



República del Ecuador

Instituto de Altos Estudios Nacionales

La Universidad de Posgrados del Estado

Maestría en Investigación de Estudios

Estratégicos y Seguridad Internacional

Cohorte 2023 – 2024

Escuela de Seguridad y Defensa

Tema:

**LA PROYECCIÓN GEOECONÓMICA DE CHINA A TRAVÉS DEL PUERTO DE
CHANCAY Y SUS IMPLICACIONES GEOPOLÍTICAS PARA EL PACÍFICO
SUR: RECONFIGURACIÓN PORTUARIA REGIONAL, RIESGOS
ESTRATÉGICOS Y DESAFÍOS PARA LA SEGURIDAD NACIONAL DEL
ECUADOR**

Autor:

Edwin Manuel Robles Hidalgo

Quito D.M., Julio 2026

ACTA DE GRADO

En el Distrito Metropolitano de Quito, hoy 18 de junio de 2026, EDWIN MANUEL ROBLES HIDALGO, portador del número de cédula: 0924328396, EGRESADO DE LA MAESTRÍA EN ESTUDIOS ESTRATÉGICOS Y SEGURIDAD INTERNACIONAL 2023 - 2024 mayo, se presentó a la exposición y defensa oral de su TESIS EN TORNOS A UNA HIPÓTESIS O PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN Y SU CONTRASTACIÓN, con el tema: "LA PROYECCIÓN GEOECONÓMICA DE CHINA A TRAVÉS DEL PUERTO DE CHANCAY Y SUS IMPLICACIONES GEOPOLÍTICAS PARA EL PACÍFICO SUR: RECONFIGURACIÓN PORTUARIA REGIONAL, RIESGOS ESTRATÉGICOS Y DESAFÍOS PARA LA SEGURIDAD NACIONAL DEL ECUADOR.", dando así cumplimiento al requisito, previo a la obtención del título de MAGÍSTER EN ESTUDIOS ESTRATÉGICOS Y SEGURIDAD INTERNACIONAL.

Habiendo obtenido las siguientes notas:

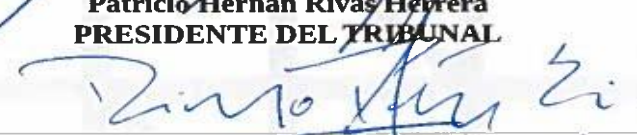
Promedio Académico:	8.75
Trabajo Escrito:	7.50
Defensa Oral:	7.75
Nota Final Promedio:	8.20

En consecuencia, EDWIN MANUEL ROBLES HIDALGO, se ha hecho acreedor al título mencionado.

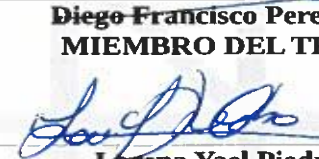
Para constancia firman:



Patricio Hernan Rivas Herrera
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL



Diego Francisco Perez Enriquez
MIEMBRO DEL TRIBUNAL



Lorena Yael Piedra Cobo
MIEMBRO DEL TRIBUNAL



Mgs. Estefanía Yadira Morillo Erazo
SECRETARIA GENERAL

Declaración y autoría de derechos patrimoniales

Yo, **Edwin Manuel Robles Hidalgo**, portador de la cédula de ciudadanía No. **092432839-6**, autor del trabajo de titulación titulado: La proyección geoeconómica de China a través del Puerto de Chancay y sus implicaciones geopolíticas para el Pacífico sur: Reconfiguración portuaria regional, riesgos estratégicos y desafíos para la seguridad nacional del Ecuador, correspondiente al programa de Seguridad Internacional y Estudios Estratégicos, declaro que el presente trabajo es original, de mi exclusiva autoría y de mi absoluta responsabilidad, asumiendo plenamente las ideas, análisis, interpretaciones, resultados, conclusiones, fuentes y procedimientos metodológicos desarrollados en él.

Declaro que, las fuentes de información constantes en el presente trabajo de titulación como libros, artículos, páginas web y demás datos, se encuentran debidamente identificados con su respectivo crédito e incluidos en las, referencias, citas y bibliografía de acuerdo a las normas académicas y éticas aplicables.

Declaro, además, que el trabajo no incurre en plagio, autoplagio ni en ninguna falta a la honestidad académica, ni infracción de derechos de propiedad intelectual de ninguna persona o entidad, y que me sujeto a la normativa interna del IAEN y a la legislación ecuatoriana vigente en materia de propiedad intelectual. Por tanto, asumo la responsabilidad de cualquier reclamación o posible litigio respecto a los derechos de propiedad intelectual derivados del contenido y presentación del trabajo de titulación, exonerando al Instituto de Altos Estudios Nacionales.

En virtud de lo anterior, cedo de manera libre, expresa, irrevocable y a título gratuito al Instituto de Altos Estudios Nacionales (IAEN) la totalidad de los derechos patrimoniales de autor sobre el presente trabajo de titulación, para que pueda utilizarlo, reproducirlo, transformarlo, adaptarlo, desarrollarlo, integrarlo, comercializarlo, licenciarlo, transferirlo y explotarlo económica y estratégicamente, total o parcialmente, en cualquier formato, soporte o modalidad, incluidos libros, plataformas, modelos, programas, sistemas, productos editoriales, tecnologías, cursos, contenidos digitales u otros desarrollos de carácter académico, científico, tecnológico o comercial, conservando yo únicamente mis derechos morales como autor/a, conforme a lo establecido en el Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación.

Para constancia, firmo esta declaración con fecha, miércoles 29 de julio de 2026.

Edwin Manuel Robles Hidalgo

CC. 092432839-6

Declaración de buen uso de la IA

Yo, **Edwin Manuel Robles Hidalgo**, portador de la cédula de identidad **092432839-6** en calidad de estudiante del Instituto de Altos Estudios Nacionales (IAEN), declaro el Buen Uso de la Inteligencia Artificial en la elaboración de la presente investigación. En este sentido, afirmo que el documento entregado es genuino y original, y que no incurre en ninguna de las disposiciones establecidas en los artículos 208 B y 234.1 del Código Orgánico Integral Penal.

Asimismo, garantizo el cumplimiento de los lineamientos establecidos en el Código de Ética del IAEN para las actividades de investigación, así como de las directrices emitidas por la Dirección de Editorial, las cuales he leído, comprendido y aceptado en su totalidad.

Este trabajo se limitó a :

☒ Búsqueda bibliográfica

☒ Corrección en redacción de texto

Herramientas utilizadas: Modelos de lenguaje y motores de respuesta GPT-5.5 Instant (Open AI), Gemini 3.5 Flash (Google DeepMind) y el motor de búsqueda asistida Perplexity AI (Motor Sonar 2)

Agradecimiento

Gracias a las Fuerzas Armadas del Ecuador, en especial al Ejército ecuatoriano por permitirme ser parte de esta noble institución, confiando en mi trabajo permitiéndome este tipo de conocimientos y proyección profesional.

A mi tutor PhD. Patricio Rivas, a mis lectores PhD. Diego Pérez y PhD. Lorena Piedra por su generosidad académica y tiempo que se ven reflejados en el presente trabajo. Sin su valiosa colaboración esta investigación no tendría importancia, ni propósito. A todos los que hoy hacen posible este cierre de un proceso de mucha importancia personal, Dios les pague eternamente.

Dedicatoria

A Dios creador de todo lo existente por el destino que ha deparado para mí, donde todo converge en bien y que hoy me permite culminar este proyecto. A mi madre Magaly por ese carácter que dio fortaleza ante cualquier adversidad presentada en esta vida a mi padre Oswaldo por sus enseñanzas de persistencia, confianza y riesgo para lograr sueños, a mi hermano Raúl por su amor infinito a sus sobrinos que me han motivado constantemente, a mi familia Jessica, Erika, Francisco y Alejandro, un pilar de lucha incondicional y una paciencia que nadie más podría haber logrado, sin duda son ese punto irremplazable para recorrer este camino y culminar esta meta propuesta, a mis amigos Jony y Alexandra por creer en mí y jamás cansarse de revisar mis avances. En fin a este grupo de personas que colocaron toda su fe en las capacidades que yo dudé o no creí tener. También presento una dedicatoria especial a los Ing. Franklin Cruz e Ing. Carlos Naranjo, amigos reales de mi familia y que han celebrado cada triunfo y acompañado cada situación adversa como parte fundamental de nuestras vidas.

Para culminar quiero dedicar esta investigación al niño que vivió en mí hace casi 3 décadas, que soñó todo esto y cuando muchos le dijeron que no lo lograría, ha demostrado lograr todos sus sueños, hoy lo visitaré y le contaré lo que ha logrado, lo que es capaz y lo mucho que aún nos falta, que siga sintiendo orgullo de sus raíces y que no traicione sus creencias, ni sus valores.

Tabla de contenidos

Resumen	11
Palabras Claves	11
Abstract	12
Key Words	12
Introducción.....	13
Planteamiento del problema y pregunta de Investigación.....	15
Justificación	16
Objetivos	18
Objetivo General	18
Objetivos Específicos.....	18
Aproximaciones teóricas y conceptuales	18
La infraestructura como vector de poder geoeconómico.....	19
Reconfiguración portuaria y el eje de poder en el Pacífico sur.....	19
Implicaciones multidimensionales y desafíos para la seguridad nacional	20
Marco metodológico	21
Capítulo I	22
1. Proyección Geoeconómica de China a través de Chancay	22
1.1 Fundamentos del poder marítimo bajo el enfoque de Alfred Thayer Mahan	22
1.2 China y la geoeconomía del Pacífico sur	25
1.3 El puerto de Chancay como nodo estratégico.....	29
1.4 Control indirecto y lógica de poder sin dominación	32
1.5 Implicaciones geopolíticas para América del sur	34
Capítulo II.....	42
2. Reconfiguración geoeconómica y el eje de poder en el Pacífico sur	42
2.1 La influencia estructural de China y la conectividad transoceánica	42

2.2	Proyección transpacífica: La conexión directa con el oeste de África y el Asia – Pacífico como nueva ruta de gobierno local.....	45
2.3	Reconfiguración del equilibrio regional en el Pacífico de Sudamérica	48
2.4	Desplazamiento del eje gravitacional: Cómo el flujo de mercancías deja de ser atomizado para centralizarse en un hub dominante.	51
2.5	Dependencia de infraestructura: El riesgo y la oportunidad de que los Estados vecinos orbiten funcionalmente alrededor de la logística peruano – china	54
2.6	La competencia portuaria bajo la óptica de Nicholas Spykman.....	58
2.7	El control de los puntos marginales: Aplicación de la tesis de Spykman al control de los litorales en el Pacífico sur.....	60
2.8	Análisis comparativo de capacidades: Chancay frente a Guayaquil (Ecuador), Callao (Perú) y Buenaventura (Colombia).....	63
2.9	Redistribución del poder logístico: El paso de la competencia comercial a	65
	la hegemonía estratégica mediante la concentración de carga y servicios	65
	CAPÍTULO III	67
3.	Oportunidades estratégicas para Ecuador frente al nodo logístico de Chancay	67
3.1	Articulación al sistema de transporte multimodal regional	69
3.2	Especialización portuaria y nichos de mercado (Complementariedad)	73
3.3	El modelo “Feeder” como motor de competitividad exportadora	75
3.4	Desarrollo de las Zonas Especiales de Desarrollo Económico conectadas al flujo transpacífico.....	76
	CAPÍTULO IV	79
4.	Riesgos estratégicos y desafíos para la seguridad nacional de Ecuador.....	79
4.1	Vulnerabilidad Estructural y Erosión de la Soberanía Logística	83
4.2	Marginalización de los puertos nacionales. El riesgo económico de que Guayaquil, Posorja y Manta queden relegados.....	85
4.3	El dilema de la seguridad hemisférica y la presión geopolítica (EE.UU. vs. China). El riesgo diplomático y defensa.....	89
4.4	Riesgos de seguridad transnacional y control de flujo ilícitos. El riesgo operativo y de orden público	92
5.	Conclusiones	95
6.	Reflexión Final	98
	Referencias Bibliográficas	99

Fotografías

Fotografía 1: El Liaoning, primer portaviones chino	24
Fotografía 2: Flota pesquera china, rumbo al Pacífico Sur.....	26
Fotografía 3: Terminal portuario de Chancay, Perú	30
Fotografía 4; China y el puerto de Chancay, Perú	41
Fotografía 5: Xi Jinping	43
Fotografía 6: Daniel Noboa y Xi Jinping.....	68
Fotografía 7: Cosco Shipping, Perú.....	80

Resumen

La presente investigación analiza el despliegue geoeconómico que genera China a través de la implementación del puerto de Chancay en Perú y sus implicaciones geopolíticas en el Pacífico sur y los desafíos que representa esta para la seguridad nacional del Ecuador. Se aborda como este mega hub reconfigura la jerarquía portuaria en la región, supeditando a los puertos ecuatorianos a un inminente riesgo de periferización logística y una dependencia operativa como puertos secundarios. Frente a esta competitividad asimétrica, se identifican oportunidades estratégicas mediante la especialización de flujos de carga con productos insignia y el desarrollo de zonas especiales de desarrollo económico. Bajo esta lógica, el estudio adoptó un enfoque metodológico cualitativo con la preminencia del análisis documental, esto permitió ubicar archivos históricos, textos, bibliografías e informes relevantes que ayudaron a obtener información necesaria para responder a la pregunta de investigación. Resultado de ello deviene en los hallazgos que hacen entrever la necesidad urgente del país en la reconfiguración de la doctrina de defensa nacional y la gobernanza portuaria hacia la interoperabilidad tecnológica afín de hacer frente a los nuevos desafíos que representa Chancay en temas de seguridad y defensa.

Palabras Claves

Geoeconomía, Puerto Chancay, Seguridad nacional, Geopolítica, China, Ecuador.

Abstract

This research analyzes China's geoeconomic deployment through the development of the Chancay port in Peru, examining its geopolitical implications in the South Pacific and the resulting challenges for Ecuador's national security. It addresses how this mega-hub reconfigures the regional port hierarchy, subjecting Ecuadorian ports to an imminent risk of logistical peripherization and operational dependence as secondary ports. In response to this asymmetric competitiveness, strategic opportunities are identified through the specialization of cargo flows with flagship products and the development of special economic development zones. Under this rationale, the study adopted a qualitative methodological approach with a predominance of documentary analysis, which enabled the location of historical archives, texts, bibliographies, and relevant reports necessary to answer the research question. Consequently, the findings reveal an urgent need for the country to reconfigure its national defense doctrine and port governance toward technological interoperability to confront the new security and defense challenges posed by Chancay.

Key Words

Geoeconomics, Chancay Port, National Security, Geopolitics, China, Ecuador.

Introducción

Durante las primeras décadas del siglo XXI, el contexto del escenario global ha sido testigo de un desplazamiento del eje de gravedad económico y político, desde el Atlántico norte hacia la cuenca del Pacífico. Es en esta arista, la República Popular de China trascendió de ser un actor meramente regional para hoy consolidarse como un actor con aspiraciones de hegemonía geoeconómica global. Su base fundamental es la Iniciativa de la Franja y de la Ruta (Belt and Road Initiative [BRI]), que se traduce en una estrategia de conectividad intercontinental que busca la reconfiguración de las rutas del comercio mundial. Dentro de este contexto de organización, el puerto de Chancay en Perú no representa únicamente una obra más de infraestructura portuaria de gran calado, se erige como el nodo estratégico central o hub de China en América del sur, con la capacidad de alterar sustancialmente el equilibrio de poder en la región.

El puerto de Chancay, situado aproximadamente a 80 kilómetros y 45 millas náuticas del puerto del Callao y aproximadamente a 1380 kilómetros y 670 millas náuticas del puerto de Guayaquil, es un proyecto de grandes dimensiones que trasciende la logística comercial. Al ser el pionero portuario en América del sur capaz de recibir buques Triple – E [los más grandes del mundo], Chancay promete reducir significativamente los tiempos de tránsito entre Asia y América del sur, de esta forma eliminar la necesidad de escalas intermedias en puertos de América del norte o América central. Esta “vía rápida” geoeconómica otorga a China un control sin precedentes sobre los flujos de mercancías y materias primas en el subcontinente. Sin embargo, esta proyección no es neutra; la lógica mahaniana sugiere que el control de los puntos de estrangulamiento y de las líneas de comunicación marítima es el prerrequisito para el ejercicio del poder nacional. Por lo tanto, el puerto de Chancay debe ser analizado bajo una lente de gran estrategia, donde la inversión económica sirve como punta de lanza para la influencia política y el posicionamiento estratégico.

La reconfiguración portuaria regional derivada de la puesta en marcha de Chancay plantea una amenaza directa a la competitividad de los sistemas portuarios vecinos, especialmente el de Ecuador. La eficiencia y profundidad del puerto de

Chancay podrían desplazar la carga que actualmente transita por los puertos ecuatorianos de Guayaquil y Posorja, convirtiéndolos en puertos “feeder” o secundarios. Esta dependencia logística no solo afectaría la balanza comercial, esto erosionaría la autonomía económica del Estado ecuatoriano. Desde la tesis de Spykman, el control del Rimland o las franjas del litoral es neurálgica para poder contener o facilitar la expansión de las potencias continentales. Es en este sentido, donde el Pacífico sur se convierte en una zona de contacto donde la proyección china pasa a desafiar la influencia tradicional de otros actores globales, situando a los países que poseen una salida marítima en una compleja encrucijada diplomática y económica.

Superando la dimensión meramente comercial, existen riesgos estratégicos y desafíos para la seguridad nacional que no pueden pasar por alto. La presencia de capital estatal chino en infraestructuras críticas pone en duda muchas interrogantes sobre la soberanía y la diplomacia de adquirir estas deudas. Para el estado ecuatoriano, la seguridad nacional se ve interpelada en múltiples dimensiones desde la protección de recursos marinos abundantes como el dosidicus giga o calamar gigante, la vigilancia de la zona económica exclusiva [ZEE], ante la presencia de flotas pesqueras extranjeras y la integridad de las rutas comerciales soberanas. La integración del puerto de Chancay en la red logística global de China podría facilitar una mayor presencia naval y de inteligencia en una zona que, hasta hace poco, se consideraba fuera de la influencia de China.

Por ende, el presente trabajo de investigación se propone analizar de manera exhaustiva la proyección geoeconómica de China a través del puerto de Chancay y sus principales implicaciones multidimensionales para el Pacífico sur. Se estudiarán los mecanismos de reconfiguración del mapa portuario regional, identificando las vulnerabilidades de la infraestructura logística del Ecuador frente a este nuevo competidor. De igual forma, se evaluarán los riesgos estratégicos derivados de la creciente dependencia económica y se propondrán lineamientos que fortalezcan la seguridad nacional ecuatoriana en un entorno de creciente competencia entre potencias. En última instancia esta tesis, busca ofrecer una visión crítica de como un proyecto de ingeniería en la costa del Perú puede redefinir el futuro geopolítico del Ecuador y su inserción en el nuevo orden mundial.

Planteamiento del problema y pregunta de Investigación

En la actualidad existe una creciente presencia de la República Popular de China en especial en América del sur, esto constituye uno de los fenómenos geoeconómicos y geopolíticos más relevantes del siglo XXI. Mediante inversiones estratégicas en infraestructura, energía, tecnología y transporte marítimo, China consolida mecanismos de influencia económica orientados a fortalecer su posición en el comercio internacional y ampliar su capacidad de proyección global. Es así como, la Iniciativa de la Franja y de la Ruta ha permitido a China expandir sus corredores logísticos y comerciales en regiones consideradas estratégicas para sus intereses estatales. La geoeconomía consiste en el empleo de los instrumentos económicos para promover y defender intereses nacionales, evidenciando cómo las potencias emplean el comercio y la infraestructura como mecanismos de poder global (Harris, 2016).

Dentro de esta estrategia, se considera al puerto de Chancay, ubicado en Perú y desarrollado en su mayoría por la empresa estatal Cosco Shipping, es uno de los proyectos portuarios más relevantes del Pacífico sur. Su infraestructura responde a la necesidad del estado chino de fortalecer sus rutas comerciales directas entre América del Sur y China, esto reduce los costos logísticos y períodos de transporte para el intercambio comercial. Como manifiesta Jennifer Harris y Robert Blackwill en su obra *War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft* (2016), este tipo de megaproyectos no solo buscan optimizar un comercio marítimo de gran valor económico.

Uno de los principales autores de la geopolítica marina, Alfred Thayer Mahan, sostiene que el dominio de las rutas marítimas y de los puertos estratégicos, constituyen un elemento fundamental para la proyección del poder de los Estados. En su obra, *The Influence of Sea Power upon History* (1890), Mahan afirma que las potencias que tienen el control de los mares poseen incondicionadamente ventajas comerciales, políticas y estratégicas sobre el resto de Estados. Es este fundamento que nos orienta a que, el Puerto de Chancay puede convertirse en un punto clave para la presencia china en el Pacífico sur y en un instrumento de influencia dentro de la competencia global entre China y Estados Unidos. En este sentido, Alfred Thayer Mahan destaca la importancia geopolítica de los puertos dentro de la competencia entre Estados.

Edward Luttwak (1990), es uno de los principales teóricos de la geoeconomía, el

sostiene que, en el escenario global contemporáneo, a lógica de conflicto se expresa en la gramática del comercio, resaltando que las disputas entre potencias ya no se desarrollan únicamente en el contexto militar, sino mediante el empleo de otros instrumentos económicos y logísticos. En consecuencia surge así la necesidad de analizar cómo la proyección geoeconómica de China a través del puerto de Chancay está reconfigurando el sistema portuario y geopolítico del Pacífico sur, así como todas las implicaciones estratégicas y desafíos que este proceso representa para la seguridad nacional del Estado ecuatoriano.

La pregunta de investigación está dirigida a estudiar lo siguiente:

¿De qué manera la proyección geoeconómica de China a través del puerto de Chancay reconfigura la red portuaria del Pacífico sur, y cuáles son sus implicaciones para la seguridad nacional del Ecuador?

Justificación

La presente investigación se justifica por la necesidad imperativa de analizar los cambios estructurales en el equilibrio de poder del Pacífico sur, provocados por la consolidación operativa del puerto de Chancay. Muy lejano de ser un proyecto estrictamente comercial, esta infraestructura representa una manifestación empírica de la transición global (Luttwak, 1990). Mismo que acuño que, tras el fin de la guerra fría, la lógica del conflicto militar ha sido reemplazada por la gramática del comercio. Bajo este nuevo paradigma geoeconómico, los Estados utilizan los medios económicos, cómo las inversiones en mega infraestructura portuaria transregional, logrando así fines geopolíticos de dominación y control de áreas de influencia sin tener la necesidad de una confrontación bélica directa.

Jennifer Harris y Robert Blackwill (2016), desde la perspectiva del statecraft o el arte de gobernar a través de la economía, validan este fenómeno cómo, un planteamiento donde las grandes potencias emplean instrumentos financieros y logísticos como armas estratégicas [economic weaponización], para subordinar los intereses de Estados periféricos. El puerto de Chancay funciona como un mecanismo de dependencia estructural: al centralizar el comercio del Pacífico sur, reduciendo la

autonomía de los Estados vecinos.

De igual forma, el estudio posee una profundización en su relevancia teórica al rescatar y actualizar los postulados de la geopolítica clásica y sus principales autores como, Halford John Mackinder, Alfred Thayer Mahan, Nicholas John Spykman. Analizando el control del espacio marítimo, esta investigación se conecta en su mayoría con los principios de Mahan (1890), sobre la influencia del poder naval y el control de las líneas de comunicación marítimas, para asegurar la grandezas del Estado. Es esta premisa la que lleva a China a controlar el hub que constituye el puerto de Chancay, no solo asegurando un puerto de aguas profundas, ya que adquiere una ventaja de proyección marítima comercial y potencialmente dual. Esto resuena con la advertencia de Mackinder (1919) sobre el dominio de las regiones pivote y las áreas de contención; en el siglo XXI, el heartland terrestre se complementa con el control de los nodos de conectividad global, donde el Pacífico sur emerge como una nueva frontera de disputa global.

Finalmente, esta investigación se justifica desde el realismo ofensivo de John Mearsheimer (2001 a), quién argumenta que la estructura del sistema internacional obliga a las grandes potencias a buscar la hegemonía y a maximizar su poder relativo para garantizar su propia supervivencia, esto inevitablemente genera una colisión de intereses con potencias grandes como Estados Unidos. En este choque de hegemonías, Ecuador se encuentra atrapado en el fuego cruzado geoeconómico.

Por lo tanto, esta investigación aporta un valor metodológico y práctico fundamental, ofreciendo a los tomadores de decisiones, analistas de defensa y seguridad, diseñadores de políticas públicas en el Ecuador un marco analítico multidimensional. Este marco permite anticipar los riesgos que la degradación operativa de los puertos nacionales frente al puerto de Chancay representa para la seguridad nacional, abarcando desde la infiltración del crimen organizado en las rutas alimentadoras [feeder] de sus puertos como los de Guayaquil y Posorja, hasta la pérdida de soberanía estratégica en un Pacífico sur cada vez más disputado.

Objetivos

Objetivo General

Analizar la proyección geoeconómica de China a través del puerto de Chancay en el Pacífico sur y evaluar sus riesgos estratégicos y desafíos multidimensionales que este proceso representa para la seguridad nacional del Ecuador.

Objetivos Específicos

1. Analizar la estrategia de proyección geoeconómica de China en América del sur a través del desarrollo del puerto de Chancay.
2. Examinar la consolidación del puerto de Chancay y como contribuye a la reconfiguración geoeconómica y el desplazamiento del eje de poder en el Pacífico sur
3. Identificar las oportunidades estratégicas y las sinergias logísticas que la consolidación del puerto de Chancay podría generar para el Ecuador dentro del comercio transpacífico.
4. Determinar los riesgos estratégicos y los desafíos multidimensionales que la proyección geoeconómica de China a través del puerto de Chancay impone a la seguridad nacional del Ecuador.

Aproximaciones teóricas y conceptuales

Pese a que existe muy pocas investigaciones similares en América del sur y Ecuador que nos permita abordar el objeto de estudio propuesto y que nos ofrezca una guía desde las perspectivas teórica, metodológica y contextual. Los hallazgos realizados contribuyen al análisis de la pregunta de investigación, mediante literatura geopolítica clásica, geoeconómica y académica contemporánea, que aborda las relaciones entre la República Popular de China y América Latina, donde observamos que se ha dejado de enfocar exclusivamente en el intercambio de materias primas para centrarse en la inserción estructural de infraestructuras críticas. El análisis del puerto de Chancay y las repercusiones en el Pacífico sur demandan de una revisión que permita imbricar la economía política internacional con la seguridad marítima.

La infraestructura como vector de poder geoeconómico

Acerca del debate teórico sobre los proyectos de infraestructura portuaria, cuya proyección sirve como herramienta de poder estatal [statecraft] se encuentra fuertemente documentado. Jennifer Harris y Robert Blakwill (2016), definen en su obra fundamental, que el siglo XXI está gobernado por la geoeconomía, donde los Estados más fuertes emplean la inversión en transporte, energía y tecnología para trazar líneas de dependencia política irreversibles. Desde esta óptica, los puertos controlados por empresas estatales chinas no se rigen únicamente por lógicas de rentabilidad de mercado, se rigen además por la maximización de interés nacional.

Con lo anteriormente descrito la politóloga estadounidense Elizabeth Economy (2022), en su obra *The World According to China*, que habla sobre la proyección global china, sostiene que la Iniciativa de la Franja y la Ruta [BRI], dentro de la que se encuentra el puerto de Chancay, se convierte en un esfuerzo sistemático por reconfigurar la gobernanza global desde sus cimientos físicos, Economy argumenta que, el control operativo y tecnológico de los terminales marítimos internacionales por parte de corporaciones estatales chinas transfiere al Estado una capacidad de veto logístico e informativo sobre el comercio exterior de regiones enteras.

Reconfiguración portuaria y el eje de poder en el Pacífico sur

La construcción y operacionalización de una infraestructura de gran magnitud como el puerto de Chancay, causa un impacto en el litoral occidental de América del sur, despertó un profundo interés en los estudios estratégicos del continente. El devenir histórico nos muestra que, la infraestructura portuaria del Pacífico sur ha estado fragmentada, lo que era una limitación de las economías de escala. El analista R. Evan Ellis (2025), advirtió como el desembarco de capitales chinos en el sector portuario peruano y chileno altera el equilibrio regional. Señala además que la concentración del tráfico marítimo en un solo hub, genera una periferización de los puertos secundarios como los de Ecuador obligándolos a reajustar sus modelos de gobernanza y soberanía económica ante la inminente asimetría competitiva.

Este tipo de transformación espacial da relevancia a las teorías del poder

marítimo adaptadas al siglo XXI. Donde la doctrina de Alfred Thayer Mahan (1890) nos habla sobre la importancia de las líneas de comunicación marítimas. La literatura actual resalta que aquel Estado que controle los nodos de conectividad del Pacífico dominará los flujos de valor. Lo novedoso que trae el puerto de Chancay, según los análisis geopolíticos que plantea Parag Khanna (2017), es que el poder de conectividad hoy es más determinante que el poder militar tradicional. Los Estados que queden marginados de las rutas directas de gran calado, o que dependan de la infraestructura de un tercero para exportar sus recursos, experimentarán una erosión gradual de su autonomía estratégica.

Implicaciones multidimensionales y desafíos para la seguridad nacional

El punto más crítico en el Estado del arte actual gira alrededor de los riesgos latentes de seguridad y el concepto de uso dual, que muestran las instalaciones portuarias chinas. Pese a que el puerto de Chancay fue inaugurado con una perspectiva estrictamente comercial, las investigaciones de defensa internacional expresan serias alertas. La geografía de los puertos de la Ruta de la Seda Marítima responde a un patrón de puntos de apoyo que, en escenarios de conflicto geopolítico, pueden proveer soporte logístico e inteligencia a la Armada del Ejército Popular de Liberación (Kaplan, 2014).

Para concluir, el vínculo existente entre estas macroestructuras y las amenazas locales en el Pacífico sur, como las economías criminales y hasta la degradación ecológica, representan la frontera de la investigación actual donde se subrayan dos realidades complejas. La seguridad portuaria y el crimen organizado, donde la degradación de puertos secundarios a rutas alimentadoras [feeder], incrementa los tiempos de espera y transbordo de la carga, aperturando ventanas de vulnerabilidad para la contaminación de contenedores por parte de redes del narcotráfico internacional y; La seguridad alimentaria y soberanía marítima, donde la proximidad de grandes enclaves logísticos facilita la operatividad de la Flota Pesquera de Ultramar de China. La capacidad que poseen estas flotas para realizar pesca ilegal, no declarada y no reglamentada [INDNR], en los límites de las Zonas Económicas Exclusivas, como las Islas Galápagos en Ecuador, se ve potenciada cuando disponen de bases de mantenimiento y reabastecimiento cercanas, desafiando directamente la custodia soberana de los Estados costeros (Ellis R. E., 2025 a).

Marco metodológico

La investigación se desarrolla desde un enfoque cualitativo debido a que busca comprender las implicaciones geopolíticas y estratégicas derivadas de la proyección geoeconómica de China a través del puerto de Chancay en el contexto del Pacífico Sur. Siguiendo a Charles Ragin (2007), la investigación cualitativa permite analizar fenómenos complejos mediante el estudio contextualizado de casos, prestando atención a las relaciones existentes entre múltiples condiciones históricas, económicas y políticas que convergen en un mismo proceso. En este contexto, la presente investigación trasciende la mera comprensión del fenómeno estudiado y se orienta a analizar las relaciones causales y la interacción de múltiples factores políticos, económicos y geoestratégicos que contribuyen a la configuración de nuevas dinámicas de poder, así como de riesgos y desafíos para la seguridad nacional del Ecuador.

El estudio corresponde a una investigación documental, basada en la revisión y sistematización e interpretación crítica de la información provenientes de diversas fuentes secundarias. De hecho, en palabras de Bowen (2009), el análisis documental constituye una estrategia válida para examinar documentos escritos y digitales con el fin de generar conocimientos sobre los fenómenos sociales, políticos y económicos. Desde los planteamientos de Ragin (2007), la rigurosidad de este tipo de estudio no depende exclusivamente de la utilización de entrevistas o trabajo de campo, sino de la capacidad del investigador para construir explicaciones sólidas y fundamentadas a partir de evidencia empírica pertinente. Bajo esta perspectiva, la revisión documental constituye una fuente válida de información para analizar procesos históricos, políticos y geoestratégicos, permitiendo identificar las relaciones entre distintos factores que convergen en la configuración de un fenómeno social determinado. En este sentido, se recurrió a la consulta de libros especializados, artículos científicos indexados, reportes y literatura especializada en geoeconomía y seguridad internacional.

Para la selección de fuentes se establecieron criterios de pertinencia temática, actualidad, rigurosidad académica y relevancia para el objeto de estudio. Se priorizaron documentos relacionados con la expansión económica de China en América Latina, la Iniciativa de la Franja y la Ruta, la infraestructura portuaria estratégica, la conectividad transpacífica y los impactos geopolíticos del Puerto de Chancay en la región. Si bien el carácter reciente del fenómeno analizado ha limitado la producción de literatura

especializada sobre sus implicaciones geopolíticas y estratégicas, esta condición refuerza la pertinencia de la presente investigación.

Es así que, para un mejor análisis del problema de estudio, la información se organizó en cuatro categorías principales: a) la proyección geoeconómica de China en América Latina; b) la reconfiguración de la infraestructura portuaria y logística del Pacífico Sur; c) las oportunidades comerciales y logísticas para el Ecuador; y d) los riesgos y desafíos estratégicos para la seguridad nacional. Estas categorías permitieron estructurar la interpretación de los hallazgos y relacionar los distintos niveles de análisis. Finalmente, es importante reconocer que entre las limitaciones del estudio se reconoce que la investigación no incorpora trabajo de campo ni mediciones econométricas, por lo que sus resultados se circunscriben al análisis documental e interpretativo de tendencias, escenarios y procesos geoestratégicos relevantes para el Ecuador.

Capítulo I

1. Proyección Geoeconómica de China a través de Chancay

1.1 Fundamentos del poder marítimo bajo el enfoque de Alfred Thayer Mahan

Al considerar el pensamiento geopolítico clásico, el mar es un actor principal y central en la configuración de los Estados. Es este contexto donde destaca Alfred Thayer Mahan constituyéndose como uno de los pilares fundamentales para poder entender el relacionamiento entre el dominio marítimo y la proyección del poder, sostiene que mantener el control de las rutas marítimas y el comercio internacional en un factor determinante durante el ascenso de las potencias. (Mahan, 1890)

Mediante su obra *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*, que fue publicada en 1890, se representa el punto de inicio de lo que hoy conocemos como geopolítica marítima moderna. Alfred Mahan, profundiza que el dominio del poder marítimo ha sido históricamente un factor decisivo para el gran ascenso y consolidación de grandes potencias. Su investigación y planteamiento, se origina en un análisis histórico de las rivalidades europeas y de un papel preponderante que mostraron las rutas comerciales marítimas durante la expansión imperial (Mahan, 1890).

De acuerdo con Mahan (1890), el poder marítimo no se limita específicamente al poder militar, Inglaterra durante su dominio hegemónico demostró previo a las teorías mahanianas, el pensamiento de poder marítimo, posteriormente Mahan, planteaba que este poder, abarca una combinación de elementos estructurales que incluyen la posición geográfica, la extensión de sus costas, el desarrollo del comercio, la cantidad de puertos, la capacidad industrial y la existencia de una infraestructura portuaria eficiente; afirmando que el comercio y no la guerra, ha sido el verdadero motor de impulso del poder marítimo.

El poder marítimo se basa en una combinación de factores navales, comerciales y geográficos; definiéndolo así en sus propias palabras “El poder marítimo se basa en un comercio pacífico y extenso” (Mahan, 1890, p. 25) esta frase muestra que para el autor, el comercio marítimo es fundamentalmente el pilar primario sobre el cuál se construye la supremacía naval de las grandes potencias. No se refiere únicamente a las flotas de guerra, se orienta a la capacidad integral de un Estado para poder sostener y proteger las líneas de comunicación marítimas (Mahan, 1890).

Mahan visualiza seis condicionantes principales que determinan el poder marítimo de un Estado, los que detallo a continuación: 1) la posición geográfica del Estado basándose en que proyección marítima tendría, 2) la conformación física de este Estado, 3) la extensión territorial, 4) el tamaño de su población y finalmente dos condiciones a las que le da un nivel alto de importancia, 5) el carácter nacional y 6) el carácter del gobierno (Mahan, 1890). Entre estas condiciones, la ubicación geográfica y la disponibilidad de puertos adecuados adquieren una relevancia estratégica singular, puesto que permiten proyectar tanto el comercio como la presencia naval hacia espacios remotos, consolidando así una geoeconomía para el Estado (Mahan, 1890).

Entonces desde la teoría del poder marítimo, los puertos se consolidan como nodos críticos del sistema comercial y de seguridad internacional, estos dan una ventaja a quién los posee. Mahan hace énfasis que el comercio de estos puntos estratégicos del comercio marítimo genera ventajas acumulativas que al ser traducidas se interpretan como poder político y económico. Este análisis resulta especialmente favorable para poder interpretar la construcción y modernización de grandes complejos portuarios en el

presente siglo como lo es el puerto de Chancay (Mahan, 1890).

En contextos actuales, desde la visión mahaniana, se puede observar que, la inversión en infraestructura no solo se debe a los objetivos comerciales inmediatos. Es parte de una estrategia de posicionamiento geoeconómico de largo plazo, como es el caso de China. El resultado, son grandes proyectos existentes, como el puerto de Chancay, los que pueden ser motivo de análisis, de instrumentos destinados a asegurar rutas marítimas, reducir costos logísticos, no solo del Estado. Además, permiten ampliar una influencia de actores extra regionales como Ecuador, Colombia o Chile en el Pacífico sur (Hidalgo, 2024).

De la misma manera la teoría de Mahan nos ayuda a explicar la razón de las potencias emergentes que buscan establecer o financiar instalaciones portuarias fuera de sus fronteras como el caso de China (Kaplan, 2014). Bajo una lente mahaniana, el crecimiento de esta red de infraestructura portuaria funciona como la base logística necesaria para el control de los mares. Esta inserción en las principales rutas del comercio mundial, permitiendo transformar la presencia comercial en un activo geopolítico, cumpliendo con la premisa de que el control de los nodos de tránsito es el fundamento indispensable para una ventaja estratégica de alcance global. (Mahan, 1890)

FOTOGRAFÍA 1: EL LIAONING, PRIMER PORTAVIONES CHINO



Fuente y Elaboración: Orbaiceta, Global Affairs and Strategic Studies

Lo más destacable de su teoría, es la relevancia que Mahan otorga a los puntos estratégicos como puertos y estrechos, radica en su función como nodos críticos del comercio global. Bajo esta lógica, el control de dichos espacios permite ejercer una influencia determinante sobre los flujos comerciales sin recurrir a una ocupación territorial extensiva. Esta premisa prefigura las formas contemporáneas de proyección de poder, donde la infraestructura y la conectividad se consolidan como herramientas de dominio, posicionando a la dimensión económica como un pilar de control marítimo actual (Guglielmelli, 1979).

Mahan desde la geopolítica manifiesta, que el dominio marítimo no implica únicamente mostrar una supremacía naval en términos bélicos, sino la capacidad de poder garantizar un flujo seguro y un constante comercio marítimo, esta perspectiva es relevante en el contexto contemporáneo donde la interdependencia económica global ha fortalecido las rutas marítimas como ejes estructurales del sistema internacional (Moneta, 1995).

En definitiva, la teoría de Mahan direcciona a un marco analítico que permite interpretar fenómenos actuales, donde la inversión en infraestructuras en especial la portuaria y logística se puede entender como una forma de consolidar influencia estratégica, esta visión revela que el poder marítimo es proyectado no solo a través de la fortaleza militar, también mediante el control de redes comerciales y nodos logísticos (Storni, 1916).

1.2 China y la geoeconomía del Pacífico sur

En los comienzos del siglo XXI, se observa que el sistema internacional muestra una transformación relevante donde el eje económico global es desplazado progresivamente a la región Asia – Pacífico. Es este proceso que impulsado por la creciente integración productiva, comercial y tecnológica de los países del Pacífico sur, donde China es el principal actor geoeconómico en este espacio, que nos permite visualizar la importancia de una gran infraestructura como el puerto de Chancay. Es en el Pacífico sur, donde se adquiere una relevancia estratégica al consolidarse como un puente natural entre Asia y América del sur, brindando facilidades en los flujos comerciales cada vez más intensos y estructurales (Nascimento, 2025).

**FOTOGRAFÍA 2: FLOTA PESQUERA CHINA, RUMBO AL
PACÍFICO SUR**



Fuente y Elaboración: Revista Economía, El Pacífico sur cambia de eje

Nace así, la geoeconomía, donde la proyección o empleo de instrumentos económicos para llegar a la consecución de objetivos estratégicos, convierten al puerto de Chancay, en un eje central de la política exterior china; distinto a potencias tradicionales que han priorizado la proyección del poder militar. China ha desarrollado su estrategia en una expansión notoria de un sistema de redes de infraestructura, financiamiento e integración comercial. Este enfoque lo consolida hoy en día como una potencia global sin necesidad de recurrir a mecanismos coercitivos tradicionales, empleando el comercio y la inversión como herramientas directas de influencia global (Quiliconi y Vasco, 2021).

Al hablar de América del sur, la presencia de China ha crecido de una forma

equilibrada desde los comienzos del siglo XXI pese a las transformaciones, pasando de una relación comercial muy limitada a una sociedad estratégica de carácter estructural. China ha consolidado su posición como el principal socio comercial de América del sur, desplazando a potencias tradicionales en economías claves de la región. Este predominio es especialmente evidente en naciones como Brasil, Chile, Colombia, Perú y Ecuador, donde la demanda asiática de materias primas ha reconfigurado las balanzas comerciales, lo que refleja una creciente interdependencia económica. Todo este proceso se ha visto acompañado por inversiones significativas en sectores claves como el portuario, minería, energía, infraestructura general, consolidando así una relación que trasciende lo netamente comercial (Sanborn *et al.*, 2024).

En esta estrategia, el Pacífico sur posee un lugar central esto se debe a su naturalidad como corredor logístico entre Asia y América del sur. La relevancia de esta región se da no solamente por su ubicación geográfica, sino por su gran capacidad de articular cadenas globales de suministros más eficientes. Es así como la conectividad marítima es un elemento fundamental de la geoeconomía contemporánea, donde los nodos portuarios reemplazan progresivamente a los territorios como unidades claves de proyección de poder (Armanelli, 2025).

El puerto de Chancay se asienta precisamente en esa lógica donde este proyecto que es impulsado en su mayoría por capital chino tiene como objetivo fundamental establecer una conexión directa entre Asia y América del sur, esto permite reducir significativamente los tiempos de transporte marítimo y con proyecciones a enlazar el Atlántico a la vez hasta con la costa occidental de África. Se considera que esta infraestructura disminuye el tránsito en aproximadamente diez días, ya esto representa una ventaja competitiva considerable en el comercio global (Armanelli, 2025).

El puerto de Chancay se integra en una estrategia de mayor alcance vinculada a la Iniciativa de la Franja y la Ruta [BRI], cuyo objetivo es expandir el comercio global a través de infraestructura estratégica. Esta iniciativa trasciende lo económico para alcanzar una dimensión geopolítica, pues permite a China consolidar su presencia en regiones clave sin necesidad de proyectar poderío militar mediante el establecimiento de bases tradicionales. De este modo, la infraestructura se constituye como un instrumento de poder que redefine las dinámicas de influencia global (Reuters, 2024).

Si observamos geopolíticamente la expansión de China en el Pacífico sur también responde a una necesidad imperiosa de diversificar rutas comerciales y de esta manera reducir la dependencia de puntos estratégicos que están bajo control de otros Estados como Estados Unidos, Chile y Panamá, así tenemos al canal de Panamá o el Estrecho de Magallanes. Desarrollando nuevas rutas y nodos portuarios, China fortalece su autonomía estratégica y disminuye su vulnerabilidad frente a posibles interrupciones del comercio global. Este enfoque evidencia una clara articulación entre geoeconomía y geopolítica en la estrategia de China (Gualberto, 2024).

La presencia de China en América del sur genera debates sobre sus implicaciones regionales. Mientras algunos enfoques destacan los beneficios de la inversión, el desarrollo de infraestructura y el acceso a nuevos mercados, otros advierten sobre los riesgos de la dependencia económica, especialmente en países exportadores de materias primas. Esta dualidad refleja la complejidad de las relaciones sino – sudamericanas, caracterizadas desde su inicio por la coexistencia de oportunidades y desafíos (Quiliconi y Vasco, 2021).

Es así como el Pacífico sur se configura como un espacio de una competencia creciente y demandante geoeconómica, donde diversos actores buscan posicionarse estratégicamente, la presencia de China no solo redefine las dinámicas comerciales, además influyen en la configuración del poder en la región. La construcción de grandes infraestructuras como el puerto de Chancay acrecienta esta transformación consolidando nuevas rutas y centros logísticos que reconfiguran el mapa del comercio global. (Fernández, 2025).

En síntesis, China y su geoeconomía en el pacífico sur está basada en una estrategia de largo plazo enfocada a la construcción de conectividad, la reducción de costos logísticos y la consolidación de redes comerciales globales. Por medio de puertos como Chancay, China no busca solamente fortalecer su presencia en América del sur, también redefine las formas de ejercer el poder en el sistema internacional, evidenciando una transición desde los modelos tradicionales de dominación hacia formas más complejas de influencia basándose en la interdependencia económica y la infraestructura logística (Armanelli, 2025).

1.3 El puerto de Chancay como nodo estratégico

El puerto de Chancay está configurado como un nodo estratégico dentro de la proyección geoeconómica de China en América del sur, su relevancia se puede entender con mayor profundidad al analizarlo a la luz del pensamiento de Alfred Thayer Mahan mostrando que el poder marítimo de un estado depende no solo de su capacidad naval pues el control de sus rutas comerciales, puertos estratégicos y puntos de conexión global. En este sentido Chancay se inserta en una lógica contemporánea de competencia por la conectividad marítima, donde la infraestructura portuaria adquiere un valor geopolítico central (Mahan, 1890).

Bajo esta visión, la ubicación geográfica del puerto de Chancay, en la costa central del Perú adquiere una importancia estratégica fundamental. Mahan sostenía que la ubicación geográfica de los Estados, especialmente aquellos con acceso a rutas marítimas clave, condiciona su capacidad para proyectar poder e influir en el comercio global. El puerto de Chancay al encontrarse en el Pacífico sur y poseer acceso directo a nuevas rutas transpacíficas, cumple con este criterio; esto facilita la conexión entre América del sur y Asia, especialmente con China y lo consolida como un punto de enlace estratégico en el sistema marítimo internacional (Mahan, 1890).

En términos logísticos, uno de los principales aportes del puerto de Chancay se sintetiza en la reducción de tiempos y costos en el comercio internacional. Es tradicional que la mayoría de las exportaciones de América del sur para Asia han dependido de nodos portuarios intermediarios y de rutas indirectas, incrementando así los costos de transporte. Sin embargo, con la implementación de las rutas directas gracias al puerto de Chancay entre Perú y China, se espera una notable disminución en el tránsito marítimo, lo cual incrementa la competitividad de los productos de América del sur en el mercado asiático (Benavides, 2023).

Esta infraestructura de gran escala en Chancay responde a otro de los elementos fundamentales del poder marítimo según Mahan: la existencia de puertos adecuados para un mejor comercio y la logística naval. Destacaba la importancia de poseer instalaciones portuarias capaces de sostener grandes flujos comerciales y facilitar la operación de flotas de gran tamaño, hoy en día esto se puede traducir en la capacidad de

recibir buques de gran calaje y operar como hubs logísticos altamente tecnificados, Chancay está diseñado bajo estos estándares, se posiciona como un punto clave dentro de las cadenas globales de suministro de (Mahan, 1890).



FOTOGRAFÍA 3: TERMINAL PORTUARIO DE CHANCAY, PERÚ

Fuente y Elaboración: Logística 360°, Supply chain management

El puerto de Chancay posee un potencial de ser un eje de integración regional, su conexión con corredores bioceánicos permitiría articular economías del interior de América del sur, facilitando la exportación de productos desde países como Brasil y Bolivia hacia Asia, aun más de la costa occidental africana. Este tipo de infraestructura contribuye a la creación de redes logísticas más extensas, incrementando la

competitividad regional, siendo así una perfecta iniciativa para la integración de la infraestructura regional de América del sur (Actis, 2024).

En el punto de vista geoeconómico el puerto de Chancay también refleja una completa reconfiguración de las dinámicas de poder en el sistema internacional. Es notable la presencia creciente de China en América del sur por medio de inversiones en infraestructura, comercio y financiamiento, generando nuevas formas de interdependencia económica, donde los puertos adquieren un rol central conectando los flujos comerciales, lo que trasciende el ámbito puramente económico para adquirir implicaciones estratégicas. (Fernández, 2025)

Este desarrollo de Chancay bien puede ser interpretado como una parte de la gran estrategia de diversificación de rutas comerciales por parte de China, ya que ciertas rutas son vulnerables como Malaca o Magallanes, la creación de nuevos puntos de acceso en distintas regiones del mundo permite reducir riesgos y garantizar a la vez la continuidad del comercio, es donde América del sur adquiere una relevancia ascendente dentro de la arquitectura logística impulsada por China. (Gualberto, 2024)

Además, se debe considerar el impacto del puerto de Chancay ya que este no se limita al ámbito internacional, sino que también tiene implicaciones a nivel local y nacional, esta infraestructura ha generado múltiples empleos, dinamizo la economía local promoviendo el desarrollo de infraestructura complementaria, como carreteras y centros logísticos en todos los niveles. No obstante también se plantean desafíos relacionados con la sostenibilidad ambiental y la gestión territorial, aspectos que no pueden ser pasados por alto para la garantía de un desarrollo equilibrado. (Sanborn, *et al.*, 2024)

El puerto de Chancay puede ser entendido como un nodo estratégico para la logística global, en medida que permite conectar flujos de mercancía, tecnología y capital entre Asia y América del sur, esta relevancia no radica únicamente en la capacidad operativa pues la función como punto de convergencia de intereses económicos y geopolíticos, representa un claro ejemplo de cómo la infraestructura portuaria se ha transformado en un instrumento clave para la competencia global por el control de flujos comerciales y la conectividad global (Sanborn, *et al.*, 2024).

1.4 Control indirecto y lógica de poder sin dominación

En la geopolítica contemporánea el ejercicio del poder ha mostrado una evolución desde las formas directas de dominación territorial hasta formas más suaves de control indirecto. Esto responde a la creciente interdependencia económica global, donde se observa que los Estados ya no requieren una ocupación física para ejercer influencia estratégica. En este marco las infraestructuras críticas, las rutas comerciales y los nodos logísticos adquieren una relevancia fundamental, Susan Strange (1996) en su obra *The Retreat of The State*, menciona, el poder estructural, es decir, la capacidad de moldear las reglas del sistema internacional resulta más determinante que el poder coercitivo tradicional, especialmente en ámbitos como el comercio y las finanzas.

Bajo esta visión el control directo ahora se materializa en la capacidad de poder influenciar en los flujos globales sin ejercer soberanía formal sobre los territorios de por medio, Este enfoque que se vincula estrechamente con la lógica geoeconómica, donde la competencia entre potencias se desplaza hacia el dominio de las cadenas de suministros, la infraestructura portuaria y los corredores logísticos, la geoeconomía destaca el uso de instrumentos económicos que promueven intereses geopolíticos, sustituyendo el uso de la fuerza militar tradicional (Harris, 2016).

El puerto de Chancay se puede interpretar como una muestra concreta de la lógica de poder sin dominación, la inversión realizada por China en este proyecto no implica su control territorial directo, pero si da muestras de una influencia significativa sobre los flujos comerciales existentes del Pacífico sur, al convertirse en un nodo logístico de gran escala, Chancay permite a China mostrar su sólida presencia en América del sur mediante el empleo de mecanismos económicos y operativos, alineándose con la infraestructura estratégica como instrumento de poder. (Hillman, 2020)

Este tipo de proyección permite identificar un antecedente teórico en el pensamiento de Mahan. Enfatizando la importancia de poseer el control de las rutas marítimas y los puntos estratégicos para garantizar una supremacía global. Aunque se concebía el poder marítimo en términos más tradicionales, centrados en una fuerza naval, su ahínco en la importancia de los puertos y las líneas de comunicación marítima aun posicionan vigencia. En el caso del puerto de Chancay, no se ejerce mediante flotas

navales sino, a través de la gestión de infraestructura portuaria que articula el comercio transoceánico (Mahan, 1890).

Poder reinterpretar en la actualidad el pensamiento mahaniano nos permite entender como el poder marítimo ha evolucionado hacia una dimensión más económica que militar. En lugar de mostrar presencia militar con las bases navales, son los puertos comerciales y las terminales logísticas los nuevos puntos de apoyo global. Este tipo de transformación se alinea con el soft power, que muestra la capacidad de influir sin coerción dando origen a una forma neurálgica de poder en el sistema internacional actual (Nye, 2008).

Al hablar de China su estrategia global combina estos elementos de soft power con herramientas geoeconómicas, dando origen a una modalidad híbrida de influencia; la iniciativa de la franja y la ruta [BRI] constituye un claro ejemplo de esta estrategia, donde esta inversión de infraestructura permite expandir su presencia global sin necesidad del uso de la fuerza, el puerto de Chancay se inserta en esta lógica como un nodo clave en la proyección de China hacia América del sur, facilitando el acceso a mercados y recursos naturales (Zhao, 2021).

Este tipo de control indirecto se ve reforzado por la dependencia económica que generan este tipo de infraestructuras. Al centralizar el comercio en determinados nodos, los que controlan los mismos adquieren una capacidad significativa para poder influir en las dinámicas regionales. Ya que el control de los centros de intercambio es fundamental para la hegemonía económica incluso más que el control territorial (Braudel, 1992).

El desarrollo del puerto de Chancay trasciende la mera eficiencia logística para operar como un mecanismo de acumulación por desposesión, donde el control de infraestructura crítica permite al capital transnacional ejecutar un ajuste espacial ante la saturación de mercados externos. Al consolidarse como un hub regional, el puerto no solo reconfigura geográficamente las rutas del Pacífico sur y desplaza la relevancia competitiva de nodos vecinos, sino que establece nuevas asimetrías de poder. Este proceso refleja la tesis de Harvey en la medida en la que la soberanía logística y el control del espacio económico son transferidos hacia actores globales, transformando un nodo de comercio en un enclave estratégico que redefine las dependencias

económicas y la jerarquía geopolítica en la región (Harvey, 2004).

Se debe considerar señalar la importancia que este tipo de control indirecto no está exento de tensiones, la creciente presencia China. En infraestructura estratégica genera ya preocupaciones en otras potencias; particularmente para los Estados Unidos, que ve en estos proyectos una forma de expansión de influencia. El puerto de Chancay se convierte también en un espacio de competencia geopolítica, donde diferentes actores buscan asegurar su posición en el sistema internacional (Armanelli, 2025).

Esta concepción de control indirecto permite entender cómo el poder contemporáneo se ejerce a través de mecanismos económicos y logísticos, en lugar de una dominación territorial directa. El puerto de Chancay ejemplifica esta transformación al funcionar como un nodo estratégico que articula la proyección geoeconómica de China en el Pacífico sur. De este modo, el proyecto reinterpreta la lógica mahaniana, desplazando el control físico por una hegemonía basada en la conectividad y flujo comercial, este tipo de infraestructura demuestra que el control de las rutas y los flujos sigue siendo fundamental, aunque ahora se manifiesta en formas más diversas y complejas menos visibles de poder (Hidalgo, 2024).

1.5 Implicaciones geopolíticas para América del sur

La geopolítica clásica constituye uno de los pilares analíticos para comprender la relación entre poder, territorio y control de los espacios estratégicos en el sistema internacional. Desde finales del siglo XIX y comienzos del XX, diversos autores formularon marcos interpretativos que vinculan la distribución del poder con variables geográficas, marítimas y territoriales. Aunque surgieron contextos históricos específicos, estos enfoques mantienen en vigencia para poder analizar dinámicas contemporáneas como la competencia por rutas comerciales, la construcción de infraestructura logística y la proyección de influencia en regiones periféricas.

La concepción geopolítica clásica en América del Sur ha estado marcada por procesos de adaptación conceptual, orientados a interpretar las particularidades territoriales, económicas y estratégicas de la región; Son diversos los autores sudamericanos que han retomado los postulados de Alfred Thayer Mahan, Halford John Mackinder y Nicholas John Spykman, reformulándolos desde las perspectivas

vinculadas al desarrollo, la autonomía y la inserción periférica en el sistema internacional (Benavides, 2023).

Podemos además considerar a expertos como Edward Luttwak (1990), quién introdujo el concepto de geoeconomía para explicar, cómo después de la guerra fría, la competencia entre Estados comenzó a manifestarse cada vez más a través de instrumentos económicos, comerciales y tecnológicos, en lugar de la confrontación militar directa, menciona que las potencias continúan persiguiendo objetivos estratégicos tradicionales, pero que lo hacen mediante inversiones, control de mercados, financiamiento de infraestructura y dominio de cadenas logísticas globales. En este sentido, la competencia internacional se traslada al ámbito del comercio, la industria y las redes de transporte, que se convierten en herramientas de poder estatal. (Luttwak, 1990)

A pesar de la globalización y los avances tecnológicos, la geografía continúa condicionando las dinámicas de poder internacional, argumentando que los factores geográficos continúan influyendo en la estrategia de los Estados; para Kaplan (2013) el control de rutas comerciales marítimas y de infraestructuras portuarias mantiene un valor estratégico, ya que estas permiten facilitar el comercio, asegurar la logística global y proyectar influencia en regiones clave, desde esta óptica la expansión de infraestructuras marítimas y logísticas en el Pacífico Sur puede entenderse como parte de una competencia estratégica por el control de los flujos comerciales globales. (Kaplan, 2013)

El sistema internacional contemporáneo se organiza cada vez más alrededor de redes de conectividad global, en las que la infraestructura de energía, comunicaciones y transporte juegan un papel fundamental, sostiene que el poder en el siglo XXI no depende únicamente del control territorial, sino también de la capacidad de construir y controlar redes de infraestructura que conectan regiones económicas; concordando con este enfoque, puertos, corredores logísticos y rutas marítimas funcionan como nodos estratégicos dentro de una red global de comercio lo que otorga a los Estados o actores que los financian una mayor influencia económica y política. (Khanna, 2017)

En términos generales la producción geopolítica de América del Sur ha sustentado su estructura en tres ejes: 1) la dependencia estructural de la región, 2) la

importancia de los espacios marítimos y bioceánicos, 3) la necesidad de fortalecer capacidades estatales frente a la competencia de potencias extra regionales, estas preocupaciones adquieren especial relevancia al analizar infraestructuras críticas del Pacífico Sur (Cámara Marítima del Ecuador, 2025).

Para profundizar en esos ejes, es imperativo remitirse a Fernando Enrique Cardoso y Enzo Faletto (1969), figuras centrales de la vertiente estructural de la teoría de la dependencia. Su análisis supera el determinismo económico al proponer que el subdesarrollo de América Latina no es un simple estado de atraso, sino una consecuencia histórica de su integración subordinada al sistema capitalista mundial. Los autores sostienen que esta dependencia no se explica únicamente por factores externos, sino por la dialéctica entre las estructuras internacionales y las alianzas de clases internas. Así, la inserción desigual en el mercado global consolidó economías periféricas cuya autonomía política se ve constreñida por una estructura productiva diseñada para satisfacer demandas externas, limitando las posibilidades de un desarrollo nacional soberano. (Cardoso y Faletto, 1969).

Desde una visión contemporánea de estudios estratégicos en la región. Eduardo Pastrana (2014), destaca los espacios marítimos como un papel creciente y fundamental en la seguridad regional. Debido a la concentración de rutas comerciales, recursos energéticos y flujos logísticos mundiales, destacando así la importancia de los espacios marítimos y bioceánicos. Eje que sintetiza que los Estados deben fortalecer sus capacidades marítimas para garantizar la protección de sus intereses económicos y estratégicos (Pastrana, 2014).

Samuel Pinheiro Guimarães (2005), frente al eje acerca de la necesidad de fortalecer capacidades estatales frente a la competencia de potencias extra regionales, nos señala que: “La construcción de autonomía requiere fortalecer las capacidades nacionales y promover formas de cooperación regional.” (Pinheiro Guimarães, 2005, p.41), América Latina enfrenta desafíos estructurales derivados de la concentración del poder global en pocas potencias. Sostiene además que los países de la región deben fortalecer sus capacidades estatales, tecnológicas y económicas para reducir su vulnerabilidad frente a presiones externas y preservar su autonomía estratégica.

Las notables transformaciones recientes del sistema internacional donde puertos como Chancay consolidan la hegemonía asiática en el comercio transpacífico han permitido reconfigurar profundamente el posicionamiento estratégico de América del sur, situándola en el centro de una nueva dinámica geopolítica. Que se caracteriza por la competencia constante entre las grandes potencias, la región ya ha dejado de ser considerada un espacio periférico pasivo. Ahora pasa a convertirse en un territorio clave en la disputa por los recursos naturales, infraestructura logística y el control de los suministros globales, este proceso enmarca una transición desde el orden internacional unipolar hacia uno más complejo. Sin un solo hegemón y multipolar, donde actores emergentes, en especial China adquieren un papel determinante en la reconfiguración del poder global (Klaveren, 2012).

A la luz de los planteamientos de la geopolítica clásica, la creciente proyección de China en América del Sur podría interpretarse como parte de una estrategia más amplia de posicionamiento en los nodos claves del comercio marítimo global. La inversión en infraestructura portuaria, particularmente en el litoral del Pacífico, refleja una lógica coherente con los postulados de Mahan sobre el control de las rutas marítimas como piedra angular nacional, buscando reducir la vulnerabilidad logística mediante el dominio de líneas de comunicación vitales. Esto con la visión estructural de Mackinder sobre la importancia de los espacios estratégicos y con la tesis de Spykman acerca de la centralidad de las costas (Hidalgo, 2024).

Esto nos permite interpretar que los grandes proyectos de infraestructura como puertos, ferrocarriles o corredores logísticos pueden formar parte de una estrategia de proyección de poder económico con implicaciones geopolíticas. El puerto de Chancay surge como un punto de inflexión en la reconfiguración portuaria del Pacífico Sur; su desarrollo no solo responde a necesidades comerciales inmediatas, esta se ve insertada en una dinámica más amplia de reorganización de las cadenas logísticas del pacífico. Desde una visión geopolítica, la consolidación de este nodo puede modificar patrones de conectividad regional, redistribuir flujos comerciales y generar nuevas externalidades estratégicas para los Estados del Pacífico Sur (Shixue, 2018).

Esta es la razón por la que el estudio del puerto de Chancay debe apoyarse en los

fundamentos de la geopolítica clásica, misma que nos permitirá entender las implicaciones de largo plazo que puede tener la presencia creciente de China en infraestructuras críticas de la región. Esta articulación teórica permite avanzar hacia un análisis específico de la proyección geoeconómica China y sus posibles efectos sobre la seguridad y la configuración del poder en el entorno de América del Sur (Benavides, 2023).

Una de las consideraciones principales que explican esta centralidad geopolítica es la abundancia de recursos estratégicos en América del sur. Particularmente de minerales críticos como el litio, el cobre y el hierro, donde tiene relevancia el denominado triángulo del litio, conformado por Argentina, Bolivia y Chile. Concentrando más de la mitad de las reservas mundiales de este recurso, esencial para la transición energética global y la producción de baterías empleadas en tecnologías actuales, esta riqueza intensifica la competencia entre China y estados Unidos. Que buscan asegurar el acceso y control de este tipo de recursos naturales, convirtiendo la región en un espacio de disputa geoeconómica donde la extracción de recursos se articula con intereses tecnológicos e industriales de alcance global (Guido y Bil, 2026).

La relación entre América del sur y China ha evolucionado partiendo desde un vínculo comercial basado en un intercambio de materias primas hacia una asociación más compleja. Esto muestra grandes inversiones de infraestructuras como el puerto de Chancay, con financiamiento y cooperación estratégica. China se ha consolidado como uno de los principales socios comerciales de América del sur y un actor clave en la financiación de proyectos de desarrollo, especialmente en sectores de energía, transporte y telecomunicaciones. Esto ha generado nuevas oportunidades económicas, aunque también plantea interrogantes sobre la dependencia estructural y la soberanía económica de los países de América del sur (Frenkel y Blinder, 2020).

Ya en una perspectiva geopolítica, uno de los aspectos más relevantes de esta relación es la expansión notable de infraestructura estratégica en especial del ámbito portuario y logístico. La construcción y operación de redes de transporte, corredores bioceánicos y puertos, responde a necesidades comerciales y una lógica de control de flujos globales, existen proyectos como los corredores bioceánicos impulsados en el

marco de la iniciativa para la integración de la infraestructura regional suramericana (IIRSA). Buscando conectar el Atlántico con el Pacífico, facilitando la exportación de recursos hacia Asia en especial a China y redefiniendo la geografía económica regional (Alvarez, 2022).

El nivel de importancia de estas infraestructuras se constituye en los nodos críticos dentro de las cadenas globales de valor. Es así como los puertos han adquirido una relevancia estratégica sin precedentes, convirtiendo espacios de competencia entre las potencias existentes. La disputa actual ya no se manifiesta en términos militares, se muestra en el centro de terminales portuarios de alto valor comercial y logístico, que se convierten en puntos clave para el comercio global. Esto coloca a América del sur en el centro de la geopolítica de infraestructura, donde el poder se ejerce a través del control de redes y nodos estratégicos. (Serafino, 2026).

En este contexto la noción de consenso de Beijing se utilizó para describir el modelo de relación promovido por China en América del sur. Caracterizándose por la ausencia de condicionalidades políticas explícitas y haciendo énfasis en la cooperación económica y un desarrollo de infraestructura. Este modelo también ha sido objeto de críticas ya que genera dependencia financiera y tecnológica, así como limita la capacidad de los Estados para redefinir estrategias de desarrollo autónomo (Katz, 2023).

Otra consideración clave para las implicaciones geopolíticas de América del sur es una rivalidad ascendente entre Estados Unidos y China. Esto ensombrece la región, que tradicionalmente bajo la teoría Monroe se consideraba como parte de la esfera de influencia estadounidense o su patio trasero. América del sur ha experimentado una diversificación de sus relaciones internacionales, esto ha generado tensiones en el sistema, en este sentido, América del sur se configura como un escenario de disputa Inter hegemonica. Ambas potencias pretenden ampliar su influencia mediante estrategias económicas, diplomáticas y tecnológicas, a ratos olvidando la multipolaridad existente (Frenkel y Blinder, 2020).

Esta disputa se muestra no solo en el ámbito comercial, pues se traslada a sectores estratégicos como la energía, las telecomunicaciones y la infraestructura crítica, la participación notable de China en proyectos de gran escala como es el puerto de Chancay genera preocupaciones en Estados Unidos respecto a las posibles

implicaciones para la seguridad regional. Paralelamente los países de América del sur buscan sacar réditos de este tipo de rivalidad para diversificar sus fuentes de financiamiento aumentando su margen de maniobra en el sistema internacional (Brzezinski, 1997).

Esta estrategia implica riesgos, en especial en una posible fragmentación regional y falta de coordinación o alejamiento entre los Estados de América del sur. La ausencia de una política común frente a actores externos limita la capacidad de la región para colocar condiciones a su favor en las negociaciones, profundizando en las asimetrías existentes. Bajo este sentido la integración regional aparece como un elemento clave para fortalecer la posición geopolítica de América del sur, aunque enfrenta importantes desafíos políticos e institucionales (Frenkel y Blinder, 2020).

Por otro lado, la inserción de América del sur en el plano global se encuentra marcada por su especialización en la exportación de recursos naturales, esto refuerza su posición periférica en la economía mundial, el poder alcanzado por América del sur durante el auge de los precios de los commodities estuvo condicionado por el tipo de demanda externa y resulto presentar vulnerabilidad a las fluctuaciones del mercado internacional, limitando la capacidad de los países para desarrollar industrias de mayor valor agregado y los expone a los ciclos de crisis y auge (Piguave, 2019).

La creciente demanda global de los recursos estratégicos impulsada por la transición energética y la digitalización ofrece oportunidades como desafíos para América del sur, la región podría beneficiarse de su posición como proveedor clave de minerales críticos corriendo el riesgo de reproducir patrones extractivistas que generan impactos ambientales y sociales significativos. La gestión de estos recursos se transforma en un elemento central de la geopolítica regional, que requiere políticas públicas que se orienten a maximizar los beneficios y minimizar los costos sociales y ambientales (Piguave, 2019).

Podemos denotar, que la evolución tecnológica adquiere una creciente importancia en la geopolítica contemporánea. La participación de China focalizando sectores como la infraestructura digital tecnológica, amplía el alcance de su influencia en la región, generando así nuevas formas de dependencia tecnológica. Este fenómeno se inscribe en una competencia global por el control de estándares tecnológicos y flujos

de información, en el cual América del sur desempeña un papel relevante como espacio de implementación de estas tecnologías y mercado de estas (Alvarez, 2022).

En términos amplios, para América del sur las implicaciones geopolíticas reflejan una convergencia de la tecnología, la economía y el poder, en el nuevo sistema internacional. La región se encuentra en una posición divergente, por un lado tiene los recursos estratégicos y una ubicación geográfica privilegiada obteniendo así relevancia global. Por otro lado enfrenta limitaciones estructurales que dificultan su capacidad para actuar como un actor autónomo, esta dualidad termina en una tensión constante entre oportunidades de desarrollo y riesgos de dependencia (Frenkel y Blinder, 2020).

Cabe destacar que el futuro geopolítico de América del sur depende en gran medida de las decisiones que adopten sus gobiernos durante sus períodos, en relación con la gestión de recursos, la integración regional y la diversificación de sus relaciones internacionales. En la creciente competencia entre las grandes potencias, la región tiene la posibilidad de redefinir su papel en el sistema internacional, siempre y cuando logre articular estrategias que le permitan aprovechar sus ventajas comparativas sin caer en nuevas formas de subordinación (Piguave, 2019).

Las implicaciones geopolíticas para América del sur en el siglo XXI se marcan por la creciente centralidad en la economía global, el auge de la creciente intensificación de la competencia entre potencias y la expansión de infraestructura estratégica, este tipo de procesos configuran un escenario complejo en el que para la región se presentan tanto oportunidades como desafíos, y dentro de él su capacidad para actuar de manera coordinada y estratégica será determinante para su posicionamiento en el orden internacional emergente. (Piguave, 2019)

FOTOGRAFÍA 4; CHINA Y EL PUERTO DE CHANCAY, PERÚ



Fuente y Elaboración: José Oleas, Plan V

Capítulo II

2. Reconfiguración geoeconómica y el eje de poder en el Pacífico sur

2.1 La influencia estructural de China y la conectividad transoceánica

El ascenso de China en el siglo XXI constituye un cambio estructural definitivo en el sistema internacional contemporáneo. Esta transformación trasciende el volumen de exportaciones y se manifiesta como una estrategia deliberada para rediseñar la arquitectura de conectividad global. El comercio transoceánico funciona como el eje motor de una expansión que integra la dominancia económica con la intersección geopolítica, la infraestructura avanzada y el control de la seguridad marítima.

El autor Robert D. Kaplan (2014), manifiesta en su obra: *Asia's Cauldron: The south China Sea and the End of a Stable Pacific*, tener el control de las rutas marítimas es sin duda el génesis necesario para cualquier tipo de ambición de poder global. China ha demostrado que la conectividad interoceánica no es un fin en sí mismo, lo ha presentado como un medio para mitigar de alguna manera su vulnerabilidad geográfica y asegurar lo que muchos analistas como Hu Jintao o Ian Storey (2003, 2006), muestran como “El dilema de Malaca”. La iniciativa de la franja y de la ruta [BRI] ha mostrado una inversión grande en puertos como el puerto de Chancay, cables submarinos, y rutas de navegación seguras que consolidan parte de la nueva influencia estructural china, los corredores interoceánicos se ven consolidados con un rol influyente de la estructura vial y ferroviaria para la integración del Atlántico sur y mediante su eje a África occidental (Kaplan, 2014).

China con su influencia estructural vigente se diferencia ampliamente de las

hegemonías anteriormente mencionadas como Estados Unidos o Rusia, que mostraban un enfoque de presencia y poder militar en la región. Esto no nos lleva únicamente a complejos acuerdos comerciales de libre mercado, sino a la posesión y un control de los nodos físicos del comercio a nivel mundial. Jonathan E. Hillman(2020), en su obra *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*, nos argumenta que China construye una red que se muestra como una solución necesaria para ellos a manera de sistema operativo global. Es notable que la financiación de amplios complejos portuarios como el de Pireo en Grecia o el puerto de Chancay en Perú o hasta Gwadar en Pakistán no solo busca facilitar el tránsito de mercancía, busca adquirir una capacidad de gran influencia para las decisiones soberanas de los Estados beneficiados (Hillman, 2020).

Se puede observar la creación de una dependencia estructural donde los complejos portuarios ya evolucionan de ser solamente puntos de transferencia. Estos pasan a convertirse en enclaves de influencia logística y tecnológica China esto integrado a una red propia digital y ferroviaria [la Ruta de la seda digital]. China obtiene una completa integración vertical en la cadena de suministros a nivel mundial. Esto permite una proyección de poder que no demanda de una presencia militar expansiva o al menos no al momento, aunque lo más común es que esto acompañe a las estructuras que se crean para el control del poder (Hillman, *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*, 2020).

FOTOGRAFÍA 5: XI JINPING



La reconfiguración del sistema internacional hacia la multipolaridad tiene su epicentro en la conectividad del Indo pacífico y el Hemisferio Occidental. En este escenario, el control de los flujos transoceánicos se convierte en el mecanismo principal que media el desplazamiento de la hegemonía global. Parag Khanna (2017), en su obra *Connectography: Mapping the future of Global Civilization*, nos dice que en el siglo XXI “la conectividad es el destino”, según este autor este tipo de competencia por recursos naturales y accesibilidad a los mercados ha desplazado la presencia militar por ende la conquista territorial. China con una visión muy clara de esto, lanza una conectividad de rutas marítimas saltando encima de cualquier barrera territorial y creando vínculos directos con las regiones que poseen recursos naturales como son África y con el puerto de Chancay América del sur (Khanna, 2017).

Esta influencia estructural redefine la gobernanza internacional al presentar una alternativa al marco normativo de Bretton Woods. Mientras el modelo occidental, articulado a través del FMI y el Banco Mundial, condiciona el financiamiento a reformas estructurales y estándares de democracia liberal, el modelo chino se posiciona bajo el principio de no interferencia. No obstante, este agnosticismo político es aparente: en realidad, China sustituye las condiciones políticas por una dependencia técnico-normativa. Al exportar sus estándares industriales, tecnológicos y protocolos de seguridad [como aquellos que se integran en la Ruta de la seda Digital], China asegura una integración de largo plazo que ancla las economías receptoras a su ecosistema productivo, creando una soberanía compartida mediada por la tecnología en lugar de la ley (Khanna, 2017).

Es necesaria tener una perspectiva multidimensional para la comprensión del estudio de la influencia estructural china y su conectividad interoceánica. No se puede analizar desde una mirada como una sencilla o maravillosa obra de la ingeniería moderna, son, en realidad más que peones en un gran tablero de ajedrez geopolítico, es por eso que se propone desglosar en este capítulo como esta gran red de conectividad cambia las relaciones de poder, los flujos económicos y hasta las distintas estrategias de seguridad regional en un mundo como anteriormente el mar vuelve a mostrarse como el

escenario principal de la historia (Kaplan, 2014).

Para Henry Kissinger (2011), en su obra *On China*, la emergencia que mostro en su momento China hoy genera un desafío sin fronteras para su convivencia o confrontación, la manera en que las potencias anteriores o tradicionales muestren su reacción a esta red gigante de conectividad interoceánica definirá la estabilidad del sistema internacional en los años subsiguientes. Es la infraestructura hoy en día, una nueva diplomacia donde China es su arquitecto y el mar los planos a estructurar estratégicamente (Kissinger, 2011).

2.2 Proyección transpacífica: La conexión directa con el oeste de África y el Asia – Pacífico como nueva ruta de gobierno local

El atlántico norte, representado por Inglaterra ha sido históricamente el escenario de la configuración del poder marítimo. Sin embargo, a inicios del siglo XXI, esta se ve transformada como resultado del control de las rutas marítimas por parte de los EEUU. Este cambio no solo termina haciendo referencia al transporte de mercancías a nivel global sino también a la implantación de nuevos modelos de gobernanza territorial, estándares de seguridad y normativas técnicas. En la actualidad, China como eje central de este proceso asume la importancia del control de la conectividad entre Asia y el Pacífico sur junto con el litoral del oeste de África donde ese círculo de influencia desafía la hegemonía occidental (French, 2017).

Para el académico Howard W. French en su obra: *Everything Under the Heavens: How the Past Helps Shape China's Push for Global Power*, fundamenta que China hoy en día basa su estrategia en una actualización moderna de centralidad, la proyección hacia el Pacífico sur y su conectividad con África no es solo una coincidencia de comercio, muestra un esfuerzo deliberado por plasmar un sistema de relaciones internacionales donde Shanghái sea el nodo central. Estas conexiones interoceánicas garantizan a China el acceso a materias primas críticas, mientras consolidan su influencia sobre aliados estratégicos en África. Esta sinergia se traduce en un apoyo diplomático sistemático dentro de organismos como las Naciones Unidas, alterando el equilibrio de votos a favor de la agenda de China (French, 2017).

La conexión directa entre Asia – Pacífico y el África occidental está

transformando la logística global. Aunque existen rutas tradicionales como el Canal de Suez que aún siguen siendo vitales, la saturación de sus cuellos de botella y la inestabilidad del Mar Rojo han obligado a buscar alternativas. Al igual que el riesgo del Estrecho de Magallanes impulsó la creación del Canal de Panamá, las crisis actuales en África han consolidado la necesidad estratégica de establecer puertos de aguas profundas (Brautigam, 2009).

Debora Brautigam (2009), en su obra *The Dragon's Gift: The Real Story of China in Africa*, brinda un exhaustivo análisis de cómo la inversión y ayuda de China a la infraestructura africana funcionan bajo una simbiosis de beneficio mutuo, facilitando la proyección transpacífica. La existencia de presencia geoeconómica China en países como Togo, Nigeria y Guinea no solo permiten la exportación de petróleo y diversos minerales hacia Asia, ya que se presentan como centros logísticos que brindan el acceso necesario a empresas chinas para poder acceder a los mercados del Atlántico sur con un alto grado de eficiencia. Este tipo de conectividad brinda una nueva ruta donde los protocolos de financiamiento y reglas de comercio se plasman en acuerdos bilaterales con China, eludiendo así las condicionantes del acuerdo de Washington (Brautigam, 2009).

Podemos observar una proyección transpacífica a través de la ruta de la seda marítima en el siglo XXI, este sistema no está limitado a contenedores y barcos ya que incluye la ruta de la seda digital [DSR] por sus siglas en inglés, Digital Silk Road, es la dimensión tecnológica y de telecomunicaciones de la iniciativa de la franja y la ruta, fue lanzada oficialmente en el año 2015 y su finalidad es mejorar la conectividad entre China y el resto del mundo; conectando a los centros de datos de Asia – Pacífico gracias a la gran infraestructura de comunicaciones en el oeste de África (Hillman, 2021).

En su obra *The Digital Silk Road. China's Quest to Wire the World and Win the Future*, Jonathan Hillman (2021), nos sintetiza que aquel actor capaz de controlar la infraestructura submarina y terrestre controlará el flujo de la información. Mediante la integración de África occidental en su red tecnológica [5G, vigilancia, y finanzas digitales], China ha redefinido la gobernanza local. Se establece así una premisa estratégica: la potencia que ejerza el dominio sobre los nodos de infraestructura física controlará el flujo informativo global. De esta manera, la soberanía digital de estos

países se ve desplazada por una estandarización técnica que favorece y expande el modelo geoeconómico de China (Hillman, 2021).

La dimensión de seguridad ineludible que presenta la proyección hacia el oeste de África y la presencia de la Armada del Ejército popular de liberación [EPL] en el Océano Índico es una realidad, pero se prevé que el Atlántico es un siguiente paso lógico. Así como la existencia posible de bases logísticas o instalaciones de doble uso en la costa del oeste africano permitiría a China poder proyectar un poder militar en un océano que ha sido dominado por la OTAN (Prashad, 2012).

En el análisis presentado sobre el Sur Global (2012) en *The Poorer Nations: A Possible History of the Global South* del autor Vijay Prashad, se argumenta que existe un acercamiento entre África y Asia que a la vez representa una forma de neobandulismo económico, mismo que se origina para buscar la independencia política frente a EE.UU y la URSS, en la actualidad busca una cooperación sin pasar por organismos tradicionales como el FMI o Banco Mundial, el liderazgo de China y un desarrollo mediante infraestructura. Se puede observar que esta nueva ruta a diferencia de los movimientos de no alineación del siglo XX esta jerarquizada profundamente con la capacidad financiera de China. Esto conlleva que el poder global no solamente se decide en Washington o Bruselas, sino en las reuniones del foro de Cooperación África – China [FOCAC], donde se enlazan rutas de conectividad, que serán las que definan el comercio pacífico – atlántico (Prashad, 2012).

Este éxito superficial que se observa enfrenta duras resistencias como el atrapamiento por deuda y las preocupaciones ambientales en el oeste de África que generan fuertes debates sobre la sostenibilidad de este modelo. Así como la respuesta de grandes potencias como la iniciativa Build Back Better World [B3W] de Estados Unidos, esta fue lanzada en el año 2021 durante la cumbre del G7 y es una iniciativa de infraestructura global impulsada por el entonces presidente Joe Biden, se traduce como “Reconstruir un mundo mejor” y busca movilizar capital privado para proyectos en países de ingresos bajos y medios en América latina, África y el Indo – Pacífico; o la Unión Europea con el Global Gateway que fue lanzada a fines del 2021, convirtiéndose en la estrategia de la UE para invertir en infraestructuras en todo el mundo, buscando

presentarse como una alternativa “más ética, transparente y de alta calidad” frente al modelo chino; presentan alternativas ante la iniciativa de China (Miller, 2017).

Sin embargo, la ventaja de China reside en su capacidad de ejecución a largo plazo, en su obra: *China's Asian Dream*. Tom Miller (2017), sostiene que, el sueño chino, es intrínsecamente expansionista en términos de infraestructura. En este contexto la conexión transpacífica no es solo una ruta comercial, sino la base de un mundo interconectado donde los corredores económicos integrados superan las fronteras terrestres o marítimas e incluso en el aire son ampliamente superadas por los corredores económicos integrados. Para el oeste de África esta es una gran oportunidad de rápida industrialización, pero con un costo de integración profunda en la órbita política y económica asiática (Miller, 2017).

El enlace que se da entre el oeste de África y la proyección transpacífica culminan una era de globalización exclusivamente occidental. Con una arquitectura de un gobierno global ya descentralizada donde los flujos de tecnología, capital y poder militar se ven desplazados al eje Asia – Pacífico. La conexión existente entre los continentes africano y asiático no solo reestructura las rutas de navegación pues establece un código de conducta internacional basado básicamente en la soberanía de infraestructura y el pragmatismo económico (Brautigam, 2009).

Para comprender el manejo del poder global al futuro es necesario observar a los puertos de Luanda (Angola), Tema (Ghana) y Lagos (Nigeria), estos representan puntos importantes en el Golfo de Guinea y el Atlántico sur. Regiones que experimentan una modernización masiva de infraestructura, cuyo financiamiento es por capitales asiáticos. Así como su sincronía con los centros financieros de Singapur y Shanghái, operando en sincronía mediante una ruta comercial que desplaza el eje tradicional del Atlántico Norte hacia un corredor Sur y Asia – África, lo que está pendiente por determinar es si este orden mencionado será más equitativo que los anteriores o vemos el nacimiento de un nuevo centro de gravedad en el Pacífico (Prashad, 2012).

2.3 Reconfiguración del equilibrio regional en el Pacífico de Sudamérica

América del sur siempre ha mostrado un frente pacifista y sus conflictos internacionales han sido internos a excepción de Malvinas en 1982 y el último entre sus

países fue entre Ecuador y Perú en 1995 hoy países en paz, pero esto ya ha dejado de ser una periferia geográfica transformándose en un tablero de importancia global. En los últimos lustros se ha observado un traslado del eje de gravedad desde el Atlántico norte a la cuenca del Indo – Pacífico. Este traslado ha llevado de la mano a los países que ocupan el margen occidental de América del sur, como Colombia, Ecuador, Perú y Chile, mostrando una transición que no es solamente económica. Representando una total reconfiguración profunda del equilibrio regional donde se entrelazan la competencia entre potencias extra regionales, la integración tradicional en crisis y una emergencia de nuevas amenazas surgidas que afectan a la seguridad transnacional (Ellis R. E., 2025 b).

La historia demuestra que la relación entre los países de la costa del Pacífico de América del sur estuvo marcada por la exportación de materias primas y una subordinación o alineamiento a las políticas de Washington. Pero en el siglo XXI se ha introducido un actor disruptivo: China. El académico R. Evan Ellis en su análisis sobre la presencia asiática en el hemisferio, sostiene que la expansión de China en América del sur trasciende el intercambio de materias primas; esta dinámica se materializa en inversiones estructurales como el puerto de Chancay, proyectos energéticos como Coca Codo Sinclair y el despliegue de tecnología 5G, elementos que están reconfigurando la arquitectura tradicional de poder. Esta necesidad de recursos ha reforzado a estos países de América del sur a comenzar con buenos fundamentos una diplomacia compleja, intentando mantener la inversión china sin desgastar los vínculos existentes con el grande de la región Estados Unidos (Ellis R. E., 2025 b).

Al hablar del equilibrio regional en el Pacífico sur debemos dejar atrás el contexto lógico de la época de la Guerra fría o la unipolaridad de Estados Unidos de finales del siglo XX gravemente afectada por su intervención en Vietnam. La coyuntura contemporánea evidencia lo que especialistas denominan no alineamiento activo. Investigadores como Fortin, Heine y Ominami sostienen que las naciones del Pacífico sur deben priorizar sus intereses nacionales sobre lealtades ideológicas, eludiendo así una confrontación directa con China o estados Unidos para evitar quedar supeditadas a su rivalidad sistémica.

Este cambio se muestra en especial con la infraestructura ya que este ámbito es ampliamente dominado por China. El puerto de Chancay fue financiado mayoritariamente por la empresa china Cosco Shipping esto ya simboliza un cambio de paradigma, al ser una multinacional China la que aporta mayoritariamente el capital dando realce a la geoeconomía de China con este punto destacado en América del sur. Este puerto que se constituye en una mega infraestructura no solo tiene como objetivo reducir el tiempo de transporte desde América del sur hasta Asia. También buscan posicionar al puerto peruano como el hub logístico dominante del Pacífico sur, volviéndose imponente a la vez sobre la preminencia histórica de puertos chilenos y ecuatorianos. Esto crea una nueva jerarquía regional donde la conectividad física determina el peso político de cada Estado (Fortín, et al., 2020).

Otro factor determinante en la reconfiguración del equilibrio regional es el agotamiento de los mecanismos de integración, con particular énfasis en el contexto sudamericano. Podemos considerar la Alianza del Pacífico que fue creada en el año 2011 por México, Colombia, Perú y Chile dejando un punto de inflexión alejándose del proteccionismo de bloques como el MERCOSUR para considerar una proyección clara con destino en Asia pero fue muy limitado al punto que países como Ecuador fueron negados su solicitud de ingreso o solamente aceptadas bajo condicionante de exportación limitada lo que ha permitido visualizar enfrentamientos internos debido a la volatilidad política de sus integrantes (Ríos J. D., 2015).

Para expertos como Detlef Nolte en América del sur se observa una superposición institucional que no fortalece el equilibrio al contrario genera una fragmentación que el resto de las potencias aprovechan. Ya no se genera una competencia solamente entre vecinos por quién atrae más inversión, sino se muestra como cada país se inserta o busca la forma de insertarse en las nuevas cadenas de valor globales, Chile ya ha liderado la transición hacia una diplomacia mediante tratados de libre comercio masivamente como [CPTPP] mientras que Ecuador y Colombia pese a que tienen tratados buscan no quedarse relegados en esta carrera por la relevancia del Pacífico sur (Nolte, 2013).

Este cambio de equilibrio regional no es en sí una cuestión de alta diplomacia y flujos comerciales netamente, pues se debe considerar la seguridad en la región. Una

dimensión de seguridad redefine la soberanía en el Pacífico sur con afectaciones de flotas extranjera con la proliferación de pesca ilegal no declarada y no reglamentada [INDNR]. Esto se dio en cercanías de la zona exclusiva económica de países como Ecuador con cercanía de millas de las Islas Galápagos que son patrimonio natural de la humanidad, causando gran afectación a la fauna marina protegida. En el Perú con la pesca del *Dosidicus giga* [calamar gigante] o pota , y en Chile conocido como Jibia, creando un punto de fricción constante (Artana & Luján, 2021).

Esta transformación obliga a las Armadas de América del sur a reevaluar un análisis de la cooperación técnica y operativa. Recordando que en la actualidad la seguridad trasciende el conflicto fronterizo convencional; demandando la protección de recursos estratégicos y el combate al narcotráfico, donde se puede observar la demanda de una militarización sutil pero constante en las costas y sus mares para enfrentar este tipo de amenazas híbridas. Este escenario impulsa una militarización persistente del entorno marítimo para enfrentar amenazas híbridas que superan los marcos legales vigentes (Bartolomé, 2009).

El Pacífico sur ha dejado de ser un lago americano, para transformarse en un escenario de disputa multipolar entre China y Estados Unidos. Esta transición evidencia una reconfiguración del equilibrio regional impulsada por: 1) La competencia geoestratégica entre China y Estados Unidos por la influencia en sectores críticos, 2) La redefinición de la infraestructura como herramienta de poder político basado en la geoeconomía, 3) la presión sobre ecosistemas marinos y la seguridad nacional frente a actores no estatales. Comprender este proceso indicado es necesario y nos permitirá anticipar el papel de los países de América del sur que se encuentran en la costa del Pacífico en el nuevo orden mundial. Considerando que el equilibrio ya no es estático pues se consolida como un proceso dinámico de adaptación a una realidad, donde el mar no es un obstáculo pues es el principal conector para obtener el poder global (Ellis R. E., 2019).

2.4 Desplazamiento del eje gravitacional: Cómo el flujo de mercancías deja de ser atomizado para centralizarse en un hub dominante.

Históricamente, el comercio se caracterizó por una distribución predecible, basada en múltiples puntos de entrada y salida con pesos específicos equilibrados. No

obstante, en la actualidad se observa un cambio de paradigma: la fragmentación de los flujos, cuya dispersión limitaba la eficiencia y la consolidación, ha sido desplazada por la necesidad de infraestructuras de gran escala que centralizan y optimizan el poder comercial. Para el experto Jean Paul Rodrigue (2024), en su obra *The Geography of Transport System*, la consecución de los objetivos planteados con los medios disponibles de las redes de transporte existente es dependiente cada vez más de una concentración de flujos en un número limitado de nodos que cumplen su función de convergencia logística. (Rodrigue J. P., 2024).

Este fenómeno de desplazamiento ocurre cuando un puerto desarrolla una ventaja competitiva, tecnológica o geográfica, que le otorga una superioridad operativa frente a sus competidores, permitiéndole captar el flujo de carga de los nodos adyacentes. Siguiendo la lógica de la física, este proceso actúa como una fuerza de gravedad: a mayor capacidad de procesamiento o masa, mayor es el poder de atracción del nodo. En ese sentido, Notteboom y Rodrigue (2005) sostienen en su teoría de desconcentración portuaria que la centralidad no es solo un atributo geográfico, sino una capacidad operativa que faculta al hub para marcar el ritmo de las cadenas de suministro regionales.

Los buques de gran calado que han sido introducidos muestran ser un catalizador neurálgico para la centralización. Ya que es conocido que no todos los puertos poseen la infraestructura de recibir barcos de 24000 TEUs. Supeditando a centralizar las cargas en puntos con esta capacidad y ser redistribuida, Stopford nos habla de la economía del transporte marítimo moderno y como penaliza la dispersión, esto lo menciona en su obra clásica *Maritime Economics*, afirma además que la economía del transporte marítimo contemporáneo penaliza la dispersión donde es claro que los costos unitarios se reducen notablemente cuando se opera en terminales de gran escala con una conectividad directa a las rutas principales (Stopford, 2009).

Los movimientos del eje gravitacional existente son materializados físicamente en la configuración hub and spoke ya que, dentro de este tipo de diseño, hub centraliza el flujo de mercancías y lo distribuye mediante radios o spokes, hacia destinos secundarios. Los autores Coyle, Langley y Novack, mencionan en su obra: *Supply Chain Management: A logistics perspective*, a este tipo de modelo que permite a los

transportistas agrandar su capacidad de utilización de capacidad, de esta manera transformar flujos atomizados e irregulares en rutas de alta densidad y frecuencia (Coyle, *et al.*, 2016).

La centralización en las cadenas de suministro modernas encuentra su cohesión en la tecnología de datos, que actúa como una fuerza centrípeta donde los hubs dominantes transforman el flujo de información en inteligencia estratégica. Esta integración, encabezada por la implementación de blockchain en los grandes nodos, al ser un libro de contabilidad digital que es compartido, inmutable y descentralizado, no solo garantiza la inmutabilidad y transparencia de los procesos logísticos, sino que redefine la visibilidad operativa, bajo la óptica de Sunil Chopra (2016). Según este autor, la eficiencia de los entornos centralizados radica en su capacidad para la agregación masiva de datos, lo que permite mitigar el efecto látigo y eliminar los silos de información. Al consolidar el Big data en puntos neurálgicos, el sistema trasciende la gestión reactiva para alcanzar una analítica predictiva avanzada, capaz de anticipar fluctuaciones en la demanda global y responder con agilidad ante las disrupciones de un mercado interconectado, convirtiendo la visibilidad técnica en un activo geopolítico y comercial de primer orden.

Si se observa que el eje gravitacional se desplaza hacia un hub dominante como son los puertos de Singapur, Rotterdam o Dubái, todo lo que le rodea se vuelve dependiente de la eficiencia que obtenga ese nodo, esto se puede considerar un fenómeno de dependencia de red, Levinson (2016) en su obra *The Box*, nos determina que el destino económico de Estados enteros, dependen de la elección de un hub dominante, desplazando puertos que no logran adaptarse a funciones locales.

La centralización de un hub dominante abre puertas como una mejoría de costos con sus medios, creando puntos únicos de falla. Este desplazamiento del eje genera una vulnerabilidad sistémica, Sheff (2005), en *The Resilient, Enterprise* nos hace levantar la guardia con la excesiva concentración de los flujos en los nodos dominantes, aumentando el riesgo sistémico, si un hub principal muestra interrupción destapará efectos cascada sobre toda la red atomizada dependiente.

El hub debe mostrar una infraestructura que los puertos menores no puedan solventar y de esta manera el flujo dejará de ser atomizado, debe presentar grúas, pórticos automatizados y un calaje profundo. Para la UNCTAD (2024), en *Review of Maritime Transport*, el espacio existente entre los hubs principales gracias a su inversión e infraestructura y los puertos secundarios consolidan una estructura jerárquica donde el mínimo porcentaje maneja más de la mitad del transporte global de contenedores (UNCTAD, 2024).

Este eje gravitacional creado por un hub principal puede ser desplazado al ser impulsado por alianzas entre navieras como 2 M o Ocean Alliance como ejemplo. Estas navieras escogen concentrar sus operaciones para reducir escalas, acortando tiempo y distancia. La intervención vertical de los operadores logísticos favorece la creación de nodos de poder donde se puede controlar la infraestructura, así como el flujo de mercancías (Ballow, 1999).

Controlar un hub principal no solo apertura una victoria comercial pues posee un contexto geopolítico. El desplazamiento del eje hacia el este de Asia ya es una muestra clara, en su obra: *Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power*, Robert Kaplan (2010), nos induce que el control de los nodos de tránsito marítimo en el Océano Índico y el Mar de China es un nuevo tablero de ajedrez donde centralizar la logística se transforma en una influencia política global.

Se alejará de la atomización el flujo de mercancías mientras la eficiencia sea el indicador clave de desempeño supremo. Estamos observando una ligera corrección hacia el regionalismo y a pesar de esto el hub sigue considerándose el corazón del sistema. Martin Cristhoper (1992), concluye en su investigación *Logistics & Supply chain Management*, que la red del futuro no será únicamente una red de puntos de un mismo nivel, se mostrará como una constelación de satélites que orbitan alrededor de hubs de inteligencia y capacidad máxima (Cristhoper, 1992).

2.5 Dependencia de infraestructura: El riesgo y la oportunidad de que los Estados vecinos orbiten funcionalmente alrededor de la logística peruano – china

La infraestructura del puerto de Chancay no es solamente una gran obra de la

ingeniería civil, es en sí la instauración de punto de quiebre en la arquitectura del comercio de las rutas marítimas del Pacífico sur. A lo largo de la historia, la conectividad de América del sur se ha visto fragmentada y ha sido dependiente de realizar paradas en puertos de América del norte o Europa. Este ingreso de capital chino permite crear un hub de aguas profundas a menos de 100 Km de Lima alterando la dinámica normal, esto lleva a forzar a los Estados vecinos como Brasil, Chile, Bolivia, Colombia, Argentina y Ecuador, a reevaluar sus estrategias dentro del mercado global. Este tipo de infraestructura actúa como un imán que obliga a la vez a las economías circundantes a ser satélites funcionales alrededor de la eficiencia operativa de estos hubs (Pacífico, 2026).

Al hablar de la orbitación funcional impuesta sobre las economías circundantes, se debe considerar que la infraestructura crítica no es solamente un activo físico, es un centro de gravedad político y económico. El puerto de Chancay nace como un hub cuya inversión se realizó con capital íntegramente chino, en la costa de América del sur, se proyectó para que los tiempos de tránsito sean reducidos hasta los principales puertos de China en especial a Shanghái con un estimado de 10 a 15 días, evitando así el transbordo en los puertos de América del norte. Esta amplia ventaja competitiva genera en sí una dependencia logística inmediata para los Estados vecinos, al punto que países mediterráneos o sin salida marítima, como Bolivia o las regiones productoras como Matto Grosso en Brasil, este tipo de infraestructuras dejan de ser una simple alternativa para transformarse en una necesidad para poder exportar commodities (Peters, 2020).

Para Dussel Peters (2020), en su análisis acerca de la infraestructura de la iniciativa de la franja y la ruta en América del sur, China no busca solamente la extracción de los recursos naturales, busca además el control de los nodos de distribución. Cuando el diseño técnico y los estándares operativos de estas estructuras portuarias se alinean exclusivamente con buques de alto calaje y sus necesidades se muestra la dependencia infraestructural, esto obliga a puertos vecinos como el de Guayaquil a invertir en medidas de adaptación o en su defecto a subordinarse como puertos de cabotaje que solo alimentan a estas infraestructuras portuarias (Peters, 2020).

Bajo una óptica de oportunidades, centralizar la logística del eje peruano – chino brinda una plataforma de integración física en América del sur, donde proyectos de

muchos años como la integración de la infraestructura regional suramericana, no se pudieron concretar. La probabilidad de poder concretar corredores interoceánicos con una eficiencia alta que permita a los Estados vecinos reducir costos operativos es muy probable. En el caso de Chile y Ecuador competidores directos pueden visualizar en la logística del puerto de Chancay una vía directa para poder ampliar sus mercados de exportación para el continente asiático con tarifas mucho más bajas, alimentando así esta integración (Ellis R. E., 2025 b).

Una de las oportunidades reside en crear Zonas económicas especiales sin fronteras. Esto solamente se da con la armonía de los países en su legislación aduanera conectada con el puerto de Chancay, pasando de ser una periferia que provee materias primas, a un eslabón que une las cadenas de grandes valores globales. Para Rober Evan Ellis (2025), en su línea de estudios sobre la presencia de seguridad china en la región, la infraestructura es una especie de imán para inversiones subsiguientes, ya que donde existen puertos eficientes se desarrollan grandes parques industriales, centros de desarrollo de tecnologías (5G), beneficiando inclusive a los Estados que orbitan esta infraestructura (Ellis R. E., 2025 b).

Esta configuración, sin embargo, conlleva el riesgo de una orbitación funcional, derivada de la erosión de la autonomía estratégica tanto del Perú como de los Estados vecinos. Emergiendo así el concepto trampa de infraestructura, donde la dependencia no es solo financiera, sino política: al quedar el flujo de exportaciones vitales, como el cobre chileno o la soja brasileña, supeditada a un nodo logístico controlado por una potencia extrarregional, el margen de maniobra diplomática de estas naciones se reduce significativamente. En este escenario, el acceso a la infraestructura crítica se convierte en un mecanismo de presión que condiciona la política exterior de los Estados receptores (Ramírez, *et al.*, 2026).

Los Estados vecinos al puerto de Chancay corren el riesgo de la periferización de sus sistemas portuarios, como Ecuador con sus puertos de Guayaquil o Posorja y en Chile los puertos de Arica que representa la salida comercial de Bolivia al mar, Antofagasta e Iquique. En puertos como San Antonio o Valparaíso en Chile ya corren el riesgo de perder relevancia en rutas largas, quedando así relegados a funciones secundarias. Generando una vulnerabilidad de que cualquier fenómeno que genere una

interrupción en el eje peruano – chino, por tensiones políticas entre China y estados Unidos o por cualquier inestabilidad interna en el Perú puede paralizar las cadenas de suministros en la región. Existe también preocupación por el uso dual de infraestructura; además las infraestructuras portuarias operadas por empresas chinas del Estado muestran una capacidad única de recolectar inteligencia logística y en un escenario de guerra servir como un punto neurálgico de apoyo para la proyección del poder naval (Ramírez, *et al.*, 2026).

La expansión de un modelo de gobernanza digital de China en la región se verá facilitada, debido a que la dependencia no solo será física, también será normativa, adoptar tecnologías de vigilancia, sistemas portuarios de gestión y los estándares tecnológicos chinos en el puerto de Chancay creara una path dependency o dependencia de trayectoria y todos los estados vecinos que deseen integrarse funcionalmente obligatoriamente adoptarán este tipo de estándar (Mendez y Turzi, 2020).

Para China el nodo que constituye el puerto de Chancay es un peón más en su tablero de la estrategia por el poder global, para los Estados vecinos sería una especie de cordón umbilical, esto otorga a China un poder indirecto sobre las decisiones económicas en la región creando una teoría de interdependencia asimétrica, corriendo así el riesgo que la región en lugar de cohesionarse , termine aislándose de manera radical y dependiente de China, con el Perú como principal conector de esta influencia (Mendez y Turzi, 2020).

Es imperativo para que la orbitación funcional se muestre como una oportunidad y no un riesgo existencial, los Estados vecinos y el Perú deben necesariamente desarrollar una legislación de gobernanza política compartida, es un gran desafío debido a que la infraestructura está construida bajo una lógica bilateral entre China y Perú, pero sus efectos son multilaterales (Ellis R. E., 2025 b).

La dependencia que genera el puerto de Chancay redefine el equilibrio de poder en el Pacífico sur. Aunque se muestre una oportunidad de mayor eficiencia y un crecimiento económico notable, se observa un riesgo de subordinación que limitaría el desarrollo soberano de la región en el siglo XXI. El nuevo mapa de poder en América del sur se basa en la logística entre Perú y China que trasciende esta infraestructura más allá de un simple proyecto de transporte (Peters, 2020).

2.6 La competencia portuaria bajo la óptica de Nicholas Spykman

Entender la dinámica en que nos encontramos acerca de los nodos logísticos en la cuenca del Pacífico sur, nos llama a rescatar el pensamiento de Nicholas Spykman, a quien se considera como el crítico de las teorías de Mackinder al desplazar el foco del Heartland hacia el Rimland. Para Spykman, la franja marítima que rodea el continente euroasiático y la proyección que este presenta hacia América representan la verdadera zona de decisión global. Como se denota la competencia portuaria no se basa únicamente en una disputa comercial por eficiencia de estiba, al contrario en una lucha por el control de los puntos de contacto entre el mar y la tierra. A diferencia de las variables ideológicas o económicas, que suelen ser transitorias, la geografía se erige como el factor determinante de la política exterior debido a su naturaleza inmutable. Mientras que las alianzas fluctúan, la ubicación física de un estado dicta sus imperativos estratégicos de largo plazo (Spykman N. J., 1944).

Es así como el Rimland que destaca Spykman considera los puertos como válvulas de presión que regulan el flujo del poder del mundo. Durante la competencia actual, el puerto que logra centralizar el comercio en una región no solamente acumula el capital, este se convierte en un activo estratégico, que permitirá a una potencia del exterior influenciar sobre el interior de la región. En su obra póstuma Spykman nos menciona que aquel que controla el Rimland domina Eurasia y aquel que domina Eurasia domina el mundo, esto traducido a la actualidad se refiere a la carrera por el control de las infraestructuras críticas que garantizan la movilidad o el bloqueo de los suministros vitales (Spykman N. J., 1942).

Desde esta óptica, la competencia portuaria se posiciona como una búsqueda de seguridad posicional. Jamás los Estados dan predilección a puertos aislados, generalmente buscan redes establecidas que aseguren la continuidad de las rutas marítimas, Spykman fundamenta que la política de seguridad en un Estado se debe considerar en términos de su capacidad de acceder a las rutas comerciales, de esta forma afirma que la ubicación de un Estado e relación con las masas de tierra y mar determinaría su destino estratégico. Esto muestra que el auge de nuevos terminales portuarios como lo es el puerto de Chancay que se encuentran bajo un financiamiento

de potencias exteriores como China, alteran el equilibrio de poder en la región al modificar la estructura de dependencia logística del entorno geográfico inmediato (Spykman N. J., 1944).

Los terminales portuarios adyacentes no solamente tendrán una competencia por lógica de mercado libre de empresa, estos lucharán entre ellos por su espacio y la autosuficiencia. Es así como un terminal portuario que domina el litoral adyacente es un multiplicador de fuerzas. En un mundo de política de poder, la política exterior tendrá como objetivo principal la mejora de la posición de poder relativo del Estado. El simple hecho de desplazar una carga de un puerto nacional hacia un extranjero o bajo la sujeción de un Estado externo ya representa una pérdida de soberanía funcional afectando la capacidad de maniobra geopolítica del Estado afectado (Spykman N. J., 1942).

El ancla del poder marítimo en la tierra es hoy la infraestructura portuaria. Es por lo que Spykman hacía énfasis que la geografía jamás se mantiene estática, asegura que su valor es cambiante acorde a la tecnología. Pero considera que el valor de la costa se mantiene constante. Donde el poder en sí es la última instancia la capacidad de hacer la guerra, y la geografía es el condicionante principal en esta capacidad, en la actualidad en una competencia portuaria, el empleo de tecnologías de automatización y la capacidad de recepción de buques de gran calado son herramientas modernas de esa lucha de tiempos memorables por el dominio del espacio costero que Spykman describió con tanta precisión (Spykman N. J., 1944).

La perspectiva de Spykman sobre la importancia de las zonas marginales o periféricas nos permite comprender por qué la competencia portuaria es hoy mucho más intensa en el Pacífico sur. Spykman considera que estas zonas de contacto son áreas de fricción constante donde las potencias terrestres y marítimas chocan. Las zonas existentes que permiten la transición del Rimland deben ser protegidas contra la consolidación que en un solo poder se pueda amenazar al equilibrio mundial. Un puerto que se sintetiza como una especie de monopolio dentro de una región específica rompe el equilibrio, dando apertura que un hegemón controle flujos de entrada y salida de toda una región (Spykman N. J., 1944)

Este autor advierte sobre la vulnerabilidad de aquellos países que no equiparan

la fachada marítima y su desarrollo interno. La competencia portuaria nos llevara por una senda y solo se debe observar, esta competencia portuaria obliga a los Estados a ver sus costas no cómo limites, sino como frontera dinámica. La frontera no es solo una línea divisora sino un área de penetración recíproca. Bajo este contexto los puertos modernos son la punta de lanza de esta penetración, donde la eficiencia logística convierte y transforma en un aporte de interés como forma del soft power que antecede la influencia política y militar (Spykman N. J., 1942).

Un análisis con teorías de Spykman, nos brinda la oportunidad, de elegir una infraestructura logística en una forma de subordinación geográfica, si conocemos un Estado vecino que orbita de manera funcional alrededor de un nodo portuario bajo el control de una distancia larga de la potencia que ejerce poder, su autonomía está comprometida. El autor fue muy enfático al mantener que la preservación del equilibrio de poder es la base de toda política exterior cuerda. La competencia portuaria debe, por tanto, ser gestionada por el estado como un asunto de alta prioridad nacional, para poder evitar que la logística se convierta en una soga geopolítica (Spykman N. J., 1942).

La integración de todos los puertos en las cadenas de suministros globales, bajo la óptica de Spykman revelan que la economía y la estrategia son inseparables. No hay distinción real entre los problemas políticos y problemas económicos en el campo de las relaciones internacionales. El ganador en la competencia portuaria no es medido en utilidades anuales, al contrario, en la capacidad de dictar los condicionamientos del mercado global y en la consolidación de una ventajosa posición en el tablero del Rimland (Spykman N. J., 1942).

2.7 El control de los puntos marginales: Aplicación de la tesis de Spykman al control de los litorales en el Pacífico sur.

El preámbulo principal de Nicholas Spykman es referirse a la geografía como el factor condicionante más influyente en la política exterior de un Estado, esto es debido a su inamovible presencia física. En su publicación tras su muerte en el año 1944 *The geography of the peace*, el autor replantea la visión macro geopolítica, estableciendo que; aquel que controle el Rimland domina Eurasia, quién domina Eurasia controla los destinos del mundo. Ya aplicado en el contexto del Pacífico sur, esto se puede traducir en la relevancia estratégica de las costas como zonas de contacto, conflicto y comercio.

Así el puerto de Chancay no es solamente una infraestructura logística, es la materialización de un punto de control en el Rimland ampliado del Pacífico sur, donde china busca asegurar por medio del puerto de Chancay una cabeza de puente que conecta la masa continental asiática con el borde del litoral de América del sur (Spykman N. J., 1944).

Sostiene Spykman que mantener el control de la franja costera es neurálgico ya que permiten actuar como zonas de amortiguamiento y a la vez como unas plataformas de proyección de poder. En el Pacífico sur, controlar las costas ha dejado de ser una preocupación netamente defensiva o de seguridad como en la década de 1940 donde se proyectó el triángulo para la protección del Pacífico sur, teniendo la base alfa en Corinto, Nicaragua, la base beta en la isla Baltra y la base gama en Salinas, ambas en Ecuador, ahora se muestra una proyección netamente geoeconómica. La inversión del puerto de Chancay permite a China proyectar una influencia sobre aquellos puntos marginales de América del sur, desplazando una hegemonía tradicional y arremetiendo contra la doctrina Monroe, de Estados Unidos. Para Rober Kaplan en su obra la venganza de la geografía, mantener un control de las costas o territorios marítimos mediante puertos de aguas profundas brinda a las potencias continentales transformarse en potencias anfibas con una capacidad de tener flujos comerciales globales (Monroe, 1823; Kaplan, 2013; Idrovo, 2013).

Bajo esta demarcación de puntos marginales, en la actualidad se posiciona como un nodo crítico el puerto de Chancay, alterando el equilibrio en América del sur. Si para Spykman el Rimland se muestra como la clave para viabilizar la contención o la expansión, contar con una infraestructura de propiedad en su gran mayoría china en la costa del Perú representa tener un cambio en la configuración de seguridad en el Pacífico sur. En este punto David Harvey nos menciona que el capital busca soluciones espaciales, para la sobreacumulación, acompañada de puertos marítimos estratégicos es la forma más adelantada de este tipo de control territorial (Harvey, 2004). Teniendo el control de este punto lejano de su continente, China no solo brinda facilidades al comercio a título personal, adquiere a la vez una ventaja posicional que Spykman identificaría como una posición de flanqueo, frente a los intereses marítimos tradicionales de occidente.

En el Pacífico sur la competencia portuaria se puede analizar bajo la óptica de Spykman como una confrontación que evitaría la exclusión de las costas. La existencia de un puerto como el de Chancay proyecta la capacidad de centralizar el tráfico del Pacífico sur, los demás puntos marginales donde se puede considerar los puertos ecuatorianos como Guayaquil y Posorja, tienen un riesgo alto de quedar marginados ya de la periferia. Klaus Dodds hace énfasis acerca de la geopolítica moderna donde menciona que no solo se trata de conquistar territorios, pues la gestión de la conectividad y el control de su conectividad dan solidez a su teoría. El control de estos puntos marginales obliga a China prever una reconfiguración de las políticas de seguridad nacional en especial en los países costeros, que ven como aflora una falsa autonomía de sus costas debido a estas infraestructuras de doble uso (Dodds, 2007).

Otra de las teorías que subraya Spykman es que la inseguridad surge a partir que una potencia extranjera consolida su presencia en el Rimland de otra nación. La inserción tecnológica, logística y de infraestructura de China en América del sur, llama a lo que hoy se conoce por los expertos como: geopolítica de infraestructura. Esto es advertido por Brahma Chellaney (2017), manifestando que el uso de la deuda y la construcción de activos estratégicos en zonas marginales generalmente deriva en una pérdida de soberanía efectiva no solamente en el Estado que le acoge, pues se puede afectar a la región. Para el Ecuador ya se debe considerar un desafío a la seguridad nacional, ya que el control de puertos como Chancay sean empleados para vigilancia marítima o desplegar capacidades que exceden lo comercial (Chellaney, 2017).

Para Ecuador la aplicación de Spykman sostiene una debilidad estructural. Si se considera que el control de las costas es una clave para la supervivencia de un Estado, depender de una red portuaria dominada por otro Estado únicamente, limita las opciones en el nivel estratégico de Ecuador. Es así como la seguridad nacional no se puede concretar sin una seguridad marítima integral, que debe incluir la protección contra amenazas híbridas en los puntos marginales. El experto Geoffrey Till plantea que el poder en el mar y una estabilidad de las costas son indivisibles, si los puertos en este caso de América del sur se saturan de alguna influencia extranjera, los Estados menores disminuyen su capacidad de maniobra dentro de su propia zona económica exclusiva (Till, 2013).

La vigencia en la actualidad de las teorías de Spykman se muestra en la importancia que China brinda al puerto de Chancay, asegurando este punto marginal en América del sur, China no solamente optimiza su geoeconomía, establece además una base de operaciones, que es un desafío dentro de la estructura de seguridad tradicional en la región. Para toda América del sur el desafío existente es equilibrar los beneficios de la conectividad con una necesidad primordial de mantener la soberanía en sus propias costas, esto impide que el Rimland de América del sur, pase a convertirse en una zona de competencia exclusiva entre grandes potencias (Spykman N. J., 1942).

2.8 Análisis comparativo de capacidades: Chancay frente a Guayaquil (Ecuador), Callao (Perú) y Buenaventura (Colombia)

Este análisis comparativo entre el puerto de Chancay y los hubs que se pueden considerar como los más importantes del Pacífico sur permitirá observar la conectividad transpacífica. Al observar estos puertos tradicionales y como operan bajo esquema de transbordo regional, el puerto de Chancay se proyecta como el primer Gateway o puerto de entrada directo hacia Asia, alterando las jerarquías portuarias existentes antes del funcionamiento en Chancay.

El funcionamiento del puerto de Chancay brinda un giro en la competencia de la costa del Pacífico sur. El contexto histórico, el puerto preexistente de Chancay pese a que era un puerto pesquero ya mostraba índices gracias a su centralidad de que era necesaria una expansión urbana. Bajo contraste, el puerto de Chancay surge como un proyecto greenfield con una profundidad de calado de 17,8 metros, esto le permite recibir buques de clase Triple – E, cuya capacidad permite transportar hasta 24000 TEUs. Esta alta capacidad técnica coloca a Chancay por muy encima del resto de puertos de la región ya que estos promedian entre 14 y 15 metros de profundidad de calado, esto obliga a los buques de mayor calado a realizar escalas previas o a reducir su carga antes de atracar (Zenoain, et al., 2025).

Al constatar el factor diferenciador más crítico que es el calado vemos que el puerto de Chancay tiene una diferencia notoria en contraste al puerto de Guayaquil, que pese a sus constantes trabajos de dragado en su canal de acceso, posee un calado operativo oscilante entre 12,5 metros a 13 metros, todo depende la marea existente, esto lo limita a buques de menor envergadura (Post – Panamax), esta limitación técnica en

Ecuador impide una llegada directa de flotas navieras grandes, obligando a realizar un trasbordo que encarece la logística de exportación de los productos claves ecuatorianos como el camarón y el banano (Salamanca, *et al.*, 2021).

El puerto del Callao a menos de 100 Km del puerto de Chancay es el principal competidor histórico de la región, respondiendo con la ampliación del muelle bicentenario, alcanzando un calado de 16 metros. Al encontrarse en la capital peruana su ubicación urbana se ve limitada a la expansión terrestre y la conectividad fluida, recordemos que el puerto de Buenaventura en Colombia tiene desafíos muy similares de calado con 13,5 metros aproximadamente, pero más en seguridad y accesibilidad terrestre. La capacidad del puerto de Chancay para poder operar como un puerto de aguas profundas, sin poseer limitaciones como la sedimentación que afecta a Buenaventura o las restricciones que presenta el golfo de Guayaquil en su canal final de ingreso, otorgan una ventaja competitiva primordial en la recepción de flotas de última generación (Sánchez R. , 2004).

Uno de los objetivos donde se posiciona el puerto de Chancay es reducir el tiempo de tránsito mediante las rutas marítimas que conducen para Asia de 35 a aproximadamente 22 o 25 días. Puertos como el de Guayaquil o Buenaventura se emplean en la actualidad bajo un modelo de puertos de escala, dentro de rutas más largas. Esto crea días adicionales por paradas intermedias, mientras que Guayaquil se especializa en ser un puerto de carga refrigerada, depende de canales de acceso estrechos del golfo de Guayaquil, esto acompañado a las mareas ralentiza los flujos de entrada y salida en comparación al diseño de túnel logístico segregado que ya tiene el puerto de Chancay para evitar la congestión (Bohorquez y Rivas, 2022).

El puerto de Buenaventura se encuentra posicionado cerca del canal de Panamá esto es una ubicación estratégica, pero sufre una desconexión histórica con los centros de producción del interior de Colombia, debido a una deficiente infraestructura vial. El puerto de Chancay está diseñado con una zona de actividades logísticas, con una conexión directa a la Panamericana norte, reduce los cuellos de botella existentes que hoy penalizan por la deficiencia vial al puerto de Buenaventura, y en menor medida a puerto de Guayaquil. La integración de las tecnologías automatizadas en el puerto de Chancay supera la media operativa de los puertos de la región, que aún emplean

procesos manuales significativos (Poveda y Ayala, 2023).

Dina Boluarte fue la presidenta que inauguró el puerto de Chancay junto a su homólogo Xi Jinping de China manifestó que, Chancay convertirá a Perú en el primer centro logístico del Pacífico en Latinoamérica, mencionó su homólogo que el puerto de Chancay consolidará la posición de Perú como una puerta que conecta tierra y mar, Asia y América latina, hizo énfasis que no es solo un puerto de aguas profundas, es el primer puerto inteligente y ecológico de América del sur, dijo que China está dispuesta a trabajar con Perú y construir un nuevo corredor tierra – mar entre China y América latina, considerando el puerto de Chancay como partida, conectando el camino inca con la ruta marítima de la seda del siglo XXI, aperturando una camino de prosperidad y felicidad común no solo para el Perú pues esto beneficiará a la región (China M. d., 2024).

2.9 Redistribución del poder logístico: El paso de la competencia comercial a la hegemonía estratégica mediante la concentración de carga y servicios

En la actualidad, la logística ya no es un simple soporte operativo para el comercio mundial, ahora se considera un factor estructural de poder. La transición proyectada desde una lógica de competencia comercial hacia una de hegemonía estratégica se puede explicar, en gran número, por la concentración de cargas, infraestructura y servicios centralizado en nodos logísticos específicos, puertos y hubs intermodales. Este cambio implica que un control de mercancías de manera física se traduce en control económico y geopolítico. Como muestra UNCTAD más del 80% del volumen de comercio se da en vía marítima, convirtiendo la red portuaria mundial en elemento central de articulación del sistema económico global (Moreno, 2025).

La centralidad mostrada ha impulsado una reorganización de los suministros basados en la lógica de los hubs. Los puertos de gran infraestructura ya no operan solamente como puntos de intercambio, pues son centros de concentración, procesamiento y redistribución de flujos globales, integrando así servicios logísticos avanzados, plataformas tecnológicas y zonas industriales. La literatura logística destaca que los hubs globales funcionan como zonas donde se unen rutas marítimas y rutas terrestres, creando una eficiencia de economías de escala, reduciendo costos operativos. Esta centralidad no es neutral ya que se generan jerarquías espaciales mostrando la

importancia para ciertos nodos que destacan una posición dominante sobre otros, de esta manera se crean condicionamientos en las rutas comerciales y las decisiones de inversión (Sosa, 2018).

La evolución logística moderna ha permitido reforzar el proceso de concentración de poder. Para el Banco Interamericano de Desarrollo, hoy en día se apunta a la consolidación de grandes operadores logísticos y navieras que concentran un poder imponente en el mercado, subcontratando actores menores en la periferia del sistema. Esto no solo implica una reorganización empresarial, además implica una redistribución de poder económico; ya que los que controlan los principales nodos logísticos y las redes de transporte poseen una capacidad de influir en los precios, tiempos de entrega y accesibilidad a los mercados (Montañez, et al., 2015).

Si observamos teóricamente, podemos comprender mediante la noción de configuración en la cadena de valor global. Para Michael Porter, las empresas y por simpatía los territorios, buscan ventajas competitivas, por medio de la concentración geográfica de actividades estratégicas y la coordinación global. En el idioma logístico se traduce en la creación de clústers y corredores donde convergen puertos, zonas logísticas, infraestructura vial y servicios especializados. Estos espacios no se muestran solo como facilitadores de comercio, además generan dependencia funcional de las regiones circundantes, que deben ser flexible a su lógica para estar competitivas (Porter, 1998).

La denominada revolución logística, intensifica esta dinámica al transformar la relación entre distribución, consumo y producción. La integración de las cadenas globales, el uso continuado de tecnologías de la información, la expansión de infraestructuras especializadas ha desplazado el poder por medio de la gestión de distribución. El dominio logístico en consecuencia ya no reside solamente en la capacidad de producir bienes, reside en la capacidad de movilizarlos eficientemente a escala global (Budrovich, 2023).

Podemos observar que la logística se consolida como un instrumento clave de poder en la economía global, ya que, en conjunto, estos elementos logísticos evidencian una disputa entre Estados que trasciende de la pelea por territorios a una disputa por el control de los nodos logísticos estratégicos. Concentrar carga y servicios en los puntos

no solo mejoran la eficiencia operativa, esto configura nuevas formas de hegemonía, donde se ve que el poder se ejerce a través de un control de las redes de circulación. Esto redefine las relaciones entre países, regiones y actores económicos (Harvey, 2004).

CAPÍTULO III

3. Oportunidades estratégicas para Ecuador frente al nodo logístico de Chancay

En la actualidad de la economía global, considerar la configuración de los nodos logísticos de una capacidad alta es un factor determinante para la competitividad de los territorios. El puerto de Chancay no solamente constituye una sencilla inversión de infraestructura portuaria, sino se muestra ya como la consolidación de un nuevo eje de articulación comercial en el Pacífico sur. Este proyecto concebido como un hub de alcance regional. Posee un enorme potencial al punto que podría reconfigurar las dinámicas de transporte marítimo, reduciendo costos y reestructurando las rutas comerciales entre América y Asia en especial con China (Ríos, *et al.*, 2024).

Múltiples investigaciones coinciden que el puerto de Chancay es un punto importante para la logística regional. Esta infraestructura nos permite establecer conexiones desde la región de América del sur con Asia y viceversa, reduciendo en mucho los tiempos de tránsito marítimo, de esta manera mejorando la competitividad de las exportaciones de América del sur. Este puerto busca posicionarse como el hub regional que integrará las rutas comerciales, entre los países de América del sur, brindando así una centralidad logística en el Pacífico sur, generando cambios que no solo impactan al Perú, ya que sus efectos se verán reflejados sobre países como Ecuador, donde sus sistemas logísticos se ven desafiados como beneficiados gracias a esta configuración (Dulanto, 2024).

El puerto de Chancay podría entenderse como una consolidación de un nodo dentro de las cadenas globales, debido a que la eficiencia logística es traducida en ventajas competitivas. Las diversas investigaciones coinciden en que la reducción de tiempos y costos en el comercio internacional amplía las diversas operaciones económicamente con viabilidad, fortaleciendo la inserción de los países en mercados globales. El puerto de Chancay no solo actúa como infraestructura física, es un

mecanismo que reconfigura incentivos económicos, modificando flujos comerciales estimulando la formación de corredores logísticos (Narrea, 2024).

La profundidad de su calado superior a los puertos de la región, le permite recibir buques de gran calado, incrementando las economías de escala en el transporte marítimo. Ya es considerado clave este factor técnico, ya que estos buques que requieren de mayor profundidad dominan el comercio global en la actualidad pero requieren una infraestructura especializada que en realidad no existen en América del sur. El puerto de Chancay se posiciona como un nodo logístico de nueva generación, atrae volúmenes de carga mayores, consolidando rutas directas que parten y llegan al Pacífico sur, red (Armanelli, 2025).



Fuente y Elaboración: Embajada china en Ecuador

Para Ecuador, este escenario plantea una dualidad estratégica. Desde una perspectiva se muestra el riesgo de desplazamiento relativo, si se da el caso que sus puertos no pueden adaptarse a nuevas exigencias del comercio marítimo global. Se muestra una competencia que buscará captar flujos de carga de una manera intensificada, considerando que Chancay ofrece menores tiempos y costos logísticos. El otro lado, apertura oportunidades significativas de integración, especialización y complementariedad, en una red logística ampliada. En lugar de ir a competir directamente el Ecuador puede insertarse estratégicamente en esta nueva geoeconomía, mediante una articulación de corredores logísticos, fortaleciendo los servicios portuarios, y diversificando la oferta exportadora (Armanelli, 2025).

Es así como los organismos internacionales realizan énfasis de la importancia de facilitar el comercio y la eficiencia logística, como elementos principales para la competitividad. La mejora en procesos aduaneros, la coordinación institucional, la digitalización podrían reducir significativamente los costos de comercio internacional. Implicando que la respuesta de Ecuador frente al puerto de Chancay no debe limitarse a la infraestructura física, sino que debe incluir las reformas tecnológicas e institucionales que potencien su sistema logístico (Pacífico, 2026).

Además, el desarrollo de las zonas económicas especiales vinculadas a nodos logísticos, evidencian una tendencia hacia la integración de infraestructura portuaria e industria. esto genera economías de aglomeración, fomenta inversión y dinamiza empleos, configurando verdaderos sistema logísticos e industriales. Para el estado ecuatoriano adaptarse a este tipo de estrategias o replicar las mismas, podría representar una vía de captura para mayor valor dentro de las cadenas a nivel global (Pacífico, 2026).

El análisis de oportunidades estratégicas para el Ecuador frente al puerto de Chancay requiere de una comprensión integral de los cambios en la logística regional. No es únicamente realizar una evaluación de impactos, se debe identificar los mecanismos de adaptación, cooperación y posicionamiento estratégico dentro de un entorno altamente competitivo y dinámico. El puerto de Chancay representa una centralidad en el comercio del Pacífico sur, ya que su influencia trasciende las fronteras del Perú. Para el Ecuador este fenómeno constituye un desafío ineludible, pero a la vez una oportunidad para definir nuevamente la inserción en el comercio internacional, pensar en fortalecer su sistema logístico y avanzar hacia un modelo de desarrollo más integrado y competitivo (Dulanto, 2024).

3.1 Articulación al sistema de transporte multimodal regional

El terminal portuario de Chancay ubicado en las costas del Perú es un cambio de paradigma dentro de la conectividad del Pacífico sur, exigiendo que Ecuador cambie la visión de competencia portuaria tradicional, para adoptar así una estrategia de integración logística. Esta articulación al sistema de transporte multimodal en la región no se debe considerar como un tipo de subordinación de la infraestructura tricolor, se

debe considerar el nacimiento de una simbiosis operativa y operacional donde el puerto de Chancay sea un catalizador o nodo de redistribución hub y los puertos ecuatorianos operen como centros de alimentación feeders y de carga especializada. Este tipo de visión que integra brindará a la infraestructura ecuatoriana una proyección como un tipo de extensión natural del eje de navegación marítima del Pacífico sur, optimizando los tiempos de tránsito hacia China y de esta forma reduciendo los costos logísticos que históricamente limitan la competitividad de las exportaciones no petroleras ecuatorianas (Barleta, *et al.*, 2024).

El puerto de Chancay en Perú redefine las rutas comerciales en América del sur, obligando a los Estados de su entorno a reevaluar las redes de conectividad interna. Para el Ecuador esta articulación al sistema de transporte multimodal de la región no es solo para determinar la opción logística, es una necesidad imperativa para evitar un aislamiento comercial. Bajo esta integración nace el requerimiento de un enfoque holístico que trascienda la infraestructura física, integre procesos aduaneros, normativas de transporte fronterizo y una visión de puerto extendido, permitiendo la producción nacional insertarse en rutas de alta eficiencia en la ruta hacia China (Moreira, 2018).

Tradicionalmente se ha mantenido políticas portuarias en la región gestionadas bajo una lógica de suma cero. Pero la escala del puerto de Chancay permite al Ecuador posicionar sus terminales, como Guayaquil y Posorja, no como rivales directos bajo el segmento de transbordo de gran escala, sino como nodos especializados consolidando carga. Este eje de articulación multimodal involucra una infraestructura interna ecuatoriana donde debe diseñarse para alimentar esta nueva articulación, aprovechando la reducción de los tiempos de navegación hasta China. Esta visión logística brindará la oportunidad a los productos ecuatorianos a acceder a fletes mucho más competitivos mediante una consolidación de hubs en la región (UNTAD, 2024; Torres, 2025).

Uno de los eslabones más importantes es el terrestre, a la vez es el más crítico en la cadena multimodal hacia el sur. La consolidación de los ejes viales de la Iniciativa para la integración de la infraestructura regional en América del sur [IIRSA], particularmente el eje amazónico y los corredores de la costa es vital. Ecuador debe dar prioridad a la optimización de los pasos fronterizos, en Huaquillas – Aguas Verdes y Macará – La Tina. Esta mejora en la viabilidad terrestre no solo reducirá

operativamente los costos del transporte de carga pesada, además facilitará el flujo de contenedores hacia las plataformas logísticas que conectarán directamente con el puerto portuario de Chancay (Cámara Marítima del Ecuador; Rivera 2015).

El componente estructural físico no posee vida sin una infraestructura normativa que la dinamice. El eje del puerto de Chancay exige una implementación de sistemas de ventanilla única de comercio exterior, interoperables entre Ecuador y Perú. Una facilidad aduanera debe enfocarse en una reducción de cuellos de botella burocráticos y en una adopción de protocolos de seguridad en la cadena de suministros, como un operador económico autorizado. Armonizando estos procesos, se puede garantizar que los productos ecuatorianos mantengan la trazabilidad y velocidad, factores preponderantes para un éxito en un sistema multimodal regional (Sánchez M. J., 2025).

Para que el Ecuador por medio de sus puertos, funcione con eficiencia como una extensión del eje del puerto de Chancay, es necesario un desarrollo de centros de valor agregado, cercano a los corredores de exportación. Las zonas especiales de desarrollo económico y los puertos secos en territorio clave en el país permitirán una pre-consolidación de carga y servicios de logística inversa. Estos nodos actuarán como oxigenadores de un sistema multimodal, permitiendo así que la producción entre la Sierra y la Amazonía lleguen a puntos de salida transfronterizos con una serie de procesos de inspección ya ejecutados, optimizando la rotación de activos de transporte (Hernández, et al., 2019).

Consolidar una integración en la región en la actualidad depende profundamente de la digitalización. El empleo de sistemas de transporte inteligente para monitorear las flotas y la gestión del tráfico en los ejes binacionales Ecuador – Perú es fundamental para poder asegurar la predicción de la cadena de suministros. Ecuador debe priorizar la inversión en plataformas de gestión logística que permitan un intercambio de los datos en tiempo real con operadores del puerto de Chancay. Esta visibilidad de estado a Estado es lo que convierte a un sistema vial de carreteras dispersas en un sistema de transporte multimodal articulado y resiliente (UNCTAD, 2024; Cámara Marítima del Ecuador, 2025).

Además de la vía terrestre, una articulación multimodal incluye un cabotaje regional o short sea Shipping. Los puertos de Esmeraldas y Manta podrían considerarse como centros de acopio para la carga que posteriormente sería enviada mediante buques alimentadores o feeders hacia el puerto de Chancay. Este tipo de estrategia reduce la presión sobre la red vial nacional ofreciendo una alternativa sostenible para transportar grandes volúmenes de graneles y productos refrigerados. Esta integración marítima aseguraría que incluso las zonas más alejadas del eje terrestre posean un enlace vial eficiente al nuevo hub logístico (Rodrigue, 2020; Álvarez, 2022).

Un obstáculo técnico que se presenta en la articulación es la disparidad en las regulaciones de pesos y dimensiones de vehículos de carga entre países andinos. Para que el Ecuador se integre a cabalidad, debe considerar liderar una transición hacia cumplir una estandarización de equipamiento de transporte que cubran los estándares internacionales exigidos por los grandes operadores logísticos que operarán en el puerto de Chancay. La modernidad de esta flota de transporte pesado ecuatoriana es una pieza clave para asegurar la compatibilidad dentro del sistema regional (Sandoya y Chicaiza, 2014).

Aperturar corredores de alta eficiencia que conduzcan hacia un hub global como es el puerto de Chancay conlleva riesgos hablando en idioma de actividades ilícitas. Ya que la articulación multimodal debe estar acompañada de una robusta estrategia de seguridad fronteriza y control de contenedores. El uso de escáneres no intrusivos y la cooperación en inteligencia financiera y aduanera entre Ecuador y Perú son importantes para poder evitar que la infraestructura sea empleada por el crimen organizado, lo que restaría competitividad y reputación al eje logístico (Sansó y Pascual, 2011).

Pese a que el sistema vial se muestra como una prioridad en la actualidad, la articulación multimodal ideal debería considerar el desarrollo futuro de tramos ferroviarios de carga que conecten centros de producción con los ejes de exportación. Aunque la inversión es elevada, un ferrocarril ofrecerá una eficiencia energética y de costos insuperables para productos de bajo valor unitario y de alto volumen. Considerar integrar un estudio de rutas ferroviarias binacionales dentro de una planificación de largo plazo por parte de Ecuador permitirá una articulación más profunda con el eje de desarrollo económico impulsado por China en América del sur (Brow, 1979; González

y Zavala, 2024).

La articulación de Ecuador al sistema multimodal en América del sur no debe verse como un esfuerzo aislado, al contrario, como una política de Estado que combina la mejora física de las vías con una transformación digital y normativa. Al ya posicionarse como una extensión logística del puerto de Chancay. Ecuador tiene la oportunidad de revitalizar su comercio exterior, reduciendo costos logísticos y asegurando la relevancia en la nueva configuración de poder marítimo y comercial en el Pacífico sur. El éxito dependerá de una amplia capacidad de gestión binacional y de la agilidad para poder adaptar la infraestructura interna a las demandas dentro de un mercado globalizado y tecnificado (Andrade, 2025).

3.2 Especialización portuaria y nichos de mercado (Complementariedad)

Al hablar de especialización portuaria debemos considerar que esta surge como respuesta de un nivel estratégico ante la presencia de grandes infraestructuras portuarias en la actualidad. En el caso del Ecuador, existen dos infraestructuras básicas que son el puerto de aguas profundas de Posorja y el puerto principal de Guayaquil, los que podrían reorientarse a nichos específicos, que permitan una agilidad operativa y una modificación de infraestructura específica que superen la ventaja de la escala masiva que ya presenta el puerto de Chancay. Este tipo de especialización orientada netamente a que puertos menores en calado o de un volumen inferior a sus vecinos mantengan una relevancia al transformarse en eslabones críticos de cadenas de alto valor y con demanda exigente, convirtiendo la competencia directa en una relación de complementariedad logística en la región (Stopford, 2009).

Si consideramos a un puerto como el de Guayaquil debemos considerar que este es especialista en carga refrigerada [reefer] consolidando de esta manera el nicho más robusto para la economía portuaria ecuatoriana, en especial a las cantidades grandes de exportación de Ecuador de Banano y Camarón. El puerto de Chancay mantendrá en su mayoría como prioridad mercancía seca en sus transbordos, pero el manejo de productos perecederos requiere una especialización térmica rigurosa junto a servicios conexos que no siempre son la prioridad en puertos de gran escala. Aprovechando una distancia aproximada de 200 millas entre ambos puertos y fortaleciendo esta conectividad y las zonas de inspección fitosanitarias, los puertos ecuatorianos aseguran

un servicio exclusivo y diferenciado que garantizara la integridad del producto desde su origen al mercado chino (Rodrigue J. P., 2020).

Este tipo de complementariedad entre puertos masivos que optimizan la logística con los puertos especializados es ya una tendencia global que permite gestionar la eficiencia de las redes o vías marítimas. Mientras un puerto hub como el puerto de Chancay concentra grandes flujos de contenedores, los puertos secundarios son nodos de valor importante que ya ofrecen servicios especializados, como un embalaje especializado, el etiquetado o una consolidación de carga de alto valor. Para el Ecuador esto implicaría que su sistema portuario no debe intentar copiar el modelo del puerto de Chancay, se deben especializar y potenciar su capacidad de respuesta inmediata y la integración con sus industrias exportadoras locales como ya vienen considerando los puertos de Guayaquil y Posorja con el Banano y el Camarón (Pallis & Rodrigue, 2026).

Esta visión desde una óptica de seguridad nacional y económica, basada en la especialización de nichos de mercado reefer reduce la vulnerabilidad de Ecuador ante los cambios existentes de las rutas de las navieras más importantes. Al desarrollar una infraestructura altamente tecnificada y especializada en refrigeración, Ecuador se asegurará de que las grandes navieras continúen realizando escalas en Guayaquil y Posorja principalmente, debido a la naturaleza estratégica de la carga exportable. Esto crearía una dependencia técnica para el mercado internacional hacia los puertos especializados ecuatorianos, actuando como un contrapeso frente a la posible hegemonía del puerto de Chancay (Burns, 2015).

La adopción de las tecnologías que permitan monitorear y los servicios digitales en los puertos de Guayaquil y Posorja son necesarios e irremplazables para consolidar estos nichos de mercados. Controlar la trazabilidad de toda la carga refrigerada permite un nivel de transparencia para los grandes puertos de transbordo, enfocados en el movimiento rápido de mercancía y que a menudo es muy difícil gestionar con igual precisión. Por lo tanto la especialización en el transporte refrigerado de la cual el puerto de Guayaquil ya tiene un paso adelante no se trata netamente de un cambio de infraestructura física, depende de un cambio procedimental, donde Ecuador se posicionará como un referente de calidad y seguridad logística para los productos premium (Talley, 2009).

3.3 El modelo “Feeder” como motor de competitividad exportadora

El modelo de alimentación o conocido como modelo feeder se fundamenta en una jerarquización de redes de transporte marítimo, donde puertos secundarios como los ecuatorianos recogen y distribuyen su carga hacia un puerto hub como el puerto de Chancay que es de gran calado. Para los puertos ecuatorianos esto no implica una pérdida de relevancia, esto se debe transformar en una optimización de la cadena de suministros en especial de los reefer. Concentrando estas exportaciones nacionales en buques que alimenten mediante rutas de conexión aproximadamente a 800 millas con un terminal portuario de transbordo masivo hacia china en especial como es el puerto de Chancay, facilitando la integración de los productos locales en grandes rutas de comercio marítimo, permitiendo de esta manera una salida mucho más fluida y organizada hacia mercaos distantes como el asiático en la ruta transpacífico (Stopford, 2009).

El modelo de alimentación posee como una principal ventaja competitiva poder capturar las economías en escalas proporcionadas por buques de última generación, con capacidades por encima de 18000 TEUs. Por las restricciones de calado y la longitud de sus muelles en los puertos de la región incluyendo los puertos ecuatorianos, estos grandes buques solamente pueden atracar en la región en el puerto de Chancay. El empleo de servicios feeder permitirá al Ecuador acceder a grandes navieras mediante sus mega buques, reduciendo significativamente el costo operativo por unidad transportada en las rutas de larga distancia, en especial hacia el mercado asiático (Nottebom y Rodríguez, 2005; Pallis y Rodrigue, 2026).

Es una consecuencia directa de la eficiencia energética y operativa de los buques de gran tamaño la reducción de los fletes marítimos. Es conocido que un buque de 18000 TEUs consume menos combustible por contenedor transportado en comparación al empleo de buques más pequeños con utilización de rutas directas. Alimentando estos grandes sistemas desde los puertos ecuatorianos como Guayaquil y Posorja, Ecuador puede beneficiarse aminorando las tarifas de transporte, mejorando de esta manera la competitividad de los productos de bajo margen o de gran volumen en los mercados de destino, compensando así los costos adicionales que se podrían generar al realizar transbordos (Rodrigue J. P., 2024).

El empleo del sistema feeder aumenta la frecuencia de salida y la conectividad de los puertos nacionales, todo esto observado desde una perspectiva logística. Ya que no se dependería de una sola línea que realice las rutas directas y en espera de pocas frecuencias, por más eficiente sistema de reefer se requiere continuidad, los servicios de alimentación podrían operar de manera diaria o al menos pasando un día hacia el puerto hub que en nuestra investigación nos referimos al puerto de Chancay. Este tipo de flexibilidad permitirá que Ecuador reduzca sus tiempos de inventario en puerto y se optimice los ciclos de producción, asegurando que sus exportaciones estén en movimiento durante el ciclo planificado, con rumbo al hub y de esta manera mejorando la movilidad de la red exportadora (Burns, 2015).

Otro factor importante para poder obtener un éxito en Ecuador dependerá de la eficiencia operativa de sus propias terminales portuarias, para poder minimizar los tiempos de carga y descarga de los buques que navegarán hacia el hub. Esta competitividad no solo se jugará en el puerto hub, dependerá además de la capacidad del puerto de origen para poder gestionar el flujo feeder sin acumular retrasos gracias a burocracias estatales o logísticos. Si la eficiencia de este proceso es expedita, el costo total de la cadena logística se mantendrá bajo, esto brinda una ventaja estructural permitiendo a las empresas ecuatorianas competir en igualdad de condiciones de costos de transporte con grandes exportadores de la región (Talley, 2009).

Se debe considerar que la implementación de este modelo se debe acompañar de una visión estratégica, considerando que las rutas se mantengan estables. La solidez de un puerto de transbordo requiere de acuerdos comerciales sólidos acompañada de infraestructura digital y tecnológica actual, que permitan un seguimiento en tiempo real de las cargas durante un proceso de transbordo. Estar seguros del paso de un buque pequeño o mediano a uno de gran escala sea de manera transparente y seguro se presenta para Ecuador un reto grande de la competencia de sus puertos con el puerto de Chancay, a la vez en una oportunidad de oro para poder abaratar sus exportaciones y expandir su presencia en la cuenca del Pacífico sur (Song y Panayides, 2016.)

3.4 Desarrollo de las Zonas Especiales de Desarrollo Económico conectadas al flujo transpacífico

Considerar el desarrollo de zonas especiales de desarrollo económico, representa

una evolución estratégica que tiene como fin superar un modelo extractivista tradicional, mediante creación de polos industriales en los alrededores de terminales portuarios. Estas zonas operan como áreas delimitadas con incentivos fiscales y aduaneros, están diseñadas para atraer la inversión extranjera e incentivar la manufactura de exportación. En el texto complementario de la nueva dinámica del Pacífico sur, las zonas especiales de desarrollo económico permiten al Ecuador obtener una mayor porción del valor dentro de la cadena de suministros, convirtiendo puertos de simples puntos de transferencia en plataformas de producción global (Farole, 2011).

Este valor agregado en las inmediaciones de los puertos ecuatorianos, permiten aprovechar una reducción de tiempos logísticos hacia China. En lugar de exportar materias primas en bruto es mejor considerar que las zonas especiales de desarrollo económico permitirán una facilidad del procesamiento intermedio o final de productos agrícolas, pesqueros y mineros. Esta transformación previa para embarcar incrementará el precio de la venta en mercados internacionales, además optimizará el espacio de carga en los buques, de esta manera Ecuador enviará productos de mayor coeficiente de densidad económica para los grandes centros de transbordo regional (Gereffi, 2018).

Integrar las zonas especiales de desarrollo económico dentro de las rutas del Pacífico sur con rumbo especial a China permite a las empresas locales integrarse de manera efectiva en las cadenas globales de valor. Si se establece plantas de ensamblaje o de procesamiento cercanas a puertos como Guayaquil o Posorja, minimizaremos los costos de transporte interno y se maximizará la velocidad de respuestas ante demandas cambiantes del mercado asiático. En realidad, la proximidad geográfica al hub considerado como es el puerto de Chancay a menos de mil millas náuticas es fundamental para sectores que dependen del modelo “justo a tiempo”, acá la eficiencia en zona franca se traduce directamente a una ventaja competitiva en el puerto de destino (Rodrigue J. P., 2020).

Las zonas especiales de desarrollo económico deben poseer infraestructuras diseñadas para actuar como puertos secos o extensiones técnicas acorde a las necesidades del puerto al que sirven directamente. Para esto se debe implementar servicios de consolidación de cargas, empaques especializados y control de calidad todos bajo estándares internacionales, cumpliendo este tipo de procesos en una zona

especial de desarrollo económico, el exportador reduce los cuellos de botella operativos en los muelles de carga, asegurando que la mercancía llegue al hub de transbordo principal para su distribución global sin intermediario alguno y sin presentar novedades de ningún tipo (Burns, 2015).

Es fundamental que se dé el desarrollo de estos polos industriales debido a la generación de empleos técnicos y necesarios para la transferencia de conocimientos. Instalar industrias dentro de la zona especial de desarrollo económico requiere siempre de mano de obra tecnicada y calificada en diferentes procesos de manufactura y gestión logística avanzada, elevando el estándar productivo del país. Si consideramos a largo plazo, esta especialización industrial crea un ecosistema que atrae proveedores de servicios relacionados, consolidando así un clúster portuario exportador cercano a los puertos ecuatorianos, fortaleciendo la seguridad económica nacional frente a fluctuaciones de mercados externos (Porter, 1998).

Si consideramos la complementariedad con el puerto de Chancay, la zona especial de desarrollo económico del Ecuador se puede especializar en el procesamiento de insumos que serán distribuidos a través del hub peruano. Este tipo de relacionamiento permite que Ecuador ocupe una posición como un proveedor de alimentos procesados y manufactura ligera para la cuenca del Pacífico sur. La velocidad con que la carga se movería desde una zona especial de desarrollo económico ecuatoriana hacia un servicio feeder y posteriormente a un buque de gran escala en el puerto de Chancay redirecciona el concepto de ventaja comparativa, donde ya no solo se basa en recursos, sino en un sistema eficiente que nace desde el Golfo de Guayaquil con destino asiático (Song y Panayides, 2016).

Alcanzar el éxito en las zonas especiales de desarrollo económico depende de políticas que garanticen la seguridad jurídica y una conectividad multimodal. Estas deben articularse con redes viales terrestres que conecten eficientemente las zonas de producción del interior con la zona franca costera. Este tipo de integración territorial asegura un beneficio de comercio en las rutas marítimas del Pacífico en especial las que conectan a América del sur con China, esto es más allá de las costas ecuatorianas, permitiendo así que la producción de las regiones del interior del país pase por un proceso de refinamiento industrial antes de salir al mercado asiático, consolidándose

como un modelo de desarrollo robusto y sostenible (Talley, 2009).

CAPÍTULO IV

4. Riesgos estratégicos y desafíos para la seguridad nacional de Ecuador

En el Ecuador la seguridad atraviesa una metamorfosis sin precedentes, donde el paso de una visión defensiva territorial clásica caracteriza una respuesta multidimensional frente a amenazas híbridas. A lo largo de la historia, el Estado ecuatoriano se percibió como una zona de tránsito, sin embargo, en el siglo XXI esta condición evoluciona hacia un centro clave de operaciones para el crimen organizado transnacional. Bertha García Gallegos (2022) nos señala en su obra, *El papel de las Fuerzas Armadas en América Latina del siglo XXI*, es aquí donde las instituciones de seguridad como son Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional redefinen sus roles constitucionales. Estos cambios no son meramente administrativos son estructurales, impulsados por el desgaste entre la seguridad pública y la defensa externa. La crisis actual no solo es un desafío a la integridad física de los ciudadanos, es una preocupación que pone en jaque la soberanía misma del Estado ecuatoriano, ya que permite que actores no estatales disputen territorialidad y el monopolio de la violencia legítima en zonas estratégicas en especial en la costa y la frontera norte.

Bajo este contexto, la naturaleza de los riesgos estratégicos ya no es puramente delincuencial, se transformó en una amenaza política que socava las instituciones de seguridad del Estado. El crecimiento del narcotráfico, vinculado a carteles externos como el de Sinaloa o Jalisco Nueva Generación, generó una economía belicista que se infiltra en los estamentos estatales. Este fenómeno agrava al producirse una militarización de doble vía, donde el Estado y los grupos criminales escalan sus tácticas de empleo, produciéndose una atomización de las organizaciones delictivas que eleva la dificultad de neutralización de estos. El riesgo estratégico radica en la captura de segmentos del mercado formal y del aparato judicial por parte de las organizaciones delictivas, convirtiendo al país en una lavandería de dinero de escalas globales. Estas razones nos llevan a considerar que la seguridad nacional, ya no puede entenderse solo bajo la perspectiva de protección de fronteras, sino como la urgencia de blindar la

democracia ante la corrupción sistémica alimentada por economías ilícitas (Alarcón, 2026).

FOTOGRAFÍA 7: COSCO SHIPPING, PERÚ



Fuente y Elaboración: Diálogo Américas

El Estado ecuatoriano ha respondido mediante múltiples estados de excepción y la declaratoria de un conflicto armado no internacional, esta es una decisión jurídica y política que marca un punto de inflexión dentro de la doctrina de seguridad. En el Plan de Seguridad Ciudadana y Convivencia Social Pacífica (2019 – 2030), se advertía acerca de un fortalecimiento en la gobernanza y la calidad de servicio, para anticipar riesgos. Pero la realidad superó las proyecciones previstas, donde el desafío reside en que, al invocar la seguridad nacional para la resolución del orden público, se arriesga a descuidar las causas estructurales de la violencia, tales como la desigualdad, y la ausencia de presencia estatal en territorios periféricos. La seguridad integral, es así como se define en la Constitución de 2008 demandando que el Estado no solo responda con fuego, exige que se garantice la convivencia armónica y el crecimiento económico,

pilares que hoy se ven amenazados por una parálisis del sector productivo en las provincias con mayores índices de criminalidad (Interior, 2018).

Otro tipo de riesgo que se torna crítico es la porosidad existente en la frontera norte y el impacto causado por los disidentes de las ex FARC y otras organizaciones de esta índole. Estos actores no solo han sido proveedores de alcaloides a bandas locales, ya han exportado tácticas de terrorismo urbano y control social muy bien empleadas en el interior del Estado. Para Ángel Giovany Lucio Vásquez (2019), en su investigación acerca de la evolución del concepto de seguridad en Ecuador, la seguridad nacional ha pasado desde una perspectiva neorrealista de supervivencia del estado a una de seguridad humana que, hoy se siente más vulnerable que nunca. La conectividad existente entre la minería ilegal y el tráfico de armas conforman un ecosistema criminal que permite un financiamiento eficiente de actividades irregulares. Este tipo de escenario obliga a un análisis de la cooperación internacional, debido a que Ecuador no puede gestionar de manera aislada amenazas que tienen un origen y un mercado global, situando la diplomacia de seguridad en el primer plano de la estrategia nacional.

El portal cibernético y la desinformación consolidan un nuevo frente de batalla en los desafíos de seguridad del siglo XXI. El Estado ecuatoriano no solo debe enfrentarse a los ataques físicos, también enfrenta vulnerabilidades en su infraestructura crítica y en la narrativa pública. Las organizaciones criminales emplean plataformas digitales que les sirven para reclutar jóvenes, coordinar las operaciones carcelarias y difundir propaganda que busca deslegitimizar las operaciones militares. Este riesgo estratégico es insidioso, pues erosiona la confianza ciudadana de las instituciones. La ausencia de una política robusta de ciberseguridad permite que el crimen organizado pueda monitorear los movimientos estatales y realice ataques de ingeniería social. Para poder afrontar esto la Estrategia nacional de seguridad debe integrar inteligencia tecnológica como un componente de defensa soberana. Comprendiendo que el control de la información es tan vital como el control del territorio físico de las provincias de mayor conflictividad (Interior, 2018).

De igual manera, la crisis carcelaria se ha erigido como un epicentro de la inseguridad nacional, transformando los Centros de Privación de Libertad en cuarteles del crimen organizado. El desafío estratégico es doble ya que corresponde recuperar el

control de los centros penitenciarios y evitar que la violencia se extienda de manera descontrolada hacia las calles. La debilidad histórica existente en los centros permitió que las bandas establecieran sistemas de gobernanza interna que rivalizan con el Estado. Como se plasma en diferentes informes de derechos humanos y análisis de seguridad, el control de un sistema carcelario por parte de las mafias es un síntoma evidente de un Estado que cedió espacios de soberanía. Reestructurar estos centros no depende únicamente de rehabilitación social, es un imperativo de seguridad nacional, pues sin el control de las cárceles, cualquier victoria en el campo de batalla urbano será temporal y superficial (Alarcón, 2024).

Un papel determinante es el que ocupa el factor económico en la configuración de los riesgos estratégicos. La dolarización, aunque ha brindado estabilidad monetaria, ha facilitado el lavado de activos de organizaciones criminales internacionales que consolidan una moneda fuerte para sus operaciones. Uno de los desafíos nacionales consiste en la implementación de controles financieros rigurosos sin afectar a la economía legal. La infiltración de capitales ilícitos en sectores como el comercio, pesca artesanal y la construcción, crean una dependencia económica de comunidades enteras hacia las bandas criminales, lo que dificultaría la intervención estatal. Este tipo de fenómeno de estado paralelo o gobernanza criminal, requieren que la Estrategia de Seguridad Nacional, incluya a la Unidad de Análisis Económico y Financiero [UAFE], como una pieza fundamental del tablero como el Grupo de Intervención y Rescate [GIR] de la Policía Nacional o la Brigada de Fuerzas Especiales del Ejército (Alarcón, 2024).

El mayor desafío que hemos analizado dentro de la Seguridad Nacional del Ecuador, en la actualidad es la sostenibilidad de la política pública de seguridad frente a la inestabilidad política. El nacimiento de un Estado eficiente, transparente y orientado al bienestar social, como se proyecta el plan Nacional de Desarrollo para el nuevo Ecuador, depende de la capacidad de generar consensos que trasciendan los períodos de gobierno. Los riesgos estratégicos como el crimen organizado, la frontera permeable, el crimen organizado y la debilidad de las instituciones no serán resueltos con operativos tácticos de corto plazo, necesitan una visión de Estado que combine rigurosidad en la

aplicación de la ley, para que el Ecuador recupere su condición de nación soberana, segura y democrática (Ecuador, 2024).

4.1 Vulnerabilidad Estructural y Erosión de la Soberanía Logística

Al considerar la soberanía de un Estado no nos limitamos exclusivamente a la integridad de las fronteras terrestres; en el siglo XXI, se amplía a una capacidad autónoma de gestionar flujos comerciales y la conectividad de estos en los mercados globales. Para el Ecuador el puerto de Chancay en el Perú, mismo que se encuentra en su mayoría controlado por la multinacional portuaria Cosco Shipping , no representa únicamente una competencia comercial, sino un riesgo inminente de subordinación logística (Quintana, *et al.*, 2025).

El Estado ecuatoriano al intentar mitigar este tipo de riesgos podría perder el control sobre sus propios costos de transacciones, debido a las decisiones críticas sobre tarifas de fletes, tiempos de tránsito y los más importante sucede cuando la priorización de carga se traslada a una infraestructura situada en territorio extranjero y gestionada por una potencia extracontinental. La posibilidad de que los puertos ecuatorianos como Guayaquil, Posorja o Manta sean relegados como puertos secundarios o feeders implica que el Ecuador, dejaría de tener voz en las rutas de exportación, quedando a disposición de la eficiencia o las agendas geopolíticas del nodo central de Perú (Quintana, *et al.*, 2025)

Cuando un país se erosiona o pierde sus líneas directas de conexión con los mercados de destino, se desgasta la soberanía logística. En la actualidad, una conectividad directa permite a los exportadores ecuatorianos en especial a los de camarón, banano y flores, negociar condiciones competitivas. En Chancay se propone emplear el modelo hub and spoke, lo que coloca en una situación obligatoria a los puertos ecuatorianos a trasladar las cargas primero al sur en embarcaciones menores, y luego consolidarla en buques de gran calado como los Post panamax con destino a China (Quintana, *et al.*, 2025).

Este tipo de transbordo obligatorio no es neutral. Pone en evidencia un vulnerabilidad estructural, si surgiera un conflicto comercial, diplomático de los que si se han suscitado entre Ecuador y Perú, o algún tipo de saturación del nodo peruano, la

carga ecuatoriana podría sufrir retrasos discrecionales. Este tipo de autonomía económica se ve comprometida cuando el acceso al mercado comercial global depende de una llave que el Ecuador no posee. Depender de un nodo externo como el puerto de Chancay, crea un efecto de embudo logístico donde controlar los tiempos y sus costos operativos pasa de las autoridades nacionales a los directorios corporativos de multinacionales vinculadas a intereses estatales extranjeros (Quintana, *et al.*, 2025).

En los casos mencionados se torna imperativo analizar la naturaleza del operador; Cosco Shipping no es un actor netamente comercial; es una extensión de la estrategia de la franja y la ruta (Belt and Road Initiative) de China. Una vez que se consolide el tráfico marítimo del Pacífico sur en un solo punto, se generaría una asimetría de poder. En este caso el Estado peruano, pese a ser soberano sobre el territorio del puerto de Chancay, se convierte en el anfitrión de una gran infraestructura que puede dictar el ritmo económico del Pacífico sur (Rozelle y Hell, 2020).

Para el Ecuador, esto puede verse con sus políticas de fomento a las exportaciones las cuáles podrían ser neutralizadas por ajustes tarifarios en el nodo externo. Si el paso por el puerto de Chancay es más costoso, el producto de exportación ecuatoriano pierde competitividad, frente a sus pares en la región, sin que el gobierno ecuatoriano muestre mecanismos de protesta o regulación que sean efectivos. Es así como la logística deja de ser un servicio técnico para transformarse en una herramienta de presión geopolítica, donde la prioridad de la carga que podría utilizarse como incentivo o sanción en el contexto global (Reyes, *et al.*, 2022).

Esto causaría un impacto en los sectores productivos ecuatorianos profundamente. Ya que los productos perecederos requieren un alto nivel logístico tipo reloj suizo. La dependencia de un nodo externo como el puerto de Chancay crea dudas como ¿Qué sucedería si la prioridad del puerto de Chancay se basa en el cobre chileno o peruano sobre el camarón ecuatoriano en momentos de gran demanda o producción?, esta pérdida de soberanía logística se puede concebir, en una última instancia, por la transferencia de la rentabilidad ecuatoriana hacia el nodo externo (Reyes, *et al.*, 2022).

El Ecuador corre un gran riesgo de sufrir una descapitalización de sus puertos. Al ver una disminución del volumen de carga directa, la inversión privada en infraestructura portuaria nacional puede estancarse, creando así un círculo vicioso

obsoleto que acrecentaría aún más la necesidad de depender del puerto de Chancay. Es así como la soberanía se va perdiendo no necesariamente por una invasión como la sufrida en 1941, sino por mostrarse obsoletos funcionalmente los activos estratégicos de Ecuador (Reyes, 2022).

4.2 Marginalización de los puertos nacionales. El riesgo económico de que Guayaquil, Posorja y Manta queden relegados

El comercio marítimo internacional se moviliza bajo una dinámica que está regida por la búsqueda incesante de economías de escala, esto ha consolidado el uso de embarcaciones de comercio con dimensiones monumentales, como los ultra large container vessels [ULCV]. El puerto de Chancay en el Perú no representa únicamente un tipo de competencia comercial directa, representa además un cambio de paradigma en la arquitectura logística del Pacífico sur. Para los puertos del Ecuador como el complejo portuario de Guayaquil y la terminal de aguas profundas de Posorja, el riesgo que enfrentan de marginalización es grande y permanente. La competitividad sistémica o dependiente de un sistema como un todo en una nación depende de su capacidad para poder integrarse en las redes globales de valor sin fricciones excesivas, si las operadoras navieras de primer orden o mainline operators, deciden concentrar sus operaciones en un único nodo regional como el puerto de Chancay, Ecuador enfrentaría el peligro de ser degradado a una economía de alimentación. Este tipo de condiciones implica que el país dejaría de recibir servicios directos desde Asia o Europa, obligando a que la carga nacional como el camarón, banano, entre otras dependa de transbordos en puertos extranjeros como Chancay, esto desgastaría la soberanía logística y encarecería la estructura de costos de exportación (Stopford, 2009).

La centralización del flujo de carga en el puerto de Chancay es debido a la lógica de los nodos de concentración y distribución, donde se mide la eficiencia por la profundidad del calado y la capacidad de despacho tecnológico. Ecuador, ha realizado múltiples inversiones de significancia en el dragado del canal de acceso al puerto de Guayaquil, la construcción del puerto de aguas profundas de Posorja no es igual a la profundidad natural y la escala que sostiene el puerto peruano de Chancay. Otra arista es la localización misma que sugiere que las redes de transporte tiendan a polarizarse en puntos de máxima conectividad. Si el puerto de aguas abiertas de Posorja no logra capturar un volumen de carga que le permita justificar la recalada de buques de más de

18000 TEUs, su inversión millonaria que fue estructurada bajo esquemas de alianzas público – privadas, corriendo el riesgo de convertirse en un activo infrautilizado o lo que es peor varado. La pérdida de competitividad sistemática se manifiesta cuando la infraestructura física no es lo suficiente para contrarrestar la centralidad de un nuevo hub regional como el puerto de Chancay, el que se muestra dominante gracias a menores tiempos de tránsito y costos portuarios unitarios reducidos por volumen (Rodrigue J. P., 2024).

Convertirse en una economía periférica también trae impactos directos en la balanza comercial y en la estructuración de precios internos. Cuando un complejo portuario pierde su categoría de escala principal y pasa a convertirse en un receptor de embarcaciones de menor escala, nace un fenómeno de doble imposición logística, donde el costo del flete se incrementa gracias a la necesidad de un tramo extra de transporte y las tasas de transbordo. Los exportadores de banano, flores, camarón entre otros productos, en el Ecuador, esto se muestra como una amenaza existencial, debido a que sus productos compiten en mercados internacionales con márgenes de beneficio muy estrechos. La competitividad sistémica no es limitada solamente al puerto, abarca todo un sistema de suministros; un simple retraso en la conectividad al hub externo podría comprometer la calidad de los productos perecederos. Por esto la marginalización portuaria es un impuesto invisible sobre la producción nacional, reduciendo así la competitividad de las exportaciones ecuatorianas frente a competidores regionales que gozan de acceso directo a las rutas que convergen al hub externo (Porter, 1998).

Desde el punto de vista de la gestión portuaria, infrautilizar los complejos portuarios estatales genera un desequilibrio financiero que afectaría al Ecuador como a los operadores privados. En el caso del puerto de Guayaquil, que posee una identidad portuaria histórica, desviar flujos hacia el puerto peruano de Chancay puede provocar un declive en la actividad económica local y reducir los riesgos por tasas portuarias y servicios conexos. El concepto común de puerto destino se ve seriamente amenazado por el de puerto de paso o lo que es peor, una excusión en su itinerario. Las grandes operadoras navieras se manejan bajo alianzas globales como Ocean Alliance, The Alliance, 2M, que dictan rutas basadas en la maximización de la rentabilidad de la embarcación. Si el volumen que presenta Ecuador no es lo suficientemente atractivo en comparación con la eficiencia centralizada que muestra el puerto de Chancay, el país

estará supeditado a decisiones estratégicas de oligopolios extranjeros que no tienen el mínimo interés de desarrollo de la infraestructura nacional, solo buscan optimizar sus propias redes de activos (Notteboom y Rodríguez, 2005).

Sobre todo lo descrito debemos considerar que la pérdida de competitividad sistémica conlleva un riesgo grande de mostrar ser obsoletos tecnológica y operativamente. Modernizar complejos portuarios principales requiere flujos permanentes de capital, que solo son sostenibles mediante volúmenes de carga crecientes. Si existen estancamientos o disminución de flujos, la capacidad de reinversión en tecnologías de automatización, sistemas de gestión de terminales y grúas pórtico de última generación se ve comprometida. Esto crearía un círculo vicioso, donde la ausencia de carga resta la inversión, y la falta de inversión reduce la eficiencia, alejando más la inversión de las navieras. Ecuador posee además el puerto de Manta, que a pesar de tener una ubicación geoestratégica privilegiada y un calado natural, ha luchado por consolidarse como un puerto de transferencia internacional, la presencia de un gigante como el puerto de Chancay puede bloquear o hasta anular permanentemente sus aspiraciones de convertirse en un nodo regional, relegándolo a funciones netamente domésticas o simplemente de nicho, lo que representa una pérdida de oportunidad estratégica para la proyección oceánica del Ecuador (Talley, 2009).

La gobernanza de los puertos en Ecuador enfrentaría el desafío de la fragmentación. Mientras el Estado peruano ha apostado por una mega centralización gracias a sus convenios con China, y sus ingresos internacionales masivos, Ecuador mantiene una oferta diversificada pero geográficamente descentralizada entre los puertos de Guayaquil, Posorja, Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas. Este tipo de dispersión que en el pasado se mostró como una fortaleza para la seguridad logística, ya que cualquiera podía solventar y fortalecer la seguridad logística de los puertos de Ecuador, hoy se convierte en una debilidad frente a la escala del puerto de Chancay. La competencia que se generaría entre los puertos nacionales por una carga que podría estar disminuyendo en términos relativos frente al hub regional desgasta la capacidad de respuesta del Ecuador. La competitividad sistémica necesita de una completa y compleja a la vez integración multimodal donde las carretas, aduanas y puertos sean sincronizados. Sin la existencia de una estrategia estatal que converja criterios de competitividad frente al puerto de Chancay, el riesgo de inversiones en el Ecuador

termina siendo monumentos a una planificación desfasada, transformándose en una posibilidad económica real y preocupante (Burns, 2015).

Este fenómeno de periferización también causa afectación a la soberanía económica. Al depender de un hub extranjero para el ingreso y salida de mercancías se otorga un poder incondicionado al país que alberga el nodo sobre el comercio exterior ecuatoriano en este caso e Perú. Si salieran a flote conflictos geopolíticos, huelgas portuarias o algún desastre natural en el nodo central, el abastecimiento y la exportación marítima para el Ecuador se verían paralizados sin ninguna ruta alternativa viable de gran calado. La economía de escala reduce costos en teoría, también crea una vulnerabilidad sistémica por una excesiva dependencia de pocos puntos de tránsito. La pérdida de escalas directas en Posorja o guayaquil no es meramente una cuestión logística, es un asunto de autonomía estratégica. La capacidad de un Estado para negociar términos de intercambio que resulten favorables está intrínsecamente ligada a su control sobre las vías de comunicación, perder un estatus de escala principal es, en esencia, perder el control sobre el destino económico nacional (Levinson, 2016).

Es imperativo considerar el impacto en la matriz productiva. Ya que un sistema portuario debilitado, aminora la instalación de industrias procesadoras cerca de los terminales portuarios, debido al costo logístico de exportar, el valor agregado se vuelve prohibitivo. La competitividad sistémica de Ecuador ha descansado históricamente en su ubicación geográfica, no obstante, la geografía es dinámica y se redefine mediante las estructuras, la ingeniería y el capital, evolucionando así en geoeconomía. Si el puerto peruano de Chancay redefine la distancia económica del pacífico sur, el Ecuador debe considerar acciones mayores a cemento y dragas, debe considerar reformas o nuevas políticas en beneficio de su eficiencia administrativa, reducción en sus costos burocráticos, fortalecer su diplomacia comercial de manera agresiva asegurando compromisos de volumen con las navieras. De no suceder lo expuesto, el escenario de un estado que en el pasado tuvo el mayor astillero de la región y uno de los puertos más comerciales del Pacífico sur, será observar el paso de los grandes buques por su costa hacia el sur, mientras espera pequeñas embarcaciones para movilizar su producción y riquezas, convirtiendo la realidad del siglo XXI, sellando definitivamente la era dorada de los puertos ecuatorianos (Krugman, 1992).

4.3 El dilema de la seguridad hemisférica y la presión geopolítica (EE.UU. vs. China). El riesgo diplomático y defensa

Insertarse en la dinámica del pacífico sur para Ecuador ha dejado de ser un asunto estrictamente comercial para convertirse en un factor crítico e la seguridad nacional y hemisférica. En el centro de toda esta tensión encontramos a la República Popular China y Estados Unidos disputando el control de activos estratégicos, donde el puerto de Chancay surge como un catalizador de riesgos multidimensionales. Para el Estado ecuatoriano, esta cercanía geográfica y la interdependencia económica con este nodo logístico implican una vulnerabilidad ante la presión geopolítica, esto fue establecido por Nicholas Spykman (1942) en, *America's strategy in World Politics : The United States and The Balance of Power*; donde menciona como la fuerza que ejercen grandes potencias para asegurar el control de las zonas periféricas o Rimland. La posibilidad que infraestructuras civiles se transformen en plataformas de uso dual en este caso: logístico – militar, alerta el equilibrio de poder regional, obligando al Estado ecuatoriano a navegar en un entorno de desconfianza mutua entre Washington y Shanghái.

La concepción del uso dual en las infraestructuras portuarias financiadas por China es la esencia del dilema de seguridad hemisférica occidental. Aunque el puerto de Chancay nace bajo una narrativa de la franja y la ruta, siendo un proyecto netamente geoeconómico, además considerando que la mayor embarcación de la Marina de Guerra del Perú es el buque logístico BAP [Buque de la Armada Peruana] Tacna; que registra un calado operativo aproximado a 6,5 m (Vessel Finder , 2026); el destructor tipo 055 de la Armada del Ejército Popular de Liberación de China presenta un calado aproximado de 6,6 m (Scaliter, 2026), mientras que los portaaviones clase Gerald R. Ford de Estados Unidos alcanzan aproximadamente 12,4 m de calado (Buques de Guerra, s.f.), podemos deducir que no se necesita mucha profundidad para poder acoderar buques de guerra en los puertos de la región.

Es claro que su profundidad de calado permitiría el reabastecimiento de naves de la Armada del Ejército Popular de Liberación. Desde la óptica de seguridad estratégica, esto se puede traducir en un desafío directo a la hegemonía naval de Estados Unidos en el pacífico sur, misma que nace con la teoría y modernización de su flota naval bajo el sostenimiento de Alfred Thayer Mahan, pasando por el triángulo estratégico del

Pacífico sudoriental: Corinto, Salinas, Baltra (Idrovo, 2013) en la década de 1940. Para el Ecuador, esto no es un problema ajeno, ya que cualquier tipo de militarización de rutas comerciales adyacentes a su zona económica exclusiva [ZEE], afectaría directamente en su capacidad de defensa. Mahan sostenía que el control de estas líneas de comunicación marítima es lo que define el destino de las naciones con fachada marítima.

A este escenario sumamos la interpretación de Milton Reyes (2017), quien analiza como la proyección china en la región no es un fenómeno aislado, es parte de la re – emergencia que busca reconfigurar el orden global. Reyes basa su argumentación mencionando que el Ecuador se encuentra en una situación de asimetría donde la influencia china no solo es económica, sino que se infiltra en la autonomía de la política exterior por medio de la creación de dependencia de infraestructuras críticas. La presión no solo proviene de afuera, proviene además de la necesidad interna de financiamiento, lo que coloca al Estado ecuatoriano en una posición reactiva frente a los intereses de China. El riesgo para la defensa del Ecuador radica en la alineación con este tipo de proyectos estratégicos sea percibida por el sistema regional como una ruptura de los compromisos regionales de seguridad.

La tragedia de las políticas de las grandes potencias es una obra que desde el realismo estructural de John Mearsheimer (2001 b) advierte que las grandes potencias siempre buscarán la hegemonía regional y tratarán de impedir que otros competidores dominen otras áreas del mundo. Es así como esta concepción nos muestra que Estados Unidos no puede permitir que China establezca una cabeza de playa logística en el Pacífico sur, como es el puerto de Chancay. Para el Ecuador, esto significa que se reduce drásticamente el margen de maniobra diplomática, Washington empleará herramientas de poder blando como entrenamiento, inteligencia y tecnología o poder duro como operaciones combinadas entre EE.UU. y Ecuador (Redacción Primicias, 2026), para asegurar que el Ecuador no ceda activos estratégicos ni facilite la presencia de tecnología china en áreas sensibles de defensa o telecomunicaciones. La presión geopolítica es, básicamente la manifestación de este juego de suma cero, donde el beneficio de una potencia es visto como una amenaza existencial por la otra.

Es así como la geoeconomía se ha convertido en el arma principal de esta

confrontación. China por medio de sus empresas estatales, no solo crea infraestructura portuaria, establece nodos de control de datos que se pueden monitorear con fines estratégicos. Para el Ecuador este riesgo reside en que su infraestructura crítica pueda integrarse a una red que estados Unidos consideraría hostil. Este tipo de situaciones genera una inestabilidad interna, debido a que el sector económico presiona por una mayor apertura al capital asiático, mientras que el sector de defensa asesorado por la cúpula militar debe calcular el costo que saldría de enfriarse los lazos con el Pentágono. Como menciona Spykman, la geografía dicta la política, y el Ecuador está ubicado geográficamente anclado a una región donde la influencia estadounidense continúa siendo el factor de seguridad predominante.

Es así como el puerto de Chancay redefine la jerarquía portuaria en la región, desplazando para Ecuador el eje de gravedad de sus puertos hacia el sur donde se centra por intermedio de Chancay todo el Poder. Este desplazamiento mercantil implica que el Estado que controla el flujo de las mercancías tiene una capacidad mandataria de influir en las decisiones soberanas de sus vecinos. Milton Reyes destaca que este poder de red es una forma sofisticada de presión que supedita a los países andinos a subordinar sus prioridades nacionales a la lógica de la conectividad global impulsada por China. El Estado ecuatoriano corre el riesgo de quedar relegado a una posición satélite logística, cuya política exterior sea dictada por la necesidad de acceder a la red de distribución dominada por los capitales transnacionales, comprometiendo su estabilidad en la cuenca del Pacífico sur.

Dentro del espectro de la defensa, la sola presencia de activos chinos obliga a una reevaluación de la doctrina de seguridad nacional. La posibilidad de que el Pacífico sur se convierta en un teatro de operaciones de zona gris global es real. El empleo permanente de flotas pesqueras de manera masiva y la protección de infraestructuras críticas en manos extranjeras complican la vigilancia de la soberanía. En un sistema anárquico la única garantía existente es el poder propio, para un Estado como el ecuatoriano ese poder se torna complejo cuando los brazos de su economía estratégica están bajo control extranjero. La presión geopolítica por parte de Estados Unidos pretende que Ecuador refuerce su vigilancia sobre este tipo de inversiones, con convenios basados a la situación actual del Estado ecuatoriano, con apoyo en seguridad y lucha contra el crimen organizado, creando una especie de tensión diplomática por

intermedio de ecuador constante con China (Mearsheimer., 2001 a).

4.4 Riesgos de seguridad transnacional y control de flujo ilícitos. El riesgo operativo y de orden público

Una estructura que comprende un nodo logístico de la magnitud del puerto de Chancay no solo reconfigura las rutas del comercio legal, también establece un escenario nuevo de vulnerabilidad para la seguridad regional. Si analizamos la conectividad desde una perspectiva geopolítica, se puede observar que los flujos de capital e infraestructura a menudo se encuentran delante de la capacidad de control estatal. Para el Pacífico sur, la integración del puerto de Chancay con el sistema de redes viales que conectan al Ecuador, da nacimiento a un corredor de alta eficiencia que puede ser explotado por estructuras de crimen organizado transnacional. Este tipo de fenómenos se puede explicar por la teoría de que el control de las vías de comunicación es neurálgico no solamente para mantener el poder estatal, sino para cualquier entidad que pretenda proyectar influencia, de manera legal o ilegal (Mahan, 1890).

En la perspectiva de la seguridad multidimensional bajo el contexto ecuatoriano, la presencia de proyectos grandes con infraestructura vinculados a la iniciativa de la franja y la ruta llevan un ambigüedad. Desde un lado, se proyecta como un motor de desarrollo geoeconómico y por otro, se plantean serios desafíos de soberanía y control territorial. La permeabilidad de la frontera sur del ecuador, que ha sido a lo largo de la historia afectada por el contrabando en especial de combustible, se ve presionada por una escala masiva de contenedores que se movilizarán de ida y vuelta, hacia y desde el puerto de Chancay. Si no se logra una presencia institucional robusta por parte del Estado, el crimen organizado transnacional puede mimetizar flujos ilícitos haciendo de contrabando e ilegalidades algo lícito dentro de la gran red logística legal, convirtiendo la eficiencia portuaria en una oportunidad para la expansión del narcotráfico (Reyes, 2018).

El riesgo operativo se acrecienta mediante la saturación de los mecanismos de control aduanero y militar, en especial en el sector fronterizo. Según la teoría del Rimland, las regiones de litoral son las zonas de contacto críticas donde el control del flujo es un factor determinante de poder. La ausencia de una respuesta coordinada entre

las instituciones de seguridad de Ecuador y Perú permiten que las organizaciones criminales aprovechen las asimetrías legales y operativas. El puerto de Chancay, al ser un imán natural en la región para el comercio global, también atrae las redes que pretenden diversificar sus rutas de salida hacia China, el mercado asiático y el mercado europeo, empleando a provincias como El Oro, Loja, Zamora como zonas de acopio y tránsito veloz hacia el puerto de Chancay (Spykman N. J., 1944).

En la actualidad el crimen transnacional ha evolucionado notablemente en la región andina, hasta considerar la existencia de un modelo de gobernanza criminal, donde los grupos delictivos organizados, disputan el control no solo territorial sino además de los corredores logísticos. Bajo esta misma línea, la infraestructura de gran calado peruana se considera ya un activo estratégico. Si el control de flujos ilícitos no se tecnifica conforme lo hace la nueva infraestructura portuaria, el orden público de las rutas que convergen al puerto de Chancay y sus zonas aledañas, se verán comprometidas por un aumento de violencia asociado al control de estas nuevas rutas. La conectividad es así un catalizador de inseguridad, donde es necesario un balance entre la apertura económica y la profundidad de inteligencia estratégica (Bartolomé, 2009).

Milton Reyes y Po Chun Lee (2017), en su investigación *La relación China – Ecuador en el siglo XXI*, enfatizan nuevamente que la relación que se genere con potencias extra regionales como China se debe analizar desde la autonomía estratégica, con la capacidad propia de Ecuador de tomar decisiones claves sin depender de potencias extranjeras. Al existir el riesgo que el puerto de Chancay se transforme en un enclave de difícil supervisión estatal se aumenta la probabilidad de que se generen economías grises en su periferia. Para el Estado ecuatoriano, esto implica una amenaza directa a la seguridad nacional, debido a que las instituciones de seguridad del Estado aún han considerado una adaptación en sus doctrinas para poder enfrentar la sofisticación de los flujos que generará un puerto de última generación. Es así como podemos considerar que la seguridad en la frontera sur requiere una interoperabilidad moderna, que a la actualidad es incipiente frente a la velocidad con la que avanza la construcción de este tipo de infraestructuras y que en el caso del puerto de Chancay ya

se encuentra operando.

El control de aduana entre Ecuador y Perú se enfrentará a un dilema de viabilidad comercial frente a la seguridad. Mahan ya advertía en su obra, *The geographical pivot of history*, que un puerto que no podría ser protegido o controlado efectivamente, se convierte en una debilidad para el Estado. En un contexto contemporáneo, este control no solo debe ser físico, debe considerar lo digital, tecnológico y la inteligencia. La probabilidad que el narcotráfico se infiltre en las cadenas de suministros que alimentan el puerto de Chancay desde origen del sector exportador ecuatoriano es muy alta. Esto no solo afecta el orden público, pone en riesgo la reputación de las exportaciones legales de Ecuador, que ya han mostrado infiltraciones de este tipo (Swissinfo, 2026), pudiendo ser utilizadas como fachada para el movimiento de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización.

El crecimiento de economías ilegales en el territorio ecuatoriano, como resultado de la nueva dinámica logística, requiere de un rediseño de seguridad territorial. La geografía es el factor condicionante más importante en la política exterior. La permeabilidad de la frontera sur del Ecuador, con los pasos de las fronteras informales, se vuelve una brecha ante la magnitud del puerto de Chancay. El crimen organizado transnacional, no respeta límites estatales, busca la menor resistencia y la mayor rentabilidad. Al consolidarse el puerto de Chancay como el hub principal del Pacífico sur, la presión del sistema de seguridad ecuatoriano crecerá proporcionalmente al volumen de carga que transite por el eje binacional, marítimo y terrestre. (Spykman N. J., 1942)

El riesgo que se presenta en orden público se extiende hasta el punto de llegar a la proliferación de delitos conexos como el tráfico de armamento, la trata de personas y el lavado de activos en las ciudades portuarias y sus nodos de conexión. La literatura sobre la seguridad regional coincide en que los espacios de alta densidad económica sin un control eficiente por parte del Estado, y que no sea de manera proporcional se convierten en zonas de disputa para el crimen organizado. Milton Reyes (2025) en su obra *La relación China-Ecuador: Del neodesarrollismo “reformista” de Correa, al “posreformismo” de Moreno durante la Crisis Crediticia de China (2006–2021)*, advierte que la perspectiva ecuatoriana debe ser proactiva y no solo reactiva ante este

puerto de última generación. La soberanía es ejercida controlando los flujos, de lo contrario, el estado cederá espacio a actores no estatales que utilizan la globalización y las infraestructuras modernas como el puerto de Chancay, para fortalecer sus estructuras criminales. (Reyes, 2025)

5. Conclusiones

Se evidencia que el escenario portuario en la región de América del sur enfrenta una transformación estructural profunda debido a que el puerto de Chancay no opera simplemente como un terminal comercial aislado, sino como un enlace estratégico de conectividad transpacífica de gran escala. A lo largo de la historia, los esfuerzos realizados por el Estado ecuatoriano por estabilizar y brindar seguridad en su espacio marítimo han sido dependientes de normas internas y decretos de emergencias enfocados en planes de contingencia locales; sin embargo dichos enfoques político – estratégicos no han logrado resultados completamente efectivos a largo plazo, debido a que han ignorado la dinámica global de la economía política marítima y la interdependencia de las redes de infraestructura crítica que hoy configura el poder mundial.

La proyección geoeconómica de China se ha desplegado a través de la infraestructura hasta llegar a implementarse con el puerto de Chancay en el Perú, afectando de manera crítica sus implicaciones geopolíticas en América del sur y los desafíos multidimensionales que este fenómeno plantea para la seguridad nacional del Estado ecuatoriano. Al finalizar este esfuerzo analítico, se desprenden diversas deducciones fundamentales que interconectan la teoría de las relaciones internacionales, la economía política transpacífica y las doctrinas de defensa nacional.

Asimismo, la masiva intervención portuaria de la corporación estatal china Cosco Shipping en la población de Chancay, no debe ser interpretada meramente como un desafío comercial ajeno, debe considerarse como un imperativo geopolítico que obliga al Ecuador a transformar de manera urgente su modelo de gobernanza logística y revisar su doctrina de defensa. Sin embargo, dentro del orden transpacífico actual, este fenómeno se desenvuelve bajo los parámetros ajenos a un entorno donde la tradicional guerra es reemplazada por la lógica del mercado, el control de la infraestructura y el

dominio de los centros de transferencia de datos, lo que obliga a redefinir el concepto de soberanía territorial tradicional.

El estudio de revisión sistemática concluye que el escenario portuario en la región, una vez mostrada directamente la reconfiguración de la red portuaria del Pacífico sur, la existencia de una alteración drástica en la jerarquía funcional del litoral occidental de América del sur. Ya que el puerto de Chancay cuenta con un calado de 18 metros, esto le permite recibir de forma directa y sin restricciones a los buques portacontenedores de última generación, el puerto de Chancay se consolida como el único hub marítimo genuino de la región, reduciendo los tiempos de tránsito directo hacia el continente asiático en aproximadamente diez días.

Además, esta gran capacidad técnica genera una fuerza de atracción logística que tiende a monopolizar las rutas comerciales troncales, impactando de forma directa en los puertos vecinos, en especial y de manera crítica en los ecuatorianos. Para el sistema portuario ecuatoriano, concentrado principalmente en los puertos de Guayaquil y Posorja, este fenómeno desencadena en un proceso acelerado de periferización logística. De no considerar medidas de mitigación inmediatas, los terminales portuarios ecuatorianos corren el riesgo de perder sus rutas directas con los mercados internacionales, siendo degradados funcionalmente a la condición de puertos secundarios o alimentadores feeder, lo que incrementa los costos de transición para las exportaciones ecuatorianas y somete la conectividad del país a las decisiones operativas tomadas en el nodo central controlado por China.

Frente al cambio abrupto que representa el puerto de Chancay, se puede evidenciar que la prioridad de invertir en sistemas portuarios nacionales que estén acorde a la demanda actual, que sean soberanos y con altas capacidades de control tecnológico reduce de manera significativa las vulnerabilidades estratégicas del Estado frente a la influencia de potencias extrarregionales. Una de las conclusiones es las limitaciones operativas de las Fuerzas Armadas del Ecuador con infraestructuras muy adversas, que enfrenta el estado ecuatoriano y las Fuerzas Armadas del Ecuador, es factible avanzar a un horizonte de resiliencia estratégica mediante acciones progresivas y sostenidas en el tiempo. La respuesta del Estado ecuatoriano ante la supremacía logística del puerto de Chancay no puede consistir en una competencia de

infraestructura a gran escala cuya realidad es remota y económicamente inviable.

Al transformar las rutas de navegación ecuatorianas en rutas de alimentación secundarias y fragmentadas, se abren amplias ventanas de oportunidades estratégicas que pueden ser explotadas por la estructura del crimen organizado transnacional. El incremento en los tiempos de navegación en el mar, la acumulación de contenedores en muelles secundarios y la necesidad de efectuar transbordos en puertos externos saturan las capacidades de control estatal, facilitando así la contaminación de las exportaciones legítimas con sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, un riesgo crítico que se evidencia en las recurrentes incautaciones masivas de narcóticos registradas en los terminales portuarios del litoral ecuatoriano. Por lo tanto cuanto más grande sea la inversión del Estado en la modernización de los sistemas de inspección no intrusiva, la estandarización internacional de los protocolos del muelle y la integridad de los flujos de carga, menores serán los niveles de riesgo logístico, violencia criminal e infiltración delictiva que amenacen las estabilidad del país.

También se identificó un riesgo estratégico directo, que afecta directamente a la soberanía alimenticia y a los recursos marítimos nacionales a mediano y largo plazo. Es gracias a la cercanía de este mega enclave portuario gestionado por corporaciones vinculadas directamente al Estado chino potencia de forma geométrica las capacidades de mantenimiento, abastecimiento logístico y resguardo de la flota pesquera de ultramar de China, esta extrae recursos marítimos de forma recurrente en el Pacífico sur. Esta proximidad reduce significativamente los costos operativos de esta flota china y esto facilita su permanencia prolongada en las áreas adyacentes a la Zona Económica Exclusiva [ZEE] continental y la reserva marítima de las Galápagos, esto incremento significativamente la presión delictiva derivada de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada [INDNR], en especial del Dosidicus Giga o Calamar Gigante, lo que representa un desafío de gran magnitud para las capacidades de custodia soberana y patrullaje oceánico de la Armada del Ecuador.

Finalmente, la inserción del Estado ecuatoriano en esta nueva arquitectura logística transpacífica lo expone a las tensiones inherentes a la competencia por la hegemonía global entre los Estados Unidos y China. Controlar la infraestructura crítica y telecomunicaciones portuarias vinculadas a la Ruta de la Seda Digital, genera un

dilema de seguridad nacional profundo para los tomadores de decisiones en Ecuador, bajo el idioma global donde se observan erosionadas las estructuras estatales tradicionales, uno de estos mayores desgastes es la capacidad de control autónomo frente a las redes globales del mercado y las corporaciones transnacionales. Mientras los sectores de producción nacional presionan legítimamente por una mayor integración comercial con China para salvaguardar el acceso a los mercados, las instituciones de defensa deben evaluar minuciosamente los costos políticos y estratégicos de vincular la infraestructura crítica del país a plataformas tecnológicas percibidas como amenazas por Estados Unidos, el principal socio histórico del Ecuador en materia de cooperación e inteligencia militar hemisférica.

En conclusión, el puerto de Chancay transforma irreversiblemente la geopolítica regional, obligando al Ecuador a migrar con urgencia de un enfoque de seguridad nacional puramente correctivo y reactivo hacia una visión de seguridad integral contemporánea, donde la defensa de la integridad y soberanía nacional, no se limita a resguardar los límites territoriales, sino a garantizar el control de los flujos de información, la eficiencia estratégica de las aduanas ecuatorianas y la autonomía operativa de sus rutas de navegación marítima.

6. Reflexión Final

El Ecuador debe enfocarse en la optimización de sus ventajas comparativas enfocadas a sus fortalezas, debe considerar el fortalecimiento de la seguridad interna portuaria y la agilización de sus procesos aduaneros. Consolidar programas de conectividad marítima y de transporte secundario seguro, eficiente y tecnificado desde el Golfo de Guayaquil hacia el puerto de Chancay puede atenuar la pérdida de la centralidad portuaria si se garantiza que la carga nacional transite regulada bajo estándares de integridad. De igual manera, la repotenciación y el desarrollo de las Zonas Especiales de Desarrollo Económico [ZEDE], en las inmediaciones de los terminales oceánicos ecuatorianos representan una vía indispensable para romper el esquema puramente extractivista, permitiendo así incorporar procesos de manufactura intermedia, empaque especializado, agregación de valor industrial y fitosanitario a las exportaciones agrícolas tradicionales antes de su inserción en las rutas marítimas de América del sur con rumbo a China.

Referencias Bibliográficas

360°, L. (s.d.). Chancay se consolida como hub logístico clave en la región Pacífico. *Chancay se consolida como hub logístico clave en la región Pacífico*. Supply chain management, Lima.

Actis, J. Z. (01 de Marzo de 2024). *El Sur Global ante la fragmentación geoeconómica: respuestas de Brasil, India, Indonesia y Sudáfrica*. Acceso em Marzo de 2026, disponível em CIDOB: <https://www.cidob.org/publicaciones/sur-global-ante-fragmentacion-geoeconomica-respuestas-brasil-india-indonesia>

Alarcón, L. C. (2024). Guerra interna en Ecuador: un análisis desde el poder militar. *Diálogo para la paz*, pp. 1 - 28.

- Alarcón, L. C. (2026). El estado de guerra como mecanismo de dominación política en Ecuador. *Sociología y Política Hoy*, pp. 137 - 157.
- Alvarez, A. (2022). China y América del Sur. El consenso de Beijing y las redes materiales del extractivismo. *Izquierdas*, pp. 28.
- Andrade, G. (2025). El mar como oportunidad geopolítica para el Ecuador: Visión estratégica y el rol de la Armada como autoridad marítima nacional. *Academia de Defensa Militar Conjunta "Gral. Francisco Javier Salazar Arboleda"*, pp. 100 - 158.
- Armanelli, O. (2025). Perú un estado mediano sus desafíos geopolíticos en el siglo XXI, Estudio de caso: Puerto de Chancay. *Revista Científica "Escuela Superior de Guerra del Ejército"*, pp. 91-116.
- Artana, S., & Luján, C. (2021). *Seguridad marítima y pesca ilegal: Desafíos para la soberanía en el Pacífico Sur y el Atlántico Sur*. Lanús: Ediciones de la Universidad Nacional de Lanús.
- Ballow, R. (1999). *Business Logística Management*. Upper Saddle River: Prentice-Hall.
- Barleta, E. P., Hazin, M. S., & Sánchez, R. J. (2024). *Informe portuario 2023 - 2024: señales mixtas en el comercio y los puertos y nuevas disrupciones en la logística internacional marítima de contenedores*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Bartolomé, M. (2009). Las Fuerzas Armadas sudamericanas y las perspectivas de cooperación en la lucha contra el terrorismo y el crimen organizado. *Instituto de estudios internacionales - Universidad de Chile*, pp. 7 - 30.
- Benavides, R. V. (2023). El valor estratégico del HUB Perú en América del Sur. *Revista del Instituto español de Estudios Estratégicos*, pp. 95 - 129.
- Bohorquez, P., & Rivas, M. (2022). *Propuesta de mejoramiento de servicios de carga comercial en el Puerto de Guayaquil, año 2020-2021*. Guayaquil: UTEG.
- Braudel, F. (1992). *The Perspective of the World: v. 3 (Civilization & capitalism, 15th-18th century)*. Londres: Fontana Press.
- Brautigam, D. (2009). *The Dragon's Gift: The Real Story of China*. Oxford: Oxford University Press.
- Brown, R. (1979). The future of the international railways of South America. A historical approach. *CEPAL*, pp. 7 - 39.
- Brzezinski, Z. (1997). *El Gran Tablero Mundial La supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos*. Barcelona: Paidós. Acceso em 18 de Agosto de 2025
- Budrovich, J. (2023). ¿Quién pone los límites en el mundo logístico portuario? Revolución logística y producción de límites a través de los trabajadores portuarios de Valparaíso. *Izquierdas*, pp. 3261 - 3285.
- Buques de Guerra. (- de - de s.f.). *Buques de Guerra*. Fonte: Gerald R. Ford : https://www.buquesdeguerra.com/en/united-states/cvn-gerald-r-ford-class.html?utm_source
- Burns, M. G. (2015). *Port Management and Operations*. Boca Ratón: CRC Press.
- Cámara Marítima del Ecuador. (16 de Julio de 2025). *Puerto de Manta y Chancay: posible alianza para Ecuador y China*. Acceso em 14 de Agosto de 2025, disponível em Camae:

<https://www.camae.org/tpm/puerto-de-manta-y-chancay-posible-alianza-para-ecuador-y-china/>

- Cardoso, F. H., & Faletto, E. (1969). *Dependencia y desarrollo en América Latina*. México: Siglo XXI editores. Acceso em 15 de Marzo de 2026
- Castro, D. (s.d.). Diez años de la Franja y la Ruta. *Radiografía de China en América Latina y el Ecuador*. Plan V, Guayaquil.
- Chellaney, B. (2017). Sovereignty on the Edge: The New Geopolitics of Infrastructure. *Strategic Studies Quarterly*.
- China, E. (s.d.). Xi Jinping Se Reúne con Presidente de Ecuador Daniel Noboa. *Xi Jinping Se Reúne con Presidente de Ecuador Daniel Noboa*. Embajada China, Tianjin.
- China, M. d. (15 de Noviembre de 2024). *Ministerio de relaciones exteriores república popular de China*. Obtenido de Xi Jinping y Presidenta de Perú Dina Boluarte Asisten a Ceremonia de Inauguración del Puerto de Chancay por Videoconferencia:
https://www.fmprc.gov.cn/esp/zxxx/202411/t20241119_11529183.html
- Coyle, J., Langley, J., & Novack., R. (2016). *Supply Chain Management: A Logistics Perspective*. Boston: Cengage Learning.
- Cristhoper, M. (1992). *Logistics and Supply Chain Management*. Gran Bretaña: Henry Ling Ltd.
- Dodds, K. (2007). *Geopolitics: A Very Short Introduction*. Oxford: Oxford University Press.
- Dulanto, G. (18 de Noviembre de 2024). *Universidad de Piura*. Fonte: Importancia económica del puerto de Chancay: <https://www.udep.edu.pe/hoy/2024/11/importancia-economica-del-puerto-de-chancay/>
- Economía, R. (s.d.). El Pacífico sur cambia de eje. *La flota china desplaza rutas y Chile gana protagonismo*. Revista Economía, Santiago de Chile.
- Economy, E. C. (2022). *The World According to China*. Washington: Polity Press.
- Ecuador, P. d. (2024). *Estrategia nacional de integridad pública*. Quito: Gobierno del Ecuador.
- Ellis, R. E. (2019). China on the Ground in Latin America: Challenges for the Chinese and Impacts on the Region. *Journal of Latin American Studies*, pp. 191.
- Ellis, R. E. (20 de Febrero de 2025 a). R. Evan Ellis, Phd. Acceso em 08 de Septiembre de 2025, disponible em El impacto de China en los intereses de EE.UU. en América Latina:
<https://revanellis.com/el-impacto-de-china-en-los-intereses-de-eeuu-en-america-latina>
- Ellis, R. E. (1 de Mayo de 2025 b). Chinese Engagement in Latin America. *US Army War College*, pp. 1 - 27. Fonte: revanellis:
<https://revanellis.com/Evolucion%20del%20Entorno%20Estrategico%20Latinoamericano%20y%20la%20Postura%20de%20Sus%20Fuerzas%20de%20Seguridad%20-%20R%20Evan%20Ellis.pdf>
- Farole, T. (2011). *Zonas económicas especiales en África : comparación del rendimiento y el aprendizaje de la experiencia global*. Washington: World Bank Publications.

- Fernández, P. A. (2025). Megapuerto de Chancay: China y el nuevo mapa geoeconómico del Pacífico Sur. *Foreign Affairs*, pp. 19 - 26.
- Fortín, C., Heine, J., & Ominami, C. (1 de Septiembre de 2020). *Nueva sociedad*. Fonte: El no alineamiento activo: un camino para América Latina : <https://nuso.org/articulo/el-no-alineamiento-activo-una-camino-para-america-latina/>
- French, H. W. (2017). *Everything Under the Heavens: How the Past Helps Shape China's Push for Global Power*. New York: Knopf Publishing.
- Frenkel, A., & Blinder, D. (2020). Geopolítica y cooperación espacial: China y América del Sur. *Desafíos*, pp. 1 - 30.
- Gereffi, G. (2018). *Global value chains and development : redefining the contours of 21st century capitalism* . Londres: Cambridge University Press.
- González, M., & Zavala, A. (2024). A comparison of logistics routes in América: The corridors case. *Proceedings of the IISE Annual Conference*, pp. 1 - 6.
- Gualberto, L. (2024). La geoeconomía y geopolítica de las rivalidades China - Estados Unidos en las estrategias del Asia - Pacífico vs Indo - Pacífico. *¿Existe un espacio Indo-Pacífico?: Reflexiones desde las Relaciones Internacionales*, pp. 191 - 2017.
- Guglielmelli, J. E. (1979). *Geopolítica del desarrollo*. Buenos aires: Revista estrategia. Acceso em Marzo de 2026
- Guido, L., & Bil, D. A. (2026). Estados Unidos, China y la geopolítica del Litio: infraestructura y el rol de América Latina en la cadena global. *Miradas críticas a las infraestructuras urbanas en América latina*, pp. 1 - 19.
- Guimarães, S. P. (2006). *Desafíos brasileños en la era de los gigantes*. Río de Janeiro: Contraponto. Acceso em 15 de Marzo de 2026
- Harris, R. B. (2016). *War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft*. Massachusetts: Belknap Press de Harvard University Press.
- Harvey, D. (2004). *El Nuevo Imperialismo*. Madrid: Akal Ediciones.
- Hernández, L., Romero, J., Tiria, J., & López, D. (2019). Estrategia de la mejora continua de la logística de transporte, una evaluación del diseño de una red de conexión continental multimodal de transporte: ruta panamericana. *Uniminuto*, pp. 3 - 8.
- Hidalgo, G. D. (2024). Perú en el papel del collar de perlas Chino ¿Que papel jugaría el megapuerto de Chancay para la geoestrategia de China en la Región de Sudamérica? Em M. d. Gobierno de España, *Selección de memorias del Máster interuniversitario en Diplomacia y Relaciones internacionales 2021 - 2022* (p. 664). Madrid: Imprenta de la Dirección General de Comunicación,. Acceso em 22 de Febrero de 2026
- Hillman, J. E. (2020). *The Emperor's New Road: China and the Project of the Century*. New Haven: Yale University Press.
- Hillman, J. E. (2021). *The Digital Silk Road. China's Quest to Wire the World and Win the Future*. New York: Profile Books Limited.

- Idrovo, H. (2013). *Baltra base Beta Galápagos y la Segunda Guerra Mundial*. Quito: Ministerio de Cultura del Ecuador.
- Interior, M. d. (2018). *Plan nacional de seguridad ciudadana*. Quito: BID.
- Kaplan, R. (2010). *Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power*. New York: Random House.
- Kaplan, R. (2013). *La venganza de la geografía*. Barcelona: RBA Libros S.A. Acceso em 16 de Marzo de 2026
- Kaplan, R. (2014). *Asia's Cauldron: The South China Sea and the End of a Stable Pacific*. New York: Random House.
- Katz, C. (10 de Abril de 2023). *Multiplicidades de China en América Latina*. Fonte: Sur: <https://www.sur.org.co/multiplicidades-de-china-en-america-latina/>
- Khanna, P. (2017). *Connectography: Mapping the future of Global Civilization*. Barcelona: Paidós.
- Kissinger, H. (2011). *On China*. New York: Penguin Press.
- Klaveren, A. v. (SF de Diciembre de 2012). América Latina en un nuevo mundo. *Revista CIDOB*, pp. 131-150. Acceso em 09 de Agosto de 2025, disponível em <https://www.cidob.org/publicaciones/america-latina-en-un-nuevo-mundo>
- Krugman, P. (1992). *Geography and Trade*. Londres: Leuven University.
- Levinson, M. (2016). *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton : Princeton University Press.
- Luttwak, E. (1990). *De la Geopolítica a la Geoeconomía: Lógica del Conflicto, Gramática del Comercio*. Washington : The National Interest.
- Mahan, A. T. (1890). *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*. Boston, Estados Unidos: Little, Brown y Cía. Acceso em Febrero de 2026
- Mearsheimer, J. (2001). *Teoría de las Relaciones Internacionales*. Nueva York: Norton & Company.
- Mearsheimer., J. J. (2001). *La tragedia de la política de las grandes potencias*. New York: W. W. Norton & Company.
- Mendez, A., & Turzi, M. (2020). *The Political Economy of China-Latin America Relations: The AIIB Membership*. Cham: Palgrave Macmillan.
- Miller, T. (2017). *China's Asian Dream*. Londres: Zed Books.
- Moneta, J. C. (1995). *La inserción de América Latina en Asia - Pacífico*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano. Acceso em Marzo de 2026
- Monroe, J. (1823). *Doctrina Monroe*. Washington: EE.UU.
- Montanez, L., Granada, I., Rodriguez, R., & Veverka, J. (2015). *Guía logística aspectos conceptuales y prácticos de la logística de cargas*. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Moreira, M. M. (2018). *A road map for better integration in latin America and the Caribbean*. Washington: Felipe Herrera Library.

- Moreno, R. (17 de Noviembre de 2025). *Infobae*. Fonte: Guerras comerciales y supply chain, una mirada desde la hegemonía portuaria global:
https://www.infobae.com/movant/2025/11/17/guerras-comerciales-y-supply-chain-una-mirada-desde-la-hegemonia-portuaria-global/?utm_source=chatgpt.com
- Narrea, O. (2024). *Hacia la industria 4.0 alrededor del puerto de Chancay: Lecciones desde corredores económicos en China, Malasia y Tailandia en la Iniciativa de la Franja y la Ruta*. Lima: Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico, Universidad del Pacífico.
- Nascimento, L. G. (9-12 de Junio de 2025). *Geoeconomía y Geopolítica de las rivalidades China-Estados Unidos en las estrategias Asia-Pacífico vs Indo-Pacífico*. (CLACSO, Ed.) Acceso em 1 de Abril de 2026, disponível em X Conferencia latinoamericana y caribeña de ciencias sociales.:
https://conferenciadclacso.org/programa/resumen_ponencia.php?p=7505&ponencia=Conf-1-8018-38962&utm_source=chatgpt.com
- Nolte, D. (2013). El dragón en el patio trasero. *Papel político*, pp. 587 - 598.
- Notteboom, T., & Rodriguez, J.-P. (2005). Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, Amberses.
- Nye, J. (2008). Public Diplomacy and Soft Power. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, pp. 94 - 109.
- Oleas, J. (s.d.). Chancay, China y la desglobalización. *Chancay, China y la desglobalización*. Plan V, Guayaquil.
- Orbaiceta, G. V. (s.d.). Influencia de Alfred Mahan en la doctrina naval de China. *De la expansión de la Armada a la 'denegación del acceso' Pekín sigue el manual del almirante y estrategia estadounidense que impulsó a EEUU como potencia marítima*. Universidad de Navarra, Jaca. Fonte: Influencia de Alfred Mahan en la doctrina naval de China.
- Pacífico, U. d. (2026). *Conectado al mar ¿De espaldas a la ciudad?* Lima: Universidad del Pacífico.
- Pacífico, U. d. (2026). *Puerto de Chancay en su primer año; Conectado al mar ¿de espaldas a la ciudad?* Lima: UP.
- Pallis, A., & Rodrigue, J.-P. (2026). *Economía, gestión y política portuaria*. New York: Routledge.
- Pastrana, E. (2014). *Escenarios estratégicos y seguridad en América Latina*. Cali: Universidad Santiago de Cali. Acceso em 15 de Marzo de 2026
- Pelcastre, J. (s.d.). El puerto de Chancay y los riesgos de la creciente influencia de China . *El puerto de Chancay y los riesgos de la creciente influencia de China*. Diálogo Américas, Doral.
- Peters, E. D. (2020). Monitor de la infraestructura china en América. *RED ALC-CHINA*, pp. 1 - 14.
- Piguave, E. U. (2019). Los recursos naturales son poder: la geopolítica de las periferias latinoamericanas durante el 'boom' de precios de materias primas y el ascenso económico de China. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, pp. 229 - 258.
- Porter, M. E. (1998). *Los "clusters" y la nueva economía*. Brighton: Harvard Business Review.
- Poveda, E., & Ayala, A. (2023). *Análisis de la competitividad del puerto de Buenaventura en Latinoamérica*. Bogotá: Universidad Cooperativa de Colombia.

- Prashad, V. (2012). *The Poorer Nations: A Possible History of the Global South*. Londres: Verso books.
- Quiliconi, C., & Vasco, P. R. (2021). Minería China y resistencia China en Ecuador. *Carnegie Endowment for International Peace*, pp. 46.
- Quintana, R. E., Donoso, M. G., Jaime, H. P., & Leones, M. A. (2025). *La gestión de la logística y el transporte internacional en el Ecuador: Estrategias, retos y oportunidades en un mundo globalizado*. Guayaquil: Liveworkingeditorial.
- Ramírez, I. J., Ocampo, S. H., & Alzate, P. (2026). Puertos conectados: La era de la inteligencia logística y medioambiental. *MundoFESC*, pp. 292 - 302.
- Redacción Primicias. (20 de Abril de 2026). *Primicias EC*. Fonte: Este es el acuerdo que Ecuador y EE.UU. firmaron para intercambiar inteligencia contra el crimen organizado: <https://www.primicias.ec/seguridad/acuerdo-ecuador-ee-uu-intercambiar-inteligencia-crimen-organizado-120881/>
- Reuters. (14 de Noviembre de 2024). *Reuters*. Fonte: La china dice que el puerto de Chancay es el comienzo de un nuevo corredor marítimo-terrestre entre China y América Latina: <https://www.reuters.com/world/chinas-xi-says-chancay-port-start-new-maritime-land-corridor-between-china-latin-2024-11-14/>
- Reyes, M. (2018). *La Economía Política Internacional y la Geopolítica de la Iniciativa Franja y Ruta: escenario general y posibles implicaciones para Sudamérica*. Buenos Aires: Vaca Sabino; Zhou, Zhan.
- Reyes, M. (2022). China y su relación con Ecuador y Perú en el escenario covid 19. *Anuario Asia Pacífico*, pp. 1 - 28.
- Reyes, M. (2025). La relación China–Ecuador: Del neodesarrollismo “reformista” de Correa, al “posreformismo” de Moreno durante la Crisis Crediticia de China (2006–2021). Em *La ruta tropical de la seda: el futuro de China en América del Sur* (pp. 95 - 106). Quito: USFQ.
- Reyes, M., & Lee, P. C. (2017). *La relación China - Ecuador en el siglo XXI*. Quito: IAEN.
- Reyes, M., Borja, J. M., & Trujillo, P. (2022). *Historia de la migración china en Ecuador: Entre la diáspora y el desarrollo de la franja y la ruta*. Quito: Alectrón.
- Ríos, J. D. (2015). *Convergencias en las Políticas Comerciales de los Países de la Alianza del Pacífico: Una Evaluación de las Políticas de Tratados de Libre Comercio de México y Colombia con Socios en Asia-Pacífico*. Guayaquil: Revista Empresarial, UCSG.
- Ríos, M., Guizado, F., Anaya, M., & Romero, R. (2024). Puerto de Chancay: Catalizador del comercio Estratégico Perú - China y exportación de productos no aprovechados. *Ciencia Latina Internacional*, pp. 4201 - 4216.
- Rivera, A. L. (2015). *Huaquillas: La vida en la frontera*. Quito: Universidad politécnica salesiana.
- Rodrigue, J. (2020). The geography of maritime ranges: interfacing global maritime shipping networks with Hinterlands. *GeoJournal*, pp. 1231 - 1244.
- Rodrigue, J. P. (2020). *Geografía de los sistemas de transporte*. New York: Routledge.
- Rodrigue, J. P. (2024). *The Geography of Transport Systems*. Londres: Routledge.

- Rozelle, S., & Hell, N. (2020). *Invisible China How the Urban-Rural Divide Threatens China's Rise*. Chicago: Asian Studies.
- Salamanca, C., Landaverde, O., Cruz, P., Armijos, J. P., Capristán, R., & Poveda, R. (2021). *Infraestructura física y logística para la integración regional y el fortalecimiento de las cadenas de valor en los países andinos*. Washington: Banco Interamericano de desarrollo.
- Sanborn, C. A., Pareja, A., & Quispe, D. (2024). *De Marcona a Chancay: la presencia económica y empresarial china en el Perú, 1992-2023*. Lima: Universidad del Pacífico.
- Sánchez, M. J. (2025). *La economía de la integración regional*. Lima: Routledge.
- Sánchez, R. (2004). *Puertos y transporte marítimo en América latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente*. Santiago de Chile: CEPAL - SERIE Recursos naturales e infraestructura .
- Sandoya, F., & Chicaiza, J. (2014). *La investigación en logística y transporte: estudio comparativo entre los países de la región Andina, retos y oportunidades para su desarrollo en el Ecuador*. Guayaquil: Espol.
- Sansó, D., & Pascual, R. (2011). *América Latina - Pacífico: Repercusiones para la seguridad regional e internacional. UNISCI Discussion Papers*, pp. 159 - 190.
- Scaliter, J. (23 de Enero de 2026). *La Razón*. Fonte: 12000 toneladas: Así es el destructor chino tipo 055: https://www.larazon.es/tecnologia/12000-toneladas-asi-destructor-chino-tipo-055_20260123697350c8eb223406e5ac9c03.html
- Serafino, W. (21 de Marzo de 2026). *La batalla geopolítica de los puertos en América Latina*. Fonte: Diariorred: <https://www.diarior-red.com/articulo/internacional/batalla-geopolitica-puertos-america-latina/20260320221947066194.html?>
- Shixue, J. (2018). Una mirada China a las relaciones con América Latina. *Nueva Sociedad*, pp. 62 - 70.
- Song, D. W., & Panayides, P. (2016). *Maritime Logistics: A Guide to Contemporary Shipping and Port Management*. New York: Kogan Page.
- Sosa, J. (2018). *Introducción a la logística internacional*.
- Spykman, N. J. (1942). *America's Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power*. New York: Harcourt, Brace and Co.
- Spykman, N. J. (1944). *The geography of the peace*. Nueva York: Harcourt, Brace and Company. Acceso em Marzo de 2026
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics*. New York: Routledge.
- Storni, S. R. (1916). *Intereses argentinos en el mar*. Buenos Aires: Talleres gráficos del ministerio de marina. Acceso em Marzo de 2026
- Strange, S. (1996). *The Retreat of The State*. New York: Press Syndicate of the UNiversity of Cambridge.
- Swissinfo. (04 de Abril de 2026). *SWI*. Fonte: Incautan 1,5 toneladas de droga en un puerto de Ecuador y detienen a siete personas: <https://www.swissinfo.ch/spa/incautan-1%2C5-toneladas-de-droga-en-un-puerto-de-ecuador-y-detienen-a-siete-personas/91210283>
- Talley, W. K. (2009). *Port Economics*. New York: Routledge.

- Till, G. (2013). *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century de Geoffrey Till*. Londres y New York: Routledge.
- Torres, V. M. (2025). *Estudo del impacto del nuevo proyecto de Chancay y su impacto en el Callao*. Barcelona: Universidad politécnica de Cataluña.
- UNCTAD. (2024). *Review of Maritime Transport* . Ginebra: Naciones Unidas.
- Vásquez, Á. L. (2019). Evolución del concepto de seguridad en la República del Ecuador: desde una perspectiva de seguridad nacional hacia la seguridad integral. *Relaciones Internacionales*, pp. 171 - 188.
- Vessel Finder . (03 de Mayo de 2026). *VesselFinder*. Fonte: Warship Tacna:
https://www.vesselfinder.com/vessels/details/9052903?utm_source
- Zenozain, C., Agüero, L., Casaró, B., & Manchego, S. (2025). Chancay Port: Strategic transpacific node and logistic transformation. *Scientia Administrativa*, pp. 234 - 251.
- Zhao, M. (2021). The Belt and Road Initiative and China–US strategic competition. *Pub med central*, pp. 248 - 260.



TRABAJO DE TITULACIÓN_0924328396_ROBLES HIDALGO_EDWIN MANUEL_15_12_2025_00_35

10%
Textos
sospechosos



3% Similitudes
0 % similitudes
entre comillas
< 1 % entre las
fuentes
mencionadas
4% Idiomas no
reconocidos
4% Textos
potencialmente
generados por
la IA

Nombre del documento: TRABAJO DE
TITULACIÓN_0924328396_ROBLES HIDALGO_EDWIN
MANUEL_15_12_2025_00_35.docx
ID del documento: 00af2284c2b736bcb58e4e44632f80666d85d481
Tamaño del documento original: 1,36 MB

Depositante: GUALDEMAR JIMENEZ
Fecha de depósito: 12/1/2026
Tipo de carga: interface
fecha de fin de análisis: 12/1/2026

Número de palabras: 16.639
Número de caracteres: 108.327

Ubicación de las similitudes en el documento:



Fuentes de similitudes

Fuentes principales detectadas

N°	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	spanish.peopledaily.com.cn Texto íntegro de la Declaración Conjunta entre la ... http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2023/0914/c31621-20071620.html 3 fuentes similares	1%		Palabras idénticas: 1% (206 palabras)
2	ec.china-embassy.gov.cn Wang Yi Se Reúne con Ministra de Relaciones Exterior... https://ec.china-embassy.gov.cn/esp/gyzg/zgxw/202505/t20250514_11622999.htm 2 fuentes similares	1%		Palabras idénticas: 1% (191 palabras)
3	espanol.cgtn.com China representó el 28 % del valor de las exportaciones brasi... https://espanol.cgtn.com/news/2025-05-13/1922160562508201986/	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (157 palabras)
4	Viene de de mi grupo 2 fuentes similares	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (144 palabras)
5	www.ride.org.mx El reconocimiento de los derechos públicos subjetivos y la ref... http://www.ride.org.mx/index.php/RIDE/article/download/95/419 2 fuentes similares	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (91 palabras)

Fuentes con similitudes fortuitas

N°	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	 Documento de otro usuario #e0a430 Viene de de otro grupo	< 1%		 Palabras idénticas: < 1% (37 palabras)
2	 www.globalwn.org Organización de los Estados Americanos (OEA) Global Wo... https://www.globalwn.org/es/about-issup/international-partners/oas	< 1%		 Palabras idénticas: < 1% (39 palabras)
3	 www.aaaver.org.mx Asociacion de Agentes Aduanales del Puerto de Veracruz http://www.aaaver.org.mx/boletines.php	< 1%		 Palabras idénticas: < 1% (36 palabras)
4	 www.redalyc.org Geopolítica sistémica aplicada: un modelo para entender las ... https://www.redalyc.org/pdf/4762/476247222003.pdf	< 1%		 Palabras idénticas: < 1% (24 palabras)
5	 revanellis.com El impacto de China en los intereses de EE.UU. en América Latin... https://revanellis.com/el-impacto-de-china-en-los-intereses-de-eeuu-en-america-latina	< 1%		 Palabras idénticas: < 1% (26 palabras)

Fuente ignorada Estas fuentes han sido retiradas del cálculo del porcentaje de similitud por el propietario del documento.

N°	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	 www.produccion.gob.ec https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2025/05/Evaluacion-de-la-implementaci...	2%		 Palabras idénticas: 2% (352 palabras)

Fuentes mencionadas (sin similitudes detectadas) Estas fuentes han sido citadas en el documento sin encontrar similitudes.

1	 https://espanol.cgtm.com/news/2025-05-13/1922160562508201986/index.html?utm_source=chatgpt.com
2	 https://www.reuters.com/world/china-colombia-sign-belt-road-cooperation-pact-2025-05-14/?utm_source=chatgpt.com

 Puntos de interés



0

Instituto de Altos Estudios Nacionales
Escuela de Seguridad y Defensa

a

Repercusión Geopolítica del megapuerto de Chancay en la Región del Pacífico Sur y el Estado ecuatoriano

Trabajo de titulación – Tesis de investigación presentado para obtener el grado académico de Magister en: Estudios Estratégicos y Seguridad Internacional

Autor: Edwin Manuel Robles Hidalgo (paco_23vr@outlook.com)
Tutor: Patricio Hernan Rivas Herrera (patricio.rivas@iaen.edu.ec)

Quito – 2025
Resumen

La consolidación del puerto de Chancay como un centro estratégico de conexión, concentración y redistribución, constituye uno de los procesos geopolíticos más significativos del Pacífico sur en el contexto del reordenamiento global posterior a la crisis financiera de 2008. Más allá de su función logística, Chancay debe entenderse como una infraestructura de alcance histórico comparable a hitos como el Canal de Panamá, al insertarse en una estrategia china de proyección comercial, tecnológica y política en América Latina.



Su desarrollo evidencia que los grandes proyectos internacionales responden a intereses claramente definidos y a visiones de largo plazo que reconfiguran jerarquías regionales y flujos de poder. Para el Perú, Chancay representa una plataforma clave de inserción en el comercio transpacífico, reposicionándolo como articulador central del corredor del Pacífico y como nodo relevante dentro de la arquitectura logística global. Para Ecuador y los países del Pacífico sur, el puerto introduce tanto oportunidades de integración a nuevas cadenas de valor como desafíos estructurales que obligan a repensar modelos portuarios, políticas exteriores y capacidades estratégicas, incluidas las de defensa. En este marco, Chancay redefine la competencia interregional entre Ecuador, Colombia, Chile, México y Perú, generando nuevas asimetrías y presiones de modernización. En síntesis, el puerto se consolida como un elemento clave de la transformación geoeconómica regional y como un factor determinante en la configuración del poder en el Pacífico sur. El método de investigación es cualitativo, usando tanto investigaciones de expertos de geopolítica y geoeconomía en la región.

Palabras clave: Chancay, Puerto, Pacífico, Ecuador, Región, China, Estados Unidos, Geoeconomía.

Abstract

The consolidation of the port of Chancay as a strategic hub for connection, concentration, and redistribution constitutes one of the most significant geopolitical processes in the South Pacific within the context of the global realignment following the 2008 financial crisis. Beyond its logistical function, Chancay should be understood as an infrastructure project of historical significance, comparable to landmarks such as the Panama Canal, as it is part of a Chinese strategy for commercial, technological, and political projection in Latin America. Its development demonstrates that major international projects respond to clearly defined interests and long-term visions that reconfigure regional hierarchies and power flows. For Peru, Chancay represents a key platform for integration into transpacific trade, repositioning it as a central link in the Pacific corridor and as a relevant node within the global logistics architecture. For Ecuador and the South Pacific countries, the port introduces both opportunities for integration into new value chains and structural challenges that force a rethinking of port models, foreign policies and strategic capabilities, including defense capabilities.



Within this context, Chancay redefines interregional competition among Ecuador, Colombia, Chile, Mexico, and Peru, generating new asymmetries and pressures for modernization. In short, the port is consolidating itself as a key element of regional geoeconomic transformation and as a determining factor in the configuration of power in the South Pacific. The research method is qualitative, drawing on research from geopolitical and geoeconomic experts in the region.



Keywords: Chancay, Port, Pacific, Ecuador, Region, China, United States, Geoeconomics.

Tabla de contenido

INTRODUCCIÓN

CAPITULO 1. América Latina en la Geopolítica

1.1 América Latina como espacio de conflicto Geopolítico

CAPITULO 2.

América Latina en el nuevo cuadro mundial

2.



1 Estados Unidos de Norteamérica

2.2 China

2.3 Rusia

2.4 Unión Europea

CAPITULO 3. Existencia de Geopolítica en América Latina

CAPITULO 4. ¿Chancay un nuevo foco de tensiones?

4.1 Perú país de proyección geopolítica

4.2 Consideraciones marítimas

4.3 Foco de tensiones

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

BIBLIOGRAFÍA

INDICE DE TABLAS

Tabla 1: Podemos apreciar los Intereses de China en la región desde diferentes aristas descriptivas.

Tabla 2: Material Académico consultado para sistematización de fundamentos teórico-analíticos.

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Collar de perlas chino

Ilustración 2: Rutas Cosco

Ilustración 3: Exportaciones tradicionales no petroleras y no mineras

Ilustración 4: Balanza no petrolera

Ilustración 5: Exportaciones no petroleras BCE

Ilustración 6: Evolución de exportaciones peruanas a China

Ilustración 7: Exportaciones totales de Chile

INTRODUCCIÓN

Interese chinos en La

tinoamérica.

Los procesos no vienen a la historia sin ropajes lo hacen con deseos y propósitos e incluso con temores que son parte de los grandes proyectos históricos. China, Perú, Occidente, Estados Unidos, el nuevo puerto de Chancay tanto como América Latina son actores de estas páginas para escudriñar la significación actual de un lugar que es mucho más que una instalación portuaria a pocos kilómetros de Lima. Se trata de una acción revestida de la significación de una operación comercial y geopolítica de parte de China y también de Perú. El gran cambio en el tablero mundial de poder, que está en una larga y compleja marcha sitúa una geometría de potencia en ascenso y otras en caída en un marco que sin ser por ahora dramático indica giros y nuevas hegemonías regionales y globales. Este cambio se fue fraguando desde la gran crisis económico-financiera del año 2008. Sin embargo, hay que tener presente que los giros de hegemonías como las de los años 1914-1936 o 1945, se observan hasta 1900 son lentos y contienen en sus despegues siempre muchas opciones internas. Es dentro de estas lógicas que hay que observar el núcleo temático de estas páginas, tanto el campo temático geopolítico como la observación estratégica sobre el puerto de Chancay en Perú. Esta mega instalación se levanta como un esfuerzo de viabilizar el comercio el intercambio y las dinámicas de comerciales de los países de la región. Pero también es un factor de poder geopolítico de China y subsecuentemente de Perú en la región. De esta forma esta plataforma portuaria altera el mapa geopolítico de América del Sur y las relaciones de poder económico y material de las naciones en este lugar.



Durante las últimas décadas China ha demostrado ser un Estado con una rigurosa y programática voluntad de poder mundial haciendo notar su presencia en América latina.

Su motivación se ha consolidado gracias a una gama de objetivos de los cuáles muestro una tabla resumida que pone en evidencia la amplitud del programa de la República Popular China en la región.

Como se puede observar la centralidad son los recursos y accesos a vías comerciales. Pero es evidente que se trata de una disposición de iniciativas a la búsqueda de poder y hegemonía en un modelo por ahora más blando que los históricamente conocidos en los últimos siglos.



Tabla 1: Podemos apreciar los Intereses de China en la región desde diferentes aristas descriptivas.

Intereses Chinos con América Latina Espacio Estratégico (Seguridad/Recursos) Intereses Económicos y Geopolíticos Relación Clave con América Latina
Industrialización Búsqueda de materias primas (minerales, metales) y reubicación de etapas de producción. Exportación de maquinaria y tecnología china; Acceso a grandes mercados para manufacturas.



China es proveedor de bienes de capital y consumidor de commodities, afectando la estructura productiva local.

Alimentación Asegurar la seguridad alimentaria de China mediante el acceso estable a grandes volúmenes de productos. Importación masiva de soya, calamar y carne; Inversión en tierras agrícolas e infraestructura logística. La región es un exportador crucial de alimentos hacia China, lo que incentiva el monocultivo y la agroindustria de exportación.
Consumo Energético Diversificación de fuentes y rutas de suministro para reducir la dependencia geopolítica. Adquisición de petróleo, gas natural y litio; Inversión en infraestructura energética (oleoductos, centrales). China es un socio clave en la inversión energética, a menudo mediante préstamos a cambio de petróleo o participación en la explotación de recursos.
Asegurar Cadenas de Suministros Estatales Establecimiento de rutas marítimas y terrestres seguras (Franja y la Ruta) para el flujo de commodities. Inversión en infraestructura logística crítica (puertos, telecomunicaciones) y acuerdos bilaterales de acceso. La región recibe inversión en infraestructura, pero aumenta la dependencia de deuda y tecnológica con cesión de control operativo de puntos clave.
Expansión Comercial Apertura de nuevos mercados de exportación para la sobreproducción china. Negociación de TLC y acuerdos de inversión; Promoción de la presencia de bancos y divisas chinas. Aumento del volumen de comercio, pero con un saldo favorable a China en manufacturas y una mayor competencia para las industrias locales.
Dominio Regional Ganar influencia geopolítica y reducir la influencia de actores tradicionales (EE. UU.); Promover el modelo de gobernanza chino. Desarrollo de alianzas políticas (Foro China-CELAC); Inversión en tecnología de vigilancia (5G) y apoyo militar. La relación crea un contrapeso a la influencia occidental, pero genera debates sobre soberanía, transparencia de la deuda y el impacto en la política interna.

Fuente: Autoría propia

En el cuadro observado no se va a desarrollar con especificidad debido a que no es el interés total de la presente, pero se ha considerado a manera de inicio partir desde el en un ámbito general. Se observa la Repercusión Geopolítica del Megapuerto de Chancay en la Región del Pacífico Sur y el Estado Ecuatoriano frente al creciente agotamiento de la Geopolítica clásica cuya corriente de pensamiento se fundamenta entre los siglos XIX y XX, buscando conjugar como la geografía influye en el poder político de los Estados y en las relaciones internacionales. (Patricio Rivas, 2019) Hoy, las teorías que se basan en la hegemonía de poder se direccionan a los recursos materiales y la geografía existente, llevándonos a un estado de violencia. (Saín, 2017) , mostrándose una pérdida del monopolio legítimo de poder de la violencia y de hegemonía estatal clásica. Se observa, en este contexto un vertiginoso ascenso de Asia – China en especial, dentro del comercio mundial tendiendo a fabricar un nuevo hegemon en virtud de que Estados Unidos al encontrarse durante décadas en guerra en medio oriente y hoy comprometido en la guerra entre Rusia – Ucrania extiende mucho sus líneas de acción eficientes.

Existe una competencia por la cuenta del Pacífico destacando en América desde el Puerto de Prince Rupert en Canadá hasta Punta Arenas en Chile siendo esto un punto de inflexión que nos lleva a considerar el megapuerto de Chancay próximo a 78 km aproximadamente de Lima – Perú y en operaciones portuarias desde noviembre de 2024 como una considerable ruta interoceánica y hasta disminuyendo en flujo comercial desde África occidental en el tiempo de comercio ubicándolo como un puerto central para ser parte del collar de perlas chino. Siendo un polo geopolítico y económico de la región, la proyección de fuerzas Geopolíticas de China encuentra de esta manera en el puerto de Chancay su principal pivote en este período. (Benavides, 2023)

Hoy donde la unipolaridad que nos manifestaba el dominio total de una sola nación se transforma en multipolaridad, no encontramos un hegemon definido ya que se observa en la carrera a una silenciosa Unión Europea, una creciente y demandante China, una fuerte Rusia y un defensor de la teoría reactualizada "Monroe" - "América para los americanos" Estados Unidos;



www.cidob.org | CIDOB - El ajedrez geopolítico de América Latina en el nuevo orden multipolar

https://www.cidob.org/es/articulos/revista_cidob_d_sfers_internacionales/136/el_ajedrez_geopolitico_de_america_latina_en_el_nuevo_orden_multipolar

No obstante, esta falta de relevancia no implicó que las relaciones entre América Latina y Estados Unidos no fueran intensas. De hecho, el papel en el orden unipolar quedó circunscrito, en gran medida, a su condición de

"patio trasero" del país vecino. (Klaveren, 2012).

En este mundo que dista de lo convencional de los padres clásicos de la Geopolítica Estratégica como Halford John Mackinder o Alfred Thayer Mahan sea en tierra o mar, vemos una aceleración de la economía y el comercio con cifras de 33 billones de dólares en 2024 con proyecciones fuertes a 2025 según ONU (UNCTAD) comercio y desarrollo, todo esto debido al acceso a puertos centralizados HUB como se presenta el megapuerto de Chancay gracias al acceso a la información en tiempo real. (Juan Carlos Guzmán, 2024)

Este puerto que ya presenta una proyección global gracias a la visión de Xi Jin ping actual presidente de la República Popular China y líder del partido Comunista China, en su inauguración, al momento que esto ocurre, el contexto mundial ya no era el mismo que durante la presidencia de Jiang Zemin: en términos de soft power, Estados Unidos sufrió sendos reveses en la primera década del año 2000 al emprender y liderar la guerra contra el terrorismo en Afganistán e Irak, a lo que sumamos la crisis subprime que golpeó económicamente como se señaló a todas las potencias de occidente en 2008, provocando una ola de desconfianza en el mercado financiero norteamericano y occidental en general. De otro lado, en América Latina, región que da señas de flujos falta de inversión considerándose cada vez menos prioritaria para Estados Unidos. (Información Marítima de Latinoamérica, 2025)

Paradójicamente este desarrollo presenta una ventaja fundamental para el Perú dentro de su economía mejorando la balanza comercial desde el 2024, convirtiéndose así en el centro logístico de Sudamérica es este papel crucial que el mismo presidente de la República Popular China Xi Jinping menciona en el año 2024 citado del diario peruano "El Peruano" como el "Gran Camino Inca de la nueva Era" donde menciona aspectos diversos de beneficios a los peruanos como ahorros de costos logísticos con una conexión multidimensional y eficiente, hasta integración y desarrollo de América latina y el Caribe con China. (Portella, Gino, Perú en el Collar de Perlas Chino ¿Qué papel jugaría El Megapuerto de Chancay para la Geoestrategia de China en la Región de Sudamérica? 2024).

El megapuerto de Chancay ya es uno de los puntos más importantes de la región por su gran capacidad y el nivel de negocios internacionales que desarrolla siendo un eje central de comercio internacional permitiendo fortalecer los vínculos entre los mercados latinoamericanos de países que tienen tanto el océano Pacífico o el Atlántico y África Occidental así como países asiáticos, así debemos considerar que los Estados Unidos tiene una administración que dentro de sus políticas de comercio amenaza con un bloqueo comercial a China con incrementos de impuestos en productos originarios de China y un reciente anuncio de retomar el control del Canal de Panamá, con miras a bloqueos comerciales con países que despierten el comercio con China. Aunque muchos de estos anuncios han resultado más gestos que acciones, estos nos indican la agudeza de las pugnas de poder mundial en marcha. De esta forma al examinar la naturaleza de esta plataforma se vinculan variables mundiales de geopolítica y economía internacional de nueva factura que impelen marcos de estudio y análisis más críticos que clásicos o convencionales. Como se observará en las páginas siguientes se ubica el tema de investigación referido al puerto de Chancay dentro de dinámicas de juegos y conflictos más amplios.

En una reunión de dos días en Estocolmo los días 28 y 29 de julio de 2025 donde la firmeza del gobierno chino estableció con claridad su postura para evitar aranceles que vuelvan a niveles altos que han bloqueado el comercio de ambas economías que a la vez son las más grandes del mundo. Pero los asesores comerciales de ambos países mostraron actitud esperanzadora y de apertura, pese a que ambas naciones se alistan para imponerse aranceles mutuos a sus importaciones, aunque el secretario del tesoro Scott Bessent y el embajador comercial de Estados Unidos Jaieson Greer resaltan que la reunión fue constructiva con miras a un nuevo acuerdo para extender la pausa arancelaria.

Por parte de los estadounidenses mostraron espera hasta que el presidente Donald Trump tome la decisión "Con respecto a una posible pausa, regresaremos a la ciudad de Washington para hablar con el presidente sobre si es algo que él desea hacer", dijo Greer. "Sin duda, es algo que se está discutiendo", Trump desde su país indica que planea reunirse con el presidente de China, Xi Jinping, a finales de este año.

Se conoce que, en el mes de mayo de 2025, China acordó reducir los aranceles sobre los productos estadounidenses del 125 % al 10 %, mientras que Estados Unidos acordó reducir



www.aaaver.org.mx | Asociación de Agentes Aduanales del Puerto de Veracruz
<http://www.aaaver.org.mx/bolnetines.php>

los aranceles sobre los productos chinos del 145 % al 30 %; de no ser el caso se considera que los aranceles sobre los productos chinos

enviados a Estados Unidos podrían aumentar aproximadamente un 34 % adicional si no se llega a un acuerdo, por debajo del nivel máximo del 145 %. Buchwald, E. (2025, 29 de julio). Las conversaciones comerciales entre China y EE. UU. concluyen sin un acuerdo para evitar nuevos aranceles. (CNN, 2025)

Esto permite observar una China que en tiempos remotos seguramente cedía ante los Norteamericanos pero que en la actualidad muestra que su antigua política de soft power pasa al olvido de una nación creciente y cada vez más firme como hegemon con muestras claras del dominio comercial en Sudamérica con el megapuerto de Chancay. (Información Marítima de Latinoamérica, 2025)

Esta podría ser una oportunidad de ver el vaso medio lleno y no medio vacío para el Perú y la región latinoamericana ya que Chancay transformaría al Perú como el principal centro logístico del Pacífico en Latinoamérica, potenciando la economía favoreciendo exportaciones con nuevas oportunidades comerciales; Partiendo de este punto debemos considerar que uno de los factores de análisis debe ser el impacto de nuevas tecnologías en la presente época de la universalidad y la rapidez comercial que acortaría distancias y tiempo optimizando el comercio en la ruta asiática, mejorando los puntos de exportación desde Perú y la región.

□

Ilustración 1. En rojo puede apreciarse el Collar de Perlas a 2017; en azul, el collar de contención desplegado por Estados Unidos para poder limitar la expansión China ambos basados en rutas de comercio marítimas. Fuente: El Orden Mundial

Conocer además las rutas comerciales previstas desde este megapuerto para el gran gigante asiático como uno de los mayores potenciales económicos mundiales y su afectación del contexto geopolítico en especial a Ecuador, esto es debido a que las cargas que se manejan en puertos como el de Guayaquil o de Posorja recurrirán hacia el puerto peruano, reduciendo la cantidad de contenedores que salen de los puertos ecuatorianos para salir del Perú.

Debido a los cambios sustanciales que se vienen con las consideraciones que China posee la logística más desarrollada en el comercio electrónico entregando millones de pedidos al día capacidad que no tiene ningún otro país del mundo en 24 horas es algo muy común ya para los asiáticos con requerimientos de grandes infraestructuras como Chancay con su megapuerto con tecnología financiada por China, surgen las dudas sobre cual es la postura de nuestro Estado respecto a este enclave chino en el sur del Océano Pacífico.

□ Diagrama

El contenido generado por IA puede ser incorrecto.

Ilustración 2. Rutas consideradas por la compañía China Cosco Shipping Ports Fuente: Perfil logístico de China Ministerio de Comercio Exterior y Turismo del Perú.

Podemos observar en el gráfico como la proyección que genera el puerto de Chancay principalmente al mercado asiático genera rutas marítimas que eran impensables desde el continente americano, esto traducido al comercio que crece de manera rápida sin esperar puertos intermediarios o cumplir itinerarios que retrasan la eficiencia que es la que buscan para ganar el dominio en una región que en otros tiempos no era considerada de mayor importancia.

La influencia de China en la Geopolítica actual y en nuestra región es innegable causando grandes cambios e influencia pues son diversos factores que permiten cimentar la presencia y desarrollo de China en asuntos regionales e internacionales mostrando su crecimiento de poder económico, militar, presencia en organismos multilaterales y una diplomacia destacada. China ha batallado años implementando políticas exteriores todas dependiendo con que país se relacione con perspectivas diversas y posturas acordes al Estado en negociación.

En un comienzo fueron los países de América Latina y El Caribe quienes mostraron interés de negocio con China tras observar el crecimiento en mercados como el de manufactura, y dominio de instituciones occidentales en especial en las estadounidenses.

Para el Ecuador el inicio del comercio actual con China se originó el 01 de mayo de 2024 donde se observa interés, ya que son ellos los que financiaron el megapuerto de Chancay en Perú y buscan crear alianzas en la región para su crecimiento hegemónico, China es el principal destino de exportaciones no petroleras para el Ecuador, y cambian totalmente el contexto geopolítico sin embargo no se descarta el aumento de aranceles portuarios al no existir capacidad directa de nuestro país en rutas para Asia esto nos obligará al uso de Chancay con mayor frecuencia ya que en la actualidad ya está bajando comercio marítimo al Perú donde observamos como principales exportaciones productos como banano.



uvas, espárragos, atún, sardina, pitahaya, arándano, quinua, entre otros productos,

dejaron de pagar aranceles para ingresar el mercado chino, es en sí la razón de la investigación que tipo de Repercusión Geopolítica creará afectación a la región y al Estado ecuatoriano.

□

Ilustración 3. Exportaciones tradicionales no petroleras y no mineras 2023 y 2024 Fuente: Evaluación de la implementación del TLC entre Ecuador y China.

En el gráfico se destaca a productos como el cacao, pescados y atún específicamente aumentaron su exportación a China gracias al TLC de 2024 y aún no se muestran aumentos arancelarios por la existencia del puerto de Chancay.

Además de que China es actualmente la segunda economía más fuerte, y el primer importador de alimentos (USD 100 MM) en el mundo, se trata del primer socio comercial no petrolero del Ecuador, que destina alrededor de 27% del total de estas exportaciones a este mercado, alcanzando alrededor de USD 20.000M en los últimos 5 años.



Adicionalmente,



www.produccion.gob.ec

<https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2023/01/2023.01.20-ACC-CHINA.pdf>

77% de importaciones desde China constituyen materias primas, insumos, bienes de capital y

combustibles. Se resalta además que la reducción del déficit comercial de USD 3.074M en 2018 a USD 342 M en 2023.



(Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca del Ecuador, 2025)



China es un país de 1.41 mil millones de habitantes con un elevado poder adquisitivo alcanzando un PIB per cápita de USD 12.

614 y un PIB total de USD 17,79 billones. Sus principales socios comerciales en 2024 fueron Unión Europea, Corea del Sur, Estados Unidos de América y Japón. Los productos que más importó del mundo en 2024 fueron:



hdl.handle.net | Impacto del acuerdo de libre comercio UE- Vietnam: un análisis ex ante del sector de maquinaria

<https://hdl.handle.net/10902/35640>

máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o

reproducción. Se trata del segundo importador a nivel mundial y un fuerte consumidor de verduras, cereales, aceites, frutas carnes y pescado, todos con FOB (Free on board) o libre a bordo que se conoce cuando un Estado cumple cuando la mercancía se encuentra en una embarcación en el puerto de partida a convenir.



(Ministerio de Producción, Comercio Exterior,

Inversiones y Pesca del Ecuador, 2025)

□

Ilustración 4. Balanza no petrolera; Fuente: Evaluación de la implementación del TLC entre Ecuador y China 2025.

Como se observa en el gráfico 4 la brecha comercial se ha mantenido equilibrada, considerando principalmente que nuestra balanza agrícola es positiva y nuestras importaciones constituyen materias primas, insumos, bienes de capital y combustibles. De manera general en estos 5 años se han destacado en nuestras exportaciones tradicionales, no mineras hacia China: Camarones (USD 15MM), Banano (USD 619M), Cacao (USD 67M), Pescado (USD 80M) y Elaborados de Cacao (USD 3M) y entre las no mineras no tradicionales: Balsa (USD 660M), Desperdicios de Metales (USD 185M), Harina de Pescado (USD 299M), Artículos de Madera Y Corcho (USD 209M) y Otras Manufacturas de Metales (USD 83M).



(Ministerio de Producción, Comercio Exterior,

Inversiones y Pesca del Ecuador, 2025)

Estructura de la investigación

La presente investigación, se ha desarrollado en seis secciones: una primera sección introductoria, cuatro capítulos de desarrollo y una sección final de conclusiones.

El primer capítulo, denominado "América latina en la geopolítica", nos muestra la posición de América latina como espacio de conflicto geopolítico, donde mediante un análisis pondremos en contexto la importancia como proveedor mundial de recursos naturales muchos de los que en la actualidad se han potencializado por su empleo en tecnologías actuales, sus recursos agrícolas así como sus vías de conectividad y enlace desde perspectivas como el Pacífico sur, Pacífico norte, Proyecto ruta amazónica y el Proyecto corredor bioceánico, también se muestran los diferentes y principales conflictos por intereses geopolíticos existentes en la región como : La guerra del Chaco, la guerra de Malvinas y los enfrentamientos entre Ecuador y Perú.

El segundo capítulo, denominado "América latina en el nuevo cuadro mundial", situará un análisis geopolítico y comercial en la región recurriendo desde tratados y pactos existentes de años atrás en potencias que han influido en la región partiendo de Estados Unidos de Norteamérica con su dependencia económica desde inicios del siglo XX con su posición periférica y estratégica para los norteamericanos, China como parte de su estrategia de inserción en la región y cuyo propósito es fortalecer un orden internacional multipolar con apoyo político con un espacio de cooperación, Rusia desde sus primeros pasos en la lucha unipolar es la región un espacio clave para contrarrestar la hegemonía estadounidense hoy con el orden multipolar ha mostrado cimientos en relaciones con Nicaragua, Cuba y apoyo a Venezuela ante su confrontación con el actual presidente Trump, la Unión Europea con una narrativa de "socios naturales" resaltando las afinidades culturales y políticas buscando defender un orden internacional basado en reglas, derechos humanos y multilateralismo.

El tercer capítulo nos habla sobre la "Existencia de geopolítica en América latina" su nacimiento en la región a finales del siglo XIX con conocedores como Juan Enrique Guglielmelli, Vicente Quesada y posterior continuados estudios de geopolitólogos como Theotonio Dos Santos, Ruy Mauro Marini, Fernando Henrique Cardoso y también las diferentes alianzas, tratados y convenios existentes entre vecinos regionales, partiendo de dos vertientes que son : la práctica donde observamos políticas exteriores, integración regional (CELAC, MERCOSUR, UNASUR, ALBA), relación con las antes descritas potencias EE. UU., Rusia, China, UE; y la académica que busca una recuperación crítica de la geopolítica, ya no solo como discurso militar, sino como análisis de recursos estratégicos como el litio, recursos hídricos, alimentos entre otros.

Finalmente, se plasma un cuarto capítulo, el cual se titula "¿Chancay un nuevo foco de tensiones?", donde se realiza un estudio acerca del Perú y si es un país de proyección geopolítica mucho más con la consideración del puerto de Chancay y que conlleva su funcionamiento desde noviembre de 2024 como es el corredor bioceánico, la ruta amazónica y la presencia China en la región, también se estudia las consideraciones marítimas donde no solamente el Perú se involucra ya que Ecuador, Colombia, Chile se ven afectados en sus rutas marítimas, el foco de tensiones, podemos en este capítulo observar que



larepublica.pe | Megapuerto de Chancay: seis meses después, más carga y potencial geopolítico, pero sin tren, zona económica ni integración vial | HNEWS | Economía | ...
<https://larepublica.pe/economia/2025/05/17/puerto-de-chancay-cumple-seis-meses-megainversion-en-riesgo-por-falta-de-vias-y-trenes-hnews-1321888>

el megapuerto de Chancay no es solo una obra de infraestructura

ya que ha abierto aristas de tensiones geopolíticas principalmente entre potencias como EE.



UU., China, Rusia, UE; mientras destaca que China lo proyecta como un punto clave de su red global.

Metodología de la investigación

El primer capítulo denominado "América latina en la geopolítica" se enfoca en cómo la región en términos históricos ha mostrado la importancia para el sistema del mundo gracias a sus recursos y su ubicación, aunque esto no determina que sea de forma constante un espacio donde grandes potencias midan fuerzas, se muestra el gran ciclo temporal del paso de las hegemonías hacia el oriente aumentando su rol en la nueva división de producción y control de rutas y recursos; los diferentes conflictos en América latina se han dado por diversos acontecimientos sin olvidar la naturaleza bélica natural propia del ser humano pero la política de buena vecindad destaca una unidad que es en realidad un mito donde la pugna del poder de las grandes potencias presentan diferencias en la región.

En este sentido, se utilizan como marcos analíticos aquellos provenientes de la época de la unipolaridad donde una gran potencia era un hegemon hoy con la multipolaridad y sin un hegemon definido se enfoca a entender esta pugna de poder en la región donde no se necesita cimentar presencia absoluta en sus estados pues políticas como el soft power de China y su aporte en megaproyectos como el de Chancay en Perú hoy una realidad portuaria de mayor nivel en la región permite observar como pesa la importancia de esta región al contexto mundial.

Adicionalmente, en el caso específico de Ecuador, el enfoque desde la existencia de recursos naturales su posición central en el pacífico latinoamericano, sus antecedentes de comercio en rutas marítimas y su vinculación con proyectos bioceánicos como la ruta amazónica y su viabilidad hacia el Perú tras la firma de la paz en el año 1997 nos lleva a ver que el puerto de Chancay influye directamente con la creación de nuevas rutas y aranceles como material no petrolero de exportación rumbo al continente asiático. A continuación, se detalla el material académico sistematizado para la elaboración del marco teórico-analítico que se presenta en el primer capítulo:



Tabla 2: Material Académico consultado para sistematización de fundamentos teórico-analíticos
Malamud; L. Chenoni Sobre la Creciente irrelevancia de América Latina 2021



es.slideshare.net | Zbigniew Brzezinski_El gran tablero-mundial La supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos.pdf
<https://es.slideshare.net/slideshow/zbigniew-brzezinski-el-gran-tableromundial-la-supremacia-estadounidense-y-sus-imperativos-geoestrategicospdf/259779714>

Zbigniew Brzezinski



www.redalyc.org | Geopolítica sistémica aplicada: un modelo para entender las dinámicas cambiantes del sistema internacional
<https://www.redalyc.org/pdf/4762/476247222003.pdf>

El Gran Tablero Mundial La supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos

1997

Gobierno de Chile Plan de acción de la comisión de alto nivel del corredor bioceánico vial 2025

Ricardo Rozzi El estrecho de Magallanes, Tres descubrimientos 2020

Carlos Gabriel Argüelles Arredondo El Canal de Panamá. Puente Marítimo del Mundo Global 2015

Fernando Lamus Villamizar Geopolítica latinoamericana, mirando al mundo desde el sur 2020

Oscar Javier Barrera Aguilar



ri.conicet.gov.ar

https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/113127/CONICET_Digital_Nro.5011e0ba-e49f-4862-aea8-0b22f340739d_A.pdf?sequence=5

La Guerra del Chaco como desafío al panamericanismo: el sinuoso camino a la conferencia de paz de Buenos Aires, 1934 - 1935 2011

Beatriz Figallo Guerra y Paz en el Chaco: Petróleo y ferrocarriles para el Cono Sur

los intereses argentinos en Bolivia, 2019

Isidoro Ruiz Moreno Comandos en acción 2012

Alonso Altamirano Nueva concepción del derecho territorial ecuatoriano 1997

Ernesto Reyes Mito y realidad de una frontera 1996

Gustavo Pons Muzzo Estudio histórico sobre el Protocolo de Río de Janeiro 1994

José Gallardo Román La guerra del Cenepa 2024

Fuente: Autoría propia

En el segundo capítulo, denominado "América latina en el nuevo cuadro mundial", observamos un análisis geopolítico y comercial en la región recurriendo desde tratados y pactos existentes desde las grandes potencias partiendo de un Estados Unidos de Norteamérica que por su cercanía y vecindad ha influenciado directamente desde la existencia de organización en la región, China con su política de soft power que no incluye presencia netamente militar ni controles en la región del Pacífico de flotas navales con su inserción en la región pese a ser acusada de depredación marítima en especial frente a costas de Ecuador y Perú con la pesca del Docidicus Giga o Calamar gigante, muestra un fortalecimiento del orden multipolar con una cooperación económica de gran monto, Rusia que hoy con el orden multipolar muestra relaciones fuertes con Cuba, Nicaragua y Venezuela sustancialmente, la Unión Europea con una narrativa de "socios naturales" busca relacionarse con la región de manera superficial.

En el tercer capítulo titulado "Existencia de geopolítica en América latina" nos describe como la geopolítica es nueva en la región debido a que no cumple ni 200 años de existencia y criticada que es una copia de la geopolítica europea destaca estudiosos geopolitólogos como Juan Enrique Guglielmelli, Vicente Quesada, Theotonio Dos Santos, Ruy Mauro Marini, Fernando Henrique Cardoso así como políticas exteriores de integración regional (CELAC, MERCOSUR, UNASUR, ALBA), relación con las antes descritas potencias EE. UU., Rusia, China, UE; y la recuperación crítica de la geopolítica, ya no solo como discurso militar, sino como análisis de recursos estratégicos entre otros.

En el cuarto capítulo, denominado "¿Chancay un nuevo foco de tensiones?", se observa la proyección que presenta el Perú geopolíticamente y su acrecentamiento gracias al puerto de Chancay resaltando no solo la importancia pues su poder portuario en la región es desde ya un síntoma que su crecimiento será amplio y el eje de muchos proyectos para conllevar un comercio mediante rutas y enlaces marítimos para el continente asiático, el Ecuador esta involucrado al tener que emplear las nuevas rutas marítimas, el foco de tensiones ha abierto diversas perspectivas de tensiones en la región donde a geopolítica contemporánea muestra una disputa entre potencias como EE.



UU., China, Rusia, UE; mientras que China lo ve como un punto fundamental de su eslabón.

América Latina en la Geopolítica

América Latina como espacio de conflicto Geopolítico

Nuestra región en términos históricos siempre ha sido una región importante para el sistema mundo desde sus recursos y ubicación. Pero esto no implica que sea de forma constante un espacio donde las grandes potencias midan sus fuerzas. La direccionalidad del siglo XXI sin embargo se orienta de otra forma en el gran ciclo temporal del paso de las hegemonías hacia el oriente esta región del extremo occidente dependiente está aumentando su rol en la nueva división internacional del trabajo la producción y en control de las rutas y recursos.

La riqueza natural de la cual se ha visto provista América Latina lo pone como un espacio importante en el contexto mundial. La simple concentración de recursos naturales que posee dentro de los cuáles destacaremos entre otros los minerales estratégicos como el Litio, Cobre, Oro, Plata, Bronce, Hierro, Niobio; Energéticos como el Petróleo, Gas natural, Energía renovable; Hídricos como la Reserva Acuífera de Guaraní, Río Amazonas, Río Orinoco, Río Paraná, Glaciares andinos; Biodiversidad como es la Amazonía compartida por 9 países: Brasil, Perú, Colombia, Venezuela, Bolivia, Ecuador, Guayana, Surinam y la Guyana Francesa. Las riquezas de este continente son muchas, no solo en cuanto a los minerales, solo como ejemplo se estima que posee el setenta por ciento de las reservas de agua dulce del planeta y también de fauna y flora, con la que se proyecta como la mayor reserva de vida en el mundo.

(Lamus, 2020)

Recursos agrícolas como sus tierras fértiles con potencialidades para la producción de café, cacao, banano; Pesca y recursos marinos en toda esta región, su privilegiada posición geográfica que permite una proyección mediante rutas marítimas donde destacaremos las vías marítimas y de comunicaciones en la región hacia China que desde luego es un país de gran impacto Geopolítico regional y mundial debido a sus recursos y alianzas, destacamos las siguientes rutas:

Observemos de forma sucinta algunos vértices claves de significación geopolítica de la región.

Pacífico Sur

Conecta puertos asiáticos con los puertos del Pacífico sur de América Latina, como Punta Arenas, Valparaíso, San Vicente, San Antonio y Callao especializados en exportación de minerales y productos agrícolas.

Pacífico Norte

Permite el flujo de mercancías entre el mercado asiático y los puertos de América del Norte, destacando Manzanillo en México como punto clave al ser este país bioceánico.

Ruta Amazónica

Una nueva ruta que está en proyecto conectando el puerto de Chancay (Perú) a través de puertos en Colombia y Ecuador, hasta Manaus (Brasil), para un acceso directo a los mercados asiáticos.

Corredor bioceánico

Este proyecto, que involucra a Brasil, Paraguay, Argentina, Bolivia y Chile, busca crear una conexión vial desde el Atlántico hasta el Pacífico y a futuro podría incluir el Perú por el megapuerto de Chancay.

"El Corredor Bioceánico Vial (CBV)



zona ignorada

es un ambicioso proyecto de integración regional que tiene como objetivo conectar de manera eficiente los océanos Atlántico y Pacífico a través de una extensa red de infraestructuras viales y portuarias. Este megaproyecto involucra a Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, con el fin de facilitar el comercio y fortalecer las relaciones entre estos

países." (Gobierno de Chile, 2025)

Estas rutas y otras que continúan en proyecto como la del tren interoceánico permite navegar y comerciar más rápido hacia los demás continentes pero en especial hacia la ruta de la seda China con plataformas portuarias de última generación como Chancay o también se deben considerar pasos transoceánicos como el canal de Panamá, el Estrecho de Magallanes según la Armada de Chile mediante su organismo Directemar en el 2023 acrecentó la navegación por problemas en el lago Gatún debido a la ausencia de lluvias en el canal de Panamá, permitiendo que sea un lugar clave para el equilibrio de la economía global todo esto ha permitido que los intereses de las grandes potencias en el transcurrir del tiempo posen su mirada a Latinoamérica y hoy permite una disputa de dos grandes centros de poder como China y Estados Unidos de Norteamérica contando que en Sudamérica existe Brasil que es un actor fundamental en la balanza de la región y Perú que poco a poco va cimentando alianzas de comercio que le dan una posición importante, Venezuela en su actual situación de enfrentamientos mediáticos con Estados Unidos. En medio del desarrollo en



[www.cidob.org | CIDOB - El ajedrez geopolítico de América Latina en el nuevo orden multipolar](https://www.cidob.org/es/articulos/revista_cidob_oferta_internacional/136/el_ajedrez_geopolitico_de_america_latina_en_el_nuevo_orden_multipolar)

https://www.cidob.org/es/articulos/revista_cidob_oferta_internacional/136/el_ajedrez_geopolitico_de_america_latina_en_el_nuevo_orden_multipolar

este reacomodo global, se abre una ventana de oportunidad para que América Latina abandone lo que algunos autores han calificado como

"insignificancia" en el orden internacional (Malamud A., Schenoni L., 2021).

Al hablar de Latinoamérica también como espacio geo cultural nos referimos a la región donde comparte lenguas y cultura derivadas del latín, como son el español y el portugués, resultado de la colonización europea, con una identidad totalmente diferente a la de los países de América con influencia anglosajona, considerada desde México hasta la Patagonia pasando por el Caribe y Centroamérica, la región cuenta con una fuerte identidad cultural que es una base sólida de cultural compartida.

Aunque ha permitido determinar que las posibilidades en esta multipolaridad de ser un actor global se ven difíciles por fragmentaciones de políticas internas, debilidades institucionales en los Estados, crisis económicas constantes y lo que se observa en la región la inseguridad que ya se torna transnacional. Despuntando todo lo descrito en que Latinoamérica sea un lugar de oportunidades estratégicas y a la vez un territorio en disputa con todos sus escenarios para fortalecer al ganador del protagonismo en esta lucha hegemónica por el nuevo orden mundial, esto no deja de darle el baluarte de poder y recursos naturales.

Considerando que Latinoamérica no es un espacio aislado podemos mencionar que es fundamental en el contexto global su combinación de recursos estratégicos, su ubicación privilegiada para el comercio con un acceso bioceánico y los pasos entre estos como el Estrecho de Magallanes que es natural, el canal de Panamá, el Río Amazonas o hasta el Río Magdalena en Colombia le permite acceder a las rutas de comercio de suma importancia. (Brzezinski, 1997)

Recordemos por otra parte que el Estrecho de Magallanes posee una extensión de 565 km en su parte más ancha tiene 35 km y la más angosta 3,7 km, este paso natural es uno de los pasos que permiten el comercio actual en todo el planeta. (Rozzi, 2020)

El Canal de Panamá considerado como un puente marítimo se inauguró en el año 1914 sin embargo su construcción se concluyó en el año 1921, durante casi un siglo Estados Unidos tuvo el control y administración del canal pero no sin dejar de fortalecer la economía de Panamá con una idea de más de quinientos años



[bzhum.muzhp.pl](https://bzhum.muzhp.pl/media/texts/review-of-international-american-studies/2015-tom-8-number-2/review_of_international_american_studies-2015-t8-n2-s83-104.pdf)

https://bzhum.muzhp.pl/media/texts/review-of-international-american-studies/2015-tom-8-number-2/review_of_international_american_studies-2015-t8-n2-s83-104.pdf

fue el tercer canal artificial que se concretó después del canal de Suez en Egipto y el canal de Kiel en

Alemania la geografía privilegiada de Panamá fue un factor Geopolítico determinante para su existencia permitiendo acortar el comercio trans oceánico acortando tiempos y evitando bajar hasta el Estrecho de Magallanes. (Arredondo, 2015)

Las diferentes pugnas entre países existentes en América latina se han dado por diversos acontecimientos sin alejar la naturaleza bélica del hombre en ellas; La política de buena vecindad destacaba entre otras cosas una unidad que se tornó en mito en el nuevo mundo, pero enfatizaba sus diferencias con el viejo mundo. Hacía énfasis que si Europa caía en el totalitarismo de las dictaduras América defendía valores democráticos como son la libertad, los derechos individuales o encontrar una solución en caso de existir algún tipo de disputa, pero de la manera pacífica. Una idea de un nuevo mundo surgiendo en el hemisferio occidental unificado cultural e ideológicamente proyectándose políticamente superior y bajo el liderazgo de Estados Unidos. (Aguilar, 2011), entre las pugnas existentes observaremos las siguientes debemos considerar con criterio histórico, pero también prospectivo que los conflictos y pugnas interregionales entre elites en alianza con fuerzas mundiales también ha signado nuestra historia:

La Guerra del Chaco

Se gestó un conflicto de gran magnitud originando una disputa entre Bolivia y Paraguay para aclarar la soberanía sobre el Chaco Boreal, aunque existieron mediaciones de los países vecinos sin éxito de poder evitar la pugna terminando en un enfrentamiento militar que se desencadenó en junio de 1932 cobrando la vida de miles de combatientes. (Aguilar, 2011)

La disputa territorial sobre el Chaco Boreal era una región anhelada por Bolivia para poder tener una salida al río Paraguay tras perder en la Guerra del pacífico en el siglo XIX su salida al Océano Pacífico, a esto sumando una suposición de la época de yacimientos petroleros en la zona en disputa mostrando fines Geopolíticos en el caso de Bolivia una proyección fluvial, marítimo y comercial junto al extractivismo y Paraguay una riqueza petrolífera de gran importancia, pero el fin de este conflicto se selló definitivamente mediante la firma en Buenos Aires de un protocolo de paz seguido por el llamado Tratado de Paz, Amistad y Límites en 1938 mismo que determinó la victoria militar de Paraguay y la cesión de la mayor parte del Chaco Boreal a la soberanía paraguaya (Figallo, 2019)

La Guerra de Las Malvinas

Esta guerra de gran preocupación para la Geopolítica de la región se desarrolla en el año 1982 donde las "Fuerzas de Tareas" zarpan desde Puerto Belgrano el 28 de marzo desde territorio continental argentino; Los argentinos reclamaban desde el siglo XIX su soberanía siglo en que se posesionaron en 1833 los británicos, se consideran estratégicas como conexión al Atlántico sur con una proyección a la Antártida y navegación al Pacífico. (Moreno, 2012)

Durante la clase matutina del jueves 1° en la Escuela Superior de Guerra, el instructor naval dio a los oficiales cursantes algunos datos para suponer que se preparaba algo grande y aunque no detallo la misión fue clara la idea de lo sucedido y lo que se vivió el 2 de abril de 1982, esta guerra tuvo 72 días de combates finalizando con una derrota militar para Argentina deteniendo de golpe este reclamo regional de descolonización y los intereses estratégicos de una potencia europea respaldada por Estados Unidos, acelerando un retorno a la democracia en 1983, dio fortaleza al gobierno de Margaret Thatcher y consolidó la presencia inglesa en el Atlántico Sur, permitió evidenciar una falta de cohesión regional y una subordinación política estadounidense hacia Europa occidental. (Moreno, 2012)

Guerras entre Ecuador y Perú

Los orígenes de sus guerras destacan desde la era de la independencia en el siglo XIX, al heredar con sus nacimientos como Estados límites ambiguos del período colonial donde ambos países reclamaban soberanía sobre vastas zonas amazónicas poco exploradas. (Altamirano, 1997)

Existe un enfrentamiento que mencionamos brevemente donde Perú bloqueó la costa ecuatoriana ya que el Ecuador estaba debilitado por conflictos internos intentando ceder territorio a acreedores extranjeros que casi llevan este Estado a la desaparición total, pero se debe reconocer que inicia una serie de desconfianzas entre ambos Estados. (Reyes, 1996)

En el año 1941 con un Ecuador debilitado por pugnas internas es invadido por el Perú, esto termina en una innegable derrota militar ecuatoriana sentándolo a firmar el 12 de febrero de 1942 al canciller Julio Tobar Donoso el "Protocolo de Río de Janeiro" que fijaba los límites, pero dejando vacíos no demarcados por la compleja geografía reactivando a futuro las tensiones en un conflicto de 1981 llamado "Paquisha" que no aclaró esta situación del todo. (Muzzo, 1994)

En el año 1995 el 26 de enero con una acción ofensiva de los ecuatorianos se inician las hostilidades con una victoria militar ecuatoriana, comprobándose la falta de consolidación de los objetivos militares del Ejército del Perú, sin embargo, fue Perú quien consolidó sus objetivos Político – Estratégico, necesario debido a que se puso fin mediante el Acuerdo de Paz de Itamaraty en 1998 a la disputa territorial logrando un definitivo cierre de fronteras. Esta firma de paz consolida una integración económica y política entre Ecuador y Perú, que de rivales pasaron a ser socios en proyectos de cooperación amazónica, infraestructura y seguridad, que se pueden proyectar a intereses marítimos comerciales con el nuevo megapuerto de Chancay sellando uno de los últimos conflictos entre Estados de la región sudamericana del siglo XX, pero marcando la transición a una región más estable. (Román, 2024)

América Latina en el nuevo cuadro mundial

Estados Unidos de Norteamérica

Para considerar a Estados Unidos debemos conocer que durante la época del dominio europeo la región latinoamericana fue sometida a una estrujante relación de dependencia económica que se puede considerar hasta la actualidad desde la herencia colonial de Portugal y España dejando una muestra de una economía débil y dependiente. (Guzmán, 1981)

En efecto América Latina se integra al sistema mundial de forma supeditada primero a Gran Bretaña y luego en el siglo XX a Estados Unidos. Si bien cada país lo hace de forma diferente la norma general es la construcción de elites empresariales débiles y vinculadas a las líneas de créditos apoyo político de los países centrales dentro de un esquema que las colocan como fuerzas dirigidas por la lógica sistémica de un orden mundial capitalista.

Desde la emisión de la doctrina Monroe de 1823 se considera a América Latina como la zona de influencia natural para los Estados Unidos de Norteamérica, en el nuevo orden mundial; en Washington la región sigue proyectando un espacio de seguridad hemisférica y proveedor de recursos estratégicos sin embargo según Juan Tokatlian, América Latina ya paso de ser el patio trasero en el discurso político estadounidense a convertirse en una región de atención selectiva, existen expertos como Evans Ellins que manifiestan que Estados Unidos observa con preocupación el ascenso de China como socio comercial y financiero de Sudamérica, denotando que la presencia de China en la región

es principalmente comercial, aunque también incluye importantes dimensiones políticas, de seguridad y otras dimensiones estratégicas.

(R. Evan Ellis, Phd, 2025)

La agenda de seguridad para esta gran nación en la región se extendió al terrorismo, pero principalmente en el narcotráfico la migración masiva y gobernabilidad menciona Jorge Domínguez; la política exterior estadounidense hacia América Latina se ha replegado sobre cuestiones de seguridad fronteriza, narcotráfico y migración, reduciendo su alcance político y económico. (Domínguez, 2010)

El cambio climático y el crecimiento tecnológico ponen para esta gran nación a la región como fuente de litio, cobre, gas, petróleo y energías renovables; según Andrés Malamud y Gianluca Gardini esta transición energética ha enfatizado la importancia estratégica a América Latina para Washington especialmente en el triángulo del litio y la Amazonia. (Malamud & Gardini, 2020)

Los Estados Unidos proyecta además un discurso de promoción a la democracia y derechos humanos, apoya también a gobiernos afines criticando a gobiernos de izquierda que han puesto en duda su hegemonía con un discurso democrático que se utiliza como un ideal para preservar su influencia regional. (Russell & Tokatlian, 2021)

Podemos concluir que desde el punto de vista de Estados Unidos la región latinoamericana ocupa una posición periférica y estratégica sin considerar que sea esta el centro de la competencia global pero necesaria por sus recursos, seguridad hemisférica, migración y gobernabilidad, además de ser el escenario de disputa con China, Rusia y la Unión Europea.

China

China ve en la actualidad a América Latina como parte de su estrategia de inserción en la región y con el propósito de fortalecer un orden internacional multipolar con apoyo político en foros internacionales y como espacio de cooperación, en definitiva, es un socio natural en la lucha por un orden internacional más equilibrado y multipolar. (Shixue, 2018)

Desde comienzos del 2000 se ha podido observar a una creciente China desplazando a EE. UU. Y la UE en países de la región como socio principal comercial en especial en Sudamérica con Perú, Brasil, Chile y Argentina sin dejar de lado a Ecuador o Bolivia con un circuito comercial de exportación de materia prima e importación de manufacturas chinas, América Latina se ha convertido en un proveedor clave de materias primas con una relación asimétrica económica. (Valdez, 2018)

Con la iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI), China pretende integrar puertos, trenes y telecomunicaciones, asegurando corredores logísticos a la región, mostrando una verdadera expansión y a la vez reflejando la voluntad de china de consolidar vínculos duraderos mediante la inversión; Para América Latina, esta política se traduce en un demandante interés que permitirá fortalecer la conectividad con proyectos satelitales de comunicación como el Túpac Katari en Bolivia, China Unicom con el cable submarino de África-Brasil, Proyectos ejecutados espaciales y de estaciones de seguimiento en Argentina y Venezuela, y el programa de implementación 5 G en toda América Latina, desarrollo de infraestructura como el megapuerto de Chancay en Perú y la represa Coca Codo Sinclair en Ecuador, este tipo de proyectos promueven la energía renovable y el comercio, con inversiones no solo buscan ampliar sus lazos económicos fomentando relaciones de largo plazo basado en el beneficio mutuo, la confianza y el desarrollo compartido. (Díaz, 2020)

Los asiáticos han demostrado gran interés en el litio, cobre, petróleo, soja y biodiversidad amazónica, vinculados a la transición energética y seguridad alimentaria, donde el triángulo del litio (Argentina, Bolivia, Chile) es visto por China como un eje estratégico para el liderazgo de movilidad eléctrica. (Díaz, 2020)

Los asiáticos han demostrado gran interés en el litio, cobre, petróleo, soja y biodiversidad amazónica, vinculados a la transición energética y seguridad alimentaria, donde el triángulo del litio (Argentina, Bolivia, Chile) es visto por China como un eje estratégico para el liderazgo de movilidad eléctrica. (Díaz, 2020)

China promueve una influencia desde empresas como Huawei, ZTE y TikTok posicionándose en el campo digital frente a EE. UU. Permitiendo observar que la presencia tecnológica de China en América Latina no es netamente comercial es además un vector de influencia geopolítica de largo plazo mostrando un interés constante en la región. (Valdez, 2018)

Vemos que China no aplica brazo fuerte o intervencionismo pues muestra un soft power o el principio de no injerencia permitiéndole consolidar apoyos en gobiernos y también mantener relaciones pragmáticas privilegiando la flexibilidad ideológica y el respeto a la soberanía, lo que facilita vínculos con gobiernos de distinto signo político. (Díaz, 2020)

Como conclusión la región latinoamericana se proyecta como un proveedor esencial de recursos estratégicos, sociopolítico en la multipolaridad y permite un espacio clave para la expansión de infraestructura y tecnología un mercado creciente para manufacturas y servicios chinos, dejando de lado en el nuevo cuadro mundial que Latinoamérica sea un área secundaria y pase a ser un eslabón fundamental entre la pugna global entre China, EE. UU., Rusia y la UE.

Colombia China y Colombia firmaron un plan de cooperación conjunta sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta, en el año 2023 después de que sus líderes se reunieran en Pekín. La canciller de Colombia, Laura Sarabia, dijo que la decisión de unirse al proyecto de desarrollo insignia de China en el extranjero fue el "paso más ventajoso en décadas" del país sudamericano, China es el segundo mayor socio comercial de Colombia después de Estados Unidos, al que recientemente desplazó como la mayor fuente de importaciones de Colombia (Reuters, 2025)

El 12 de mayo de 2025, el miembro del Buró Político del Comité Central del Partido Comunista de China (PCCh) y ministro de Relaciones Exteriores, Wang Yi, se reunió con la ministra de Relaciones Exteriores de Colombia, Laura Sarabia, en Beijing. Wang Yi felicitó a Colombia por asumir la presidencia rotatoria del Foro China-Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) (FCC) y afirmó que, desde el lanzamiento oficial del FCC hace diez años, China y los países de América Latina y el Caribe (ALC) se han tratado como iguales, se han apoyado mutuamente y han continuado profundizando su cooperación mutuamente beneficiosa, contribuyendo así al desarrollo y la revitalización acelerados de los países de ALC; Laura Sarabia expresó su agradecimiento a China por apoyar el proceso de paz de Colombia y los esfuerzos de este país por explorar un desarrollo diversificado, y afirmó que Colombia tiene la voluntad de unirse a la construcción conjunta de la Franja y la Ruta y promover el logro de más resultados tangibles en la cooperación bilateral, y espera que China aumente sus inversiones en Colombia.

(Embajada de la República popular de China en Nicaragua, 2025)

En 2024 China fue el segundo destino de las exportaciones no petroleras del Ecuador con USD 5.085 millones con un decrecimiento del 10,3%. En contraste con lo reportado en 2023 donde China ocupa el primer lugar como destino de exportaciones no petroleras ecuatorianas con USD 5.669 millones y decrecimiento de 0,6%. Es importante destacar que en ambos períodos la tendencia fue decreciente.

□

Ilustración 5. Exportaciones no petroleras de Ecuador; Fuente: Banco Central del Ecuador.

Pese a la renovación del TLC en el 2024 se observa un decrecimiento en las exportaciones no petroleras de Ecuador a China, pero como se observó en gráficos anteriores se ha dado prioridad a productos sin aranceles que se prevé incrementen su flujo hacia China equilibrando en el futuro las exportaciones.

En lo que respecta a Venezuela es ya más de medio siglo de relaciones con China y no solo en el contexto comercial y económico, como leemos a continuación:

ambas partes recordaron los logros alcanzados en los programas del satélite de Simón Bolívar (Venesat-1), el Satélite Miranda (VRSS-1) y el Satélite Sucre (VRSS-2), acordaron fortalecer en la cooperación en el ámbito del aeroespacial, y reforzar la coordinación en las plataformas como la Comisión de la ONU para el Uso Pacífico del Espacio Ultraterrestre (COPUOS, por sus siglas en inglés), para promover la justa y razonable gobernanza mundial del espacio ultraterrestre. La parte china saluda la participación de la parte venezolana en el proyecto de cooperación de la Estación Internacional de Investigación Lunar (ILRS, por sus siglas en inglés). Ambas partes aprecian altamente la firma del Acuerdo Marco de Cooperación en materia de Aeroespacial entre la Administración Nacional del Espacio de China (CNSA) y el Ministerio del Poder Popular para Ciencia y Tecnología (MINCYT) de Venezuela, y están dispuestas a trabajar juntas para promover el progreso de los proyectos de cooperación en terrenos como los satélites de comunicación y teledetección, y la exploración lunar y del espacio profundo, con miras a fomentar la mejora de las capacidades aeroespaciales y el desarrollo de economía nacional de los dos países.



(International Poverty Reduction Center in China,

2023)

Desde



www.aaaver.org.mx | Asociación de Agentes Aduanales del Puerto de Veracruz
<http://www.aaaver.org.mx/boletines.php>

la entrada en vigor del tratado de libre comercio entre

el Perú y China en 2010, las exportaciones peruanas casi se quintuplicaron a la actualidad. Las exportaciones peruanas a China se multiplicaron por 4.6 entre 2010 y 2024. De acuerdo con las cifras de Sunat, los envíos a China pasaron de US\$ 5,437 millones en 2010 a US\$ 25,224 al cierre de 2024. Durante este periodo, se registró un crecimiento promedio anual del 11.6%.



Además, el año pasado se marcó una cifra récord de envíos a China, al sumar US\$ 25,224 millones, lo que reflejó un crecimiento del 9.2% comparado con 2023. En 2024, las exportaciones mineras a China sumaron US\$ 22,929 millones, consolidándose como el sector más representativo (90.9% del total de envíos). Además, estas registraron un crecimiento del 8.7% respecto de 2023. Los minerales de cobre y sus concentrados lideraron la lista de los principales productos exportados al gigante asiático.

Este insumo es requerido para el desarrollo de industrias chinas como la fabricación de autos eléctricos, sistemas de energía renovable y cableado de edificaciones, entre otros. De exportaciones por US\$ 1,695 millones en 2010 pasaron a US\$ 15,692 millones en 2024. Los envíos se multiplicaron por 9. (Sociedad de comercio exterior del Perú, 2025)

Ilustración 6. Evolución de las exportaciones peruanas a china; Fuente: Sunat

Podemos verificar gracias a esta fuente el incremento sustancial desde el año 2010 de las exportaciones peruanas a China.



zona ignorada

Las exportaciones chilenas a China (incluyendo Cobre y Litio que son las principales) han experimentado un crecimiento significativo desde 2003, pasando US\$ 1.836 millones en 2003 a US\$ 37.401 millones en 2023. Esto representa un aumento de 20.4 veces (+1.937.4%) en un periodo de 20 años. Chile por su parte es En 2023, China importó productos incluidos en la canasta de exportaciones de Chile por un total de US\$ 1.926.806 millones CIF. Chile se destacó con productos que han logrado posicionarse como líderes en el mercado, tales como las cerezas, sulfatos, yodo y ciruelas frescas, entre otros.

(Gobierno de Chile, 2025)

Ilustración 7. Exportaciones totales de Chile últimos años; Fuente: División de Información Comercial y Análisis de Datos, Dirección de Estudios, con cifras del Servicio Nacional de Aduanas de Chile.

El incremento también es notable por parte de Chile con relación al año 2023 lo que permite verificar que en la región acrecienta de poco la salida para Asia.



zona ignorada

Coincidiendo con la visita de Estado del presidente brasileño, Luiz Inácio Lula da Silva, a China, se publicó una nueva edición del Perfil de Comercio e Inversiones China 2025, destacando el papel central de China como principal socio comercial de Brasil y el destino número uno de sus exportaciones en 2024. Además, el comercio con el país asiático representó el 41,4 % del superávit comercial brasileño, consolidando aún más la relevancia estratégica de la relación bilateral.

Según el estudio, Brasil se ha posicionado como el principal proveedor del mercado chino en productos clave como soya, carne bovina, celulosa, algodón en bruto, azúcar y carne de ave. No obstante, el perfil de exportación sigue altamente concentrado en materias primas. Solo tres productos, soya (33,

4 %), petróleo crudo (21,2 %) y mineral de hierro (21,

1 %), representaron el 75,6 % del total exportado a China en 2024.

(CGTN en español, 2025)

El presidente chino, Xi Jinping, afirmó su interés en incrementar el comercio con Argentina, mientras que el país sudamericano manifestó su vocación de diversificar y aumentar su oferta de exportaciones al mercado chino.



cancilleria.gov.ar | Intercambio Comercial Argentino - Primer bimestre 2025 | Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
https://cancilleria.gov.ar/es/cei/actualidad/intercambio-comercial-argentino-primer-bimestre-2025?utm_source=chatgpt.com

en los primeros dos meses de 2025 las exportaciones alcanzaron US\$ 12.006 millones (crecieron 9.9% respecto a igual período de 2024) mientras que las importaciones sumaron US\$ 11.617 millones (se incrementaron 33.0%). El balance comercial resultó en un superávit de US\$ 389 millones.

2025)

Rusia

Desde sus primeras luchas en la unipolaridad para Rusia la región ha sido considerado un espacio clave para poder contrarrestar una hegemonía de EE. UU. Hoy continúa proyectando la narrativa de un orden multipolar, constituyendo para Moscú un terreno fértil tanto en apoyos diplomáticos frente al predominio estadounidense; aunque la desaparecida URSS ya cimentó relaciones con Nicaragua, Cuba y otros países la actual Rusia busca revitalizar esos lazos aun confrontando al fuerte del occidente, con la actual extensión de la guerra entre Rusia y la OTAN la situación del primero ha sido darle prioridad a su regreso al tablero mundial. (Díaz, 2020)

Para Rusia uno de los pilares más sólidos son las exportaciones militares, entrenamientos y acuerdos de defensa donde destaca Venezuela como su comprador actual en la región y junto a Nicaragua le ofrecen una plataforma para consolidar su presencia en la región, el respaldo de algunos gobiernos de la región en la ONU refuerza el impulso ruso de que su política exterior cuenta con aliados en Latinoamérica; es además la carta de presentación frente a EE. UU. (Serbin, 2019)

Podemos concluir que América Latina es un socio potencial en la construcción de un orden multipolar y permite un espacio de proyección estratégica frente a EE. UU. Además de ser un aliado diplomático, comprado del mercado de armas y energía, no es prioridad económica la región, pero es simbólica y estratégica en el tablero geopolítico de Moscú.

Unión Europea

La UE ve en América Latina una región bajo una narrativa de "socios naturales" intentando presentarse como el socio más cercano resaltando sus afinidades culturales y políticas, buscando constantemente apoyos para defender un orden internacional basado en regla, derechos humanos y multilateralismo, diferenciándose de la lógica de poder duro de EE. UU. Y del soft power de China. (Ayuso & Gratiús, 2018)

La UE se mantiene como inversor clave en la región destacando en banca, energía, telecomunicaciones e infraestructura, pero su peso comercial claramente en la actualidad ha sido desplazado por China. (Sanahuja & Posada, 2017)

Dentro de la agenda de transición energética, cambio climático y digitalización en línea con el Pacto Verde Europeo pretende marcar la diferencia frente a la competencia de China y EE. UU. Pese a sus intenciones posee limitaciones como una menor capacidad de inversión frente a China. (Gratiús, 2020)

En conclusión, la región se ubica para la Unión Europea como socio político y cultural "natural" aliado en la defensa del multilateralismo y la democracia, proveedor estratégico de recursos y energía verde, espacio de inversión y acuerdos de libre comercio, pero también la ve como una región de disputa entre EE. UU. Y China donde se mantiene constante por no perder la relevancia.

Existencia de Geopolítica en América Latina

En gran número la mayoría de las teorías de geopolítica clásica nacieron en el período comprendido entre 1880 y 1930 no es una sencilla casualidad, esta se da gracias a una necesidad de justificar teóricamente en base a una ideología el proceso global de la expansión capitalista de estados fuertes a estados nuevos como los latinoamericanos, esta lucha imperialista del dominio de los mercados, las materias primas y mano de obra gratuita o barata no permitieron que esto se dé suave o pacíficamente dejando como ejemplo dos guerras mundiales.

Al nacimiento de la geopolítica en Europa a inicios del siglo XX con padres de la misma como Halford John Mackinder, Karl Ernst Haushofer, Friedrich Ratzel, Nicholas Spykman, considerados los padres de la geopolítica clásica, en ellos sustancialmente se denotaba un énfasis sobre la relevancia de factores favorables o adversos en circunstancias topográficas, climáticas, demográficas y de recursos naturales también vías de comunicación terrestres, marítimas y fluviales para supremacía de un estado sin dejar atrás el territorio y la población, en la región latinoamericana ya varios intelectuales y militares adoptaban estas ideas de manejo de poder en base al territorio, la geopolítica latinoamericana nació como trasplante de doctrinas europeas, en particular de la tradición alemana y francesa. (Rouquié, 1989)

Se conoce en la región El primer texto reconocido como "geopolítico" en América Latina es generalmente atribuido al general argentino Juan Enrique Guglielmelli, aunque hay antecedentes anteriores. Sin embargo, el pionero documentado fue Vicente Quesada - La política internacional de América (1908, Argentina). Aunque no usa explícitamente el término geopolítica (acuñado por Kjellén en Europa en 1899), su enfoque es geopolítico por su análisis del espacio, poder y rivalidad interestatal.

Es en este siglo que se afianza a la región como zona de influencia los Estados Unidos con políticas como "Gran garrote" o "Buen vecino" donde las intervenciones militares y políticas fueron en países como Cuba,



Panamá, Nicaragua, Haití, República Dominicana,

la región fue una de las principales claves de materia prima durante la Segunda Guerra Mundial donde Estados Unidos además consolidó la triangulación de las bases "Alfa" Corinto-Nicaragua, "Beta" Isla Baltra-Galápagos-Ecuador y "Gamma" Salinas - Ecuador con una triangulación que justificaba la defensa de América del Sur, se dieron los golpes militares, alianzas y tratados para combatir el comunismo según las políticas del fuerte de la región. (Idrovo, 2013)

Hemos revisado en el primer capítulo los conflictos de la región este tipo de pugnas que en el caso de Ecuador y Perú por traer al análisis son significativamente territoriales y es en este tipo de enfrentamientos donde surgen reclamos fronterizos, sustentando doctrinas de defensa y básicamente geopolíticos por intereses de cada Estado, yacimientos de recursos naturales más que territoriales desde el nacimiento de ambas repúblicas tras la descolonización, en América Latina, la geopolítica se convirtió en herramienta de las Fuerzas Armadas para explicar conflictos limítrofes y estrategias de seguridad nacional. (Kacowicz, 2005)

En las décadas de 1960 - 1970 en la región destacan pensadores como Theotonio Dos Santos, Ruy Mauro Marini y Fernando Henrique Cardoso estructurando la geopolítica desde la teoría de la dependencia enfocando como el subdesarrollo era funcional al sistema mundial; la geopolítica de la dependencia planteó que América Latina no podía entenderse aislada, sino como parte subordinada del capitalismo global. (Cardoso & Faletto, 1977)

Debemos conocer que la Guerra fría es considerada un conflicto de orden mundial entre la antigua Unión Soviética y los EE. UU. Durante el transcurso del siglo XX se instalaron en la cúspide del poder alcanzando ambos la categoría de superpotencias, tras la Segunda Guerra Mundial los puntos de vista distaron sin embargo es desde la Revolución Bolchevique en Rusia en 1917 donde el comunismo hace frente como una seria alternativa frente al capitalismo. (Orrego, 1998)



Es durante la Guerra fría que la geopolítica en la región estuvo marcada por la Doctrina de Seguridad Nacional, la contrainsurgencia y la influencia de EE. UU.

En las academias militares, la geopolítica en América Latina fue apropiada por las dictaduras militares como discurso legitimador de la lucha contra la subversión y del alineamiento con Washington. (Russell & Tokatlian, 2021)

Ya al finalizar este siglo en la década de 1980 - 1990 surgen crisis de deuda y ajustes estructurales del FMI y Banco Mundial profundizando el modelo exportador y la apertura de mercados, Estados Unidos mantiene su hegemonía pero ya se presentan muestras de ayuda social y económica de Europa y China la integración regional con alianzas y tratados múltiples como CELAC, OEA, MERCOSUR, CAN, ALBA, UNASUR los que explicamos a continuación fueron intentos de reducir la dependencia del hegemon mencionado. (CAN, 2025) (MERCOSUR, 2025)

Para inicios del siglo XXI se torna un revés hacia nuevos polos donde líderes como Hugo Chávez en Venezuela, Lula da Silva en Brasil, Evo Morales en Bolivia y Rafael Correa en Ecuador impulsan políticas de soberanía en sus recursos estatales, surgen organismos como UNASUR en el 2008, ALBA en el 2004 y CELAC en el 2010 todas con objetivo de reducir la dependencia de los EE. UU. e intentan afianzar el papel de la izquierda dejado por la izquierda histórica. (ALBA, s.f.)

La Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) cuya última cumbre fue celebrada en Honduras durante el mes de abril del presente año es un mecanismo de concertación e integración regional creado el 3 de diciembre de 2011, en respuesta a la necesidad de realizar esfuerzos entre los Estados de América Latina y el Caribe con el fin de avanzar en la unidad y en la integración. (Cancillería de Colombia, 2025)



zona ignorada

La Organización de los Estados Americanos (OEA) es el organismo regional más antiguo del mundo, cuyo origen se remonta a la Primera Conferencia Internacional Americana, celebrada en Washington, D.C.



zona ignorada

desde octubre de 1889 a abril de 1890. En esta reunión, se acordó crear la Unión Internacional de Repúblicas Americanas y se empezó a tejer una red de disposiciones e instituciones que llegaría a conocerse como "sistema interamericano", el más antiguo sistema institucional internacional. (OEA, 2025)



zona ignorada

La OEA fue creada en 1948 cuando se suscribió, en Bogotá, Colombia, la carta de la OEA que entró en vigor en diciembre de 1951. Posteriormente, la Carta fue enmendada por el Protocolo de Buenos Aires, suscrito en 1967, que entró en vigencia en febrero de 1970; por el Protocolo de Cartagena de Indias, suscrito en 1967, que entró en vigencia en febrero de 1970; por el Protocolo de Cartagena de Indias, suscrito en 1985, que entró en vigencia en noviembre de 1988; por el Protocolo de Managua, suscrito en 1993, que entró en vigencia en enero de 1996, y por el Protocolo de Washington, suscrito en 1992, que entró en vigor en septiembre de



rpp.pe | La Unión Europea y otras alianzas de países más importantes del mundo | RPP Noticias
<https://rpp.pe/mundo/actualidad/estas-son-las-alianzas-entre-paises-mas-importantes-del-mundo-noticia-973671>

1997.

(OEA, 2025)



todosloshechos.es | ¿Cuándo se fundó la Comunidad Andina de Naciones?
<https://todosloshechos.es/cuando-se-fundo-la-comunidad-andina-de-naciones>

El Mercado Común del Sur (MERCOSUR) es un proceso de integración regional instituido inicialmente por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay al cual en fases posteriores se han incorporado Venezuela y Bolivia. Sus idiomas oficiales de trabajo son el español y

portugués. La versión oficial de los documentos de trabajo será la del idioma del país sede de cada reunión. A partir de 2006, por medio de la decisión CMC N°35/06, se incorporó al guaraní como uno de los idiomas del bloque. (MERCOSUR, 2025)
La Comunidad Andina (CAN)



zona ignorada

integrada por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú es un organismo internacional líder en integración en el continente, que trabaja por el mejoramiento de la calidad de vida de 114 millones de ciudadanos andinos. Creada desde el 26 de mayo de 1969, cuando se suscribió en Colombia, el acuerdo de Cartagena, Tratado Constitutivo que fija los objetivos de la integración andina, define su sistema institucional y establece sus mecanismos y políticas, se puso en marcha el proceso andino de integración, conocido en ese entonces como Pacto Andino, hoy Comunidad Andina.

(CAN, 2025)



zona ignorada

La Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América – Tratado de Comercio de los Pueblos (ALBA – TCP) es una plataforma de integración latinoamericana y caribeña, histórica e inédita, con énfasis en la dimensión social, que toma como fundamento y epicentro de la integración del ser humano, basada en la solidaridad, la complementariedad, justicia y la cooperación, uniendo las capacidades y fortalezas de los países que la conforman.

(ALBA, s.f.)

La Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) se constituyó como



zona ignorada

una organización intergubernamental dotada de personalidad jurídica internacional, en su momento estuvo integrada por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guayana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela. El Tratado constitutivo de UNASUR fue firmado el 23 de mayo de 2008 en el marco de la Reunión Extraordinaria de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno, realizada en la ciudad de Brasilia, Brasil, mismo que entró en vigencia el 11 de marzo de 2011 cuando Uruguay entregó el documento de ratificación al Gobierno de Ecuador, depositario de

referido Tratado. (Parlamento del Mercosur, s.f.)

En el año 2015 se percibe la caída de precios de materias primas (commodities) golpeando a las economías exportadoras, se da el regreso de gobiernos conservadores como el de Macri en el 2015 en Argentina, Temer y luego Bolsonaro en 2016-2019 en Brasil, Piñera en el 2018 en Chile con políticas más de promercado, ya se observa un Venezuela con gran colapso económico y humanitario con grandes migraciones al resto de la región Bolivia muestra conflictos institucionales donde existen golpes militares fallidos y escándalos como Lava jato que debilitan la legitimidad, UNASUR se debilita y nacen foros alternos como el Grupo de Lima. (CNN, 2025)

La geopolítica de hoy en la región está básicamente considerada en dos vertientes:

Práctica donde observamos políticas exteriores, integración regional (CELAC, MERCOSUR, UNASUR, ALBA), relación con las antes descritas potencias EE.



UU., Rusia, China, UE. (ALBA, s.f.) (Cancillería de Colombia,

pero sus desafíos estructurales (fragmentación política, desigualdad e inseguridad) son sus debilidades.

Algunos se mantienen sosteniendo que la región Latinoamericana no posee una geopolítica propia, sino que reproduce agendas externas, otros defienden que sí existe una visión latinoamericana, basada en integración y soberanía, aunque no haya logrado consolidar una geopolítica común, existen intentos de pensar el continente como bloque diferenciado frente a las demás potencias. (Ruiz, 2013)

¿Chancay un nuevo foco de tensiones?

Perú país de proyección geopolítica

Deberemos ver en los próximos años si Perú es un pivote estratégico de China en la región o solo un factor de proyección parcial. Por ahora emerge como un punto clave en el pacífico sur próximo a la Antártica y vecino directo de la amazonia. Empero el tiempo es aun breve y los datos están en medio de grandes definiciones como para dar todo ya definido.

El Perú es actualmente el centro de la atención geopolítica de la región desde noviembre de 2024 que comenzó el funcionamiento del megapuerto de Chancay infraestructura de gran inversión privada China que coloca a este puerto como un HUB al recibir la gran mayoría del transporte marítimo que proviene de Asia para nuestra región, esto provoca que se deje otros puertos importantes de la región de lado como Guayaquil en Ecuador, existen pocos estudios referentes al impacto de este puerto que abre desde sus inicios una disputa mundial por el comercio y la economía entre China y EE. UU. Principalmente. (Rivero & Santacruz, 2023)

Está ubicado en la costa central de Perú emergiendo como un nodo estratégico en la geopolítica contemporánea de la región, fue construida por la empresa estatal china Cosco Shipping Ports, convirtiéndose en el primer puerto de gran escala controlado directamente por China en Sudamérica despertando expectativas de desarrollo económico como recelos estratégicos en EE. UU. Y actores regionales, ya que es la puerta de entrada de comercio al Pacífico sur y como parte de la ampliación de la iniciativa de la Franja y la Ruta.

En Venezuela pese a que este país realiza la mayoría de su comercio marítimo al Caribe y Atlántico puede reorientar parte de su intercambio energético hacia Asia a través del eje Chancay-Brasil- Atlántico norte brindando una alternativa del canal de Panamá no olvidemos que es el principal socio comercial en la región de China. En Colombia se ve la posibilidad de aprovechar las rutas que pasan por Chancay para exportaciones hacia Asia, reduciendo costes si el servicio logístico (marítimo + terrestre interno) es competitivo, se ve además la oportunidad de colaborar en corredores logísticos transnacionales como una conectividad vía Panamá /Ecuador hacia Chancay para llegar a este puerto.

Para Ecuador, este puerto representa una alternativa logística prometedora para exportaciones hacia Asia que hoy en muchos casos depende de rutas costosas o pasos intermedios largos como el Canal de Panamá o puertos en EE. UU. O México. También existen riesgos como la presión sobre los puertos ecuatorianos existentes, competencia y quizá necesidad de mejoras logísticas internas como carreteras, aduanas, capacidad de exportación considerando además evaluar el control aduanero, normativas ambientales y la soberanía. Para el Perú Chancay permite reducir significativamente los tiempos y costos del comercio entre la región y Asia con un alto calaje que no es posible en otros puertos de la región, es visto como una apuesta geoestratégica ya posicionando a Perú en un HUB regional en la cuenca del Pacífico, implicando una mejor inserción en cadenas globales de comercio, inversión extranjera, transporte marítimo y logística.

Chile en la actualidad impulsa proyectos para ampliar la capacidad portuaria como en el puerto Exterior en San Antonio, modernizar sus terminales, dragado, tecnología para mantener competitividad, aunque se especule que el comercio se desvíe hacia el Perú gracias al nuevo puerto los costos logísticos terrestres la condición de carreteras o accesos marítimos aun favorecen a Chile. Para Argentina se considera viable la ejecución de proyectos como el corredor interoceánico para poder transportar productos y exportarlos hacia Asia con una infraestructura logística adecuada, reduciendo tiempos y costos comparados con rutas vía Atlántico por el Canal de Panamá.

Brasil evalúa proyectos como el correo bioceánico, el ferrocarril bioceánico es otro proyecto que promete conectar Brasil con Chancay permitiendo transformar mercancías del interior brasileño en regiones de Acre, Mato Grosso, Tocantins hacia el Pacífico con menos tiempo y costo, considerando que esto reduciría la dependencia de Brasil a puertos del Atlántico o largas rutas marítimas que pasan por el Canal de Panamá o rodeos oceánicos, también podría ser la puerta de salida para exportaciones acortando los tiempos de transporte para Asia y también si se considera el comercio desde África occidental puede ser un puente logístico único.

Brasil podría usar Chancay como puerta de salida para exportaciones, especialmente productos agroindustriales (soya, maíz) o minerales, con tiempos de transporte menores a Asia.

Después de lo expuesto en los capítulos anteriores podemos considerar que la geopolítica ya experimenta cambios fundamentales dentro del contexto de relaciones internacionales, para China la presentación de la Nueva Ruta de la seda y la proyección marítima para articular Asia con América Latina el Perú muestra mediante la construcción del megapuerto de Chancay, la nueva infraestructura del Aeropuerto internacional de Lima y la complementación de la Red vial nacional que incluye los proyectos de construcción de ferrocarriles y las carreteras IIRSA (Iniciativa para la integración de la infraestructura regional sudamericana). Uniendo Perú con Brasil le convertirá en el centro más importante para el comercio y la navegación en la región sin dejar la oportunidad histórica para el despegue definitivo del país hacia el ansiado desarrollo. (Benavides, 2023)

Consideraciones marítimas

El comercio desde la región hacia el resto del mundo por medio del Pacífico directamente pone en el juego no solamente al Perú ya que involucra a Ecuador, Colombia, Chile mediante las rutas marítimas (norte - sur y sur - sur) que operan en la región conocida además como transporte de línea o contenerizada, pero se conoce que no existen puertos de transbordo de contenedores en Sudamérica los que si existen en México, Panamá y EE. UU. , las rutas marítimas regularmente empleadas no son las únicas que sirven al comercio exterior desde esta parte de la región, se emplean rutas más cortas como las que destaco a continuación:

En cualquier puerto de Brasil o desde la capital de Argentina, la llegada a Singapur es más pronta que desde la costa oeste sudamericana.

Río de Janeiro muestra la misma distancia de Hong Kong que a Antofagasta pese a estar ambas ciudades en la misma latitud.

Si se requiere llegar a Los Ángeles es mucho más corto navegar el estrecho de Magallanes descubierto hace 500 años que el canal de Panamá con un siglo de existencia.

Singapur y Valparaíso son más cercanos que Singapur al Callao, pero su ruta por la Antártida la hacen poco viable.

El Callao es más cercano de Nueva York que de Los Ángeles, pero la distancia económica es mayor a la conocida en millas ya que el paso por el canal de Panamá, Colombia, Ecuador gran parte de la costa peruana e inclusive Chile se muestra más cercano a Europa que a Asia.

Realizar un transbordo en los Ángeles durante el servicio de transporte entre Asia y la costa oeste de Sudamérica no aumentan la distancia total.

En un estudio del año 2000 Hoffmann detalla requerimientos para que un puerto pueda considerarse HUB considerando sus capacidades de conexiones intermodales, su almacenaje, su centro de distribución de contenedores entre otros.

Conexiones terrestres donde el puerto contará con conexiones de una red vial de carreteras y ferrocarril para recibir la carga y concentrarla para su distribución en operaciones de comercio exterior y de cabotaje con zonas aledañas con servicios logísticos internacionales y zonas francas aledañas que sirven a las operaciones de comercio internacional amalgamadas.

Conexiones marítimas con capacidad de operar como principal centro de transbordo cargas que llegan y salen vía marítima, necesitando ofrecer servicios marítimos de calidad haciendo posible el traslado de puertos menores al megapuerto conectándolo al comercio marítimo internacional, su ubicación geográfica es fundamental permitiendo un crecimiento sustancial de los servicios terrestres ligados al comercio internacional, confluencia de rutas marítimas internacionales e incremento de presencia de navieras de comercio internacional.

Se debe conocer que la última generación de buques portacontenedores poseen las siguientes características:

Capacidad de carga: 15,000 – 18,000 TEU 's

Eslora 400m

Calado 16 – 20m

Velocidad 25 kt.

Peso muerto: 200,000 a 250,000 ton.

En base a estas características solo el megapuerto de Chancay brinda estas bondades.

Foco de tensiones

Durante el simposio internacional en el centro de Estudios sobre China y Asia – Pacífico en la Universidad del Pacífico el Dr. Bin Xu en el año 2022 realizó conclusiones donde Deng Xiaoping es el responsable de la transformación de China de pasar de ser un país subdesarrollado con bajos estándares de vida y pobre, pasó a ser una potencia mundial, lográndose esto por importantes reformas económicas comenzando con la implementación de las herramientas de economía en el mercado, hoy China es el mayor exportador a nivel mundial y la segunda economía mas grande y el mayor receptor de inversión extranjera directa, ocupando los primeros puestos de países que más inversión extranjera han receptado, constituyéndose ya en un referente comercial de gran influencia global. (Xu, 2022)

Bin Xu resalta un ascenso notorio que muestra China y como testimonio tenemos que su monto de PBI asciende los 17 billones de dólares y sigue creciendo, con una economía estable China siendo este un factor importante para el desarrollo de la economía mundial esta potencia es un importante socio comercial de la gran mayoría de los estados del mundo y



cechap.up.edu.pe | Estrategias de Crecimiento Económico Pasadas y Futuras: ¿Qué nos enseña China? - Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico
<https://cechap.up.edu.pe/noticia/estrategias-de-crecimiento-economico-pasadas-y-futuras-que-nos-enseña-china/>

el primer socio comercial de Sudamérica y el segundo para toda

Latinoamérica. (Xu, 2022)

Se muestra un estudio interesante sobre el cambio geopolítico del mundo actual, con una corriente de pensamiento donde el desplazamiento al Pacífico es la proyección mayor de comercio debido a que este Océano baña a casi las dos terceras partes del mundo con una previsión que supere el 50% del PIB mundial, ya para el 2012 los gastos de Defensa de Europa fueron por primera vez inferiores a los de la región Asia - Pacífico (Aznar, 2021)

También se detalla en otro estudio como la nueva ruta de la seda fortalecerá la estrategia de seguridad y defensa China, afianzando su supremacía geoestratégica por la expansión de su influencia marítima, menciona además que China ya modificó radicalmente su posición frente a relaciones comerciales con el resto de las regiones abriendo su posición a nuevos mercados sin descuidar su pugna con las demás potencias en constituirse en referencia geopolítica del mundo. (Forero, 2022)

Chancay ya está integrada a la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI), cuyo objetivo es consolidar corredores logísticos globales, para China esto reducirá los costos de transporte hacia la región asegurando recursos como el cobre, litio entre otros donde el megapuerto de Chancay permitirá reducir en más de diez días el comercio marítimo entre Sudamérica y Asia fortaleciendo la interdependencia económica con China, considerando que a la vez rivaliza con otros enclaves del Pacífico como Callao en el Perú, Guayaquil en Ecuador y San Antonio en Chile reconfigurando las rutas comerciales en la región. (Mundo Marítimo, 2025)

Las alarmas de Washington se activan al observar no solo una posible proyección de comercio pues se observa una estrategia China en el Pacífico en un espacio antes dominado al completo por EE. UU. Ya que este punto de inflexión en la competencia estratégica con Pekín en el hemisferio occidental hace temer que esta infraestructura pueda tener doble uso, además de fines comerciales servir para apoyar con fines navales. (Silva, 2024)

En la región puede representar una oportunidad y un dilema el megapuerto ya que puede dinamizar el comercio regional y su conectividad con Asia pero por otro genera riesgos de dependencia hacia China simbolizando una disputa por la infraestructura estratégica en América Latina donde la rivalidad de potencias destacando a China va concretándose, países como Ecuador y Chile observan con atención ya que la concentración de carga en Chancay puede redirigir flujos comerciales afectando a estos países aperturando debates sobre seguridad marítima, soberanía tecnológica y el financiamiento extranjero. (Benavides, 2023)

Chancay puede permitir una inflexión en la inserción internacional del Perú y de la región ya que su consolidación como HUB depende de la capacidad de los estados latinoamericanos de gestionar la competencia entre las grandes potencias donde Latinoamérica no es un mero escenario pasivo para la rivalidad de los grandes estados dando la consideración que la región puede ser un actor fundamental si logra articular políticas comunes. (Cámara Marítima del Ecuador, 2025)

Podemos concluir que



larepublica.pe | Megapuerto de Chancay: seis meses después, más carga y potencial geopolítico, pero sin tren, zona económica ni integración vial | HNEWS | Economía...
<https://larepublica.pe/economia/2025/05/17/puerto-de-chancay-cumple-seis-meses-megainversion-en-riesgo-por-falta-de-vias-y-trenes-hnews-1321888>

el megapuerto de Chancay no es solo una obra de infraestructura

ya que ha abierto aristas de tensiones geopolíticas principalmente entre potencias como EE. UU., China, Rusia, UE; mientras China lo proyecta como un eslabón clave de su red global, los estadounidenses lo consideran como un desafío directo a la histórica influencia sobre la región, solo la respuesta de Latinoamérica frente a lo que vive será decisiva para definir si Chancay se convierte en una oportunidad de integración a las potencias o un epicentro de rivalidad global.

Una vez que hemos mostrado el análisis podemos observar que la Geopolítica en el Pacífico latinoamericano se encuentra en una etapa de reconfiguración estructural marcada por una expansión estratégica china y también podemos palpar una cohesión entre los Estados signatarios de la Alianza del Pacífico; esto considerando la puesta en marcha del puerto de Chancay constituye un punto de inflexión ya que no solo proyecta al Perú como un eje logístico de largo alcance de destino final en Asia, sino que reordena las jerarquías portuarias y comerciales de la región, estimulando una competencia cada vez más notoria entre Ecuador, Colombia, Chile y México.

La decadencia de coordinación suprarregional como resultado de estancamientos como el de la Alianza del Pacífico deja en la actualidad a los Estados mencionados en un escenario de actuación autónoma como Ecuador con la reciente visita del Secretario de Estado y la Secretaría de Seguridad Nacional se observa la presencia de las bases militares de Estados Unidos, y la toma de decisiones sobre puertos, alianzas e inversiones responden más a estrategias nacionales que a visiones regionales, este vacío fortalece la tendencia hacia una competencia en donde cada Estado busca repositionarse frente a China ya sea modernizando infraestructura u ofreciendo entornos más atractivos o simplemente buscando ser una plataforma logística para el comercio hacia China.

Sobre el panorama mencionado Chile con su alternativa del transporte al canal de Panamá en San Antonio gracias a sus recursos aún no explotados y puertos que se proyectan para China, Perú con su puerto de Chancay de por sí ya un año siendo el HUB regional ya consolidan sus ventajas, Colombia y Ecuador tratan de no quedarse atrás mediante las inversiones realizadas y un México con su natural condición bioceánica combinando su acceso al Pacífico con su vínculo en Norteamérica, ampliando su rango de maniobra estratégica.

A la vez la muestra de fracaso como curso de acción Geopolítico de los aranceles que puso el gobierno estadounidense para causar efecto ante China en la región redujo notablemente el poder disuasivo económico de Washington, incentivando de alguna manera a los países latinoamericanos a diversificar socios aceptando con mayor pragmatismo el rol de China como actor financiero, comercial y tecnológico, la competencia mostrada no muestra una forma ni ideológica ni polarizada solo muestra una rivalidad económica y logística orientada a captar inversión, conectividad y a aumentar protagonismo de las cadenas globales de valor gestionadas por China como detalle en el cuadro inicial de la investigación.

Finalmente podemos considerar que la región avanza con dirección a un escenario donde la competencia interregional es un mecanismo estructurante de las relaciones entre Ecuador, Chile, Colombia, Perú, Brasil y México fundamentalmente y donde el puerto de Chancay es uno de los impulsos junto a la ruptura de la Alianza del Pacífico por parte de Perú y México y la cada día mas fuerte gravitación china redefine los equilibrios Geopolíticos del Pacífico latinoamericano sugiriendo que las decisiones adoptadas en la década influirán directamente proporcional en la configuración del posicionamiento externo de cada país en las próximas décadas.

Esta investigación nos ha mostrado que la repercusión Geopolítica no solo permite experimentar un reajuste comercial, sino también una transformación estratégica en la región cuyo eje articulador es la inserción de China como una potencia central en el reordenamiento Geopolítico mundial gracias a Latinoamérica.

Conclusiones

La consolidación del puerto de Chancay como un HUB estratégico en la región constituye uno de los acontecimientos geopolíticos más relevantes en la actualidad, su desarrollo no puede comprenderse como una simple infraestructura logística, se debe observar como un componente articulado de un proyecto de trascendencia histórica mas amplia como fue el descubrimiento del Estrecho de Magallanes o la construcción del canal de Panamá, este permite la inserción de China como potencia determinante en los flujos comerciales, tecnológicos y políticos del continente en especial de los países considerados Latinoamérica; es esta instalación regional la que revela cómo los grandes procesos internacionales no emergen desnudos pues todos poseen un propósito demarcado, intereses y visiones de largo alcance que reordenan las jerarquías en el Ecuador y en la región. (Cámara Marítima del Ecuador,



2025) (Gobierno de Chile, 2025) (Mundo Marítimo,

2025) (Sociedad de comercio exterior del Perú, 2025)



Esta postura nos permite considerar al puerto de Chancay en un punto de inflexión en el reacomodo global de poder que se ha gestado desde aquella crisis financiera del 2008.

En un escenario donde Occidente ha experimentado límites estructurales a su capacidad hegemónica y donde China despliega una estrategia de ascenso sostenido, Chancay opera sin parar como un instrumento comercial, plataforma interoceánica y símbolo de nueva geometría de poder en el Pacífico. Muy lejos de ser considerado geopolíticamente como un caso aislado, forma parte de un entramado de iniciativas económicas, tecnológicas y diplomáticas mediante las cuales una creciente república Popular de China busca consolidar accesos estables a recursos, rutas marítimas y mercados, manteniendo un estilo de hegemonía de intensidad moderada, pero de un profundo alcance. (Información Marítima de Latinoamérica, 2025)

Para Perú esta infraestructura implica una ampliación de impulso estratégico en la región, ya que se convierte en una puerta de entrada preferencial al comercio transpacífico y un espacio de interconexión entre África occidental, Latinoamérica y Asia. Esta relevancia supera el plano económico ya que introduce a este país en la arquitectura logística global al punto que frases de Chancay a Shanghai serán de renombre en el mundo de proyección y unión comercial, reposicionando a este país como uno de los principales articuladores del corredor del Pacífico. (Sociedad de comercio exterior del Perú, 2025) (Valdez, 2018)

Para Ecuador y los países del Pacífico sur, es Chancay una modificación directa de las lógicas tradicionales para la inserción internacional donde a la vez este puerto representa tanto una oportunidad como un desafío donde existirán preguntas del nivel de análisis de haberse construido este puerto en Ecuador. Esto no limita la posibilidad de integrarse más eficientemente a cadenas de valor que conectan ya Sudamérica, África occidental, la región con China y el sudeste Asiático. Por otro, obliga a repensar su modelo portuario sus capacidades de infraestructura, su política exterior y hasta sus políticas de defensa del territorio nacional para sus Fuerzas Armadas, dado que la centralidad logística y comercial tenderá a desplazarse hacia un HUB regional ubicado en territorio del vecino sureño y rival desde el nacimiento de la República.



(MERCOSUR, 2025) (Cámara Marítima del Ecuador, 2025) (Ministerio de Producción,

Comercio Exterior, Inversiones y Pesca del Ecuador, 2025)

Es la presencia de China por medio del puerto de Chancay la que reconfigura la competencia interregional al interior del pacífico sudamericano, afectando la dinámica especialmente entre Ecuador, Colombia, Chile, México y el propio Perú, la capacidad de cada país para ajustarse a esta nueva estructura que se manifiesta por el nuevo puerto determinará su posición en el comercio transpacífico y en la captación de inversiones estratégicas. El puerto en consecuencia introduce un nuevo eje de asimetrías y oportunidades como el fortalecimiento de los Estados con mayor visión integradora y capacidad logística, mientras genera presiones para modernizar puertos con nuevas proyecciones no convencionales como es el caso en Chile, sistemas aduaneros y corredores productivos en los países vecinos.



(Ministerio de Producción, Comercio Exterior,

Inversiones y Pesca del Ecuador, 2025)

Podemos determinar en síntesis que Chancay no es solamente un proyecto portuario ya consolidado, es una pieza fundamental en la transformación geoeconómica de la región desde el pacífico Sur, sintetiza la materialización de la estrategia china de amplificar su influencia en desde México hasta Chile y Argentina, al mismo tiempo es un desafío directo a los modelos tradicionales de hegemonía occidental. Para Ecuador y la región en su conjunto la repercusión geopolítica del puerto radica en su capacidad para alterar las estructuras comerciales, redistribuir el poder logístico y redefinir el mapa estratégico regional en un contexto global en transición. El futuro del Pacífico sur dependerá de la habilidad de sus Estados para adaptarse, competir y articular políticas que respondan a este escenario de poder emergente.

Bibliografía

Aguilar, O. J. (2011).



ri.conicet.gov.ar

https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/113127/CONICET_Digital_Nro.5011e0ba-e49f-4862-aea8-0b22f340739d_A.pdf?sequence=5

La Guerra del Chaco como desafío al panamericanismo: el sinuoso camino a la conferencia de paz de Buenos Aires, 1934 - 1935. Bogotá: Anuario colombiano de historia social y de cultura.

Altamirano, A. (1997). Nueva concepción del derecho territorial ecuatoriano. Quito: I.G.M.

Arredondo, C. G. (2015). El Canal de Panamá. Puente Marítimo del Mundo Global. Ciencia y Mar , 17-28.

Aznar, F. (2021). Geopolítica naval del Indo - Pacífico. Boletín del Instituto español de Estudios Estratégicos, 40 - 61.

Benavides, R. V.



dx.doi.org | Análisis geoeconómico del Puerto Hub de Chancay: desafíos y oportunidades

<http://dx.doi.org/10.38180/rpdi.v74i177.632>

(2023). El valor estratégico del HUB Perú en América del Sur . Revista del Instituto español de Estudios Estratégicos,

95 - 129.

Brzezinski, Z. (1997).



www.redalyc.org | Geopolítica sistémica aplicada: un modelo para entender las dinámicas cambiantes del sistema internacional

<https://www.redalyc.org/pdf/4762/476247222003.pdf>

El Gran Tablero Mundial La supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos. Barcelona: Paidós.

Recuperado el 18 de Agosto de 2025

Cardoso, F. E.,



repositorio.flacsoandes.edu.ec | La relación económica entre el Ecuador y China, 2002-2013.

<http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/8959/15/FLACSO-2015EUEP.pdf.txt>

& Faletto, E. (1977). Dependencia y desarrollo en América Latina. Buenos Aires: Siglo

XXI.

Díaz, D. A. (2020). Entre osos y dragones. Bogotá : Instituto de estudios políticos y relaciones internacionales.

Domínguez, J. (2010). La política exterior del presidente Barack Obama hacia América Latina. Foro Internacional, 243 - 268.

Figallo, B. (2019).



ri.conicet.gov.ar

https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/113127/CONICET_Digital_Nro.5011e0ba-e49f-4862-aea8-0b22f340739d_A.pdf?sequence=5

Guerra y Paz en el Chaco: Petróleo y ferrocarriles para el Cono Sur

los intereses argentinos en Bolivia. Buenos Aires : Ciclos.

Forero, M. A. (2022).



hdl.handle.net | A mover el camello: Brigadistas II
<http://hdl.handle.net/10654/6477>

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.

1 - 19.

Gobierno de Chile. (2025). Informe de comercio exterior de Chile.



Santiago: Subsecretaría de relaciones internacionales de Chile.

Recuperado el 26 de Septiembre de 2025

Gobierno de Chile. (2025). Plan de acción de la comisión de alto nivel del corredor bioceánico vial.



Santiago: Gob.cl. Recuperado el 26 de Septiembre de 2025
Guzmán,

R. M. (1981). La doctrina Monroe el destino manifiesto y la expansión de Estados Unidos sobre América Latina el caso de México. México: Era.
Idrovo, H. (2013). Baltra base Beta Galápagos y la Segunda Guerra Mundial. Quito: Ministerio de Cultura del Ecuador.
Kacowicz, A. (2005). América Latina y la paz. Notre Dame: Nueva Sociedad.
Malamud, A., & Gardini, G. L. (2020). América Latina en el mundo: el pensamiento latinoamericano y la teoría de las relaciones internacionales. Teseo.

Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca del Ecuador. (2025). Evaluación de la implementación del Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y China. Quito: El nuevo Ecuador. Recuperado el 26 de Septiembre de 2025

Moreno, I. J. (2012). Comandos en acción. Buenos Aires: Claridad.

Muzzo, G. P. (1994). Estudio histórico sobre el Protocolo de Río de Janeiro. Lima: Fondo Editorial.

Orrego, A. E. (1998). La Guerra fría, el fin de la Guerra fría y el surgimiento de un nuevo orden. . Educa Historia, 1 - 10.

Patricio Rivas. (2019). América Latina en el Siglo XXI: ¿El viejo o nuevo orden de la Geopolítica mundial? (J. M. Díaz, Ed.) Instituto de Altos Estudios Nacionales, 2(9), 69-86. Recuperado el 25 de octubre de 2025

Reyes, E. (1996). Mito y realidad de una frontera.



Lima: Análisis.

Rivero, A. C., & Santacruz,

J. L. (2023). El megapuerto de Chancay y los desafíos para la seguridad del Perú en corto y mediano plazo. Lima: Escuela Superior de Guerra del Ejército.

Román, J. G. (2024). La guerra del Cenepa. Quito: Centro de estudios históricos del Ejército.

Rouquié, A. (1989). América Latina, introducción al extremo occidente. Buenos Aires: Siglo XXI.

Rozzi, R. (2020). El estrecho de Magallanes, Tres descubrimientos. Santiago: Santander.

Ruiz, J. B. (2013). La geopolítica de la integración regional en América Latina. Caracas: Nueva Sociedad.

Russell, R., & Tokatlian, J. G. (2021). América Latina y el orden mundial: poder, cooperación y conflictos. Sigilo.

Saín, M. f. (2017). Qué es el crimen organizado. Buenos Aires: UMET.

Serbin, A. (2019). Eurasia y América Latina en un mundo multipolar. Barcelona: Icaria.

Shixue, J. (2018). Una mirada China a las relaciones con América Latina . Nueva Sociedad, 62 - 70.

Valdez, J. C. (2018). El banco asiático de inversiones e infraestructura, aspira a convertir China en un centro financiero internacional. Contribuciones a la economía, 1 - 12.

Xu, B. (2022). 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 ,

1-22.

REFERENCIAS INTELIGENCIA ARTIFICIAL

Origen:



Conversación con Chat GPT referenciando a las páginas web:

Embajada de la República popular de China en Nicaragua. (12 de Mayo de 2025). China- Embassy. Recuperado el 26 de Septiembre de 2025, de

37

zona ignorada

Wang Yi Se Reúne con Ministra de Relaciones Exteriores de Colombia Laura

Sarabia: https://ni.china-embassy.gov.cn/esp/zgyw/202505/t20250514_11622999.htm?utm_source=chatgpt.com
CGTN en español. (13 de Mayo de 2025).

38

zona ignorada

China representó el 28 % del valor de las exportaciones brasileñas en

2024. Recuperado el 26 de Septiembre de 2025, de Xinhua: https://espanol.cgtn.com/news/2025-05-13/1922160562508201986/index.htm?utm_source=chatgpt.com
International Poverty Reduction Center in China. (14 de Octubre de 2023).

39

zona ignorada

Texto Íntegro de la Declaración Conjunta entre la República Popular China y la República Bolivariana de

Venezuela. Recuperado el 26 de Septiembre de 2025, de iprcc.org: https://www.iprcc.org/article/4ExtZQMl6L7utm_source=chatgpt.com

40

Documento de otro usuario

Viene de otro grupo

Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la República
Argentina. (21 de Marzo de 2025). Intercambio Comercial Argentino.

Recuperado el 26 de Septiembre de 2025, de cancillería de Argentina: https://cancilleria.gob.ar/es/cei/actualidad/intercambio-comercial-argentino-primer-bimestre-2025?utm_source=chatgpt.com

Reuters. (14 de Mayo de 2025). Global News. Recuperado el 26 de Septiembre de 2025, de China y Colombia firman pacto de cooperación.: https://www.reuters.com/world/china-colombia-sign-belt-road-cooperation-pact-2025-05-14/?utm_source=chatgpt.com

Sociedad de comercio exterior del Perú. (28 de Febrero de 2025). Exportaciones Peruanas a China sumaron US\$ 25,224 millones en 2024. Recuperado el 26 de Septiembre de 2025, de ComexPerú: https://www.comexperu.org.pe/public/index.php/articulo/exportaciones-peruanas-a-china-sumaron-us-25224-millones-en-2024?utm_source=chatgpt.com

WEBGRAFIA

ALBA. (s.f. de s.f. de s.f.). Historia ALBA - TCP. Recuperado el 13 de Agosto de 2025, de ALBATCP: <https://www.albatcp.org/historia/>

Cámara Marítima del Ecuador. (16 de Julio de 2025). Puerto de Manta y Chancay: posible alianza para Ecuador y China. Recuperado el 14 de Agosto de 2025, de Camae: <https://www.camae.org/tpm/puerto-de-manta-y-chancay-posible-alianza-para-ecuador-y-china/>

CAN. (5F de SF de 2025). Comunidad Andina. Recuperado el 13 de Agosto de 2025, de La Comunidad Andina: <https://www.comunidadandina.org/quienes-somos/>

Cancillería de Colombia. (13 de Agosto de 2025). Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños - CELAC. Recuperado el 13 de Agosto de 2025, de GOV.CO: <https://www.cancilleria.gov.co/CELAC-Que-es-la-CELAC>

CITES. (s.f.).

41

132.248.9.195 | Tratado de asociación transpacífico (TPP) y su efecto en la industria automotriz en México 2000-2015

<http://132.248.9.195/pd02016/septiembre/0750716/index.html>

Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora

Silvestres. Obtenido de <https://cites.org/eng>.
CNN. (29 de Julio de 2025). CNNESPANOL. Recuperado el 30 de Julio de 2025, de Las conversaciones comerciales entre China y EE.UU. concluyen sin un acuerdo para evitar nuevos aranceles: <https://cnnespanol.cnn.com/2025/07/29/mundo/conversaciones-china-ee-uu-sin-acuerdo-trax>
Información Marítima de Latinoamérica. (6 de Agosto de 2025). ¿Competencia para Chancay?: EE. UU. comienza a concretar influencia en el sistema portuario de Perú. Recuperado el 14 de Agosto de 2025, de Mundo Marítimo: <https://mundomaritimo.cl/noticias/competencia-para-chancay-ee-uu-comienza-a-concretar-influencia-en-el-sistema-portuario-de-peru>
Juan Carlos Guzmán. (14 de Diciembre de 2024). Andina. Obtenido de



andina.pe

<https://andina.pe/agencia/noticia-lanzan-observatorio-chancay-para-analizar-y-debatir-sobre-megaproyecto-portuario-1011541.aspx>

Lanzan Observatorio de Chancay para analizar y debatir sobre el megaproyecto portuario

: <https://andina.pe/agencia/noticia-lanzan-observatorio-chancay-para-analizar-y-debatir-sobre-megaproyecto-portuario-1011541.aspx>
Klaveren, A. v. (SF de Diciembre de 2012). América Latina en un nuevo mundo. Revista CIDOB, págs. 131-150. Recuperado el 09 de Agosto de 2025, de <https://www.cidob.org/publicaciones/america-latina-en-un-nuevo-mundo>
Malamud A., Schenoni L. (SF de Enero-Febrero de 2021). Sobre la Creciente irrelevancia de América Latina. Recuperado el 09 de Agosto de 2025, de Nueva Sociedad: <https://nuso.org/articulo/sobre-la-creciente-irrelevancia-de-america-latina/>
MERCOSUR. (SF de SF de 2025). En pocas palabras. Recuperado el 13 de Agosto de 2025, de MERCOSUR: <https://www.mercosur.int/quienes-somos/en-pocas-palabras/>
Mundo Marítimo. (07 de Marzo de 2025). Cámara Marítima del Ecuador. Obtenido de Ruta Shangai - Chancay moviliza 22000 toneladas en sus primeros meses de operación: <https://www.camae.org/puerto-chancay/ruta-chancay-shanghai-moviliza-22-000-toneladas-en-sus-primeros-meses-de-operacion/>
NACIONES UNIDAS. (2015). <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/peace-justice/>.
OEA. (SF de SF de 2025). Más derechos para más gente. Recuperado el 13 de Agosto de 2025, de <https://www.camae.org/puerto-chancay/ruta-chancay-shanghai-moviliza-22-000-toneladas-en-sus-primeros-meses-de-operacion/>
Parlamento del Mercosur. (s.f. de s.f. de s.f.). Parlamento del Mercosur. <https://parlamentomercosur.org/innovaportal/v/4503/1/parlasur/unasur-memoria/>
R. Evan Ellis, Phd. (20 de Febrero de 2025). Recuperado el 08 de Septiembre de 2025, de



zona ignorada

El impacto de China en los intereses de EE.UU. en América

Latina: <https://revanellis.com/el-impacto-de-china-en-los-intereses-de-eeuu-en-america-latina>
Silva, D. S. (07 de Noviembre de 2024). Infobae.



Obtenido de Estados Unidos alerta sobre el potencial uso militar chino del megapuerto de Chancay:

<https://www.infobae.com/peru/2024/11/05/estados-unidos-alerta-sobre-el-potencial-uso-militar-chino-del-megapuerto-de-chancay/>