

Geopolítica del Perú y su perspectiva en el ámbito marítimo

Geopolitics of Peru and its perspective in the maritime field

Recibido: 15 de enero del 2025/ | Aceptado: 12 de mayo del 2025

Giancarlo Ferrer Carrasco

[https://ORCID 0009-0004-3592-768X](https://ORCID.0009-0004-3592-768X)

Capitán de Navío licenciado en Ciencias Marítimo Navales y especializado en Guerra de Superficie. Viene cursando la maestría en Política Marítima en la Escuela Superior de Guerra Naval. Es Diplomado en Supply Chain Management en UPC, Diplomado en Sistemas Integrales de Gestión en la misma universidad y Diplomado en Lean Supply Chain and Logistic Management en ESAN. Ha prestado servicio en Unidades de Superficie, participando en diversos operativos nacionales e internacionales, siendo su último cargo a bordo, Segundo Comandante del actual buque insignia B.A.P. "ALMIRANTE GRAU" (FM-53). Ha ocupado cargo como Jefe de Sección en los Estados Mayores de la Comandancia de la Fuerza de Superficie, la Tercera Zona Naval y la Comandancia General de Operaciones del Pacífico.

Email: giancarloferrer@hotmail.com

22

Resumen: En medio de la disputa geopolítica mundial de las grandes potencias y en un creciente entorno internacional de conflictos, el comercio mundial y sus líneas de comunicación marítima se convierten en un foco de observación permanente. En el Perú, los grandes proyectos en el ámbito marítimo, como el desarrollo de la infraestructura portuaria y el impulso de la industria naval, vienen generando una alta expectativa sobre los impactos que puedan generar, sobre todo en el aspecto económico. No obstante, estos intereses tienen resonancia en la región y en especial en Chile, país cuya visión oceánica conduce a mantenerse competitivo en el sector portuario y en el comercio marítimo en el Pacífico sur. Este artículo presenta una breve reseña de la visión geopolítica del Perú, enfocándose en la proyección hacia el Indo Pacífico y los efectos que esto puede provocar.

Palabras clave: Geopolítica del Perú, desarrollo portuario, industria naval, panorama internacional marítimo.

Abstract: In the midst of the global geopolitical dispute of the great powers, and in a growing international environment of conflicts, world trade and its maritime lines of communication become a focus of permanent observation. In Peru, large projects in the maritime field, such as the development of port infrastructure and the promotion of the naval industry, have been generating high expectations about the impacts they may generate, especially in the economic aspect. However, these interests have resonance in the region and especially in Chile, a country whose oceanic vision leads to remaining competitive in the port sector and in maritime trade in the south Pacific. This article presents a brief review of Peru's geopolitical vision, focusing on the projection towards the Indo-Pacific and the effects that this can cause.

Keywords: Geopolitics of Peru, port development, naval industry, international maritime panorama.

1. INTRODUCCIÓN

En el Perú aún no existe una extensa literatura respecto a la geopolítica. Hacia finales de los años 70, el General Edgardo Mercado Jarrín sostuvo que poco se había hablado y escrito al respecto, pero que la idea siempre había estado presente en el país, aunque no había orientado una política firme y coherente que exprese la relación de su realidad con los intereses nacionales. (Mercado, 1979). Cumplidos más de doscientos años de vida republicana, una dramática historia nos muestra altos y bajos, aciertos y errores que no han permitido consolidar un Estado que cumpla con explotar el potencial nacional.

La actual coyuntura geopolítica mundial posiciona al Indo Pacífico como escenario de grandes posibilidades y vastos desafíos. Este artículo aborda de manera sucinta la evolución de nuestra visión geopolítica, para poder analizar las políticas y estrategias que se han planteado hacia la proyección sobre la cuenca del Pacífico. Los grandes proyectos encaminados en el ámbito marítimo son una ventana que puede colaborar en gran medida al desarrollo. Por lo tanto, entender su importancia, conocer el contexto actual y proyectar un camino, es fundamental para quienes bregamos por conseguir un país cuya mirada debe apuntar a convertirse en un referente regional en el Pacífico Sur.

2. DESARROLLO

La geopolítica en el Perú

En el siglo XIX la confederación Perú-Bolivia (1836 - 1839), dio el indicio de una visión estratégica en la naciente república respecto a su entorno regional. El fracaso de esta intención, debido a caudillismos internos y la abierta intervención de Chile, advirtió la gesta de un pensamiento en ese país basado en la Doctrina Portales, sobre la aspiración de ser una potencia dominante en el Pacífico sur. (Aldana, 2000).

En opinión de Mercado (1979), Ramón Castilla es quien formula con lúcida agudeza de estadista, propósitos estratégicos nacionales frente a nuestros vecinos y un espíritu ofensivo de la Nación para darle toques de grandeza, con una estructura interna dinámica, bien intencionada y nunca sumida en el letargo. El historiador chileno Julio Pinto Vallejos coincide con esta idea, manifestando que el gobierno de Castilla es el primer momento relativamente exitoso del Perú en la construcción del Estado y que esto se debió a factores económicos favorecidos por el guano y factores políticos como la estabilización de las disidencias caudillistas (Pinto, 2016). Bajo estos dos enfoques, Castilla se preocupó por la estrecha relación del desarrollo y la seguridad del país frente a las potenciales amenazas, visión dejada de lado por sus sucesores y que años más tarde nos traería las nefastas consecuencias de la guerra del salitre.

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

“la ciencia de las relaciones de ámbito mundial de los procesos políticos. Está basada en los amplios cimientos de la geografía, especialmente en la geografía política, la cual es la ciencia de los organismos políticos en el espacio y de la estructura de los mismos”. (p. 25)

Estas definiciones muestran como post guerras mundiales hacen variar la expresión de la geopolítica, formulándose en un mayor contexto de relaciones internacionales de los Estados. Rodríguez (2023) en su artículo Seis claves sobre el “Orden Mundial” de Henry Kissinger, refiere que, según el pensamiento de este

controversial diplomático estadounidense, posterior a las guerras mundiales del siglo XX, el sistema internacional en el mundo correspondía a la multiplicidad y moderación conforme al orden de los Estados implementado en Westfalia. Es decir, un orden sostenido sobre los intereses nacionales y limitado por el balance de poder.

En el Perú, a pesar de los diferentes proyectos nacionales emprendidos, no se ha conseguido una cohesión nacional que genere una identidad colectiva. Algunos personajes como Víctor Andrés Belaunde, José Carlos Mariátegui o Jorge Basadre, entre otros, plantearon propuestas para encontrar una visión del país a partir del estudio de la historia y la interpretación de nuestra realidad. Lamentablemente, no haber conseguido esta conjugación de Estado-Nación ha desfavorecido el desarrollo y por ende nuestra posición internacional a nivel regional y mundial. Para Ramos et al. (1993) el desconocimiento del valor geopolítico de nuestro país y esta carencia de visión provocó la pérdida de 700,000 Km² del territorio heredado de la colonia, frecuentes periodos de inestabilidad política, un uso irracional de los recursos y formar un carácter conformista y fatalista.

El Centro de Altos Estudios Militares, fundado en 1950, abordó estudios de la realidad socioeconómica del país generando una corriente de pensamiento geopolítico. Así, entre las primeras definiciones de geopolítica se encuentra la del General Edgardo Mercado Jarrín, fundador del Instituto Peruano de Estudios Geopolíticos y Estratégicos (IPEGE), que señala:

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

A su vez, el General Emilio Castañón Pasquel definió la geopolítica como:

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

Ambas definiciones expresan la relación de diversas ciencias sobre un espacio y su influencia en la identidad, bienestar y seguridad, pero no expresan directamente una posición sobre el balance de poder frente al orden internacional. Esta postura más idealista que realista, pudo responder al compromiso de la clase militar con el proyecto de desarrollo del gobierno revolucionario de las FF.AA. y/o al haber sido planteadas después que dejase el gobierno el General Juan Velazco Alvarado y con él, las sonadas intenciones de una nueva guerra con Chile.

Hacia finales del siglo XX, el Perú planteó su visión geopolítica como país marítimo, andino, amazónico, de proyección bioceánica y con presencia en la Antártida. Sin embargo, no se había conseguido consolidar un desarrollo sustancial en ninguno de estos ámbitos. Esfuerzos aislados de integración territorial y proyección internacional no fueron suficientes y más bien las gestiones del Estado se vieron rebasadas por el avance espontáneo de la sociedad, siendo incapaz de controlar los fenómenos que emergieron. El Perú, que había iniciado el siglo XX reconstruyéndose de la catástrofe sufrida por la guerra con Chile, finalizó el siglo resurgiendo de una severa crisis económica y social e incubando una nueva crisis política.

El fracaso económico del socialismo y el avance tecnológico abrieron un escenario distinto hacia el siglo XXI. Según Halliday (2006) la globalización y otros acontecimientos, motivaron una mayor predisposición para los asuntos internacionales. Es así, que la ciencia de relaciones internacionales iniciada en el contexto de las guerras mundiales, han ido tomando filosofías y teorías planteadas a lo largo de la historia, analizando los comportamientos sociales de los Estados sobre la guerra, el poder y las relaciones de los intereses económicos y militares. El realismo, acertadamente aplicable al periodo de la Guerra Fría, fue criticado hacia 1987 tras la caída del muro de Berlín, por no haber vislumbrado las consecuencias que trajo el declive del modelo socialista.

A juicio de Kahat (2019), con esta crítica devienen concepciones alternativas a los elementos de la teoría realista, el objeto ya no es solo el Estado, sino también los ciudadanos y organismos del sistema internacional. El fin ahora engloba un nivel mínimo de calidad de vida y las amenazas, así como los medios no serían necesariamente militares. Kahat manifiesta que los pensadores al respecto presentan diversas posturas sobre el gran número de posibilidades que generarían amenazas al Estado. De esta manera, haciendo los reajustes de acuerdo con la situación actual, la aplicación de la teoría sigue vigente y, por lo tanto, la política de seguridad del Estado se vuelve más compleja y requiere una perspectiva integral, tanto externa como interna.

Desde ese punto de vista, la teoría neorrealista estructural post guerra fría, plantea que los Estados como mínimo buscan su supervivencia. Esto influye en su comportamiento hacia desarrollar capacidades que impidan un intervencionismo extranjero, manteniendo un poder relativo ante el desconocimiento de las intenciones futuras de otros Estados (Academia Lab, 2024).

Cabe entonces preguntar ¿Cómo estos nuevos enfoques se han asumido en el Perú?

El Foro del Acuerdo Nacional (2002) planteó hacia el bicentenario del 2021, nueve políticas de Estado para cuatro grandes objetivos: democracia y estado de derecho, equidad y justicia social, competitividad del país y un Estado eficiente, transparente y descentralizado. Pero este documento plasmó objetivos totalmente generales que cualquier Estado de un país democrático, culturalmente occidental y emergente debe aspirar. No se distingue un objetivo alineado a un interés nacional exclusivo y consecuente a una aspiración geopolítica propia.

Posteriormente, en el Libro Blanco de la Defensa Nacional se planteó que:

“El Perú cuenta con un gran potencial basado en sus dimensiones geoestratégicas que lo ubican y caracterizan como un país marítimo, andino, amazónico, con presencia en la Cuenca del Pacífico y en la Antártida y con proyección geopolítica bioceánica. Los desafíos del nuevo milenio, dentro del proceso de globalización mundial exigen competir en el intercambio comercial, industrial y cultural a nivel regional y mundial; pero, además se hace necesario que el Perú aproveche las múltiples ventajas que le proporcionan sus dimensiones geográficas y la riqueza de cada uno de los escenarios que las conforman”. (Ministerio de Defensa, 2005, p.49).

Asimismo, en este Libro Blanco se recogió de Europa occidental la voluntad política de plasmar mecanismos que fomenten la confianza entre los Estados. Así, con relación a lo convenido en las diversas propuestas de cooperación regional, se plasma que el Perú asume la seguridad multidimensional frente a las denominadas nuevas amenazas al Estado. En efecto, la actual Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa al 2030 señala que:

“El enfoque Multidimensional de la seguridad hemisférica desarrolla el concepto de la seguridad en su sentido más amplio, reconoce que las amenazas, preocupaciones y otros desafíos a la seguridad son de naturaleza diversa y alcance multidimensional; y que el concepto de las amenazas tradicionales debe ampliarse a las nuevas amenazas que afectan las libertades y el desarrollo de las capacidades de la persona humana”. (Ministerio de Defensa, 2022, p.7).

Pasado el bicentenario, meta temporal de los objetivos del Acuerdo Nacional, el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN) elaboró el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050 con una visión de:

“país democrático, respetuoso del Estado de derecho, integrado al mundo y proyectado hacia un futuro que garantiza la defensa de la persona humana y de su dignidad en todo el territorio nacional. Estamos orgullosos de nuestra identidad, propia de la diversidad étnica, cultural y lingüística del país. Respetamos nuestra historia y patrimonio milenario, y protegemos nuestra biodiversidad. El Estado constitucional es unitario y descentralizado. Su accionar es ético, transparente, eficaz, eficiente, moderno y con enfoque intercultural. Juntos, hemos logrado un desarrollo inclusivo, en igualdad de oportunidades, competitivo y sostenible en todo el territorio nacional, que ha permitido erradicar la pobreza extrema y asegurar el fortalecimiento de la familia”. (CEPLAN, 2022, p.21).

Este Plan Estratégico considera además que somos parte de un mundo polinodal definido como “el desplazamiento del dominio económico, político, cultural y militar entre los diversos países en el mundo debido a la fragmentación del multilateralismo y la redistribución del poder, particularmente hacia el este y sur, a decir: Asia y otros países emergentes” (CEPLAN, 2022, p.265).

Se aprecia hasta aquí, que el Estado peruano ha asumido una geopolítica con mayor orientación interna, pues visualiza un país integrado y desarrollado, pero no plantea que posición tomará en su integración al mundo polinodal. Para Castro (2020) “la geopolítica es la disciplina que se encarga del estudio de las relaciones de poder que nacen de la valoración de los territorios, las riquezas y recursos de todo orden que poseen los países y los usos que les pueden dar, los mismos que deben orientarse al desarrollo del país. Estas valoraciones producen relaciones de cooperación o de conflicto entre los Estados” (p.11).

Tomando esta definición, debemos partir que en nuestra realidad existe una múltiple diversidad cultural poco integrada, entre otros motivos por la accidentada geografía y la falta de infraestructura para comunicaciones adecuadas. Esta situación, mas allá de dificultar el desarrollo, nos hace un país vulnerable a la influencia internacional de actores estatales y no estatales, haciendo complejo plantear políticas de desarrollo y de defensa, y más difícil aún, ejecutarlas en razón de la débil institucionalidad del Estado.

Empero, existen elementos y esfuerzos que permiten sostener al Perú y brindarle un potencial geopolítico que debe ser explotado, entre ellos podemos mencionar:

- Las reformas políticas y el modelo económico implementado a partir de la última década del siglo XX, permiten contar con una macroeconomía solvente.
- El potencial cultural precolombino de innumerables civilizaciones desarrolladas en nuestro territorio, incluyendo el único imperio en Sudamérica, así como las expresiones del diverso mestizaje colonial y republicano, nos diferencia del resto de la región.
- La resiliencia para superar las diversas crisis que caracteriza a nuestra población.
- En las últimas décadas, hemos superado crisis internacionales como el último conflicto con Ecuador, a través del binomio diplomacia y fuerza militar, así como el diferendo marítimo con Chile a través de una estrategia diplomática legal.
- La biodiversidad y los múltiples recursos naturales nos distinguen a nivel mundial.

Estos y muchos factores más intervienen hoy en una geopolítica nacional aún no muy clara y poco entendida.

Geopolítica en el ámbito marítimo.

Existen autores que señalan que Alfred Mahan, más que un estratega naval es un geopolítico, esto debido a su planteamiento que el poder nacional se deriva directamente del compromiso estatal a través de los océanos. Bajo sus propuestas Estados Unidos de América (EE. UU.) consiguió la posesión de Hawaii como posición clave frente al Asia, y la construcción del canal de Panamá para conectar su flota entre el Pacífico y el Atlántico, ya que Gran Bretaña controlaba las rutas marítimas entre Europa, Asia y África (Giudise, 2005). Esto contribuyó a convertirse en potencia y disputar el liderazgo mundial frente a la Unión Soviética (URSS) durante el periodo de la guerra fría, cuya desintegración en 1991, permitió a EE. UU. establecer su hegemonía global.

En ese contexto de post-guerra fría, Samuel Cohen creó una teoría que considera una jerarquía en los espacios del globo terrestre. Su propuesta posiciona las rutas comerciales marítimas de mayor frecuencia sobre las rutas terrestres del comercio indoeuropeo y los espacios geográficos que ocupan los países de lenguas y etnias comunes (Giudise, 2005). Asimismo, Brzezinski (1998) definió como jugadores geoestratégicos a los Estados con diversas motivaciones, para pretender una posición de dominio regional o de importancia global respecto a la posición de EE.UU. Para este autor, a finales del siglo XX, el poder económico

de China le comenzaba a brindar el poder material necesario para propagar su influencia.

El progreso económico alcanzado por China y otros países asiáticos han promovido que en el Indo Pacífico se cultiven relaciones económicas a través de las rutas comerciales marítimas como la ruta de la seda. La influencia asiática sobre la costa del Pacífico americano se evidencia en el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), que reúne a 21 economías importantes de ambos continentes y del cual este año el Perú fue sede por tercera vez. China por medio de su iniciativa de la Franja y la Ruta viene impulsando su influencia con grandes inversiones en Latinoamérica incluyendo importantes proyectos en sectores estratégicos en el Perú.

A la vez se han establecido relaciones de seguridad como la Organización de Cooperación de Shangai en 2001 (China, India, Kazajstán, Kirguistán, Rusia, Pakistán, Tayikistán y Uzbekistán, y Estados interesados en adherirse, entre ellos Irán), y el pacto estratégico AUKUS (Australia-United Kingdom-USA) establecido frente a la creciente proyección de China.

Como hemos visto, nuestra geopolítica nos considera un país marítimo con proyección en la cuenca del Pacífico. Según el Libro Blanco de la Defensa Nacional, nuestro perfil geoestratégico nos favorece como un país pivote para las comunicaciones marítimas; además, tener 3,080 km. de litoral nos constituye como eminentemente marítimo y con características que brindan facilidad para el desarrollo de mega puertos, que permitan atender la demanda de las gigantescas naves encargadas del masivo comercio mundial. En ese sentido, propuso planificar el desarrollo de infraestructuras portuarias para ser competitivos en la cuenca del Pacífico y tener una posición de predominio con los enormes mercados potenciales (Ministerio de Defensa, 2005).

En ese rumbo, el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050 consideró que “uno de los principales escenarios en los cuales se dan las grandes dinámicas es el Asia-Pacífico, espacio proyectado como una de las zonas estratégicas y fundamentales para promover la economía peruana” (CEPLAN, 2022, p.50). Así, la visión futura de este plan sostiene que el sistema de comunicación marítima tendrá consolidados los puertos del Callao y Salaverry, además serán importantes los puertos de Paita, Marcona, Matarani, Ilo y Chimbote.

Si bien se planteó una coherente visión respecto al comercio marítimo, este plan no consideró el desarrollo de la infraestructura portuaria que se viene realizando en Chancay, sobre el cual el propio CEPLAN (2023) ha publicado que “el megaproyecto del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay impulsaría

significativamente la posición comercial de Perú, consolidándolo como el principal centro de logística del Pacífico sudamericano” (p.1).

Panorama marítimo actual para el Perú

En un panorama mundial hacia el año 2040, el Ministerio de Defensa de España (2021) consideró que:

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

De manera similar, la consultora internacional sobre estrategias corporativas Ey Parthenon (2023) planteó que para el 2024 se intensificará la competencia por el control y el acceso a los océanos. Esto tendrá implicancias en las cadenas de suministro, puesto que la perturbación geopolítica del transporte marítimo aumentará en los 11 puntos más activos del mundo.

Ambas posiciones se orientan hacia la creciente competencia económica por las líneas comerciales en el Indo Pacífico. El Perú no es ajeno a la influencia China ni a la competencia económica y lo que esto representa para los intereses de EE. UU. y sus consecuencias geopolíticas. El Estado como actor central del sistema internacional, debe mantener la autonomía soberana para su determinación interna y contar con la capacidad de defender sus intereses, actuando con tal prudencia y perspectiva que cada decisión no afecte la posición frente al orden mundial y regional. Por lo tanto, la geoestrategia que se aplique debe llevarnos a sostener la propia voluntad y estar en condiciones de defenderla.

El Ministerio de Economía y Finanzas (2024), sostiene que “se continuará fortaleciendo la competitividad y productividad de la economía a través del desarrollo de la infraestructura de transporte” (p.8). Así, se vienen ejecutando diversos proyectos con inversión China en el sector portuario, minero, energético y de conectividad. A la vez, el Ministerio de Relaciones Exteriores (2024) anunció una declaración conjunta de Diálogo de Alto Nivel Perú - EE. UU. en la cual Perú se convirtió en el primer país de América Latina en unirse a la Blue Dot Network, “una iniciativa multilateral cuyo objetivo es promover normas sólidas para la infraestructura mundial y movilizar inversiones para proyectos en los países en desarrollo” (U.S. Department of State, 2024, p.1). Estas acciones permiten ver como el Estado va tomando una posición equilibrada en las relaciones

económicas con ambas potencias. En el ámbito marítimo, el desarrollo portuario y la construcción naval se vuelven dos ejes importantes.

Sobre la infraestructura portuaria, en el área marítima tenemos 48 Terminales Portuarias (TP), de los mismos, 39 se encuentran bajo régimen privado, 7 concesionados en la modalidad de Asociación Público-Privada (APP) y 2 bajo administración pública (APN, 2024). Según la Agencia de Promoción de la Inversión Privada, la modernización y el desarrollo de la infraestructura y servicios portuarios en los puertos concesionados entre 1999 y 2023, invirtieron US\$ 2,138 millones bajo la modalidad de APP, permitiendo multiplicar diez veces las exportaciones peruanas, pasando de US\$ 6,113 a 64,355 millones en dicho período, con un impacto en la exportación de productos no tradicionales especialmente agrícolas. Además, el compromiso de inversión de US\$ 3,447 millones seguirá impactando en el fortalecimiento del dinamismo económico exportador y posicionará al Perú como hub logístico en el Pacífico sudamericano (PRO INVERSIÓN, 2024).

Ante este desarrollo portuario peruano y su perspectiva de establecerse como hub en el Pacífico sudamericano, se han presentado pronunciamientos respecto a los impactos positivos y negativos que deben ser analizados profundamente. En el Perú, Ruiz (2024) sostiene que el sistema portuario ha enfrentado transformaciones profundas que han promovido la inversión privada y consecuentemente la aparición de operadores portuarios de talla mundial. Plantea como impacto directo los cambios inmediatos en la actividad económica, como impacto indirecto la contribución adicional en otros sectores económicos y como impacto inducido la demanda adicional producida por ingresos generados por la actividad económica portuaria. Adicionalmente considera como canales de transmisión el valor agregado de la operación del puerto, la inversión privada en construcción, ampliación o mantenimiento y la inversión pública de los ingresos fiscales.

Con otro enfoque, cabe señalar por ejemplo que Weidenslaufer (2023), publicó un artículo sobre la gestión de los puertos, planteando que en Chile:

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

Igualmente, Pozo (2022) planteó que hacia el 2030, el puerto de Chancay podría mover cinco millones de contenedores, un poco más de lo que hasta ese momento pasaban por terminales chilenos. Esta situación le hizo proyectar importantes impactos geopolíticos, principalmente debido a la competencia emergente de puertos en Perú. Por un lado, dijo que Chile sería afectado pues en la última década no se ha tenido mayores inversiones de capital que sean gravitantes para su actividad económica, y por otro que Chancay puede afectar si se concreta una vía terrestre directa con Brasil a través del Corredor Bioceánico Nororiental, quitándole además al norte de Chile el protagonismo que lo une comercialmente con Argentina y Paraguay.

En este aspecto, la Cámara de Comercio de Santiago (2024) publicó que, en su sesión del Comité de Comercio Internacional, David Medrano, Coordinador de la Unidad de Desarrollo Portuario del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, detalló las iniciativas y desafíos para fortalecer la infraestructura portuaria del país. Destacó el desarrollo del Puerto Exterior de San Antonio, el cual se perfila para lograr una capacidad de 6 millones de TEU y la posibilidad de recibir simultáneamente hasta ocho buques Post New Panamax. Su inversión público-privada de US\$ 4,000 millones le permitirá ser el primer terminal semi-automatizado del país, esperando que su primer terminal esté operativo para el 2036. Otro proyecto significativo es la ampliación portuaria de Valparaíso, que busca aumentar la capacidad de atraque, mejorar las áreas de respaldo, y mejoras en la infraestructura del Corredor Bioceánico Vial.

En lo referente a la industria de la construcción naval, en abril del año 2024 la presidenta Dina Boluarte Zegarra encabezó la ceremonia de suscripción del convenio entre los Servicios Industriales de la Marina (SIMA Perú) y la empresa surcoreana HD Hyundai Heavy Industries. Este convenio para la construcción de cuatro buques para la Marina de Guerra del Perú potenciará el poder naval y la industria de construcción naval, con miras a convertirse en un motor de desarrollo para el país, generando una demanda de profesionales y técnicos capacitados para hacer del Perú un referente (Ministerio de Defensa, 2024).

De igual manera, el presidente chileno Gabriel Bóríc, durante su discurso de la Cuenta Pública 2024, hizo hincapié en la soberanía antártica y anunció el lanzamiento del Buque Rompehielos Almirante Viel, construido por Astilleros y Maestranzas de la Armada (ASMAR). Añadió que dispuso la presentación de una Política Nacional de Construcción Naval liderada por ASMAR como articulador de la capacidad de sus astilleros públicos y privados (Estay, 2024). Este astillero ha firmado recientemente un contrato con la empresa noruega Syncrolift AS, para

el proyecto Complejo Industrial Patio de Varada, estimado en US\$ 80 millones, que le permitirá contar con la capacidad de realizar simultáneamente trabajos en seco para cinco naves hasta 127 metros de eslora y 4,500 toneladas (Portal Portuario, 2024).

Es evidente que existe gran interés de ambos países por atraer el comercio marítimo e impulsar la construcción naval como medios que incentiven el desarrollo nacional. A pesar de que la creciente relación comercial entre Perú y Chile de los últimos años ha permitido la cercanía en el ámbito económico (a pesar de algunas disputas por denominaciones de origen), estas actividades económicas son piezas fundamentales del poder marítimo que reflejan una creciente competencia. Farrés (2012) establece que los conflictos internacionales son la situación social en la cual, al menos dos actores se esfuerzan para obtener en el mismo momento un conjunto disponible de recursos escasos.

Esta creciente competencia por el comercio marítimo y la industria de construcción naval debe hacernos afinar nuestra vista en los impactos geopolíticos que puedan presentarse sobre los intereses existentes. Bajo esta mirada, habría que tener presente lo planteado por Cabrera (2016), quien sostiene

“la relación chileno-peruana, puede clasificarse como un juego de subjetividades, en donde la percepción mutua pasa a tener un lugar central dentro de la totalidad de la relación. Pero incluso en este punto, la subjetividad requiere un determinado grado de objetividad: los problemas que aún se tienen y la necesaria solución”. (p. 121).

Pero viendo más allá, la Alianza del Pacífico establecida en 2011, llevó a Perú, Chile, Colombia y México a conformar un mecanismo de articulación política y económica, de cooperación e integración en busca de encontrar un espacio para impulsar un mayor crecimiento y mayor competitividad de sus miembros (Alianza del Pacífico, 2024). Por eso, es importante poner atención en los sucesos políticos de estos países que, a pesar de las diferentes posturas de los gobiernos que han sucedido, han mantenido el objetivo de la alianza. El reciente cambio de gobierno en México, la tentativa, hasta ahora fallida, del cambio de constitución en Chile y la inestabilidad interna de Colombia, son algunas de las coyunturas que deben tenerse presentes porque pueden influir en el corto o largo plazo.

Por otra parte, la posición adoptada por el Perú frente a la ventana del Indo Pacífico crea expectativas comerciales hacia Brasil y Bolivia para un camino de conexión al principal mercado mundial. Las acciones que se tomen con relación al intercambio hacia estos dos países potenciarán las expectativas de desarrollo

e integración de nuestro país. Sin embargo, es importante también tener presente las proyecciones de Brasil sobre la integración de la Amazonía y las volátiles perspectivas políticas, económicas y sociales en Bolivia.

3. CONCLUSIONES

A pesar de no contar con una vasta conciencia geopolítica nacional, el Perú ha reconocido el valor estratégico que representa su ubicación en el continente frente a la actual coyuntura estratégica mundial. Esto ha permitido venir gestionando el uso del espacio marítimo para proyectar al país en el contexto del comercio marítimo internacional, permitiendo el desarrollo de infraestructura portuaria y promoviendo el crecimiento de la industria de construcción naval.

Se puede identificar una creciente competencia en el Pacífico de Sudamérica por el posicionamiento frente al competitivo comercio marítimo del Indo Pacífico. La influencia que se obtenga marcará una considerable ventaja en provecho del desarrollo nacional. Es responsabilidad del Estado aplicar una geoestrategia adecuada en el marco de la visión regional y mundial, y aprovechar el actual potencial de esta ventaja geopolítica que se convierte en un foco de interés nacional.

Resulta importante identificar los efectos políticos, económicos, financieros, industriales y comerciales que se produzcan respecto al desarrollo de los proyectos que se van ejecutando, así como los retos y desafíos que se presentarán debido a las coyunturas regionales y mundiales. De esta manera, tomar posiciones soberanas y conducir el camino hacia relaciones que favorezcan nuestros intereses y contar con la capacidad de defender la continuidad del progreso.

REFERENCIAS

- Academia Lab. (2024). Neorrealismo (relaciones internacionales). Enciclopedia. <https://academia-lab.com/enciclopedia/neorrealismo-relaciones-internacionales/>
- Agencia de Promoción de la Inversión Privada PRO INVERSIÓN. (12 de junio del 2024). Modernización de puertos mediante APP multiplicaron por 10 las exportaciones peruanas. Nota de Prensa de Pro Inversión. <https://www.investinperu.pe/es/pi/detalle-noticia/modernizacion-de-puertos-mediante-app-multiplicar>
- Aldana, S. (2000). La Confederación Peruano-boliviana: los últimos sueños bolivarianos y los primeros de integración. En PUCP (Ed.) Homenaje a Félix Denegri Luna. Capítulo 22. pp. 123-147. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/191512>
- Alianza del Pacífico. (2024). *Qué es la Alianza del Pacífico*. <https://alianzapacifico.net/que-es-la-alianza/>
- Autoridad Portuaria Nacional. (2024). Plan Estratégico Institucional 2024-2030. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6215051/5476524-plan-estrategico-institucional-2024-2030-pdf.pdf?v=1713475491>
- Brzezinski, Z. (1998). *El gran tablero mundial*. Editorial digital chungalitos.
- Cabrera L. (2016). Complejidades y desafíos en la relación entre Chile y Perú en el siglo XXI: un enfoque desde la geopolítica crítica. *Revista Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de Costa Rica*. Número 89.2, 109-124. <http://dx.doi.org/10.15359/ri.89-2.4>
- Cámara de Comercio de Santiago. (6 de agosto del 2024). Comité de Comercio Internacional presenta análisis de Infraestructura Portuaria en Chile. <https://www.ccs.cl/2024/08/06/comite-de-comercio-internacional-presenta-analisis-de-infraestructura-portuaria-enchile/>
- Castro, J. (2020). *Geopolítica aplicada al Perú y los negocios internacionales*. Fondo editorial universidad San Martín de Porres. Facultad de ciencias administrativas y recursos humanos.
- Centro de Altos Estudios Nacionales CAEN. (2000). *Antología de Geopolítica*. Editor CAEN.
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. (2022). *Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050*. <https://www.gob.pe/institucion/ceplan/informes-publicaciones/4637571-peru-plan-estrategico-de-desarrollo-nacional-al-2050>
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (julio del 2023). Perú: hub portuario de Asia en el Pacífico sur. <https://observatorio.ceplan.gob.pe/ficha/S36>
- Cuellar, R. (2015). Origen del concepto y su evolución. *Revista de relaciones internacionales de la UNAM*, N°113, 59-80. <https://www.revistas.unam.mx/index.php/rri/article/view/48963>
- Estay, M. (1 de junio del 2024). Presidente dio el vamos a la Política Nacional de Construcción Naval. *Infogate*. <https://infogate.cl/2024/06/presidente-dio-el-vamos-a-la-politica-nacional-de-construccion-naval/>
- Ey Parthenon. (diciembre del 2023). 2024 Geostrategic Outlook. https://assets.ey.com/content/dam/ey-sites/ey-com/en_gl/topics/geostrategy/ey-2024-geostrategic-outlook-report.pdf
- Farrés, G. (2012). Poder y análisis de conflictos internacionales: el complejo conflictual. *Revista CIDOB d'afers internacionals*, N° 99, p.179-199.
- Foro del Acuerdo Nacional. (2002). Acuerdo Nacional. <https://acuerdonacional.pe/>
- Giudise, V. (2005). Teorías Geopolíticas. Gestión en el Tercer Milenio. *Revista de Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas*, UNMSM Vol. 8, N° 15.
- Halliday, F. (2006). *Las Relaciones Internacionales y sus debates*. Editorial Centro de Investigación Para la Paz (CIP-FUHEM).

- Kahhat, F. (2019). *Seguridad Internacional*. Fondo editorial Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Mercado, E. (1979). Geopolítica. *Instituto de Estudios Geopolíticos y Estratégicos*.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2024). Informe de actualización de proyecciones macroeconómicas 2024-2027. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6271406/5515865-iapm_2024_2027.pdf?v=1714527282
- Ministerio de Defensa. (2005). *Libro Blanco de la Defensa Nacional*. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/397073/Libro_blanco.pdf
- Ministerio de Defensa. (2022). *Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa al 2030*.
- Ministerio de Defensa. (2024). Alianza entre SIMA Perú y Hyundai Heavy Industries fortalecerá la industria naval en nuestro país. Plataforma Digital Única del Estado. <https://www.gob.pe/institucion/mindef/noticias/927707-alianza-entre-sima-peru-y-hyundai-heavy-industries-fortalecera-la-industria-naval-en-nuestro-pais>
- Ministerio de Defensa de España. (2021). *Panorama de tendencias geopolíticas horizonte 2040*. Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2da. Edición. Instituto Español de Estudios Estratégicos. https://www.ieee.es/Galerias/fichero/OtrasPublicaciones/Nacional/2019/panorama_de_tendencias_geopoliticas_2040.pdf
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2024). Declaración Conjunta sobre el Diálogo de Alto Nivel entre el Perú y los Estados Unidos. <https://www.gob.pe/institucion/rree/noticias/951783-declaracion-conjunta-sobre-el-dialogo-de-alto-nivel-entre-el-peru-y-los-estados-unidos>
- Pinto, J. (diciembre 2016). La construcción social del estado en el Perú: El régimen de Castilla y el mundo popular, 1845-1856. *Historia (Santiago)* vol.49 N°2. Santiago. <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942016000200008>.
- Portal Portuario. (5 de junio del 2024). Asmar y Syncrolift AS firman contrato para modernizar astillero en Talcahuano. <https://portalportuario.cl/asmay-syncrolift-as-firman-contrato-para-modernizar-astillero-en-talcahuano/>
- Pozo A. (25 de marzo del 2022). Construcción de megapuerto chino en Perú toma forma y pone presión a terminales chilenos. DFSud. https://dfsud.com/peru/construccion-de-megapuerto-chino-toma-forma?utm_medium=email&goal=0_d6d6d9d265-4ed815e23a-259623689&mc_cid=4ed815e23a&mc_cid=86563ecf27
- Ramos, C. Castro, J. Bocanegra, V. Concha, L. (1993). *Nueva visión geoestratégica del Perú como alternativa a los desafíos del siglo XXI*. Edición reservada de acuerdo a ley.
- Rodríguez, P. (30 de noviembre del 2023). Seis claves sobre el “Orden Mundial” de Henry Kissinger. <https://www.politicaexterior.com/seis-claves-sobre-el-orden-de-henry-kissinger/>
- Ruiz, G. (2024). *Impacto de las concesiones portuarias en el Perú*. Macro Consult. https://afin.org.pe/wp-content/uploads/2015/12/Presentacion-Impacto-de-las-concesiones-portuarias_AFIN.pdf
- Strausz-Hupé, R. (1945). Geopolítica: la lucha por el espacio y el poder. Editor Hermes, 1945.
- U.S. Department of State. (2024). Red Blue Dot. <https://www.state.gov/blue-dot-network/>
- Weidenslaufer, C. (diciembre del 2023). *La gestión de los puertos en Chile y Perú*. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile / BCN. https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/35619/2/BCN_Gestion_de_puertos_comparado_Chile_Peru_CW.pdf