestos hechos negativos, es necesario recordar que nos encontramos ante la actividad de una empresa especializada en el rubro, con capacidad de hacer frente a los conflictos que se presenten, por lo que este punto de carácter laboral podría ser compensado con los nuevos puestos de trabajo que se creen a partir del inicio de operaciones del puerto, junto a las nuevas actividades económicas que inversionistas privados quieren desarrollar.

3.3 Impacto Ambiental

A pesar de los grandes beneficios económicos que el Megapuerto de Chancay promete por su dimensión, muchos de sus detractores han traído a la mesa de discusión el impacto ambiental que conlleva su ejecución. Entre ellos, encontramos tanto a la misma población del distrito de Chancay, así como analistas extranjeros que señalan los efectos negativos de llevar a cabo un proyecto de tal magnitud cerca de una zona poblada. Incluso antes de empezar con la construcción del megapuerto, se tuvo que demoler un cerro del acantilado y excavar bajo el núcleo poblado de Chancay un túnel de 1,8 kilómetros para construir la conexión con la carretera Panamericana Norte.

Respecto al impacto ambiental, en el año 2020, Stefan Austermühle, biólogo marino alemán, realizó un análisis acerca de las consecuencias ambientales negativas que ocasionaría la construcción del puerto al humedal de Santa Rosa, zona que alberga un ciento de especies de aves, y que se encuentra ubicada al lado de los terrenos donde se está planeando construir el puerto. En su informe, evidenció la continua omisión, publicación selectiva y escaso análisis de los impactos ambientales por parte del proyecto, afirmando que se manipuló la verdadera gravedad de sus consecuencias

(Austermühle, 2020). Entre los daños irreparables, menciona la afectación a la salud de la población local, a la flora y fauna marina de la zona, y al entorno paisajístico de la playa al sur del proyecto, causado por las voladuras y continua presencia de camiones y maquinaria pesada en la zona, la erosión por los corrimientos de tierras y el intenso tráfico de buques.

Una vez publicado, el Senace solicitó un nuevo estudio de impacto ambiental, por lo que variaron ciertos aspectos del proyecto, como la inclusión del humedal Santa Rosa en el Área de Influencia Indirecta del proyecto, comprometiéndose a dirigir acciones para protegerlo (Olmo, 2022). Sin embargo, nuevamente, se realizó un informe en el que indicaba que se continuaba negando la gravedad del impacto ambiental, y afirmando que las empresas niegan su responsabilidad sobre el mismo, acreditándolo a terceros. De acuerdo a Austermühle (2021), un factor importante a considerar, y del que aún no daban respuesta a pesar de actualizar su estudio de impacto ambiental, fue que la empresa negaba la afectación a la salud de los pobladores locales en consecuencia de las emisiones generadas. En el mismo año, Carlos Bocanegra-García (2021), doctor en planificación y gestión, realizó un estudio cualitativo sobre el impacto ambiental que este proyecto tendrá en la franja costera de la bahía de Chancay. Así, concluyó que existe una variación del medio natural, específicamente de la línea de la costa, provocado por las obras preliminares del proyecto iniciadas desde 2016.

Dicho ello, la preocupación por sus impactos ambientales continúa. Incluso por parte de la misma población, esta ha manifestado su desacuerdo a través de marchas lideradas por activistas de la Asociación en Defensa de las Viviendas y Medio Ambiente del Puerto de Chancay (ADEVIMAP). Entre sus demandas, se sugirió movilizar la construcción del puerto a 5 kilómetros al norte, lejos de la zona habitada, pero esta solicitud no fue procesada. En el 2023, ante el colapso del túnel del Megapuerto que ocasionó el derrumbe de 10 viviendas, pobladores locales tomaron la sede de la empresa Cosco Shipping para demandar la reubicación de sus hogares. Ante estas situaciones, la empresa se hizo cargo de las consecuencias provocadas, a pesar de que surgieran nuevas situaciones.

Recientemente, Juan Carlos Castro, titular del MINAM, aseguró que se encargaría de que el consorcio a cargo de llevar a cabo las operaciones

cumpla las medidas ambientales, lo cual será supervisado por la OEFA (Ninahuanca, 2024). Aunque asegura que el proyecto cumple con los requisitos de viabilidad ambiental, aseguró que la supervisión se mantendrá hasta después de haber culminado el proyecto, bajo la Ley del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, con el objetivo de mantener el carácter sostenible de este proyecto y asegurar su rentabilidad a largo plazo.

3.4 IMPLICANCIAS LEGALES

Considerando los acuerdos suscritos en relación al presente proyecto, se reconoce una estabilidad jurídica otorgada por el Estado Peruano en la que se busca proteger el financiamiento privado, con el objetivo de proyectar seguridad a los inversionistas, respecto al rendimiento de sus acciones. Este punto no sólo busca beneficiar al presente convenio, sino también a los de otros sectores en los que nuevos inversionistas estarían interesados en apostar su capital, evidenciando la fiabilidad económica del país.

En la misma línea, se espera que dicha instalación esté gestionada bajo el modelo Landlord Port, en el que la responsabilidad de asignar el uso de la infraestructura recaiga en las empresas privadas, siendo el órgano regulador la autoridad portuaria. Además, desde mitad del 2023, entró en discusión el establecimiento de una Zona Económica Especial (ZEE) otorgada especialmente a Chancay. Según José Arista, Ministro de Economía y Finanzas, esto significaría un avance de la diplomacia peruana y permitiría el desarrollo de grandes proyectos de inversión (Gestión, 2024)

Sin embargo, recientemente, las implicancias legales de este proyecto generaron cuestionamientos por parte de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), el titular del MTC, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán) e Indecopi. Inicialmente, la APN presentó una demanda contra el Art.2 de la Resolución de Acuerdo de Directorio firmado en el 2021, debido a que no se estaría cumpliendo con el principio de legalidad administrativa, pues se otorga la exclusividad de los servicios portuarios al consorcio encargado de la construcción del Megapuerto. Esto, en consecuencia, afectaría el principio de la libre competencia. Por su parte, Ositrán se pronunció e informó sobre

dicho tema en el 2023, manifestando que sí le corresponde supervisar dicho terminal.

Como respuesta, Cosco Shipping resaltó la importancia de la asignación de dicha exclusividad, pues fue obtenida bajo el marco legal establecido, y cuestiona haber presentado la demanda 3 años después de haberse emitido públicamente la Resolución. Esto, además, respaldado por Raúl Pérez, Ministro de Transportes y Comunicaciones, quien apoya dicho factor de exclusividad, pues es la empresa china la que ha invertido mayor cantidad de capital en el proyecto de acuerdo a ley y a las condiciones del contrato y sus formalidades. A pesar de este desacuerdo, tanto la APN como la empresa china han confirmado que la construcción no se detendrá, pues esperan que empiece a operar a finales del presente año.

Ante dicha situación, en abril, el Poder Ejecutivo peruano recibió una carta formal en la que la empresa Cosco Shipping afirmó haberse visto motivada a solicitar un arbitraje internacional, con el objetivo de defender la prestación de sus servicios portuarios, y asegurar que la infraestructura privada no tenga intervención como si fuese parte del sector público. Esto sólo se daría en caso no se resolviese el desacuerdo por vía amistosa, mediante el diálogo, según lo establecido por el TLC con China, en el que se estipula que se deberá buscar una solución por diálogo hasta un mes antes de la inauguración del proyecto. Hasta el 7 de mayo, Cosco Shipping afirmó no haber recibido respuesta alguna por parte del Estado, a pesar de haber propuesto la implementación de un canal institucional de diálogo.

3.5 RESPECTO A LA SEGURIDAD

En primer lugar, es importante considerar que todo proyecto de gran magnitud tiene efectos en otras áreas, sean de impacto positivo o negativo, como las que se expuso anteriormente. Respecto a la seguridad, éste es un aspecto que ha venido resaltando a medida que se desarrollaban las operaciones, siendo actualmente algo necesario de considerar para que el puerto pueda iniciar sus operaciones sin problemas mayores.

En relación a la población, se han presentado molestias en la vida cotidiana de los pobladores, a causa del constante ruido de la maquinaria

y el levantamiento de tierra por la construcción. Aunque necesario, se han llevado a cabo constantes explosiones y excavaciones para aplanar terrenos adyacentes, lo que ha tenido como consecuencia la afectación de los hogares de los pobladores, como la presencia de grietas (Ruiz y Antezana, 2023).

En la misma línea, se ha alertado a las autoridades acerca de la venta irregular de terrenos en zonas cercanas al Megapuerto, provocado por el mercado informal del suelo (Medrano, 2024). A pesar que desde septiembre del año pasado el valor de los terrenos de Chancay se ha multiplicado, hasta llegar a los USD1000 por metro cuadrado, en estas ofertas ilegales, se promete brindar un título de propiedad de manera rápida, facilidades de pago y cercanía a la zona donde se llevarán a cabo las operaciones.

Considerando ello, será necesario evaluar las condiciones de vida de la población alrededor, así como la infraestructura de las zonas aledañas de las que se llevarán a cabo las operaciones portuarias, con el objetivo de establecer líneas de acción en virtud de reducir el impacto que se está teniendo en dichos actores y lugares. Para ello, se necesitará una cooperación entre el Estado Peruano, el Gobierno Regional y las empresas privadas involucradas, en la que se comprometan a la prestación de servicios y recursos que reduzcan el malestar de los pobladores y aseguren que las operaciones se llevarán a cabo de forma segura. Esto, además, servirá como beneficio a la imagen del Perú, al proveer un ambiente laboral y de desempeño comercial seguro, pues a partir de este puerto es que el país estará en la mira de inversores y empresas internacionales.

Hasta ahora, el organismo que ha incentivado la búsqueda de soluciones ha sido el Ministerio de Desarrollo de Inclusión Social, creando una comisión multisectorial dirigida a entender y resolver las demandas sociales generadas a partir del Megapuerto de Chancay, de la que se espera que se desarrolle un Plan de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial y de acondicionamiento territorial. Cumpliendo con el resguardo de la población, se espera que este plan ayude a determinar en qué zonas se podrán construir e instalar la nueva infraestructura dirigida a la población, como hospitales, centros de salud, colegio, entre otros.

4. ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS AL MEGAPUERTO

Considerando toda la información presentada, se tiene a la espera un desarrollo comercial que enriquecerá y potenciará no sólo la zona del Megapuerto de Chancay, sino también beneficiará al Estado a nivel nacional. Así, colabora en cumplir uno de los objetivos del gobierno peruano que es posicionar al Perú como potencia regional, en este caso especializada en el sector portuario (Maúrtua, 2024a, p. 50). Además, es importante considerar las actividades que se han ido desarrollando en este sector que colaboran a la proyección del Perú como potencia portuaria.

Por un lado, se tiene los proyectos a futuro del Puerto de Corío y Puerto de San Juan de Marcona, que buscan contribuir a la consolidación del Perú como destino principal de las exportaciones e importaciones de la región. A ello, se le suma la presencia de la empresa HD Hyundai Heavy Industries, proveniente de Corea del Sur, y reconocida por la construcción de grandes barcos, portacontenedores, gaseros y desarrollo de nuevas tecnologías. También encontramos a SIMA, reconocida empresa peruana del sector naval responsable de la modernización de la flota peruana, que operará junto al Megapuerto de Chancay. En abril del presente año, ambas empresas suscribieron un convenio para llevar a cabo la construcción de 4 embarcaciones, con el fin de combatir delitos en altamar y resguardar la defensa nacional. En relación al Megapuerto, este nuevo compromiso resulta conveniente ya que aporta en el aspecto de seguridad del país.

Además, encontramos también las mejoras implementadas en el último año al Terminal Portuario del Callao, principal puerto marítimo del Perú, lideradas por la empresa DP World. Entre ellas, y la más resaltante, está la ampliación y mejora de infraestructura del Muelle Sur del Callao, lo cual permitió la llegada del buque más grande que alguna vez recibió el Perú. A ello se le suma que el nuevo muelle Bicentenario aporta una mayor capacidad para la llegada de carga pesada, del cual se prevé que esté listo en las siguientes dos semanas. También, cabe resaltar que la instauración de 20 camiones internos eléctricos para el tránsito interno, lo convierte en el primer terminal de América Latina en implementar un punto de carga

para dicho transporte. Todo ello significa una mayor conexión con otros países, de forma rápida y con una reducción de costos para los importadores y exportadores.

Asimismo, se añade a esta perspectiva del Perú como potencia portuaria el proyecto del Tren Bioceánico que aún se mantiene en negociación, y tiene como objetivo conectar vía terrestre a Brasil con Chancay, a través de Pucallpa, trayendo también gran desarrollo a toda esta región del oriente peruano. Al igual que el Megapuerto, consta de una gran inversión en la infraestructura para impulsar el desarrollo económico. Su objetivo es conectar la costa peruana con la selva brasileña, permitiendo una salida al Océano Atlántico y reduciendo el tiempo y costo logístico de transporte.

Por otro lado, considerando el factor geopolítico, la gran ventaja del Megapuerto está relacionada con la Iniciativa de la Franja y la Ruta, promovida por China. Para ello, hay que tener en cuenta que la Ruta Marítima de la Seda parte de esta iniciativa, enfocada en la construcción de redes portuarias y flotas, y que se extiende hacia el Pacífico. De acuerdo a Narrea (2022), esta estrategia permite la llegada de buques a áreas geográficas más lejanas, lo que impulsó a que se considerara también a América del Sur, pues se busca mejorar las rutas logísticas alrededor del mundo para optimizar los movimientos marítimos.

Finalmente, se espera la optimización del TLC (Tratado de Libre Comercio) entre Perú y China para el mes de Junio y con miras a ser suscrito en Noviembre del 2024, antes de la Cumbre de APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation). De acuerdo a Teresa Mera, viceministra de Comercio Exterior, esta optimización se encuentra en proceso pues se han presentado contrapropuestas, pero que busca centrarse en las siguientes áreas: comercio electrónico, protocolos sanitarios, intercambio de información aduanera y propiedad intelectual (Silva, 2024). Con ello, no sólo se tendría una mejora en la infraestructura del puerto, sino también en las normas detrás del comercio que se espera desarrollar en el mismo.

5. REPERCUSION DE DESARROLLO EMPRESARIAL CONEXO

El gobierno de China, da incentivos a sus ciudadanos, para cambiar sus vehículos antiguos por vehículos eléctricos, con esto busca expandir su mercado hacia América Latina, con los planes de China en el Megapuerto de Chancay transformaría la economía y el panorama automotriz de toda la región; esto va de acuerdo con el ascenso de empresas automotrices chinas como BYD. Yangwang U9 y su papel en la evolución de los vehículos eléctricos.

China, se ha convertido en el líder indiscutible en la fabricación de autos eléctricos y tiene planes de establecer plantas de ensamblaje en el Mega Puerto de Chancay, esto significa que podríamos ver una nueva era de movilidad sostenible y de gran importancia comercial y ecológica para nuestra propia región

Con gran entusiasmo al respecto, el Ministro de Economía y Finanzas José Arista anuncio que el Megapuerto de Chancay no solo será un importante puerto de transporte sino también un centro de fabricación y ensamblaje de autos eléctricos para toda la región, esto significa además de nuevas inversiones, que podríamos ver la instalación de plantas de ensamblaje de importantes fabricantes de autos eléctricos como BYD, SHIAOMI, justo aquí en el Perú.

CONCLUSIONES

Una vez detallada la descripción e implicancias del proyecto, se puede afirmar que estamos ante la construcción y desarrollo de una de las más grandes oportunidades del Perú para escalar en el comercio mundial y convertirse en la potencia portuaria de la región de América Latina. El Megapuerto de Chancay, si bien empezó como una inversión china en el sector comercial, hoy en día involucra otras áreas en que las empresas asociadas han logrado hacer frente, considerando la cercanía de su inauguración. En dicho contexto, es importante considerar la gran presencia e influencia de China en el desarrollo de infraestructura de la región, especialmente en Perú, hecho que

responde también a sus intereses geopolíticos. Al igual que el Megapuerto de Chancay, se espera la construcción de otros dos puertos al sur del país que se encuentran también bajo la responsabilidad de su ejecución por el gigante asiático, permitiendo así al Perú consolidarse en uno de los primeros lugares en la economía mundial, brindando oportunidades a su población en materia laboral, educativa, salud, comercial, entre otros.

Así, es importante tener en cuenta las implicancias económicas, ambientales, legales y de seguridad que se han venido presentando desde el inicio de la construcción del Megapuerto. A pesar de que algunas contienen un carácter negativo, la experiencia y solidez de las empresas involucradas han permitido que tengan la capacidad de una respuesta rápida y efectiva, ya sea ante la población o al Estado peruano. Una vez más, es necesario ser conscientes que un proyecto de tal magnitud suele involucrar a otros sectores, previstos en su mayoría en la planificación de su área de influencia, por lo que no siempre todos los actores relacionados al mismo se verán completamente beneficiados. Aún así, es de destacar las acciones tomadas por las empresas asociadas y el Estado Peruano junto a sus Ministerios competentes, para dar respuesta y solución a los conflictos que han ido surgiendo, y prever a los que se enfrentarán más adelante.

Una vez llegado el mes de Noviembre, a propósito de la Cumbre APEC, se espera que el Megapuerto esté en las condiciones necesarias para llevar a cabo su inauguración. Esto representaría para el Perú un beneficio a su imagen, pues es un foro llevado a cabo en el país, donde se presentarán autoridades de distintos Estados del Asia-Pacífico, región que se espera favorecer con las operaciones del Megapuerto. Así, se lograría dar a conocer formalmente las ventajas de este proyecto, y todo lo que representa para el Perú como uno de los grandes ejes para el comercio mundial y el desarrollo y crecimiento empresarial, especialmente de dicha región: en la agilidad en el intercambio de bienes y servicios, reducción de costos logísticos y la gran oportunidad de inversión extranjera.

REFERENCIAS

- APN (2024). *Estado adjudicó el desarrollo del proyecto “Nuevo Terminal Portuario de San Juan de Marcona”*. Gobierno del Perú. <https://www.gob.pe/institucion/apn/noticias/925273-estado-adjudico-el-desarrollo-del-proyecto-nuevo-terminal-portuario-de-san-juan-de-marcona>
- Austermühle, S. (2020). *Revisión técnica de la Modificación del Estudio de Impacto Ambiental detallado (MEIA-d) del proyecto “Ampliación de la zona operativa portuaria - Etapa 1 del Terminal portuario multipropósito de Chancay”*. Asociación Mundo Azul. https://cooperacion.org.pe/wp-content/uploads/2023/11/OBSERVACIONES_MEIA_Chancay_230810_174246.pdf
- Austermühle, S. (2021). *Análisis de las respuestas de ECSA a las observaciones de Mundo Azul con respecto a la modificación del estudio de impacto ambiental detallado (MEIA-d) del proyecto “Ampliación de la zona operativa portuaria - Etapa 1 del Terminal portuario multipropósito de Chancay”*. Asociación Mundo Azul. <https://cooperacion.org.pe/wp-content/uploads/2021/01/An%C3%A1lisis-de-las-respuestas-a-las-observaciones-de-Mundo-Azul.pdf>
- Beltrán, C. (2024). *Puerto Corío de Arequipa sería multimodal y más grande que Chancay: ¿cuál es el avance del proyecto?*. La República. <https://larepublica.pe/sociedad/2024/03/23/puerto-corio-de-arequipa-seria-multimodal-y-mas-grande-que-el-puerto-de-chancay-cual-es-el-avance-del-proyecto-lrds-1544105>
- Bocanegra-García, C. (2021). *Impacto por obras del complejo portuario en la franja costera de la bahía de Chancay (Perú)*. Gaceta Científica, 7(2), 51-57. <https://doi.org/10.46794/gacien.7.2.1101>
- 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*. Academia Diplomática del Perú Javier Pérez de Cuellar. <http://repositorio.adp.edu.pe/bitstream/>

handle/ADP/194/2021%20Tesis%20Buchelli%20Reyes%2C%20Luccia%20Anthonella.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Chan, J. (2019). *Los nueve años del TLC Perú – China: Su negociación y sus resultados*. Agenda Internacional, 26(37), 89-117. <https://doi.org/10.18800/agenda.201901.003>

Comisión de Transportes y Comunicaciones (2023). *Acta de la Cuarta Sesión extraordinaria descentralizada semipresencial - Chancay*. Congreso de la República. [https://www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2022/Transportes/files/acta_4desc/4._acta_sdsp.04_chancay_22-05-2023\[r\]\[r\].pdf](https://www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2022/Transportes/files/acta_4desc/4._acta_sdsp.04_chancay_22-05-2023[r][r].pdf)

ElPeruano.(2023). *Megapuerto de Chancay reducirá costos logísticos*. Diario El Peruano. <https://elperuano.pe/noticia/217652-megapuerto-de-chancay-reducira-costos-logisticos#:~:text=Con%20el%20inicio%20de%20operaciones,de%20Comercio%20Exterior%2C%20Teresa%20Mera.>

El Peruano. (2024). *Promoverán inclusión en zona de influencia del puerto de Chancay*. Diario El Peruano. <https://www.elperuano.pe/noticia/241926-promoveran-inclusion-en-zona-de-influencia-del-puerto-de-chancay>

Evan, R. (2009). *China in Latin America: The Whats and Wherefores*. Lynne Rienner Publishers. <https://www.rienna.com/uploads/49c118e55833c.pdf>

Fairlie, A. (2019). *La influencia del TLC con China en los flujos comerciales del Perú*. Latin American Journal of Trade Policy, Vol. 2, N°. 5, págs. 23-43.

Fornes, G. & Méndez, A. (2018). *The China-Latin America Axis*. Madrid, España: ESIC Business & Marketing School. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-66721-8>

García-Corrochano, L. (2019). Las relaciones entre Perú y China en perspectiva histórica. En Alcalde et al. (Eds.), *La conexión china en la Política Exterior del Perú en el siglo XXI* (pp. 52-67). Lima, Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú.

- Gestión (2024). *Chancay: MEF busca delimitar zona económica especial para atraer inversiones*. Diario Gestión. <https://gestion.pe/economia/chancay-mef-busca-delimitar-zona-economica-especial-para-atraer-inversiones-gobierno-noticia/>
- Inocente, F. & Sandoval, M. (2023). *Impacto económico por la construcción del Mega Puerto de Chancay y sus beneficios para el Perú 2023*. Revista Científica Ad Majorem Patriae Gloriam. <https://doi.org/10.61556/ampg.v5i06.70>
- Mamani et al. (2022). *Gestión de un proyecto de Inversión: Terminal Portuario de Chancay (Lima). Identificación del proyecto, características generales y su marco general*. Universidad Ricardo Palma. Lima, Perú. <https://www.urp.edu.pe/pdf/id/45405/n/terminal-portuario-en-chancay-1er-informe>
- Maúrtua de Romaña, O. (2024a). Análisis geoeconómico del Puerto Hub de Chancay: desafíos y oportunidades. *Revista Peruana de Derecho Internacional*, 74(177). <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i177.632>
- Maúrtua de Romaña, O. (2024b). La importancia de la cuenca del Pacífico y APEC para el Perú. *Revista Peruana de Derecho Internacional*, 74(176). <https://doi.org/10.38180/rpdi.v74i176.493>
- Medrano, H. (2024). *Alertan sobre venta irregular de terrenos en Chancay vinculada al próximo megapuerto: ¿Qué hay detrás de este negocio?*. Diario El Comercio. <https://elcomercio.pe/lima/sucesos/alertan-sobre-venta-irregular-de-terrenos-en-chancay-vinculada-al-proximo-megapuerto-que-hay-detras-de-este-negocio-mercado-informal-mafia-de-trafico-de-terrenos-noticia/>
- Narrea, O. (2022). *Sharing Chinese and Peruvian Visions about the Future Chancay Port: Exploring Opportunities under the Belt and Road*. Center for China and Asia-Pacific Studies, Universidad del Pacífico. <https://cechap.up.edu.pe/wp-content/uploads/Working-Paper-Nro3-Omar-Narrea.pdf>
- Noriega, C. (2023). *Con el megapuerto de Chancay, China prepara la mayor ruta comercial a Sudamérica*. Radio Francia. <https://www.>

Carmela De Orbegoso Russell

rfi.fr/es/programas/grandes-reportajes-de-rfi/20231025-con-el-megapuerto-de-chancay-china-prepara-la-mayor-ruta-comercial-con-sudam%C3%A9rica

Olmo, G. (2022). *Chancay, el megapuerto estratégico para el comercio con Asia que China construye en Perú (y el impacto que ya genera)*. BBC News. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-62746144>

Portal UNI (2024). *Rector de la UNI: “El Megapuerto de Chancay es el eslabón más importante de la historia del Perú”*. Universidad Nacional de Ingeniería. <https://portal.uni.edu.pe/index.php/rss/item/6969-rector-de-la-uni-el-megapuerto-de-chancay-es-el-eslabon-mas-importante-de-la-historia-del-peru>

Ruiz, F. & Antezana, I. (2023). *El megapuerto de Perú remodela el comercio del Pacífico y la ciudad de al lado*. Dialogue Earth. <https://dialogue.earth/en/business/382806-perus-megaport-reshapes-pacific-trade-and-the-town-next-door/>

Senace (2020). *Ayuda Memoria: Modificación del Estudio de Impacto Ambiental detallado del proyecto “Ampliación de la Zona Operativa Portuaria - Etapa 1 del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay”*. Ministerio del Ambiente. https://www.senace.gob.pe/wp-content/uploads/2020/12/Ayuda_memoria_Chancay.pdf

Silva, C. (2024). Optimización del TLC con China, ¿en qué proceso se encuentra?. *Diario El Comercio*. https://elcomercio.pe/economia/tlc-con-china-como-se-encuentra-el-proceso-de-optimizacion-de-este-acuerdo-comercial-noticia/#google_vignette

Villagra, M. (2023). *Megapuerto de Chancay: Repercusiones en el Comercio Sudamericano e Impacto Geoestratégico*. Centro de Estudios Estratégicos del Ejército del Perú. <https://doi.org/10.56221/spt.v2i2.28>

Yomvi, Z. (2024). *Peru, China ready to strengthen friendship*. China Daily. <https://www.chinadaily.com.cn/a/202404/30/WS663053e3a31082fc043c4d7e.html>

Financiamiento

Autofinanciado.

Conflicto de interés

La autora declara no tener conflicto de interés.

Contribución de autoría

La autora realizó el trabajo por completo.

Agradecimientos

Sin agradecimientos.

Correspondencia

ccarmeladeorbegoso@gmail.com