



Universidad Católica de Santa María

Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas Escuela Profesional de Ciencia Política y Gobierno

Expresiones políticas asociadas a la reconfiguración de las dinámicas económicas en el contexto del megapuerto de Chancay

Tesis presentada por:

Urday Lazo, Katherine Lizbeth

ORCID: 0000-0001-9122-0524

Gibaja Alvarez, Rosa Angela

ORCID: 0009-0001-0931-2292

Para optar el Título Profesional de Licenciado en Ciencia Política y Gobierno

Asesora:

Dra. Arias Huiza, Yigliola Glenda

ORCID: 0000-0002-5086-2413

Arequipa - Perú

2026

UCSM-ERP

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTA MARÍA

CIENCIA POLITICA Y GOBIERNO

TITULACIÓN CON TESIS

DICTAMEN APROBACIÓN DE BORRADOR

Arequipa, 15 de Diciembre del 2025

Dictamen: 017548-C-EPCyG-2025

Visto el borrador del expediente 017548, presentado por:

2019215252 - GIBAJA ALVAREZ ROSA ANGELA

2019101282 - URDAY LAZO KATHERINE LIZBETH

Titulado:

**EXPRESIONES POLÍTICAS ASOCIADAS A LA RECONFIGURACIÓN DE LAS DINÁMICAS
ECONÓMICAS EN EL CONTEXTO DEL MEGAPUERTO DE CHANCAY**

Nuestro dictamen es:

APROBADO

Titulo Profesional/Titulo de Segunda Especialidad/Grado Académico a optar:

LICENCIADO EN CIENCIA POLÍTICA Y GOBIERNO

**43288441 - GRUNDY LOPEZ RICARDO ENRIQUE
DICTAMINADOR**



**42751216 - PAREDES VELAZCO RENATO
DICTAMINADOR**



**40521048 - AGUILAR GONZALES HUGO EFRAIN
DICTAMINADOR**



EXPRESIONES POLÍTICAS ASOCIADAS A LA RECONFIGURACIÓN DE LAS DINÁMICAS ECONÓMICAS EN EL CONTEXTO DEL MEGAPUERTO DE CHANCAY

INFORME DE ORIGINALIDAD

19%	17%	8%	9%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	1library.co Fuente de Internet	1%
2	Submitted to Universidad Tecnologica del Peru Trabajo del estudiante	1%
3	Submitted to Universidad Tecnologica de los Andes Trabajo del estudiante	1%
4	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	1%
5	Submitted to Universidad Politecnica Salesiana del Ecuador Trabajo del estudiante	1%
6	orgprints.org Fuente de Internet	1%
7	repositorio.continental.edu.pe Fuente de Internet	1%
8	repositorio.ug.edu.ec Fuente de Internet	<1%
9	repositorio.unsaac.edu.pe Fuente de Internet	<1%
10	www.repositorio.upla.edu.pe Fuente de Internet	<1%

DEDICATORIA

A Dios, por ser mi guía constante, por darme la fortaleza para no rendirme en los momentos de duda y por recordarme, incluso en silencio, que todo esfuerzo tiene un propósito. Nada de este camino habría sido posible sin su presencia sosteniéndome cuando más lo necesité.

A mis padres, mi mayor ejemplo de amor y sacrificio. Gracias por creer en mí aun cuando la distancia dolía, por poner mis sueños por encima de cualquier dificultad. Cada esfuerzo, cada renuncia y cada apoyo silencioso están reflejados en este logro. Este trabajo es el resultado de años de perseverancia, fe y del amor incondicional de mi familia, quienes me enseñaron que la educación es una herencia que nadie puede quitar.

Angela Gibaja

Al dolor en todas sus formas, porque sentir es parte de estar vivo.

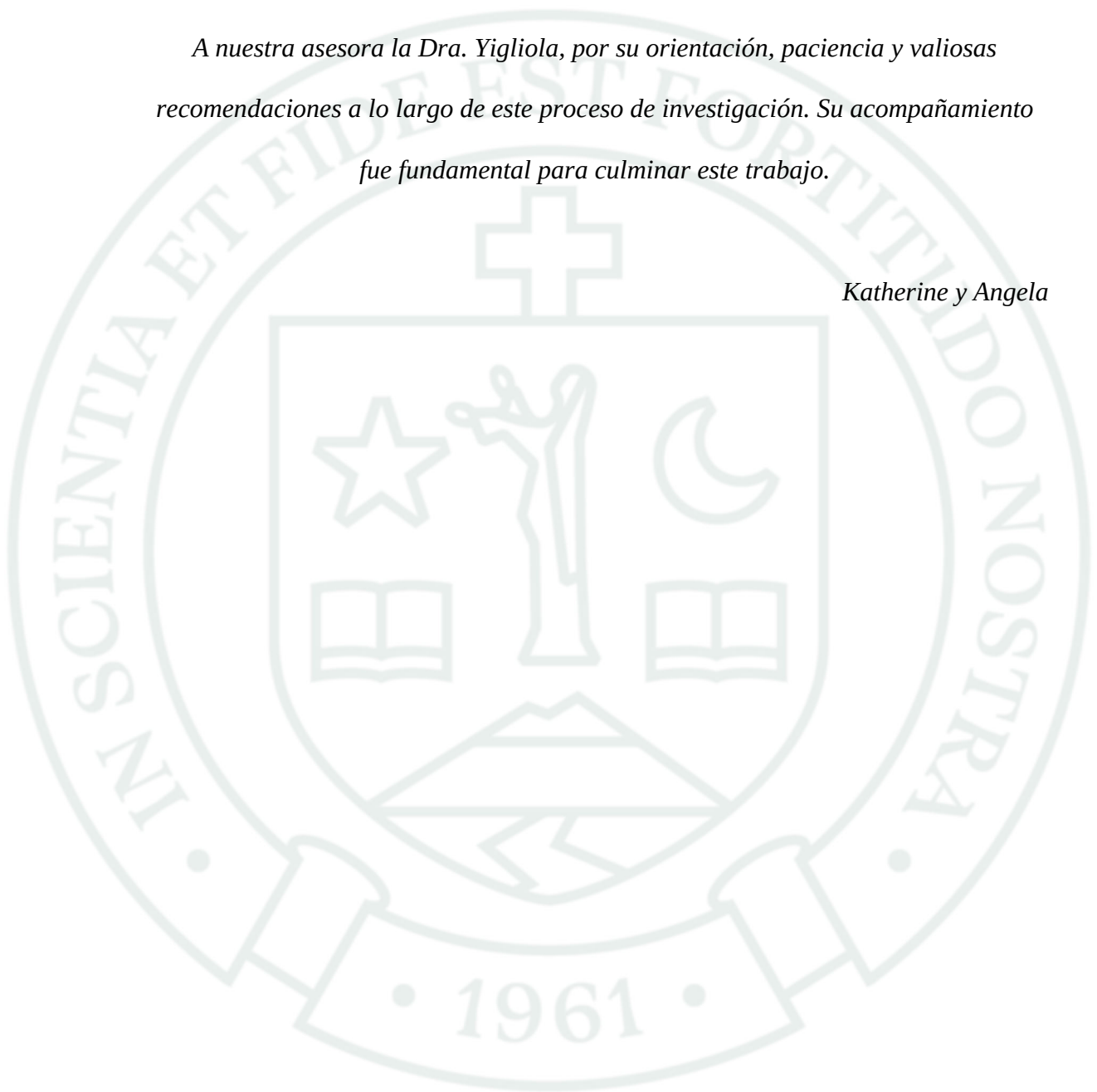
Katherine Urday

AGRADECIMIENTOS

A la Escuela Profesional de Ciencia Política y Gobierno por ser un espacio académico difusor que contribuye al análisis, investigación y pensamiento crítico de la Ciencia Política.

A nuestra asesora la Dra. Yigliola, por su orientación, paciencia y valiosas recomendaciones a lo largo de este proceso de investigación. Su acompañamiento fue fundamental para culminar este trabajo.

Katherine y Angela



RESUMEN

La presente investigación tiene como objetivo analizar la relación entre las expresiones políticas asociadas al Megapuerto de Chancay y la reconfiguración de las dinámicas económicas en el territorio, bajo un enfoque cuantitativo y un diseño descriptivo-correlacional. La población estuvo conformada por actores vinculados al entorno del megaproyecto, empleándose una muestra representativa y utilizando como técnica la encuesta mediante un cuestionario estructurado validado por juicio de expertos. Los resultados evidencian una valoración mayoritariamente positiva tanto de las expresiones políticas como de la reconfiguración económica, destacando dimensiones como la justificación de la inversión pública, el discurso de modernización y la inserción en cadenas globales de valor, así como una relación significativa entre ambas variables, lo que confirma que los procesos económicos están estrechamente vinculados a construcciones discursivas y mecanismos de legitimación política. No obstante, también se identifican percepciones críticas en aspectos como la gestión de riesgos y la equidad en la distribución de beneficios. En conclusión, el Megapuerto de Chancay no solo representa una transformación económica, sino también un proceso político-discursivo que redefine las dinámicas territoriales, generando oportunidades de desarrollo y, al mismo tiempo, desafíos en términos de gobernanza, inclusión y sostenibilidad.

Palabras clave: expresiones políticas, reconfiguración económica, megaproyectos.

ABSTRACT

This research aims to analyze the relationship between political expressions associated with the Chancay Megaport and the reconfiguration of economic dynamics in the territory, using a quantitative approach and a descriptive-correlational design. The population consisted of actors linked to the megaproject environment, with a representative sample selected and data collected through surveys using a structured questionnaire validated by expert judgment. The results show a predominantly positive evaluation of both political expressions and economic reconfiguration, highlighting dimensions such as the justification of public investment, the discourse of modernization, and integration into global value chains, as well as a significant relationship between both variables, confirming that economic processes are closely linked to discursive constructions and political legitimization mechanisms. However, critical perceptions were also identified regarding risk management and the equitable distribution of benefits. In conclusion, the Chancay Megaport represents not only an economic transformation but also a political-discursive process that reshapes territorial dynamics, generating development opportunities while also posing challenges in terms of governance, inclusion, and sustainability.

Keywords: political expressions, economic reconfiguration, megaprojects.

ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA

AGRADECIMIENTOS

RESUMEN

ABSTRACT

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I.....	3
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
1.1. Descripción del problema	3
1.2. Formulación de preguntas de investigación.....	6
1.2.1. <i>Pregunta general</i>	6
1.2.2. <i>Preguntas específicas</i>	6
1.3. Objetivos de investigación	6
1.3.1. <i>Objetivo General</i>	6
1.3.2. <i>Objetivos específicos</i>	7
1.4. Justificación	7
1.4.1. <i>Justificación social</i>	7
1.4.2. <i>Justificación política</i>	8
1.4.3. <i>Justificación económica</i>	9
1.5. Variables	10
1.6. Matriz de operacionalización	11
CAPÍTULO II	13
MARCO TEÓRICO.....	13
2.1. Reconfiguración de las dinámicas económicas.....	13
2.1.1. <i>Bases teóricas</i>	13
2.1.2. <i>Antecedentes investigativos</i>	23
CAPÍTULO III.....	28
METODOLOGÍA	28
3.1. Enfoque de la investigación	28
3.2. Tipo de investigación	28

3.3. Diseño de la investigación	29
3.4. Unidad de análisis	30
3.5. Técnica de recolección de datos.....	30
3.6. Instrumento de recolección de datos.....	31
CAPÍTULO IV.....	32
RESULTADOS.....	32
4.1. Resultados descriptivos.....	32
4.1.1. <i>Expresiones políticas asociadas</i>	32
4.1.2. <i>Reconfiguración de las dinámicas económicas</i>	37
4.2.1. <i>Hipótesis general</i>	43
4.2.2. <i>Hipótesis específica 1</i>	44
4.2.3. <i>Hipótesis específica 2</i>	45
4.2.4. <i>Hipótesis específica 3</i>	46
4.2.5. <i>Hipótesis específica 4</i>	47
Discusión.....	48
Conclusiones	52
Recomendaciones.....	54
Referencias.....	55

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Matriz de operacionalización	11
Tabla 2 Frecuencia de la variable Expresiones políticas asociadas	32
Tabla 3 Dimensión Justificación de la inversión pública.....	33
Tabla 4 Dimensión Acoplamiento del país a la logística global	34
Tabla 5 Dimensión Discurso de modernización urbana regional	35
Tabla 6 Dimensión Manejo de riesgos futuros.....	36
Tabla 7 Frecuencia de la variable Reconfiguración de las dinámicas económicas.....	37
Tabla 8 Dimensión Inserción en cadenas globales de valor.....	38
Tabla 9 Dimensión Cambio de función económica del territorio	39
Tabla 10 Dimensión Infraestructura como motor de acumulación de capital.....	40
Tabla 11 Dimensión Efectos sociales de la reconfiguración económica	41
Tabla 12 Valores a interpretar el coeficiente de correlación Rho de Spearman	42
Tabla 13 Coeficiente Rho de Spearman, expresiones políticas percibidas	43
Tabla 14 Coeficiente Rho de Spearman, justificación de la inversión pública percibida	44
Tabla 15 Coeficiente Rho de Spearman, acoplamiento del país a la logística global	45
Tabla 16 Coeficiente Rho de Spearman, discurso de modernización urbana-regional percibido	46
Tabla 17 Coeficiente Rho de Spearman, manejo de riesgos futuros percibido.....	47

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Porcentaje de la variable Expresiones políticas asociadas.....	32
Figura 2 Porcentaje de la dimensión Justificación de la inversión pública.....	33
Figura 3 Porcentaje de la dimensión Acoplamiento del país a la logística global	34
Figura 4 Porcentaje de la dimensión Discurso de modernización urbana regional	35
Figura 5 Porcentaje de la dimensión Manejo de riesgos futuros.....	36
Figura 6 Porcentaje de la variable Reconfiguración de las dinámicas económicas	37
Figura 7 Porcentaje de la dimensión Inserción en cadenas globales de valor.....	38
Figura 8 Porcentaje de la dimensión Cambio de función económica del territorio	39
Figura 9 Porcentaje de la dimensión Infraestructura como motor de acumulación de capital	40
Figura 10 Porcentaje de la dimensión Efectos sociales de la reconfiguración económica.....	41

ÍNDICE DE ANEXOS

Instrumento.....	60
Anexo 1 A. Evaluación de Instrumento por expertos de la tesis.....	62
Anexo 1 B. Evaluación de Instrumento por expertos de la tesis	64
Anexo 1 C. Evaluación de Instrumento por expertos de la tesis	65



INTRODUCCIÓN

En el contexto actual de globalización económica, los megaproyectos de infraestructura han adquirido un papel central en la reconfiguración de los territorios y en la inserción de los países en las dinámicas del comercio internacional. En este escenario, el Megapuerto de Chancay se presenta como una de las iniciativas más relevantes en el Perú, al posicionarse como un nodo estratégico para la conexión con mercados asiáticos y la integración en cadenas globales de valor. Sin embargo, más allá de su dimensión económica, este tipo de proyectos también implica una profunda transformación política y social, en la medida en que se construyen discursos que legitiman su implementación y orientan la percepción de los actores involucrados.

Desde esta perspectiva, surge la necesidad de analizar no solo los impactos económicos del Megapuerto de Chancay, sino también las expresiones políticas que acompañan su desarrollo. Los discursos de modernización, progreso e inversión pública juegan un papel clave en la construcción de legitimidad y en la aceptación social del proyecto, influyendo en la manera en que los cambios económicos son percibidos y valorados por la población. En este sentido, las dinámicas económicas no pueden entenderse de forma aislada, sino como parte de un entramado en el que intervienen factores políticos, simbólicos y discursivos.

En este marco, la presente investigación se plantea como problema general determinar de qué manera las expresiones políticas asociadas al Megapuerto de Chancay se relacionan con la reconfiguración de las dinámicas económicas en el territorio. Asimismo, se abordan problemas específicos vinculados a la justificación de la inversión pública, el discurso de modernización y el manejo de riesgos futuros, con el fin de comprender de manera integral el fenómeno estudiado.

Metodológicamente, el estudio adopta un enfoque cuantitativo con un diseño descriptivo-correlacional, lo que permite analizar la relación entre las variables a partir de la percepción de los actores locales. Los resultados obtenidos aportan evidencia empírica sobre la importancia de los factores políticos en los procesos de transformación económica, contribuyendo al debate académico sobre desarrollo territorial, gobernanza y globalización.

Finalmente, la investigación se justifica en la necesidad de generar conocimiento que permita comprender los efectos multidimensionales de los megaproyectos en el Perú, así como orientar la formulación de políticas públicas más inclusivas, sostenibles y articuladas con las realidades locales.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción del problema

El Perú, en su proceso de integración a la economía global, ha impulsado una serie de megaproyectos de infraestructura destinados a mejorar su competitividad y atraer inversión extranjera directa. Entre ellos, el Megapuerto de Chancay se ha convertido en uno de los proyectos más emblemáticos y estratégicos del país, al representar un nodo logístico que busca conectar Sudamérica con los mercados asiáticos, especialmente con China. Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Jiang, 2025), la inversión total del proyecto asciende a más de US\$ 3 600 millones, financiada principalmente por la empresa Cosco Shipping Ports, una de las corporaciones chinas más grandes del sector portuario. Este megaproyecto promete modernizar el sistema logístico nacional, reducir los costos de transporte marítimo, fortalecer la posición del Perú como puerta de entrada al Pacífico sur y dinamizar la economía local de la región de Lima provincias.

No obstante, el crecimiento acelerado de este tipo de proyectos y su estrecha vinculación con actores internacionales han generado una serie de reconfiguraciones económicas y políticas que trascienden el ámbito técnico-infraestructural. Por un lado, el Megapuerto de Chancay ha impulsado expectativas de desarrollo, empleo y competitividad; por otro, ha despertado controversias sociales y disputas políticas vinculadas a la gobernanza del proyecto, la participación ciudadana, el rol del Estado y los efectos sobre las dinámicas económicas locales. Tal como señala Ricaud (2025), “la instalación de megaproyectos en territorios con débiles capacidades institucionales genera nuevas asimetrías de poder y abre espacios de disputa entre los intereses nacionales, locales y transnacionales”.

De acuerdo con el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF, 2024), el Megapuerto de Chancay aportará entre 0,3 % y 0,9 % al PBI nacional, consolidando al país como un centro estratégico de comercio marítimo. Sin embargo, este crecimiento proyectado contrasta con la ausencia de políticas claras de redistribución de beneficios y planificación territorial en la zona de influencia directa del proyecto. La expansión urbana desordenada, el aumento del valor del suelo y la falta de infraestructura complementaria —como vías de acceso, drenaje o servicios básicos— han comenzado a generar tensiones entre la población local y las autoridades municipales (J. Eduardo & Chin, 2024). A ello se suman las preocupaciones ambientales por el impacto de las obras sobre la bahía de Chancay y el ecosistema marino, tal como han advertido organizaciones civiles locales (Yapur-pancorvo & García, 2023).

Asimismo, las expresiones políticas derivadas de este megaproyecto se manifiestan en distintos niveles. A nivel nacional, se observa una narrativa estatal que asocia el puerto con la modernización del país y el fortalecimiento de la relación Perú-China, enmarcada en la Iniciativa de la Franja y la Ruta. A nivel regional y local, sin embargo, emergen discursos que enfatizan la falta de transparencia, la centralización de decisiones en Lima y la débil participación ciudadana en los procesos de planificación (Paredes et al., 2025). Esto evidencia una tensión entre el discurso del progreso nacional y las demandas locales de inclusión y sostenibilidad.

Un elemento central del problema es la gobernanza del proyecto, entendida como el conjunto de decisiones, regulaciones e interacciones entre actores públicos y privados que determinan cómo se gestiona la infraestructura y quiénes se benefician de ella. La participación dominante de una empresa estatal extranjera —Cosco Shipping Ports— plantea interrogantes sobre la autonomía de la política portuaria peruana, los mecanismos de supervisión estatal y la capacidad del Estado para garantizar que los beneficios económicos

se traduzcan en desarrollo equitativo. Según Tejada et al. (2025), “la creciente dependencia de inversiones chinas en sectores estratégicos puede limitar la capacidad del país para definir sus prioridades nacionales y su soberanía logística”.

Otro aspecto crucial del problema está relacionado con las transformaciones económicas locales y los impactos sociales. Si bien el puerto generará más de 8 000 empleos directos e indirectos (Alonso & Herencia, 2025), gran parte de ellos corresponden a fases temporales de construcción o requieren alta especialización, lo que reduce la posibilidad de inserción laboral para la población de Chancay y zonas rurales aledañas. De esta manera, se vislumbra un riesgo de crecimiento económico sin inclusión social, reproduciendo patrones de desigualdad similares a los observados en otros proyectos extractivos o de infraestructura a gran escala (Andrea & Ccama, 2024).

En este contexto, el Megapuerto de Chancay se convierte en un espacio de expresión política y económica, donde confluyen distintos discursos: el del Estado, que busca posicionar al país en la economía global; el de los inversionistas, que promueven la eficiencia y la rentabilidad; y el de las comunidades locales, que reclaman derechos, compensaciones y participación efectiva en la toma de decisiones. Tal como sugiere Abril (2025), “los megaproyectos en América Latina no solo son inversiones de infraestructura, sino también escenarios donde se negocia el modelo de desarrollo y el tipo de Estado que se desea construir”.

En suma, el problema no radica únicamente en la ejecución técnica del puerto, sino en cómo las expresiones políticas —la gobernanza, las alianzas público-privadas, las políticas de desarrollo local y las relaciones internacionales— están configurando una nueva dinámica económica, cuyas consecuencias pueden ser ambivalentes: por un lado, el fortalecimiento de la inserción global del Perú; por otro, la profundización de desigualdades territoriales, conflictos sociales y dependencia económica. Comprender esta reconfiguración exige analizar las relaciones de poder, los intereses en juego y los discursos que legitiman la expansión portuaria bajo el paradigma del “desarrollo” (Apaclla et al., 2025)

1.2. Formulación de preguntas de investigación

1.2.1. Pregunta general

¿Qué relación existe entre las expresiones políticas percibidas por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay?

1.2.2. Preguntas específicas

- ¿Qué relación existe entre la justificación de la inversión pública percibida por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay?
- ¿Qué relación existe entre el acoplamiento del país a la logística global percibido por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay?
- ¿Qué relación existe entre el discurso de modernización urbana-regional percibido por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay?
- ¿Qué relación existe entre el manejo de riesgos futuros percibido por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay?

1.3. Objetivos de investigación

1.3.1. Objetivo General

Analizar la relación entre las expresiones políticas percibidas por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay.

1.3.2. Objetivos específicos

- Identificar la relación entre la justificación de la inversión pública percibida por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay.
- Explicar la relación entre el acoplamiento del país a la logística global percibido por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay.
- Identificar la relación entre el discurso de modernización urbana-regional percibido por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay.
- Determinar la relación entre el manejo de riesgos futuros percibido por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay.

1.4. Justificación

1.4.1. Justificación social

El desarrollo del Megapuerto de Chancay ha despertado una amplia variedad de percepciones en la población local, especialmente entre los habitantes del distrito de Chancay y las zonas aledañas al área de influencia directa del proyecto. Si bien muchos reconocen el potencial de generación de empleo y modernización que representa, persiste un sentimiento de incertidumbre y desconfianza hacia las autoridades y las empresas involucradas, principalmente debido a la falta de información clara y oportuna sobre los impactos sociales y ambientales de la obra. Según la Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA, 2023), los procesos de diálogo entre las comunidades y los representantes

del proyecto han sido limitados, generando tensiones que podrían traducirse en futuros conflictos sociales si no se fortalecen los mecanismos de participación ciudadana y comunicación transparente (Paredes & Alhuay, 2024).

La construcción del puerto ha modificado las dinámicas locales: el incremento del valor del suelo, el cambio del uso de tierras agrícolas y la presión migratoria hacia la zona están transformando la vida cotidiana de los pobladores. Sin embargo, muchos no perciben aún beneficios tangibles derivados de la inversión. En ese sentido, analizar las expresiones políticas y las percepciones sociales que surgen frente a la reconfiguración económica del territorio permitirá comprender los nuevos escenarios de articulación o de conflicto que podrían emerger en torno a la ejecución del megaproyecto. Esta investigación contribuirá a identificar los factores sociales que facilitan o dificultan la gobernabilidad local y la construcción de consensos sostenibles en proyectos estratégicos de gran escala.

1.4.2. Justificación política

En el ámbito político, el Megapuerto de Chancay constituye un caso emblemático de la interacción entre el Estado, el capital extranjero y las comunidades locales. La fuerte participación de una empresa estatal china (Cosco Shipping Ports) ha situado al proyecto dentro de la agenda geopolítica del país, vinculándolo con la estrategia de inserción de Perú en la Iniciativa de la Franja y la Ruta impulsada por China. No obstante, esta cooperación ha generado debates sobre la autonomía nacional, la transparencia de los acuerdos y la distribución del poder decisorio entre los actores involucrados.

El Estado peruano, en su rol de facilitador de inversiones, ha priorizado la promoción del proyecto como símbolo de modernización y desarrollo logístico; sin embargo, esta narrativa de progreso no siempre ha coincidido con las demandas de los gobiernos locales ni con las preocupaciones de la ciudadanía. Tal como señala Sánchez (2025), “los megaproyectos de infraestructura tienden a reproducir asimetrías políticas cuando las

decisiones se centralizan y los espacios de concertación territorial son débiles”. Por ello, esta investigación se justifica políticamente al ofrecer un análisis crítico sobre cómo las expresiones políticas —discursos, decisiones, alianzas y tensiones— inciden en la gobernanza del megaproyecto y en la legitimidad del Estado frente a la población. Entender estas expresiones permitirá proponer estrategias que fortalezcan la institucionalidad democrática, la transparencia y la participación ciudadana en la gestión de proyectos estratégicos.

1.4.3. Justificación económica

Desde una perspectiva económica, el Megapuerto de Chancay se proyecta como una de las inversiones más significativas en la historia reciente del Perú, con un monto estimado superior a los US\$ 3 600 millones (MTC, 2024). Se espera que el puerto no solo dinamice el comercio exterior al reducir los costos logísticos, sino que también impulse la competitividad de las exportaciones peruanas hacia Asia, fortaleciendo la posición del país como hub portuario del Pacífico Sur. Según el Ministerio de Economía y Finanzas (2024), el proyecto podría aportar entre 0,3 % y 0,9 % del PBI nacional en su etapa inicial, además de generar miles de empleos directos e indirectos durante su construcción y operación (Del Campo et al., 2024).

No obstante, estos beneficios potenciales conviven con retos estructurales: la limitada infraestructura complementaria, la posible concentración de beneficios en grandes empresas exportadoras y la débil articulación entre los actores públicos y privados locales. La investigación se justifica económicamente en la necesidad de comprender cómo las expresiones políticas y los marcos institucionales condicionan la manera en que los beneficios económicos del megaproyecto se distribuyen entre los distintos niveles territoriales. Además, un análisis de este tipo permitirá identificar oportunidades para una planificación económica más inclusiva y sostenible, que fomente encadenamientos

productivos locales y evite que la transformación portuaria reproduzca desigualdades preexistentes.

1.5. Variables

Variable independiente:

Expresiones políticas asociadas

Dimensiones:

- Justificación de la inversión pública.
- Acoplamiento del país a la logística global.
- Discurso de modernización urbana-regional.
- Manejo de riesgos futuros.

Variable dependiente:

Reconfiguración de las dinámicas económicas

Dimensiones:

- Inserción en cadenas globales de valor.
- Cambio de función económica del territorio.
- Infraestructura como motor de acumulación de capital.
- Efectos sociales de la reconfiguración económica.

1.6. Matriz de operacionalización

Tabla 1

Matriz de operacionalización

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores
Reconfiguración de las dinámicas económicas	La reconfiguración de las dinámicas económicas se entiende como el proceso mediante el cual se transforman las estructuras productivas, las relaciones laborales, los flujos comerciales y los patrones de desarrollo local o regional a partir de la implementación de nuevos proyectos de inversión o infraestructuras estratégicas (Jaffee, 2019).	Hace referencia a los cambios estructurales y funcionales en la economía local y regional derivados de la construcción y operación del Megapuerto de Chancay. Se evalúa mediante indicadores que permiten medir la transformación del territorio, la inserción del país en circuitos globales de valor y los efectos socioeconómicos percibidos por los actores locales.	Inserción en cadenas globales de valor	1. Incremento de oportunidades comerciales internacionales. 2. Aumento del flujo de exportaciones e importaciones. 3. Participación de empresas locales en cadenas globales.
			Cambio de función económica del territorio	1. Sustitución de actividades tradicionales por nuevas inversiones. 2. Crecimiento de sectores logísticos e industriales. 3. Impacto económico directo en la comunidad.
			Infraestructura como motor de acumulación de capital	1. Generación de empleo local por el proyecto. 2. Atracción de nuevas inversiones privadas. 3. Incremento de ingresos en la zona.
			Efectos sociales de la reconfiguración económica	1. Aumento del costo de vida o vivienda. 2. Desigualdad en la distribución de beneficios económicos. 3. Percepción de desplazamiento o exclusión social.
Expresiones políticas asociadas	Las expresiones políticas asociadas se entienden como el conjunto de manifestaciones, discursos, percepciones y acciones mediante las cuales los actores locales —ciudadanos, autoridades, líderes sociales y	Corresponde al conjunto de percepciones, discursos y actitudes manifestadas por los actores locales respecto a los impactos políticos, económicos y sociales generados por la	Justificación de la inversión pública	1. Confianza en la gestión pública del proyecto. 2. Percepción de transparencia en el uso de recursos. 3. Creencia en que la inversión beneficiará a la comunidad.

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores
	organizaciones— interpretan, comunican y reaccionan frente a procesos de cambio económico, territorial o institucional. Estas expresiones constituyen formas de participación simbólica y material que revelan cómo se construye políticamente la aceptación, resistencia o negociación ante proyectos de inversión o transformación estructural (Jaffee, 2019)	implementación del Megapuerto de Chancay. Se mide a través de indicadores que reflejan el grado de aceptación, confianza, legitimidad y visión estratégica del proyecto en relación con el desarrollo regional.	Acoplamiento del país a la logística global	1. Percepción de integración del Perú al comercio internacional. 2. Opinión sobre el impacto del Megapuerto en la competitividad nacional. 3. Grado de dependencia económica frente a actores globales.
			Discurso de modernización urbana-regional	1. Acuerdo con que el Megapuerto impulsa la modernización regional. 2. Percepción sobre la equidad en los beneficios del desarrollo. 3. Opinión sobre el impacto urbano del proyecto.
			Manejo de riesgos futuros	1. Confianza en las autoridades frente a posibles riesgos. 2. Opinión sobre la gestión ambiental del Megapuerto. 3. Percepción sobre la existencia de planes de mitigación.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Reconfiguración de las dinámicas económicas

La reconfiguración de las dinámicas económicas hace referencia a los procesos de transformación productiva, territorial y social que emergen a partir de la instalación de megaproyectos de infraestructura. Estos cambios pueden manifestarse en la redistribución del empleo, la modificación del tejido empresarial local y la integración del territorio a cadenas globales de valor (Bocanegra, 2024).

2.1.1. Bases teóricas

a. Teoría de la globalización económica

La teoría de la globalización económica analiza la intensificación de los flujos de capital, bienes, servicios y tecnología a escala mundial, y cómo estos procesos transforman las economías locales. Sameri (2022) sostiene que la globalización no solo amplía las oportunidades de intercambio, sino que redefine los espacios productivos y logísticos.

El Megapuerto de Chancay es un ejemplo emblemático de esta dinámica: un nodo estratégico del corredor Asia–América del Sur, que convierte al Perú en un punto de enlace directo con las cadenas globales de valor. Esto implica una reconfiguración estructural de la economía local, ya que actividades tradicionales como la agricultura o la pesca ceden protagonismo a la logística, el transporte y los servicios (Regina & Bernal, 2024).

Desde esta teoría, la reconfiguración económica puede entenderse como el resultado del acoplamiento del territorio a la economía global, donde los beneficios no son automáticos, sino que dependen de la capacidad local para insertarse competitivamente. En consecuencia, el estudio cuantitativo de esta variable permite observar el nivel de transformación percibido por los actores locales, expresado en empleo, ingresos,

infraestructura y expectativas de desarrollo.

b. Teoría del desarrollo regional endógeno

Esta teoría plantea que el desarrollo sostenible se basa en las capacidades internas de los territorios y en su habilidad para articular recursos humanos, institucionales y productivos. Eduardo & Avendaño (2023) señalan que los grandes proyectos de inversión externa solo generan progreso real cuando logran integrarse en las dinámicas locales, potenciando el capital social y las redes productivas regionales.

Aplicada al caso de Chancay, esta teoría sugiere que la infraestructura portuaria solo promoverá un desarrollo genuino si fortalece las cadenas locales de producción y servicios, genera empleo de calidad y promueve innovación. Si el proyecto se limita a una lógica extractiva y de tránsito, podría perpetuar la dependencia económica sin fortalecer las bases productivas del territorio.

Desde la perspectiva cuantitativa, la reconfiguración de las dinámicas económicas puede medirse en indicadores como la diversificación laboral, la mejora de ingresos, el aumento del comercio regional y la percepción de oportunidades económicas. Así, esta teoría permite comprender que la infraestructura es un motor potencial, pero no automático, del desarrollo regional (Lopez, 2025).

c. Teoría de la dependencia y la acumulación

La teoría de la dependencia surge en América Latina como una crítica al modelo de desarrollo basado en la inserción periférica de los países latinoamericanos dentro del sistema capitalista global. Bresser-Pereira (2006) sostiene que la dependencia económica se perpetúa cuando los países se integran al comercio mundial desde posiciones subordinadas, exportando recursos o servicios sin control sobre las cadenas de valor.

Osorio (2022), con su noción de acumulación por desposesión, explica que los megaproyectos de infraestructura suelen generar desplazamiento social y concentración de

beneficios en pocas manos, mientras redistribuyen los costos hacia las comunidades locales.

En el contexto del Megapuerto de Chancay, esta teoría permite analizar si la reconfiguración económica impulsa una redistribución equitativa de los beneficios o, por el contrario, refuerza desigualdades territoriales y sociales. Desde el enfoque cuantitativo, se pueden identificar indicadores socioeconómicos (empleo, ingresos, percepción de inclusión económica) que reflejen los efectos redistributivos del megaproyecto.

Así, la teoría de la dependencia y la acumulación ofrece un marco crítico para interpretar los resultados empíricos del estudio: la reconfiguración económica no es neutra, sino que expresa relaciones de poder y asimetrías estructurales dentro de la economía global.

Dimensiones

Dimensión 1: Inserción en cadenas globales de valor

La inserción en cadenas globales de valor alude al grado en que un territorio logra integrarse productivamente a los flujos internacionales de comercio e inversión. Según la teoría de la globalización económica (Jaffee, 2019), los países periféricos enfrentan el desafío de pasar de ser meros exportadores de recursos a convertirse en actores activos dentro de cadenas complejas de producción, logística y servicios. El Megapuerto de Chancay representa una oportunidad para que el Perú se convierta en un nodo logístico clave en el eje Asia-Pacífico, potenciando su capacidad exportadora.

Sin embargo, la teoría de la dependencia (Cardoso y Faletto, 1969) advierte que esta integración puede reproducir relaciones asimétricas si no se desarrolla valor agregado local o si los beneficios económicos se concentran en actores externos. Por ello, esta dimensión busca analizar si los actores locales perciben que la infraestructura portuaria promueve su inclusión económica o si, por el contrario, refuerza la dependencia de capitales extranjeros. A través de indicadores cuantitativos como la creación de empleo, la diversificación

productiva y la percepción de oportunidades económicas, se puede medir el alcance real de esta inserción global.

Dimensión 2: Cambio de función económica del territorio

El cambio de función económica del territorio se refiere a la transformación de las actividades productivas tradicionales en nuevas dinámicas asociadas a la infraestructura y los servicios logísticos. De acuerdo con la teoría del desarrollo regional endógeno (Jaffee, 2019), el desarrollo sostenible depende de la capacidad de los territorios para adaptarse a los nuevos contextos económicos sin perder su cohesión social. En este sentido, el Megapuerto de Chancay ha reorientado el perfil económico del distrito, impulsando la construcción, el transporte y la logística en detrimento de sectores como la pesca artesanal o la agricultura.

Este proceso de reconfiguración económica puede generar beneficios como la creación de empleo y la expansión comercial, pero también puede acentuar desigualdades si no se planifica una integración territorial equilibrada. La teoría de la acumulación por desposesión (Harvey, 2005) advierte que los cambios en la función del territorio pueden derivar en desplazamiento social o concentración de la riqueza. Por tanto, esta dimensión mide las percepciones locales sobre el impacto de estos cambios, identificando si los actores los interpretan como oportunidades o como amenazas a su modo de vida.

Dimensión 3: Infraestructura como motor de acumulación de capital

La infraestructura, en la teoría económica contemporánea, no solo cumple una función técnica, sino también política y simbólica, ya que actúa como un instrumento de acumulación y distribución del capital (Jaffee, 2019). En el caso del Megapuerto de Chancay, la inversión multimillonaria asociada al proyecto se convierte en un catalizador de flujos financieros, empresariales y logísticos que reconfiguran el espacio económico regional. Esta dimensión analiza cómo la población percibe ese proceso de acumulación: si lo considera una oportunidad colectiva o una concentración de beneficios en pocas manos.

Desde la perspectiva del desarrollo endógeno, la infraestructura puede ser un motor positivo cuando promueve encadenamientos productivos locales y genera capital social. Sin embargo, si la infraestructura se orienta exclusivamente a intereses externos, puede reforzar la dependencia estructural. Por ello, esta dimensión busca medir cuantitativamente las percepciones sobre equidad económica, generación de empleo y redistribución de beneficios, con el fin de evaluar si la infraestructura contribuye al bienestar colectivo o a la profundización de desigualdades.

Dimensión 4: Efectos sociales de la reconfiguración económica

Los efectos sociales de la reconfiguración económica representan el impacto que los cambios productivos y territoriales tienen sobre la calidad de vida, la cohesión comunitaria y las expectativas de futuro de la población. Según la teoría de la dependencia y del desarrollo regional, el crecimiento económico no garantiza automáticamente un desarrollo social equitativo; este depende de la capacidad institucional para canalizar los beneficios del crecimiento hacia la población local (Jaffee, 2019).

En el contexto del Megapuerto de Chancay, los efectos sociales pueden observarse en la percepción de mejora en los ingresos, acceso a servicios, empleo y oportunidades educativas, pero también en la aparición de tensiones culturales y desigualdades. Esta dimensión permite medir cuantitativamente si los actores locales consideran que la reconfiguración económica ha mejorado su bienestar o si ha generado exclusión y conflicto. Desde una perspectiva foucaultiana, estos efectos sociales también expresan nuevas relaciones de poder y discursos de subordinación o resistencia frente al modelo de desarrollo impuesto.⁷

Expresiones políticas asociadas

Las expresiones políticas comprenden las manifestaciones simbólicas, discursivas y prácticas mediante las cuales los actores —estatales, empresariales y sociales— interpretan,

legitiman o cuestionan los procesos de transformación económica y territorial. Estas expresiones se configuran a través de discursos, narrativas y representaciones que reflejan las tensiones entre el poder, la gobernanza y el desarrollo.

En el caso del Megapuerto de Chancay, las expresiones políticas se evidencian en los discursos de las autoridades nacionales que promueven el proyecto como símbolo de modernización y competitividad, así como en las percepciones de los actores locales que pueden considerarlo una amenaza para la autonomía territorial o el equilibrio ambiental. En este sentido, las expresiones políticas no son únicamente reacciones discursivas, sino también mecanismos de posicionamiento y negociación frente al avance del capital global (J. Eduardo & Chin, 2024).

Estas expresiones se materializan en el lenguaje, las políticas públicas, los medios de comunicación y las formas de participación ciudadana. Así, constituyen un campo simbólico de disputa, donde se enfrentan visiones del desarrollo nacional y del bienestar local.

Teoría del discurso político

La teoría del discurso parte del principio de que el lenguaje no es solo un instrumento de comunicación, sino un mecanismo de poder y construcción de la realidad social. Arias (2025) plantea que los discursos delimitan lo que puede ser dicho, pensado y hecho dentro de una sociedad determinada; es decir, son formas de producción de verdad. En el contexto político, los discursos no se limitan a describir los fenómenos, sino que crean las condiciones para su aceptación, legitimación o rechazo.

Aplicado al caso del Megapuerto de Chancay, las expresiones políticas asociadas surgen como formas discursivas que estructuran la percepción pública del proyecto. Los discursos sobre “modernización”, “desarrollo” o “inserción global” buscan construir un consenso social en torno a la legitimidad del megaproyecto, presentándolo como una

necesidad nacional. En contraposición, otros discursos —provenientes de actores locales o comunidades— pueden resistirse, apelando a narrativas de justicia territorial, soberanía económica o sostenibilidad ambiental.

Laclau y Mouffe (1985), en su teoría del discurso político, amplían la visión foucaultiana al explicar cómo los significados se construyen mediante luchas hegemónicas entre diferentes actores. En este sentido, las expresiones políticas en torno a Chancay no son simples opiniones, sino actos políticos que disputan el sentido de desarrollo y pertenencia nacional. Por ello, medir cuantitativamente las percepciones de los actores locales permite identificar qué discursos predominan y qué tan legitimados se encuentran en la esfera pública (Vega-ramírez, 2023).

Teoría de la gobernanza

La teoría de la gobernanza surge como una respuesta al cambio en la forma de gobernar contemporánea, donde el Estado ya no actúa como un ente vertical y controlador, sino como un coordinador de redes múltiples que incluyen empresas, organismos internacionales, gobiernos locales y sociedad civil. Zelicovich (2022) define la gobernanza como el “autogobierno de las redes interdependientes” que funcionan sin una jerarquía formal.

En el caso del Megapuerto de Chancay, la gobernanza se expresa en la interacción entre distintos niveles: el Estado peruano, los capitales chinos (Cosco Shipping Ports), los gobiernos locales y los actores comunitarios. Cada uno de estos actores posee intereses y recursos distintos, lo que genera asimetrías de poder y tensiones en la toma de decisiones. Las expresiones políticas asociadas surgen precisamente de estas tensiones: reflejan cómo los actores locales perciben su inclusión o exclusión en los procesos de gobernanza del proyecto.

Schultze-Kraft (2021) sostienen que la gobernanza moderna implica una

coproducción de políticas, donde las percepciones de legitimidad, transparencia y participación se convierten en factores clave para la estabilidad social. De este modo, la percepción de los actores locales sobre la inversión pública, la modernización urbana o la gestión de riesgos puede considerarse un indicador del grado de gobernanza democrática presente en el megaproyecto.

En síntesis, esta teoría permite interpretar las expresiones políticas como una manifestación cuantificable de la calidad de la gobernanza en torno al Megapuerto de Chancay.

Teoría de la legitimidad

La teoría de la legitimidad sostiene que toda organización, política o económica, necesita justificar sus acciones ante su entorno social para mantener su estabilidad. Loaiza (2021) define la legitimidad como una “percepción generalizada o suposición de que las acciones de una entidad son deseables, apropiadas o correctas dentro de un sistema socialmente construido de normas, valores y creencias”.

En el caso del Megapuerto de Chancay, la legitimidad no proviene únicamente de la legalidad del proyecto o del respaldo estatal, sino de la aceptación social que logre entre los actores locales y regionales. Las expresiones políticas —como la justificación de la inversión pública, la visión del desarrollo o el manejo de riesgos— constituyen indicadores perceptuales de legitimidad.

Cuando los discursos oficiales logran alinear los intereses de la población con los objetivos del proyecto, se obtiene legitimidad pragmática y moral. Sin embargo, cuando las comunidades perciben exclusión, desigualdad o falta de transparencia, emergen discursos de resistencia que erosionan esa legitimidad. Por ello, esta teoría sustenta la necesidad de medir cuantitativamente el grado de aceptación o rechazo político que genera el megaproyecto, como variable clave para evaluar su sostenibilidad social (Covarrubias,

2021).

Dimensiones

Dimensión 1: Justificación de la inversión pública

La justificación de la inversión pública representa un componente esencial dentro de las expresiones políticas que acompañan grandes proyectos de infraestructura. Desde la teoría de la legitimidad (Jaffee, 2019), las autoridades políticas y económicas buscan otorgar sentido y aceptación social a la intervención estatal mediante un discurso que asocia la inversión con el progreso, la competitividad y la mejora del bienestar colectivo. En el caso del Megapuerto de Chancay, esta justificación se traduce en la narrativa oficial que presenta la obra como un eje de modernización nacional, necesario para integrar al Perú en el comercio global y dinamizar la economía local.

Sin embargo, esta justificación también revela tensiones políticas y sociales, pues la población local puede percibir que la inversión pública se orienta principalmente a beneficiar a empresas privadas o intereses extranjeros. En este sentido, las percepciones de los actores locales sobre la equidad, transparencia y distribución de beneficios constituyen indicadores clave para medir la aceptación o rechazo político hacia el proyecto. La teoría del discurso (Foucault, 1972; Laclau y Mouffe, 1985) permite entender que la justificación de la inversión no es un hecho neutro, sino una construcción simbólica que busca legitimar una determinada visión del desarrollo y del papel del Estado en la economía.

Dimensión 2: Acoplamiento del país a la logística global

El acoplamiento del país a la logística global se refiere a la percepción que tienen los actores locales sobre el papel del Perú dentro de las cadenas internacionales de transporte y comercio. Desde la perspectiva de la globalización económica (Held y McGrew, 2003), la infraestructura portuaria se convierte en un elemento estratégico que permite conectar territorios periféricos con los principales centros de producción y consumo del mundo. En

este contexto, el Megapuerto de Chancay se presenta como un símbolo del ingreso del Perú a una red global de intercambio directo con Asia, en especial con China.

No obstante, esta dimensión también involucra una reflexión crítica sobre las consecuencias sociales y económicas de dicho acoplamiento. La teoría de la gobernanza (Rhodes, 1996; Pierre y Peters, 2000) plantea que la inserción internacional debe estar acompañada de mecanismos participativos y de distribución equitativa de beneficios, de lo contrario se generan desequilibrios y percepciones de exclusión. Por tanto, el estudio cuantitativo de esta dimensión busca identificar cómo los actores locales perciben esta inserción: si la interpretan como una oportunidad de progreso y empleo o como un proceso impuesto que beneficia principalmente a capitales externos (Jaffee, 2019).

Dimensión 3: Discurso de modernización urbana-regional

El discurso de modernización urbana-regional refleja la manera en que el proyecto portuario es presentado como un catalizador del desarrollo territorial. De acuerdo con la teoría del discurso (Laclau y Mouffe, 1985), los conceptos de modernidad y progreso actúan como significantes vacíos que son llenados de contenido por los distintos actores según sus intereses. En el caso del Megapuerto de Chancay, el discurso gubernamental asocia la modernización con infraestructura, empleo y competitividad; mientras que los actores locales pueden interpretar estos cambios como una amenaza a su identidad cultural, su territorio o sus modos de vida tradicionales.

Esta dimensión permite analizar cómo se articulan las visiones del desarrollo entre el nivel nacional y el local, y de qué manera los discursos sobre progreso pueden convertirse en instrumentos de persuasión o exclusión. Según la teoría de la legitimidad, la modernización adquiere valor político solo cuando se percibe como incluyente y sostenible. Por ello, la medición de esta dimensión permite conocer el grado en que la población local se identifica con las narrativas oficiales y si considera que el megaproyecto representa una

transformación positiva o una imposición ajena a sus necesidades reales (Jaffee, 2019).

Dimensión 4: Manejo de riesgos futuros

El manejo de riesgos futuros se relaciona con la percepción de los actores locales sobre la capacidad del Estado y las empresas para prever y mitigar los impactos sociales, ambientales y económicos derivados del megaproyecto. Desde la teoría de la gobernanza, la gestión del riesgo forma parte de las responsabilidades compartidas entre los sectores público y privado, y su eficacia depende de la confianza y transparencia de las instituciones. Un manejo de riesgos adecuado implica la existencia de canales de comunicación claros, participación ciudadana y monitoreo continuo de los impactos.

En el contexto del Megapuerto de Chancay, los actores locales pueden evaluar la gestión de riesgos en función de su experiencia con proyectos anteriores y del acceso a información oportuna. La teoría de la legitimidad señala que la percepción de previsión y responsabilidad aumenta la aceptación social del proyecto, mientras que la incertidumbre o el secretismo pueden generar desconfianza y conflictos. De este modo, esta dimensión busca medir de manera cuantitativa la confianza en la capacidad institucional para administrar los posibles efectos adversos del megaproyecto y garantizar un desarrollo equilibrado y sostenible (Jaffee, 2019).

2.1.2. Antecedentes investigativos

Internacionales

Apostolopoulou & Pizarro (2025) en estudio realizado entre 2020 y 2022 analizó los impactos sociales, económicos y urbanos del Megapuerto de Chancay en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI) impulsada por China. La investigación, de enfoque cualitativo y diseño no experimental, se desarrolló mediante entrevistas a actores locales, autoridades y representantes vinculados al proyecto, complementadas con el análisis documental de informes técnicos y políticas públicas. Los resultados muestran que el

megaproyecto está transformando las dinámicas económicas y urbanas del territorio, promoviendo una lógica de urbanización guiada por la infraestructura portuaria y logística. Esta situación ha dado lugar a la conformación de una “ciudad infraestructural”, donde las decisiones económicas y políticas se orientan principalmente a satisfacer las demandas del comercio global, desplazando actividades tradicionales y reconfigurando la función económica del territorio. Los autores concluyen que el caso de Chancay representa un ejemplo de cómo los proyectos de inversión extranjera de gran escala pueden redefinir las estructuras locales, generando tanto oportunidades de integración global como tensiones políticas y sociales vinculadas a la percepción de exclusión de los actores locales en la toma de decisiones sobre el desarrollo del espacio que habitan.

Ricaud (2025) en una investigación desarrollada entre 2019 y 2025 analizó las narrativas divergentes en torno a la inversión china en el Megapuerto de Chancay, utilizando como marco teórico los enfoques poscoloniales, de la media framing y de la teoría de la identidad. El estudio, de enfoque cualitativo y diseño no experimental, aplicó un análisis crítico del discurso para examinar cómo las distintas narrativas —provenientes de los gobiernos, los medios de comunicación y los actores internacionales— configuran la aceptación o resistencia pública frente al megaproyecto. Los resultados muestran que tanto los gobiernos de China como del Perú presentan el puerto como un símbolo de cooperación, prosperidad compartida y modernidad, minimizando los impactos ambientales y las preocupaciones locales. Asimismo, los medios tradicionales replican esta visión optimista, mientras que los medios alternativos visibilizan los daños ecológicos y el impacto negativo sobre los medios de vida de las comunidades aledañas. Por otro lado, analistas estadounidenses advierten sobre una creciente dependencia estratégica y una posible rivalidad geoeconómica, mientras que otros países latinoamericanos muestran una mezcla de cautela y oportunidad frente al avance chino.

Jiang (2025) en su estudio analiza críticamente las representaciones mediáticas estadounidenses sobre la participación de China en el proyecto del Puerto de Chancay en el Perú, considerado una infraestructura clave dentro de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. A través de un enfoque mixto —cuantitativo y cualitativo—, se examinaron 24 artículos de distintos medios de comunicación de Estados Unidos para identificar las narrativas predominantes sobre la creciente presencia china en América Latina. Mediante el Análisis Crítico del Discurso, la investigación identifica los principales temas y marcos interpretativos que reflejan la percepción estadounidense respecto a los vínculos sino-latinoamericanos. Los resultados evidencian una tensión entre las oportunidades económicas y las preocupaciones estratégicas que dominan el discurso mediático. Aunque se reconoce el potencial del puerto para impulsar el comercio regional y el desarrollo económico, los medios enfatizan las implicancias geopolíticas del avance de la influencia china.

Nacionales

Buchelli (2021) en su estudio esalta la importancia geoestratégica del Perú en el comercio transpacífico, destacando su posición privilegiada frente al océano Pacífico y su creciente relación económica con China. Sin embargo, se evidencia la ausencia de una conexión marítima directa con su principal socio comercial, lo que ha obligado al país a depender de puertos intermedios en Estados Unidos, generando mayores costos, tiempos de transporte y vulnerabilidad ante tensiones geopolíticas externas. En este contexto, el proyecto del megapuerto de Chancay surge como una alternativa estratégica para reducir estas limitaciones y fortalecer la competitividad del Perú en el comercio internacional. La investigación señala que esta infraestructura podría convertir al país en un punto clave de conexión entre América del Sur y Asia, impulsando un nuevo eje logístico y comercial en la región. Asimismo, se subraya la necesidad de adoptar una visión geopolítica que permita

aprovechar plenamente las oportunidades del proyecto, considerando sus impactos económicos, sociales y diplomáticos.

Sandoval (2024) en su estudio aborda la percepción ciudadana en torno al Foro APEC 2024 y la inauguración del Megapuerto de Chancay, con el propósito de aclarar ideas erróneas difundidas en la opinión pública respecto a ambos eventos. Asimismo, analiza la sostenibilidad y competitividad del Megapuerto, considerando los desafíos que podrían comprometer su funcionamiento a largo plazo. La investigación identifica factores de riesgo y estrategias de gestión portuaria basadas en las mejores prácticas internacionales, tomando como referencia los puertos más destacados del ranking mundial 2024. Además, se examina la viabilidad de establecer una Zona Económica Especial (ZEE) en torno al puerto, evaluando sus beneficios en términos de atracción de inversiones, generación de empleo y desarrollo logístico. Finalmente, el estudio propone la implementación de un Sistema de Gestión alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, con el fin de garantizar una administración eficiente, ambientalmente responsable y socialmente inclusiva del proyecto.

Timaná (2025) analiza el proyecto del Puerto de Chancay como un caso emblemático de cooperación económica entre Perú y China, destacando su importancia como una de las obras de infraestructura más ambiciosas del país. Concebido para aliviar la saturación portuaria marítima y fortalecer la conectividad comercial del Perú con Asia, el proyecto fue negociado entre Cosco Shipping Ports Limited (CSPL), de capital chino, y la empresa peruana Volcan Compañía Minera S.A.A.. Esta alianza refleja la materialización de vínculos económicos y estratégicos entre ambos países, integrando actores estatales y privados en procesos de negociación y ejecución que revelan dinámicas complejas de cooperación internacional. El trabajo se enfoca en examinar si dichas dinámicas responden a los principios de la cooperación Sur-Sur (CSS), como la horizontalidad, el beneficio mutuo y la

no condicionalidad. A partir del análisis de las distintas etapas del proyecto, el estudio concluye que el Puerto de Chancay no cumple plenamente con las características fundamentales de la CSS, dado que la asimetría en capacidades económicas y de negociación favorece a China.



CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Enfoque de la investigación

La presente investigación se desarrolla bajo un enfoque cuantitativo, dado que busca establecer la relación entre dos variables: las expresiones políticas asociadas y la reconfiguración de las dinámicas económicas en el contexto del Megapuerto de Chancay. Este enfoque se caracteriza por el uso de instrumentos estandarizados, la cuantificación de los datos y el análisis estadístico de los resultados obtenidos, lo que permite comprobar hipótesis y determinar correlaciones significativas entre las variables (Hernández-Sampieri & Mendoza, 2018)

Según Hernández et al. (2018), el enfoque cuantitativo “utiliza la recolección y el análisis de datos para contestar preguntas de investigación y probar hipótesis previamente establecidas, confiando en la medición numérica y el análisis estadístico”. En este sentido, el estudio busca medir el nivel de percepción de los actores locales organizados en asociaciones políticas respecto a las transformaciones económicas generadas por el megaproyecto portuario.

El enfoque cuantitativo permitirá además identificar tendencias y patrones de percepción política que acompañan los procesos de reconfiguración económica local, brindando una comprensión estructurada y verificable de la relación entre ambas dimensiones.

3.2. Tipo de investigación

El tipo de investigación es básica correlacional, dado que no pretende intervenir en el fenómeno estudiado, sino comprender y explicar la relación existente entre las variables en un contexto determinado (F. Sánchez, 2019).

La investigación básica busca generar conocimiento teórico sobre las dinámicas políticas y económicas locales derivadas del Megapuerto de Chancay, sin que exista un propósito inmediato de aplicación práctica. Asimismo, al ser correlacional, el estudio pretende medir el grado de asociación entre las expresiones políticas y la reconfiguración de las dinámicas económicas, sin establecer relaciones de causalidad directa entre ellas.

De acuerdo con Sampieri et al. (2018), las investigaciones correlacionales “buscan conocer la relación o grado de asociación que exista entre dos o más conceptos, categorías o variables dentro de un contexto particular”. En consecuencia, este tipo de estudio permitirá determinar si existe y qué tan fuerte es la relación entre las percepciones políticas de los actores locales y los cambios económicos observados en la zona de influencia del megaproyecto.

3.3. Diseño de la investigación

El diseño de la investigación es no experimental de tipo transversal-correlacional, puesto que no se manipularán las variables, sino que se observarán tal como se presentan en la realidad en un solo momento del tiempo.

Según Hernández et al. (2018), el diseño no experimental “se realiza sin manipular deliberadamente variables y se observa el fenómeno tal como se da en su contexto natural”. Además, al ser transversal, la recolección de datos se llevará a cabo en un único momento temporal, con el fin de analizar la relación existente entre las variables en el contexto actual del desarrollo del Megapuerto de Chancay.

En este marco, el estudio medirá de manera simultánea los niveles de percepción sobre las expresiones políticas (justificación de la inversión pública, acoplamiento logístico global, discurso de modernización urbana-regional y manejo de riesgos futuros) y la reconfiguración de las dinámicas económicas (inserción en cadenas globales de valor,

cambio de función económica del territorio, infraestructura como motor de acumulación de capital y efectos sociales de la reconfiguración).

3.4. Unidad de análisis

La población estará conformada por los miembros de asociaciones políticas locales del distrito de Chancay y zonas aledañas, que participan o expresan posicionamientos frente al desarrollo del Megapuerto. Estas asociaciones incluyen colectivos ciudadanos, agrupaciones vecinales, movimientos locales y organizaciones con participación política activa en el debate público sobre el megaproyecto.

Dado el número limitado de asociaciones registradas y activas en el ámbito local, se aplicará un muestreo no probabilístico por conveniencia, seleccionando a los representantes más accesibles y dispuestos a participar en la investigación.

La muestra estará compuesta por 70 representantes pertenecientes a distintas asociaciones políticas locales. Esta cantidad permitirá obtener información suficiente para realizar el análisis estadístico correlacional, garantizando la validez de los resultados dentro del contexto de estudio.

3.5. Técnica de recolección de datos

La técnica principal será la encuesta estructurada, la cual permitirá recoger información cuantificable sobre las percepciones políticas y económicas de los actores locales.

Según (M. Sánchez, 2025), la encuesta “consiste en aplicar un cuestionario a una muestra representativa con el propósito de obtener datos sobre actitudes, opiniones o hechos observables”. En este caso, se aplicará de forma presencial o virtual a los representantes de las asociaciones políticas, asegurando la confidencialidad y el consentimiento informado de los participantes.

El uso de la encuesta permitirá medir las percepciones de manera objetiva y

comparativa, obteniendo datos que puedan ser sometidos a análisis estadístico mediante pruebas de correlación, como el coeficiente de Pearson o Spearman, dependiendo de la naturaleza de los datos recolectados.

3.6. Instrumento de recolección de datos

El instrumento será un cuestionario estructurado, elaborado con base en las dimensiones e indicadores definidos para cada variable.

El cuestionario estará compuesto por preguntas cerradas con escala tipo Likert de cinco puntos, que oscilarán entre “totalmente en desacuerdo” (1) y “totalmente de acuerdo” (5). Cada ítem estará diseñado para medir el nivel de acuerdo o desacuerdo con afirmaciones relacionadas con las dimensiones conceptuales establecidas.

Por ejemplo, para la variable expresiones políticas asociadas se incluirán ítems sobre percepción de legitimidad de la inversión pública, integración del país a redes logísticas globales, modernización del territorio y gestión de riesgos. En el caso de la reconfiguración de las dinámicas económicas, los ítems se centrarán en la inserción en cadenas de valor, la transformación del uso económico del territorio, la inversión en infraestructura y los efectos sociales percibidos.

La validez del instrumento será revisada por tres expertos en ciencias políticas y economía regional, y la confiabilidad se determinará mediante una prueba piloto y el cálculo del coeficiente Alfa de Cronbach, que permitirá evaluar la consistencia interna del cuestionario.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1. Resultados descriptivos

4.1.1. Expresiones políticas asociadas

Tabla 2

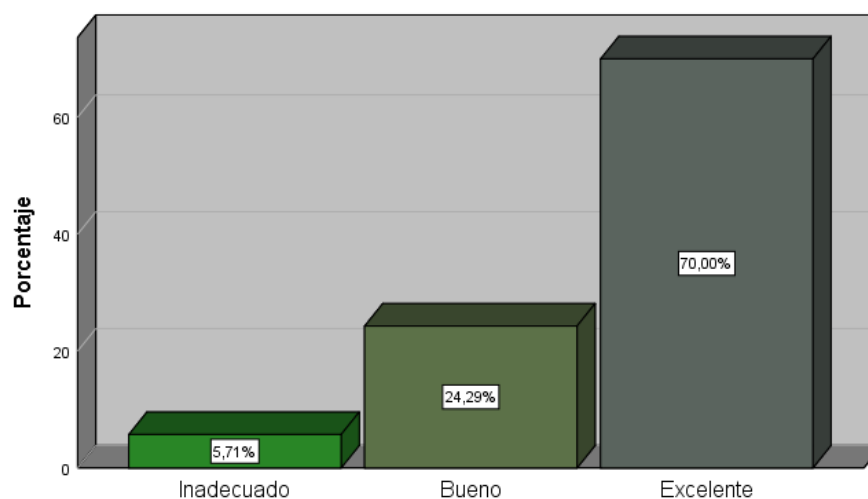
Frecuencia de la variable Expresiones políticas asociadas

Expresiones políticas asociadas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Inadecuado	4	5.7	5.7	5.7
Bueno	17	24.3	24.3	30.0
Excelente	49	70.0	70.0	100.0
Total	70	100.0	100.0	

Nota. Elaboración propia a partir de datos procesados en SPSS vr.26.

Figura 1

Porcentaje de la variable Expresiones políticas asociadas

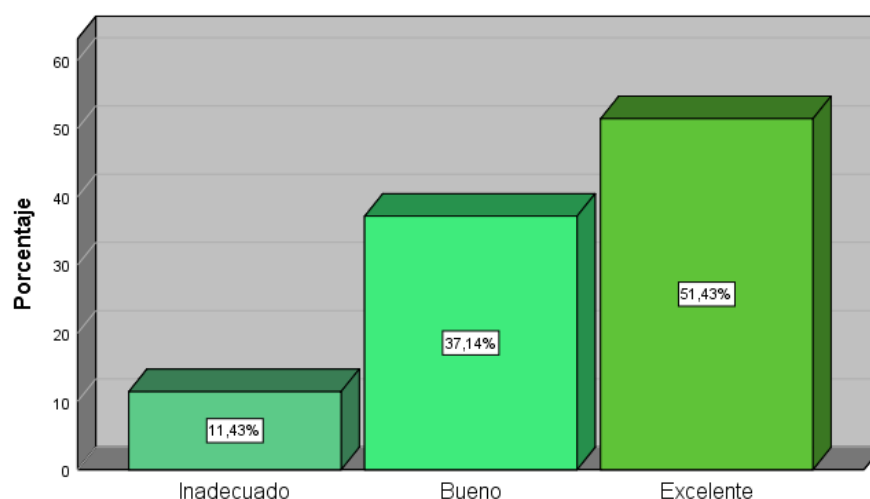


Un 67.1% de los colaboradores consideran que es adecuada, mientras 32.9% la perciben como regular. Esto indica concepción mayormente buena de cultura en empresa, aunque existe una porción significativa que cree que hay áreas que podrían mejorar.

Tabla 3*Dimensión Justificación de la inversión pública*

Justificación de la inversión pública	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Inadecuado	8	11.4	11.4	11.4
Bueno	26	37.1	37.1	48.6
Excelente	36	51.4	51.4	100.0
Total	70	100.0	100.0	

Nota. Elaboración propia a partir de datos procesados en SPSS vr.26.

Figura 2*Porcentaje de la dimensión Justificación de la inversión pública*

El 51.4% de los encuestados califica la justificación de la inversión pública como excelente, mientras que el 37.1% la percibe como buena y el 11.4% como inadecuada; estos resultados evidencian una valoración mayoritariamente positiva por parte de los actores locales respecto a la legitimidad de la inversión pública asociada al Megapuerto de Chancay, lo que sugiere que dicha justificación es percibida como un elemento que respalda y favorece la reconfiguración de las dinámicas económicas en la zona, aunque la presencia de percepciones críticas indica la necesidad de reforzar la transparencia y comunicación sobre los beneficios e impactos del proyecto.

Tabla 4

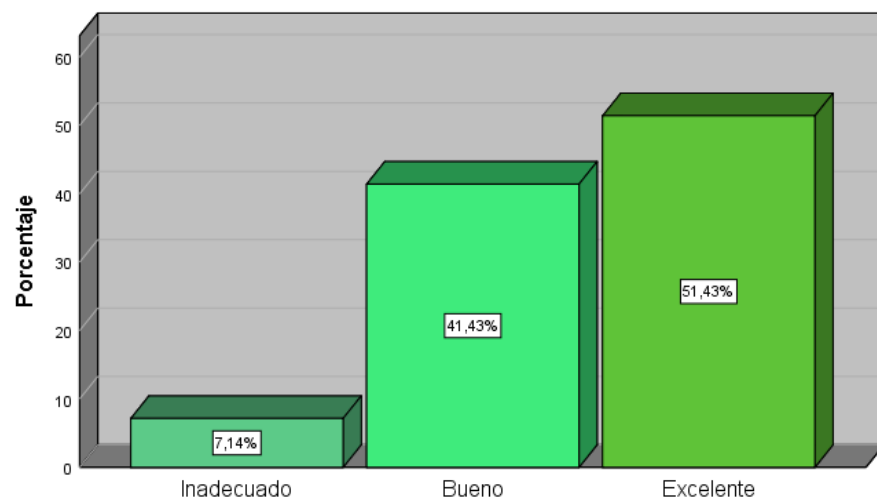
Dimensión Acoplamiento del país a la logística global

Acoplamiento del país a la logística global	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Inadecuado	5	7.1	7.1	7.1
Bueno	29	41.4	41.4	48.6
Excelente	36	51.4	51.4	100.0
Total	70	100.0	100.0	

Nota. Elaboración propia a partir de datos procesados en SPSS vr.26.

Figura 3

Porcentaje de la dimensión Acoplamiento del país a la logística global



El 51.4% de los encuestados califica el acoplamiento del país a la logística global como excelente, mientras que el 41.4% lo percibe como bueno y el 7.1% como inadecuado; estos resultados reflejan una percepción mayoritariamente favorable por parte de los actores locales respecto a la integración del país en redes logísticas internacionales a partir del Megapuerto de Chancay, lo que sugiere que este proceso es visto como un factor clave en la reconfiguración de las dinámicas económicas, aunque persisten algunas percepciones críticas que evidencian la necesidad de fortalecer las capacidades y condiciones para una inserción más equitativa y eficiente en la logística global.

Tabla 5

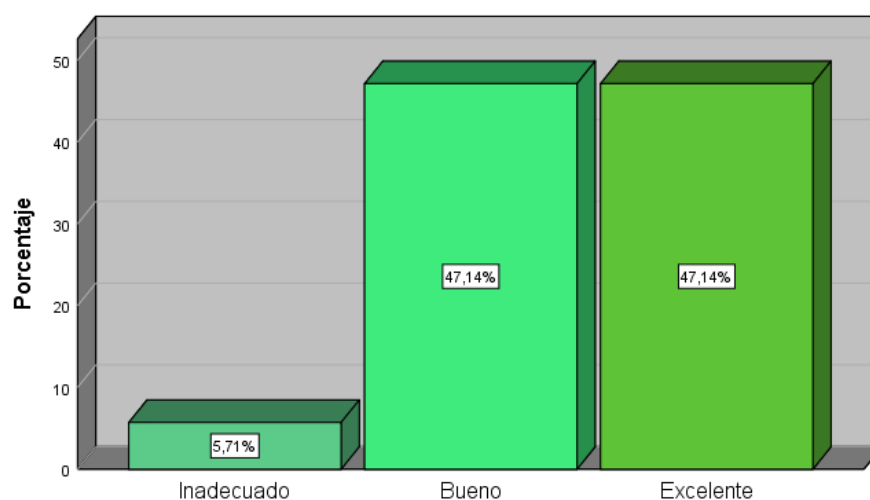
Dimensión Discurso de modernización urbana regional

Acoplamiento del país a la logística global	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Inadecuado	4	5.7	5.7	5.7
Bueno	33	47.1	47.1	52.9
Excelente	33	47.1	47.1	100.0
Total	70	100.0	100.0	

Nota. Elaboración propia a partir de datos procesados en SPSS vr.26.

Figura 4

Porcentaje de la dimensión Discurso de modernización urbana regional



El 47.1% de los encuestados califica el discurso de modernización urbana-regional como excelente, mientras que otro 47.1% lo percibe como bueno y solo el 5.7% como inadecuado; estos resultados evidencian una valoración ampliamente positiva por parte de los actores locales respecto a los planteamientos de modernización vinculados al Megapuerto de Chancay, lo que sugiere que dicho discurso es percibido como un elemento relevante en la transformación y reconfiguración de las dinámicas económicas y territoriales, aunque la existencia de una minoría crítica indica la necesidad de fortalecer la coherencia entre el discurso y su implementación efectiva.

Tabla 6

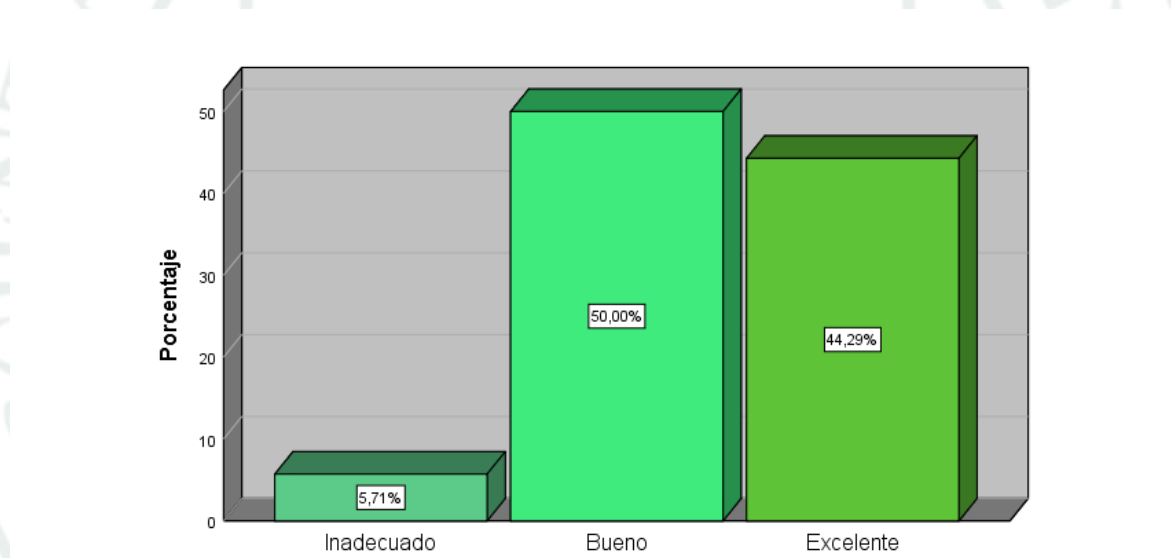
Dimensión Manejo de riesgos futuros

Acoplamiento del país a la logística global	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Inadecuado	4	5.7	5.7	5.7
Bueno	35	50.0	50.0	55.7
Excelente	31	44.3	44.3	100.0
Total	70	100.0	100.0	

Nota. Elaboración propia a partir de datos procesados en SPSS vr.26.

Figura 5

Porcentaje de la dimensión Manejo de riesgos futuros



El 50.0% de los encuestados califica el manejo de riesgos futuros como bueno, mientras que el 44.3% lo percibe como excelente y el 5.7% como inadecuado; estos resultados reflejan una valoración mayoritariamente positiva por parte de los actores locales respecto a la gestión de riesgos asociados al Megapuerto de Chancay, lo que sugiere que existe confianza moderada en la capacidad de anticipar y enfrentar posibles impactos, aunque la menor proporción que lo considera excelente y la presencia de percepciones críticas evidencian la necesidad de fortalecer estrategias más sólidas y visibles de prevención y mitigación.

4.1.2. Reconfiguración de las dinámicas económicas

Tabla 7

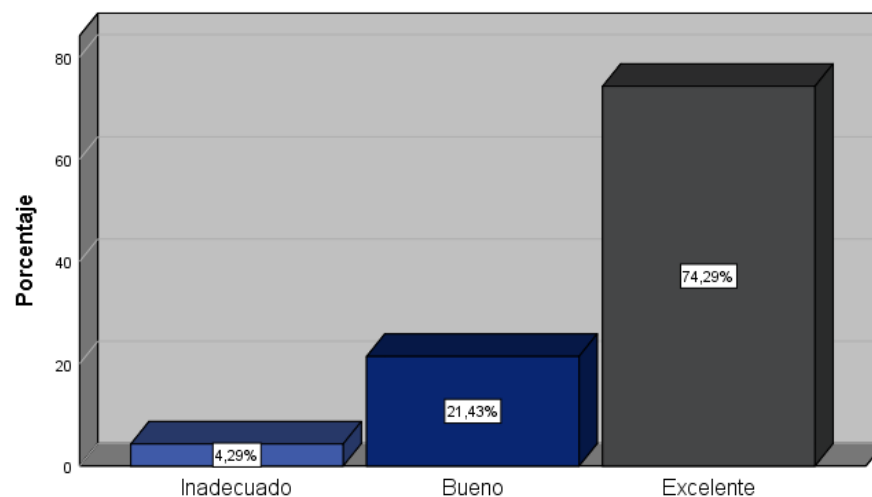
Frecuencia de la variable Reconfiguración de las dinámicas económicas

Reconfiguración de las dinámicas económicas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Inadecuado	3	4.3	4.3	4.3
Bueno	15	21.4	21.4	25.7
Excelente	52	74.3	74.3	100.0
Total	70	100.0	100.0	

Nota. Elaboración propia a partir de datos procesados en SPSS vr.26.

Figura 6

Porcentaje de la variable Reconfiguración de las dinámicas económicas



El 74.3% de los encuestados califica la reconfiguración de las dinámicas económicas como excelente, mientras que el 21.4% la percibe como buena y solo el 4.3% como inadecuada; estos resultados evidencian una percepción ampliamente favorable por parte de los actores locales respecto a los cambios económicos generados por el Megapuerto de Chancay, lo que sugiere que este proyecto es visto como un factor determinante en la dinamización y transformación de la economía local, aunque la presencia de una minoría

crítica indica la necesidad de seguir fortaleciendo la inclusión y distribución equitativa de sus beneficios.

Tabla 8

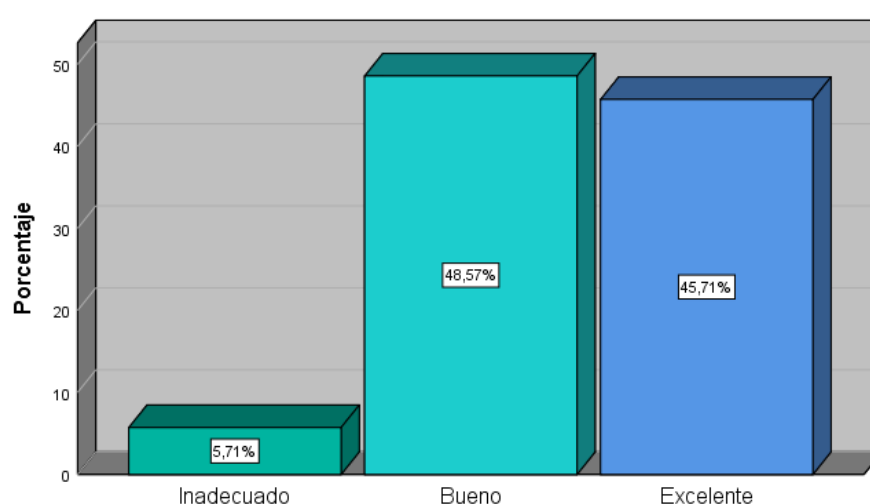
Dimensión Inserción en cadenas globales de valor

Inserción en cadenas globales de valor	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Inadecuado	4	5.7	5.7	5.7
Bueno	34	48.6	48.6	54.3
Excelente	32	45.7	45.7	100.0
Total	70	100.0	100.0	

Nota. Elaboración propia a partir de datos procesados en SPSS vr.26.

Figura 7

Porcentaje de la dimensión Inserción en cadenas globales de valor



El 48.6% de los encuestados califica la inserción en cadenas globales de valor como buena, mientras que el 45.7% la percibe como excelente y el 5.7% como inadecuada; estos resultados reflejan una valoración predominantemente positiva por parte de los actores locales respecto a la integración económica derivada del Megapuerto de Chancay, lo que sugiere que este proceso es percibido como una oportunidad relevante para fortalecer la participación en mercados internacionales, aunque la ligera predominancia de la categoría

“bueno” y la existencia de percepciones críticas evidencian la necesidad de consolidar condiciones más favorables para una inserción más competitiva y sostenible.

Tabla 9

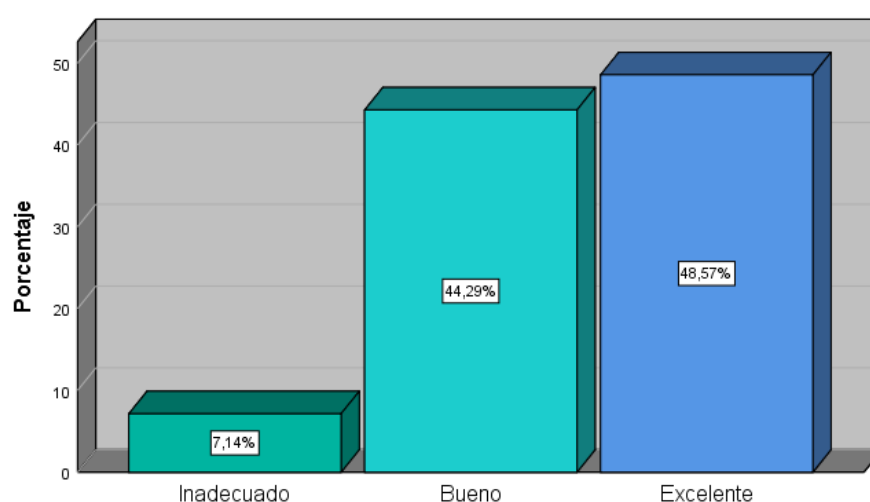
Dimensión Cambio de función económica del territorio

Cambio de función económica del territorio	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Inadecuado	5	7.1	7.1	7.1
Bueno	31	44.3	44.3	51.4
Excelente	34	48.6	48.6	100.0
Total	70	100.0	100.0	

Nota. Elaboración propia a partir de datos procesados en SPSS vr.26.

Figura 8

Porcentaje de la dimensión Cambio de función económica del territorio



El 48.6% de los encuestados califica el cambio de función económica del territorio como excelente, mientras que el 44.3% lo percibe como bueno y el 7.1% como inadecuado; estos resultados reflejan una percepción mayoritariamente positiva por parte de los actores locales respecto a la transformación del territorio impulsada por el Megapuerto de Chancay, lo que sugiere que este proceso es reconocido como un elemento importante en la reconfiguración de las dinámicas económicas, aunque la presencia de una minoría crítica

evidencia la necesidad de fortalecer la gestión de los impactos territoriales y asegurar una transición más equilibrada e inclusiva.

Tabla 10

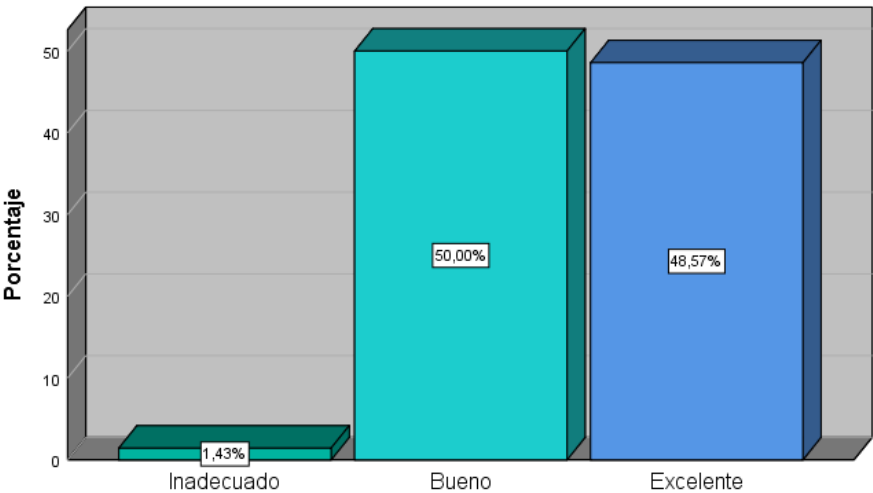
Dimensión Infraestructura como motor de acumulación de capital

Infraestructura como motor de acumulación de capital	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Inadecuado	1	1.4	1.4	1.4
Bueno	35	50.0	50.0	51.4
Excelente	34	48.6	48.6	100.0
Total	70	100.0	100.0	

Nota. Elaboración propia a partir de datos procesados en SPSS vr.26.

Figura 9

Porcentaje de la dimensión Infraestructura como motor de acumulación de capital



El 50.0% de los encuestados califica la infraestructura como motor de acumulación de capital como buena, mientras que el 48.6% la percibe como excelente y solo el 1.4% como inadecuada; estos resultados evidencian que los actores locales valoran positivamente la capacidad del Megapuerto de Chancay para generar infraestructura que impulsa la acumulación de capital, indicando que se percibe como un factor clave en la dinamización económica, aunque la ligera preferencia por “bueno” y la mínima percepción negativa

sugieren la necesidad de seguir consolidando proyectos e inversiones que maximicen sus efectos económicos y sociales.

Tabla 11

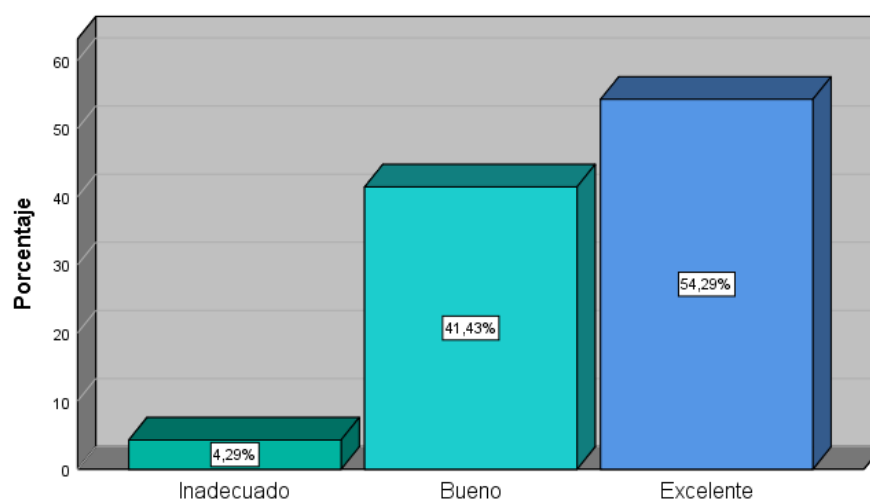
Dimensión Efectos sociales de la reconfiguración económica

Efectos sociales de la reconfiguración económica	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Inadecuado	3	4.3	4.3	4.3
Bueno	29	41.4	41.4	45.7
Excelente	38	54.3	54.3	100.0
Total	70	100.0	100.0	

Nota. Elaboración propia a partir de datos procesados en SPSS vr.26.

Figura 10

Porcentaje de la dimensión Efectos sociales de la reconfiguración económica



El 54.3% de los encuestados califica los efectos sociales de la reconfiguración económica como excelentes, mientras que el 41.4% los percibe como buenos y solo el 4.3% como inadecuados; estos resultados reflejan una valoración mayoritariamente positiva por parte de los actores locales respecto a los impactos sociales generados por el Megapuerto de Chancay, sugiriendo que la reconfiguración económica está contribuyendo favorablemente al desarrollo social, aunque la presencia de percepciones críticas indica la necesidad de

seguir promoviendo estrategias que maximicen los beneficios sociales de manera inclusiva y sostenible.

4.2. Contrastación de hipótesis

Antes de proceder con examinación y corroboración, destacamos que las hipótesis representan posibles sustentaciones sobre el fenómeno investigado que involucra dos o más variables. Dado que la investigación tiene un nivel de alcance correlacional, se decidió formular hipótesis de tipo correlacional.

Por otro lado, Hernández y Mendoza (2018), señalan que para variables cualitativas con un orden jerárquico (medición ordinal), es adecuado usar el coeficiente Rho de Spearman, especialmente cuando se emplea una escala tipo Likert.

Adicionalmente, se presentan los valores de los coeficientes para facilitar una mejor comprensión e interpretación de hallazgos a partir de hipótesis planteadas.

Tabla 12

Valores a interpretar el coeficiente de correlación Rho de Spearman

Valor	Significado
-1	"Correlación negativa grande y perfecta"
-0,9 a -0,99	"Correlación negativa muy alta"
-0,7 a -0,89	"Correlación negativa alta"
-0,4 a -0,69	"Correlación negativa moderada"
-0,2 a -0,39	"Correlación negativa baja"
-0,01 a -0,19	"Correlación negativa muy baja"
0	"Correlación nula"
0,01 a 0,19	"Correlación positiva muy baja"
0,2 a 0,39	"Correlación positiva baja"
0,4 a 0,69	"Correlación positiva moderada"
0,7 a 0,89	"Correlación positiva alta"
0,9 a 0,99	"Correlación positiva muy alta"
1	"Correlación positiva grande y perfecta"

Nota. Hernández y Mendoza (2018).

Este estudio utilizó un nivel de significancia de 0.05, como lo recomiendan Hernández y Mendoza (2018), cual es comúnmente utilizado en las ciencias sociales. La toma de decisiones se facilitará a partir de este nivel.

$$H_0: p > 0.05; \text{No se rechaza la hipótesis nula}$$

$$H_a: p \leq 0.05; \text{Se rechaza la hipótesis nula}$$

4.2.1. Hipótesis general

Formulación de hipótesis

H_0 : No existe una relación significativa entre las expresiones políticas percibidas por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay.

H_i : Existe una relación significativa entre las expresiones políticas percibidas por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay.

Tabla 13

Coefficiente Rho de Spearman, expresiones políticas percibidas

		Satisfacción laboral
Reconfiguración de las dinámicas económicas	Rho	0,762*
	Sig. (bilateral)	0.000
	N	70

* La correlación es significativa en el nivel 0.01 (bilateral).

Se observa una correlación positiva y significativa entre las expresiones políticas percibidas y la reconfiguración de las dinámicas económicas, con un Rho de Spearman de 0.762 y una significancia bilateral de 0.000, inferior al umbral de 0.05 que permite rechazar la hipótesis nula. Esto indica que existe una asociación fuerte y directa: a medida que los actores locales perciben las expresiones políticas de manera más positiva, la reconfiguración

de las dinámicas económicas también tiende a ser más favorable. Este resultado respalda la hipótesis general, sugiriendo que el fortalecimiento y la percepción positiva de las políticas asociadas al Megapuerto de Chancay podría ser un factor clave para potenciar los impactos económicos en la región.

4.2.2. Hipótesis específica 1

H_0 : No existe una relación significativa entre la justificación de la inversión pública percibida por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay.

H_1 : Existe una relación significativa entre la justificación de la inversión pública percibida por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay.

Tabla 14

Coefficiente Rho de Spearman, justificación de la inversión pública percibida

		Satisfacción laboral
Reconfiguración de las dinámicas económicas	Rho	0,624**
	Sig. (bilateral)	0.000
	N	70

* La correlación es significativa en el nivel 0.01 (bilateral).

Se observa una correlación positiva y significativa entre la justificación de la inversión pública percibida por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas, con un Rho de Spearman de 0.624 y una significancia bilateral de 0.000, inferior al nivel de 0.01 que permite rechazar la hipótesis nula. Esto indica que existe una relación directa y moderadamente fuerte: a medida que los actores locales perciben la justificación de la inversión pública de manera más positiva, la reconfiguración de las dinámicas económicas tiende a ser más favorable. Por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alternativa (H_1), respaldando que la percepción positiva de la

inversión pública es un factor relevante en los cambios económicos impulsados por el Megapuerto de Chancay.

4.2.3. Hipótesis específica 2

H_0 : No existe una relación significativa entre el acoplamiento del país a la logística global, percibido por los actores locales, y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay.

H_2 : Existe una relación significativa entre el acoplamiento del país a la logística global, percibido por los actores locales, y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay.

Tabla 15

Coefficiente Rho de Spearman, acoplamiento del país a la logística global

		Trabajo en equipo
Reconfiguración de las dinámicas económicas	Rho	0,525**
	Sig. (bilateral)	0.000
	N	70

* La correlación es significativa en el nivel 0.01 (bilateral).

Se observa una correlación positiva y significativa entre el acoplamiento del país a la logística global, percibido por los actores locales, y la reconfiguración de las dinámicas económicas, con un Rho de Spearman de 0.525 y una significancia bilateral de 0.000, inferior al nivel de 0.01 que permite rechazar la hipótesis nula. Esto indica que existe una relación directa y moderada: a medida que los actores locales perciben positivamente el acoplamiento del país a la logística global, la reconfiguración de las dinámicas económicas tiende a ser más favorable. Por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alternativa (H_2), respaldando que la integración del país en cadenas logísticas internacionales es un factor relevante en los cambios económicos generados por el Megapuerto de Chancay.

4.2.4. Hipótesis específica 3

H_0 : No existe una relación significativa entre el discurso de modernización urbana-regional percibido por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay

H_3 : Existe una relación significativa entre el discurso de modernización urbana-regional percibido por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay

Tabla 16

Coefficiente Rho de Spearman, discurso de modernización urbana-regional percibido

		Capacitación
Reconfiguración de las dinámicas económicas	Rho	0,537**
	Sig. (bilateral)	0.000
	N	70

* La correlación es significativa en el nivel 0.01 (bilateral).

Se observa una correlación positiva y significativa entre el discurso de modernización urbana-regional percibido por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas, con un Rho de Spearman de 0.537 y una significancia bilateral de 0.000, inferior al nivel de 0.01 que permite rechazar la hipótesis nula. Esto indica que existe una relación directa y moderada: a medida que los actores locales perciben favorablemente el discurso de modernización urbana-regional, la reconfiguración de las dinámicas económicas tiende a ser más positiva. Por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alternativa (H_3), respaldando que la promoción de un discurso de modernización coherente y percibido positivamente contribuye significativamente a los cambios económicos generados por el Megapuerto de Chancay.

4.2.5. Hipótesis específica 4

H_0 : No existe una relación significativa entre el manejo de riesgos futuros percibido por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay.

H_4 : Existe una relación significativa entre el manejo de riesgos futuros percibido por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas generadas por el Megapuerto de Chancay.

Tabla 17

Coefficiente Rho de Spearman, manejo de riesgos futuros percibido

		Evaluación del desempeño
Reconfiguración de las dinámicas económicas	Rho	0,545**
	Sig. (bilateral)	0.000
	N	152

* La correlación es significativa en el nivel 0.01 (bilateral).

Se observa una correlación positiva y significativa entre el manejo de riesgos futuros percibido por los actores locales y la reconfiguración de las dinámicas económicas, con un Rho de Spearman de 0.545 y una significancia bilateral de 0.000, inferior al nivel de 0.01 que permite rechazar la hipótesis nula. Esto indica que existe una relación directa y moderada: a medida que los actores locales perciben de manera más positiva el manejo de riesgos futuros, la reconfiguración de las dinámicas económicas tiende a ser más favorable. Por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alternativa (H_4), respaldando que una gestión de riesgos percibida como eficaz contribuye significativamente a los cambios económicos generados por el Megapuerto de Chancay.

Discusión

Los resultados obtenidos en la presente investigación evidencian una relación significativa entre las expresiones políticas asociadas y la reconfiguración de las dinámicas económicas en el contexto del Megapuerto de Chancay. Esta relación puede interpretarse a la luz de los enfoques teóricos desarrollados en el marco conceptual, particularmente la teoría de la globalización económica, el desarrollo regional endógeno, la teoría de la dependencia, así como las teorías del discurso, gobernanza y legitimidad.

En primer lugar, los hallazgos muestran que el 70% de los encuestados percibe las expresiones políticas como “excelentes”, mientras que un 74.3% considera que la reconfiguración económica también es “excelente”. Esta coincidencia en la valoración positiva sugiere una correspondencia empírica entre ambas variables, lo cual respalda el supuesto teórico de que los procesos económicos no son independientes, sino que están profundamente mediados por construcciones políticas y discursivas.

Desde la teoría de la globalización económica, estos resultados reflejan que los actores locales perciben el Megapuerto como un mecanismo efectivo de inserción del Perú en las cadenas globales de valor. La alta valoración del acoplamiento a la logística global (51.4% excelente y 41.4% bueno) confirma que el proyecto es interpretado como un nodo estratégico que conecta el territorio local con dinámicas económicas internacionales. Esto coincide con lo planteado por Sameri (2022), quien sostiene que la globalización redefine los espacios productivos y logísticos, generando nuevas oportunidades económicas.

No obstante, si bien los resultados evidencian una percepción favorable, el predominio de la categoría “bueno” en dimensiones como la inserción en cadenas globales de valor (48.6%) sugiere que esta integración aún no se percibe como plenamente consolidada. Este matiz es clave y se alinea con la teoría de la dependencia, la cual advierte que la inserción en la economía global puede reproducir relaciones asimétricas si no se generan capacidades locales. En este sentido, aunque el Megapuerto es visto como una

oportunidad, persiste la percepción implícita de que los beneficios podrían no distribuirse equitativamente.

En segundo lugar, respecto a la dimensión cambio de función económica del territorio, los resultados indican que un 48.6% lo percibe como excelente y un 44.3% como bueno. Esto evidencia que los actores locales reconocen una transformación estructural del territorio, lo cual confirma lo planteado por la teoría del desarrollo regional endógeno, según la cual los megaproyectos pueden reconfigurar las bases productivas locales. Sin embargo, esta transformación también implica riesgos, tal como lo señala la teoría de la acumulación por desposesión, ya que el reemplazo de actividades tradicionales puede generar exclusión o pérdida de identidad económica.

Asimismo, la dimensión infraestructura como motor de acumulación de capital presenta una valoración altamente positiva (50% bueno y 48.6% excelente), lo que respalda la idea de que la infraestructura portuaria es percibida como un catalizador del crecimiento económico. Este resultado es coherente con los postulados teóricos que consideran a la infraestructura no solo como un elemento técnico, sino como un instrumento de acumulación y reorganización del capital. Sin embargo, el hecho de que la mayoría se ubique en “bueno” y no exclusivamente en “excelente” sugiere que aún existen dudas sobre la distribución equitativa de dicha acumulación.

En relación con los efectos sociales de la reconfiguración económica, el 54.3% los califica como excelentes, lo que indicaría que, en términos generales, los actores locales perciben beneficios en su calidad de vida. Este hallazgo parece contradecir parcialmente los planteamientos más críticos de la teoría de la dependencia, que enfatiza los efectos negativos de los megaproyectos. Sin embargo, la presencia de un porcentaje minoritario crítico evidencia que estos efectos no son homogéneos, lo que sugiere la coexistencia de beneficios y tensiones sociales, tal como lo anticipa el marco teórico.

Por otro lado, en el ámbito de las expresiones políticas, los resultados muestran una alta legitimidad del proyecto. La dimensión justificación de la inversión pública alcanza un 51.4% en excelente, lo que evidencia que los discursos estatales han logrado posicionarse eficazmente en la percepción local. Este resultado puede interpretarse desde la teoría de la legitimidad, que sostiene que los proyectos requieren aceptación social para sostenerse. En este caso, la narrativa del desarrollo y modernización parece haber sido internalizada por la mayoría de los actores.

Sin embargo, esta legitimidad no es absoluta. La existencia de un 11.4% que considera la inversión inadecuada evidencia fisuras en el consenso, lo cual es consistente con la teoría del discurso político de Laclau y Mouffe. Según este enfoque, los discursos no son homogéneos, sino que están en constante disputa. En el caso de Chancay, el discurso hegemónico del desarrollo convive con discursos alternativos que cuestionan la equidad, la transparencia y los impactos del proyecto.

En la dimensión discurso de modernización urbana-regional, los resultados (47.1% excelente y 47.1% bueno) reflejan una fuerte aceptación del imaginario de modernización. Esto confirma que el lenguaje del progreso funciona como un mecanismo de legitimación política, tal como plantea la teoría del discurso. No obstante, la leve presencia de percepciones críticas sugiere una brecha entre el discurso y la experiencia concreta, lo cual podría generar tensiones futuras si las expectativas no se cumplen.

Finalmente, la dimensión manejo de riesgos futuros presenta una valoración relativamente menor en comparación con las otras dimensiones (50% bueno y 44.3% excelente). Este resultado es particularmente relevante, ya que evidencia que, aunque existe confianza en el proyecto, esta no es completamente sólida. Desde la teoría de la gobernanza, esto puede interpretarse como una señal de debilidad en los mecanismos de participación, transparencia y gestión del riesgo. La percepción de incertidumbre indica que la gobernanza del megaproyecto aún enfrenta desafíos en términos de inclusión y credibilidad institucional.

En síntesis, la discusión permite afirmar que los resultados empíricos respaldan el marco teórico propuesto, evidenciando que la reconfiguración de las dinámicas económicas no puede entenderse sin considerar las expresiones políticas que la acompañan. El Megapuerto de Chancay no solo transforma la economía local, sino que también redefine las relaciones de poder, los discursos de desarrollo y los niveles de legitimidad del Estado.

No obstante, también se identifican tensiones importantes: mientras predomina una percepción positiva, existen indicios de desigualdad, incertidumbre y potencial conflicto. Esto confirma que la reconfiguración económica es un proceso ambivalente, tal como lo plantean las teorías críticas, en el que coexisten oportunidades de desarrollo y riesgos de exclusión.

Conclusiones

La investigación permitió concluir que existe una relación significativa entre las expresiones políticas asociadas al Megapuerto de Chancay y la reconfiguración de las dinámicas económicas en el territorio, evidenciándose que los discursos de desarrollo, modernización e integración global influyen directamente en la percepción y aceptación de los cambios económicos. Esto confirma que los procesos de transformación económica no son únicamente materiales, sino que están profundamente condicionados por construcciones políticas y mecanismos de legitimación que orientan la interpretación social del proyecto.

En relación con el primer problema específico, se concluye que las expresiones políticas vinculadas a la justificación de la inversión pública han logrado posicionarse de manera favorable en la percepción de los actores locales, generando altos niveles de aceptación del proyecto. Sin embargo, también se identifican sectores que cuestionan dicha inversión, lo que evidencia que la legitimidad del discurso estatal no es absoluta y se encuentra en constante disputa.

Respecto al segundo problema específico, se concluye que el discurso de modernización urbana-regional ha influido significativamente en la forma en que los actores locales interpretan la transformación del territorio, consolidando una visión positiva del desarrollo. No obstante, esta percepción favorable convive con ciertas reservas, lo que sugiere la existencia de una brecha entre el discurso político y las expectativas reales de la población.

En cuanto al tercer problema específico, se concluye que la percepción sobre el manejo de riesgos futuros es menos sólida en comparación con otras dimensiones, lo que indica que, si bien existe confianza en el proyecto, persisten dudas respecto a la capacidad de las instituciones para gestionar adecuadamente los impactos económicos, sociales y ambientales. Esto refleja debilidades en los mecanismos de gobernanza y en la

comunicación de riesgos.

Finalmente, en relación con la reconfiguración de las dinámicas económicas, se concluye que el Megapuerto de Chancay es percibido como un factor clave para la inserción en cadenas globales de valor, la transformación del territorio y la dinamización económica. Sin embargo, esta reconfiguración no está exenta de tensiones, ya que también implica riesgos de desigualdad, dependencia económica y posibles efectos sociales diferenciados entre los actores locales.



Recomendaciones

Se recomienda fortalecer los mecanismos de comunicación estratégica del Estado y de los actores involucrados en el proyecto, a fin de consolidar una legitimidad basada no solo en discursos, sino también en evidencia concreta de beneficios económicos y sociales, garantizando así una mayor coherencia entre las expresiones políticas y los resultados reales del megaproyecto.

En relación con la justificación de la inversión pública, se recomienda implementar estrategias de transparencia y rendición de cuentas que permitan a la población acceder a información clara, oportuna y verificable sobre el uso de recursos, con el objetivo de reducir percepciones críticas y fortalecer la confianza institucional.

Respecto al discurso de modernización urbana-regional, se recomienda complementar las narrativas de desarrollo con políticas públicas inclusivas que aseguren que los beneficios del proyecto se distribuyan de manera equitativa, evitando así la generación de brechas sociales y territoriales que puedan debilitar la legitimidad del proceso.

En cuanto al manejo de riesgos futuros, se recomienda diseñar e implementar un sistema integral de gestión de riesgos que incluya la participación activa de la población local, mecanismos de monitoreo continuo y estrategias de mitigación claras, con el fin de reducir la incertidumbre y fortalecer la gobernanza del proyecto.

Finalmente, en relación con la reconfiguración de las dinámicas económicas, se recomienda promover el desarrollo de capacidades locales, el fortalecimiento de cadenas productivas internas y la diversificación económica, de modo que la inserción en la economía global no genere dependencia, sino que contribuya a un desarrollo sostenible y autónomo del territorio.

Referencias

- Abril, C. (2025). La expansión portuaria de China en América del Sur. Los casos de los puertos de Paranaguá (Brasil) y Chancay (Perú) (2017-2023). Social Sciences Literature. [https://racimo.usal.edu.ar/9122/1/5000265456-La expansión portuaria de China en América del Sur.pdf](https://racimo.usal.edu.ar/9122/1/5000265456-La-expansion-portuaria-de-China-en-América-del-Sur.pdf)
- Alonso, C., & Herencia, C. (2025). Importancia del terminal portuario de Chancay en las Pymes peruanas The importance of Chancay port terminal in the peruvian Pymes. *Newman Business Review*, 11, 136–152. <http://dx.doi.org/10.22451/3002.nbr2025.vol11.1.10008>
- Andrea, M., & Ccama, R. (n.d.). Puerto de Chancay: Catalizador del comercio Estratégico Perú-China y exportación de productos no aprovechados. *Ciencia Latina Internacional*. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/10070119.pdf>
- Apaclla, L., Pardo, N., Alvarez, G., Jaen, A., & Rodríguez, S. (2025). *Improving Earthwork Planning with the implementation of BIM and UAV: Case study applied in the surroundings of the Chancay mega-port - Peru - 2024*. 208, 1–8. <https://doi.org/10.11159/iccste25.208>
- Apostolopoulou, E., & Pizarro, A. (2025). Contesting the Anticipated Infrastructural City : A Grounded Analysis of Silk Road Urbanization in. *Annals of the American Association of Geographers*, 115(1), 223–241. <https://doi.org/10.1080/24694452.2024.2415718>
- Arias, J. D. (2025). *La construcción de legitimidad de la Jurisdicción Especial para la Paz (JEP), en Colombia, a partir de discursos y narrativas organizacionales (2018-2020)*.
- Bocanegra, C. (2024). Impact of port complex works on the coastal strip of Chancay Bay (Perú). *Gaceta Científica*, 7(2), 51–57.
- Bresser-Pereira, L. C. (2006). De la cepal y el ISEB a la teoría de la dependencia. *Desarrollo Economico*, 46(183), 419–439. <https://doi.org/10.2307/4151124>
- Buchelli, L. (2021). *El posicionamiento del Perú a nivel comercial en el mercado de China y América del Sur. Análisis de oportunidades con el Puerto de Chancay* [Academia Diplomática del Perú Javier Pérez de Cuellar]. [https://repositorio.adp.edu.pe/bitstream/handle/ADP/194/2021_Tesis_Buchelli Reyes, Luccia Anthonella.pdf?sequence=1](https://repositorio.adp.edu.pe/bitstream/handle/ADP/194/2021_Tesis_Buchelli_Reyes_Luccia_Anthonella.pdf?sequence=1)
- Covarrubias, I. (2021). La legitimidad como garantía del lazo social. *Invecom*, 481–487.

- <https://www.scielo.org.mx/pdf/anda/v19n49/2594-1917-anda-19-49-481.pdf>
- Del, S., En, P., Corto, E. L., & Plazo, Y. M. (2024). El megapuerto de Chancay y los desafíos para la seguridad del Perú en el corto y mediano plazo. *Geopolítica Latinoamericana*. <https://repositorio.esge.edu.pe/server/api/core/bitstreams/1ae48d1c-b1cc-4c96-bbca-c9cf6d647f44/content>
- Eduardo, C., & Avendaño, H. (n.d.). *Desarrollo endógeno con enfoque territorial*. 3(2), 8257–8276. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v9i2.17550
- Eduardo, J., & Chin, R. (2024). *Gestión de la comunicación en crisis a causa de la subsidencia ocurrida durante la construcción del terminal portuario multipropósito de Chancay* [Universidad San Ignacio de Loyola]. <https://repositorio.usil.edu.pe/server/api/core/bitstreams/66854e42-fd2b-4ac2-a039-67f03bb5179e/content>
- Hernández-Sampieri, R., & Mendoza, C. (2018). Metodología de investigación Las rutas Cuantitativa Cualitativa y Mixta. In *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. 2018. 1-753 p. Available from: shorturl.at/mwS39
- Jaffee, D. (2019). *Neoliberal urbanism as 'Strategic Coupling' to global chains: Port infrastructure and the role of economic impact studies*. 37(1), 119–136. <https://doi.org/10.1177/2399654418771134>
- Jiang, M. (2025). How U. S. views China-Latin America ties? Evidence from media coverage of Peru's Chancay Port. *Ibero-América Studies*, 10, 12–13. <https://doi.org/10.55704/ias.v10i2.02>
- Loaiza, C. V. (2021). La legitimidad como fuente de reputación política. *Investigacion & Desarrollo*, 29, 196–222. <http://www.scielo.org.co/pdf/indes/v29n2/2011-7574-indes-29-02-196.pdf>
- Lopez, G. (2025). *La inversión pública y el desarrollo endógeno sostenible en la región La Libertad*. 28(2), 185–189. <http://dx.doi.org/10.17268/sciendo.2025.024>
- Osorio, S. (2022). Burguesías nacionales y acumulación de capital en América Latina. Luces y sombras en la teoría marxista de la dependencia Introducción Clases capitalistas y desarrollo en América Latina. *Revista Arbitrada Interdisciplinaria Koinonía*, 1–14.
- Paredes, P. P., & Alhuay, E. C. (2024). *Operation of the port of Chancay and its relationship with the development of the agroindustrial sector of the Province of Huaral*. 5.
- Paredes, P. P., Ignacion, E., & Alhuay, C. (2025). Funcionamiento del puerto de Chancay y su

- relación con la actividad económica empresarial en Huaral, 2021 Introducción. 6. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=10390808>
- Regina, M., & Bernal, Q. (2024). Globalización y cultura : impacto de la integración económica y tecnológica en identidades sociales y tradiciones locales globales y locales Globalization and culture : impact of economic and technological integration on global and local social identities. *Global Governance*, 1616–1637. <https://doi.org/10.56712/latam.v5i4.2364>
- Ricaud, Y. (2025). *Ports of Power : Unpacking the Representations of Chinese Influence in Peru ' s Chancay Megaproject* [Thee University of Chicago]. <https://knowledge.uchicago.edu/nanna/record/15397/files/C.I.R. Thesis Yannick Ricaud.pdf?withWatermark=0&withMetadata=0®isterDownload=1&version=1>
- Sameri, S. (2022). El proceso de globalización económica y los actuales movimientos populistas. *International Humanities Review*, 17(1), 13–30. <http://www.scielo.org.co/pdf/ries/v17n1/1909-3063-ries-17-01-13.pdf>
- Sánchez, F. (2019). Fundamentos Epistémicos de la Investigación Cualitativa y Cuantitativa: Consensos y Disensos. *Revista Digital de Investigación En Docencia Universitaria*, 13(1), 101–122. <https://doi.org/10.19083/ridu.2019.644>
- Sánchez, M. (2025). *Impactos y Amenazas de la construcción del Proyecto Terminal Portuario Multipropósito en el humedal de Santa Rosa, Chancay - Lima, Perú*. https://www.academia.edu/download/89054292/Impactos_y_amenazas_TPCH_Megapuerto_Chancay.pdf
- Sandoval, J. (2024). El mega puerto de Chancay : una herramienta clave para el desarrollo sostenible en el Perú. *Brazilian Journal of Animal and Environmental Research*, 1–22. <https://doi.org/10.34188/bjaerv7n4-090>
- Schultze-Kraft, M. (2021). Las bases morales y normativas de la “connivencia” entre los órdenes políticos legal e ilegal: una aproximación desde el concepto de la crimilegalidad. *Gobernanza Criminal En América Latina*, 1, 51–63.
- Tejada, F., Cervantes, G., & Zelada, N. (2025). *Evaluation Of The Impact Of The Location Of The Port Of Chancay On The Traffic Density Of The Port Of Callao : An Analysis Before And After Implementation*. 355–363.
- Timaná, S. (2025). *Navegando la Ruta de la Cooperación Sur-Sur: un análisis sobre el desarrollo del Puerto de Chancay* [Pontificia Universidad Católica del Perú]. <https://tesis.pucp.edu.pe/server/api/core/bitstreams/46d84c77-7f7f-4265-848f-23de42d99222/content>

Vega-ramírez, J. (2023). *Análisis político del discurso*. 38, 191–209.

Yapur-pancorvo, A. L., & García, F. P. (n.d.). Insights into the dietary composition and conservation challenges of the Chilean eagle ray (*Myliobatis chilensis*) in the port of Chancay, Lima. *South Sustainability*, 6, 1–8. <https://doi.org/10.21142/SS-0602-2025-e127>

Zelicovich, J. (2022). *La teoría de Gobernanza Global como enfoque analítico y los puentes conceptuales con el debate latinoamericano*.



Anexos

Instrumento

Responde cada afirmación seleccionando el número que refleje tu grado de acuerdo, según la escala mostrada

1: Totalmente en desacuerdo

2: En desacuerdo

3: Ni de acuerdo ni en desacuerdo

4: De acuerdo

5: Totalmente de acuerdo

La participación es voluntaria, confidencial y con fines exclusivamente investigativos. El cuestionario está diseñado para ser respondido de forma individual por los estudiantes y no requiere datos personales identificables

VARIABLE: EXPRESIONES POLÍTICAS ASOCIADAS						
Nº	Dimensión 1: Justificación de la inversión pública	1	2	3	4	5
1	Considero que la inversión realizada en el Megapuerto de Chancay está debidamente justificada por los beneficios que traerá al país					
2	Percibo que las autoridades han comunicado con claridad las razones de la inversión pública en el proyecto portuario.					
3	Creo que el Megapuerto de Chancay responde a una planificación económica nacional coherente					
Dimensión 2: Acoplamiento del país a la logística global		1	2	3	4	5
4	El Megapuerto de Chancay contribuirá significativamente a integrar al Perú en las cadenas logísticas internacionales					
5	Considero que el proyecto fortalece la competitividad del país frente a otros puertos de la región					
6	Percibo que la construcción del Megapuerto facilitará una mayor participación del Perú en el comercio global					
Dimensión 3: Discurso de modernización urbana-regional		1	2	3	4	5
7	El proyecto del Megapuerto refleja un discurso de modernización del territorio local y regional.					
8	Percibo que las políticas locales impulsadas por el megaproyecto promueven una visión moderna del desarrollo urbano.					
9	Creo que las autoridades locales utilizan el Megapuerto como símbolo de progreso y modernidad para la región.					
Dimensión 4: Manejo de riesgos futuros		1	2	3	4	5
10	Considero que las autoridades políticas han previsto adecuadamente los riesgos sociales y ambientales del Megapuerto					
11	Percibo que existe una planificación clara para mitigar los impactos negativos del proyecto.					
12	Creo que las asociaciones locales participan en la identificación y gestión de riesgos futuros vinculados al megaproyecto.					
VARIABLE 2: Reconfiguración de las dinámicas económicas						

N°	Dimensión 1: Inserción en cadenas globales de valor	1	2	3	4	5
12	El Megapuerto de Chancay permitirá que las empresas locales participen en nuevas cadenas globales de valor.					
14	Percibo que el megaproyecto fomenta la diversificación productiva de la zona.					
15	Considero que el puerto generará nuevas oportunidades de exportación para las empresas peruanas.					
	Dimensión 2: Cambio de función económica del territorio	1	2	3	4	5
16	Creo que el territorio de Chancay está experimentando un cambio en sus principales actividades económicas.					
17	Percibo que el desarrollo del puerto está transformando el perfil laboral y productivo local.					
18	Considero que el megaproyecto está impulsando un proceso de reconversión económica en la zona					
	Dimensión 3: Infraestructura como motor de acumulación de capital	1	2	3	4	5
19	El Megapuerto de Chancay está atrayendo nuevas inversiones privadas hacia el distrito y sus alrededores.					
20	Percibo que la infraestructura portuaria está generando nuevas oportunidades de negocio.					
21	Considero que la expansión de infraestructura en la zona está fortaleciendo la acumulación de capital local y regional					
	Dimensión 3: Efectos sociales de la reconfiguración económica	1	2	3	4	5
22	El megaproyecto ha generado una mejora en las condiciones de empleo y trabajo en la zona.					
23	Percibo que los cambios económicos derivados del Megapuerto están beneficiando a la población local.					
24	Creo que la reconfiguración económica está aumentando las desigualdades sociales en la comunidad.					

Anexo 1 A. Evaluación de Instrumento por expertos de la tesis

DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del informante:	Cargo o institución donde labora:	Nombre del instrumento de evaluación:	Autor del instrumento:
Cervantes Bautista Christian Pastor	Funcionario Diplomático en el Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE)	Guía de Instrumento	Katherine Lizbeth Urdaz Lazo Angela Rosa Gibaja Alvarez
Título: Expresiones políticas asociadas a la reconfiguración de las dinámicas económicas en el contexto del megapuerto de Chancay			

ASPECTOS DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20				Regular 21-40				Buena 41-60				Muy Buena 61-80				Excelente 81-100			
		5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	00
1.	Claridad																			x	
2.	Objetividad																			x	
3.	Actualidad																			x	
4.	Organización																			x	
5.	Suficiencia																			x	
6.	Intencionalidad																			x	
7.	Consistencia																			x	
8.	Coherencia																			x	
9.	Metodología																			x	
OPINIÓN DE APLICABILIDAD		Excelente								Firma del experto											
PROMEDIO DE VALORACIÓN																					
		Especialista																			
Arequipa, 05/02/2026		DNI: 74228846																			
																					

Anexo 1 B. Evaluación de Instrumento por expertos de la tesis

DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del informante:	Cargo o institución donde labora:	Nombre del instrumento de evaluación:	Autor del instrumento:
Benavides Lozada Mauricio		Guía de Instrumento	Katherine Lizbeth Urdy Lazo Angela Rosa Gibaja Alvarez
Título: Expresiones políticas asociadas a la reconfiguración de las dinámicas económicas en el contexto del megapuerto de Chancay			

ASPECTOS DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20				Regular 21-40				Buena 41-60				Muy Buena 61-80				Excelente 81-100											
		5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0												
1. Claridad																		x											
2. Objetividad																		x											
3. Actualidad																		x											
4. Organización																		x											
5. Suficiencia																		x											
6. Intencionalidad																		x											
7. Consistencia																		x											
8. Coherencia																		x											
9. Metodología																		x											
OPINIÓN DE APLICABILIDAD										Excelente										Firma del experto 									
PROMEDIO DE VALORACIÓN																													
										Especialista																			
Arequipa, 05/02/2026										DNI: 73088826																			

Anexo 1 C. Evaluación de Instrumento por expertos de la tesis

DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del informante:	Cargo o institución donde labora:	Nombre del instrumento de evaluación:	Autor del instrumento:
Melo Villalva Mario Nemecio	Decano del Colegio de Politólogos de la región Arequipa	Guía de Instrumento	Katherine Lizbeth Urday Lazo Angela Rosa Gibaja Alvarez
Título: Expresiones políticas asociadas a la reconfiguración de las dinámicas económicas en el contexto del megapuerto de Chancay			

ASPECTOS DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20				Regular 21-40				Buena 41-60				Muy Buena 61-80				Excelente 81-100			
		5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0		
1.	Claridad																		X		
2.	Objetividad																		X		
3.	Actualidad																		X		
4.	Organización																		X		
5.	Suficiencia																		X		
6.	Intencionalidad																		X		
7.	Consistencia																		X		
8.	Coherencia																		X		
9.	Metodología																		X		
OPINIÓN DE APLICABILIDAD		Excelente								Firma del experto 											
PROMEDIO DE VALORACIÓN																					
		Especialista																			
Arequipa, 05/02/2026		DNI: 01699625																			


01699625