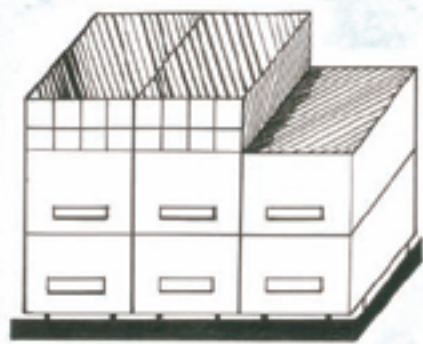
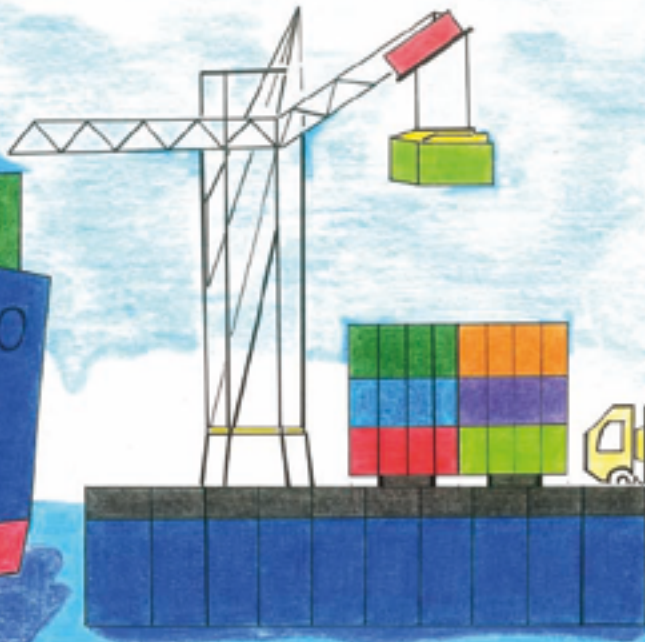




C  
A  
L  
L  
A  
O



인  
천  
과  
연  
기



---

Geopolítica-Sociedad

# El Megapuerto

Apreciaciones geopolíticas,  
tecnológicas y económicas sobre el  
megapuerto de Chancay - Perú

*Editor.* Óscar Rafael Tinoco Gómez

---

Jesús Enrique Tinoco Gómez

Hongsung Yoo

Seungwook Park

Jaime Roberto Llosa Larrabure

Elías Germán Acero Navarro

Óscar Rafael Tinoco Gómez

# **El Megapuerto**

**Apreciaciones** geopolíticas,  
tecnológicas y económicas sobre el  
megapuerto de Chancay - Perú.

***Editor.* Óscar Rafael Tinoco Gómez**

# El Megapuerto

**Apreciaciones** geopolíticas,  
tecnológicas y económicas sobre el  
megapuerto de Chancay - Perú.

**Autores:**

© Jesús Enrique Tinoco Gómez

© Hongsung Yoo

© Seungwook Park

© Jaime Roberto Llosa Larrabure

© Elías Germán Acero Navarro

© Óscar Rafael Tinoco Gómez

**Editado por :**

© Óscar Rafael Tinoco Gómez

Calle El Abutillon 3881, Urb. Las Palmeras - Los Olivos

otinocog@unmsm.edu.pe

**Diagramación de texto, maquetación y diseño:**

Carlos Alberto Vega Vidal

**Arte y carátula**

Mariella Soledad Villavicencio Quiñones

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2026-07101

Primera edición digital, Junio 2026

ISBN: 978-612-03-2666-4

Libro electrónico disponible en: [http:// librosctscafe.ctscafe.pe/](http://librosctscafe.ctscafe.pe/)

# Índice

**Introducción .....5**

## **Capítulo 1**

**El Megapuerto de Chancay y Groenlandia .....7**

Jesús Enrique Tinoco Gómez

## **Capítulo 2**

**Revisión bibliográfica sobre el análisis de series temporales del desempeño portuario de contenedores basado en aprendizaje automático y aprendizaje profundo. Un estudio comparativo de los puertos del Callao e Incheon .....33**

Hongsung Yoo

Seungwook Park

## **Capítulo 3**

**Una alternativa a prospectar: Exportar soya del Brasil a la China mediante su transporte empleando dirigibles.....54**

Jaime Roberto Llosa Larrabure

## **Capítulo 4**

**Zonas económicas especiales privadas como motor de competitividad y desarrollo sostenible en el comercio exterior peruano .....59**

Elías Germán Acero Navarro

**Acerca de los autores .....78**

El arte, el diseño y la tipografía de este libro se han realizado sin el uso de Inteligencia Artificial (IA)

# Introducción

El Terminal Portuario Multipropósito de Chancay o, simplemente, el megapuerto de Chancay se hizo realidad, habiendo sido inaugurada su primera etapa en noviembre de 2024 con la presencia del presidente de la República Popular China, Xi Jinping, coincidiendo con la reunión de la APEC.

En junio de ese mismo año fue lanzado el libro EL MEGAPUERTO - Algunas consideraciones sobre el megapuerto de Chancay; la publicación cumplía el papel de reflexión sobre un proyecto con alto potencial para cumplir el objetivo de palanca impulsora al desarrollo nacional y al mismo tiempo que atendía a la demanda de la declaración de Ichma, que considera una “nueva línea de trabajo dentro del plan de trabajo de la agenda FTAAP (Área de Libre Comercio de Asia y el Pacífico por sus siglas en inglés)”, donde se proponen las orientaciones de trabajos y estudios sobre temas relevantes como los procedimientos aduaneros, la inversión, el comercio digital, la política de competencia, las empresas de propiedad estatal, el comercio y el trabajo, el comercio y el medio ambiente, la propiedad intelectual y las mipymes. El grupo de intelectuales y profesionales nacionales de diferentes disciplinas que publicaron el libro arriba mencionado, presentaron una nueva contribución, El MEGAPUERTO - Nuevas consideraciones sobre el megapuerto de Chancay, a partir de los avances ya ocurridos, inclusive la conclusión del periodo de pruebas o "marcha blanca", mientras en el espectro global se producían, también, cambios importantes, entre los cuales la 17<sup>a</sup>. Versión de la Cumbre de los BRICS, en Río de Janeiro, Brasil, donde fue firmado un protocolo entre Brasil y China para iniciar los estudios de un proyecto de tren bioceánico, inicialmente propuesto entre el puerto de Ilheus en el Brasil y el de Chancay en el Perú, generando una ola de opiniones contradictorias hacia la opinión pública peruana o; en el ámbito interno, el inicio del proceso de sucesión presidencial y otros eventos que configuraron una coyuntura diferente a la de 2024; se consideró importante continuar con la acción iniciada.

Estas contribuciones, plasmadas hasta el momento en dos libros, tienen como eje de preocupación el potencial del megapuerto de Chancay para cumplir el papel de palanca impulsora para el desarrollo nacional; en esa línea la evolución de la sociedad en todos los aspectos, tanto a nivel interno como en la esfera mundial, confirman tendencias, o las modifican, hacen evidentes las potencialidades y limitaciones propias del país, así como las ventajas o amenazas que presenta el universo internacional.

De otro lado se verifica que el propio proyecto asume, a través de un convenio, su propio monitoramiento; es así que el Observatorio de Chancay y la Universidad del Pacífico, en su reporte N° 3 de enero de 2026: El puerto de Chancay en su primer año: Conectado al mar, ¿de espaldas a la ciudad?; coloca en evidencia la necesidad de abordar el caso del puerto de Chancay de manera integral, registra los avances obtenidos e identifica las tareas siguientes en el corto y mediano plazo.

Partiendo de la verificación de acciones institucionales como el del Observatorio de Chancay y la Universidad del Pacífico, así como acciones de diversas universidades, gremios profesionales y otros actores sociales, el grupo de intelectuales y profesionales nacionales de diferentes disciplinas que iniciaron sus contribuciones en noviembre de 2024; en esta oportunidad lo hace nuevamente con cuatro temas que consideran importantes a los ya tratados en las entregas anteriores: el primero referido a la evolución del factor geopolítico derivado de la publicación y puesta en ejecución de la estrategia de seguridad nacional de Estados Unidos, que afecta el sistema mundial de rutas de comunicación, en el artículo: El megapuerto de Chancay y Groenlandia, del ingeniero Jesús Enrique Tinoco Gómez; un análisis del potencial de las zonas económicas especiales, en el artículo: Zonas económicas especiales privadas como motor de competitividad y desarrollo sostenible en el comercio exterior peruano, del profesor Elías Germán Acero Navarro; y una propuesta innovadora para el transporte interoceánico enviada por el ingeniero Jaime Llosa Larrabure; y, un el artículo de los profesores surcoreanos Hongsung Yoo y Seungwook Park Revisión bibliográfica sobre el análisis de series temporales del desempeño portuario de contenedores basado en aprendizaje automático y aprendizaje profundo. Un estudio comparativo de los puertos del Callao e Incheon.

Esta nueva contribución reafirma el compromiso de hacer efectivo el potencial del megapuerto de Chancay para cumplir el papel de palanca impulsora para el desarrollo nacional; atendiendo a la necesidad de profundizar las informaciones y análisis de los elementos que considera indispensables para que este proyecto cumpla ese papel y reiterando la convocatoria e integración de otros actores, sociales e individuales, para sumarse a esta tarea.

Lima Marzo 2026

*Dr. Óscar Rafael Tinoco Gómez*

## Capítulo 3

---

# Una alternativa a prospectar: Exportar soya del Brasil a la China mediante su transporte empleando dirigibles.

Jaime Roberto Llosa Larrabure

Universidad Nacional Agraria La Molina

### 1. Información substantiva a considerar:<sup>1</sup>

- Toneladas de soya a transportar: 160 millones de toneladas.
- Zona de producción de soya, que es el punto de embarque de la carga; Cuiabá (Mato Grosso)
- Medios de transporte (multimodal) empleados: Carreteras, ferrocarril y marítima:
  1. Carretera (Br-163/Br-354.) Medios: camiones
  2. Trenes : Bitrenes
- *Rutas y distancias: seguidas según puerto de embarque de la soya: Santos o Paranagua: 1,800 y 2,300 kilómetros.*
- *Transporte marítimo de la soya, tiempo que toma, desde puertos en el Brasil (partida) y de arribo (China): Entre 30 y 40 días.*

---

<sup>1</sup> La información que se consigna en cursiva ha sido tomada de inteligencia artificial (Google Internet)

## 2. Nuevas Alternativas:

*La información que compartimos con uds., ha sido tomada del texto contenido en :Visión general creada por IA el 1.03.2026*

**Imagen N° 01**



Fuente: Folha de Sao Paulo

*Brasil y China firmaron el 7 de julio de 2025 un memorando de entendimiento para iniciar estudios de viabilidad técnica, económica y ambiental para el ferrocarril Bioceánico. Este megaproyecto busca conectar el litoral atlántico brasileño con el megapuerto de Chancay en Perú, facilitando exportaciones a Asia.*

*Los detalles clave del estado actual del acuerdo son:*

- *Alianza estratégica: El acuerdo fue firmado entre la empresa estatal brasileña Infra S.A. y el Instituto de Planificación e Investigación Ferroviaria de China, confirmando el interés de China en financiar gran parte del proyecto.*
- *Enfoque actual: Se están realizando estudios para un corredor de aproximadamente 4,500 km que unirá el puerto de Ilheus (Bahía, Brasil) con el puerto de Chancay (Perú), evitando la ruta anterior por Bolivia.*

- *Estudios en marcha: El proyecto contempla un análisis detallado que podría durar cinco años, evaluando la viabilidad en áreas complejas como la Amazonía.*
- *Objetivo: Reducir tiempos de envío de mercancías a Asia, acortando rutas logísticas.*

*El proyecto está en una fase temprana de planificación conjunta, enfocada en la viabilidad técnica antes de la construcción.*

Otra alternativa: empleo de dirigible de transporte de carga.

*“... en modelos actuales en desarrollo avanzado (como el LCA60T de Flying Whales), aunque los conceptos de ingeniería más ambiciosos proyectan capacidades de hasta 500 o 600 toneladas para cargas masivas y remotas.*

*Aquí se detallan los puntos clave sobre su capacidad de carga:*

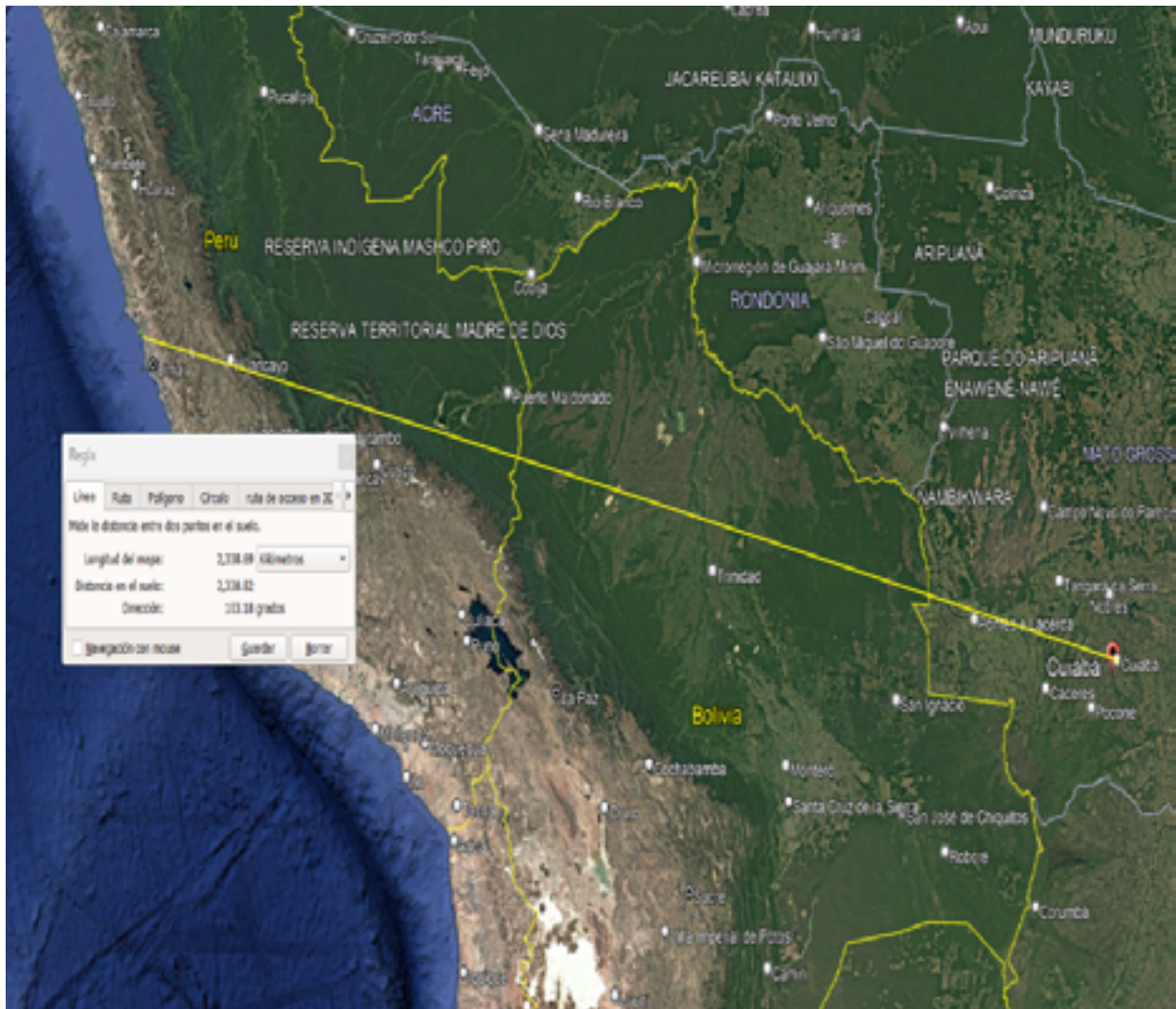
- *Proyectos de gran escala: Algunos diseños conceptuales o futuros, como el de Aerosmena, planean alcanzar hasta 600 toneladas de carga útil.*
- *Ventajas operativas: A diferencia de los aviones, pueden transportar carga voluminosa y pesada aterrizando en prácticamente cualquier superficie, incluso sin infraestructura, operando con propulsión eléctrica o híbrida más sostenible.*
- *Versatilidad: Pueden transportar maquinaria pesada, suministros a granel y componentes industriales de gran tamaño a áreas remotas.*

Entre las variadas ventajas de emplear dirigibles, destacamos las siguientes:

- No requiere la existencia de pistas de aterrizaje (despegue vertical); pueden posarse en lugares planos.
- Siendo su vuelo directo, evita las pérdidas de tiempo en que incurren los transportistas de carga en camiones cuando trabajan en zonas de orografía accidentada.

Acompañamos, al final del texto, una imagen de información geográfica-SIG, la cual muestra el recorrido que seguiría el dirigible, en territorios del Brasil y el Perú; desde Mato Grosso hasta el puerto de Chancay. La distancia total de recorrido totaliza 2,338.69 kilómetros

Imagen N° 02



Fuente: Google Earth.

### **3. Algunas ideas sobre la carga de retorno del dirigible.**

Podría estar compuesta por variados productos tanto producidos en el Perú, como en los países circundantes (Bolivia, Colombia y Ecuador).

### **4. Palabras finales**

Hemos entregado información substantiva, y por tanto, la necesaria para ponderar e inferir, tomar decisiones contando con elementos de juicio.

Dejamos expresa constancia que hemos omitido, por la naturaleza de este escrito, de la voz de alerta dada por Cooper Acción sobre los impactos ambientales que fueron difundidos en Ojo Público.

DIAGRAMACIÓN DE TEXTO, MAQUETACIÓN Y DISEÑO: CARLOS ALBERTO VEGA VIDAL  
ARTE, CARÁTULA Y CORRECCIÓN: MARELLA SOLEDAD VILLAVICENCIO QUIÑONES

PRIMERA EDICIÓN DIGITAL, JULIO 2026

