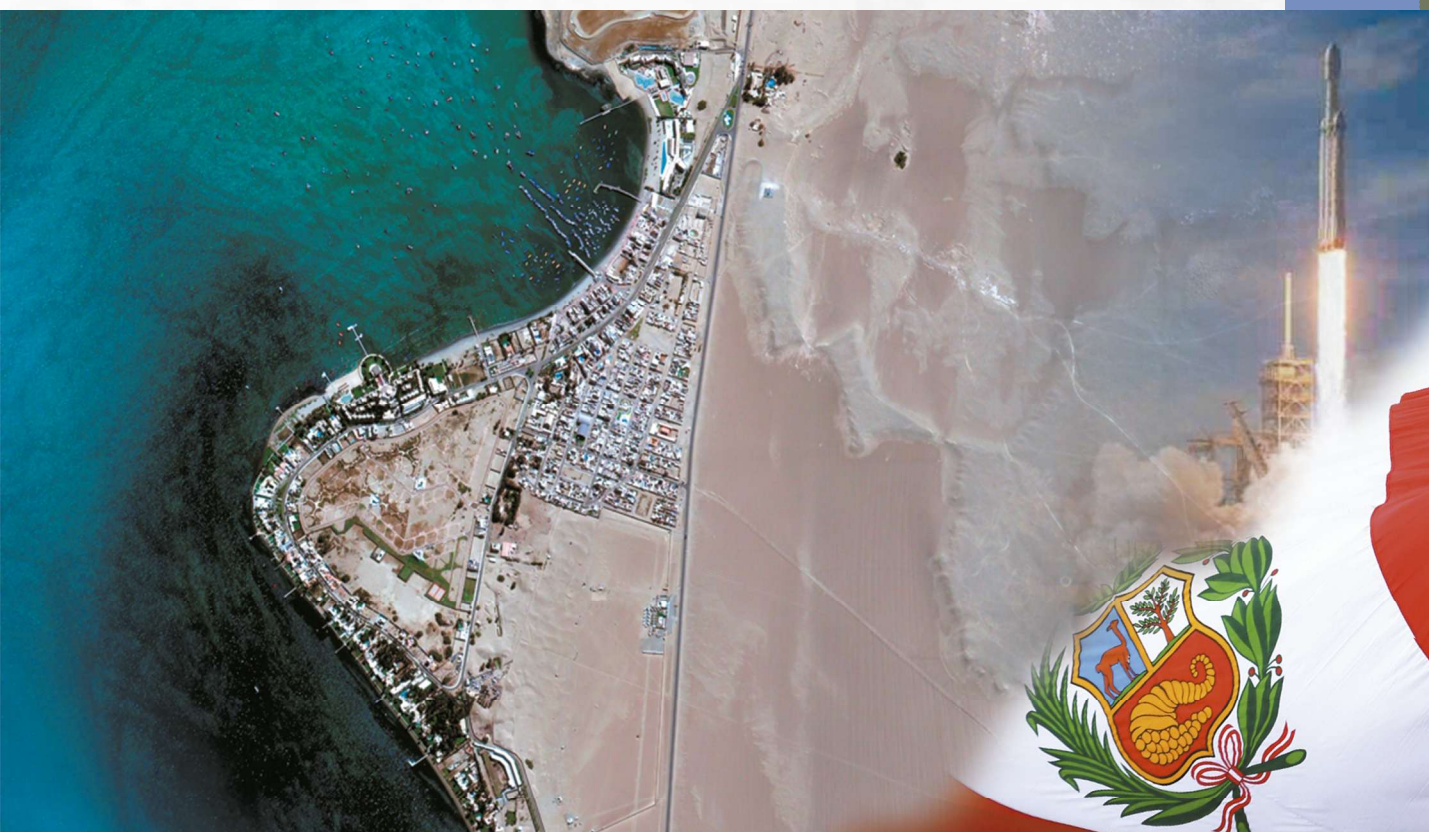


El presente artículo describe los proyectos denominados: “Megapuerto de Chancay” y el “Puerto Espacial en Talara”, que involucran aspectos de comercio internacional, derecho portuario y marítimo, derecho aeroespacial, geopolítica, geoeconomía, entre otros, y a través de un breve análisis se explican las perspectivas de impacto de ambos proyectos en la seguridad regional.

EL MEGAPUERTO DE CHANCAY Y EL ANUNCIADO PUERTO ESPACIAL EN TALARA ANÁLISIS DE LAS PERSPECTIVAS DE IMPACTO EN LA SEGURIDAD REGIONAL



THE CHANCAY MEGAPORT AND THE ANNOUNCED SPACEPORT IN TALARA: AN ANALYSIS OF POTENTIAL IMPACTS ON REGIONAL SECURITY

This article describes the projects known as the Chancay Megaport and the Spaceport in Talara, which involve aspects of international trade, port and maritime law, aerospace law, geopolitics, geoeconomics, among others. Through a brief analysis, it explains the potential impact of both projects on regional security.





Coronel FAP

Oswal Sigüeñas Alvarado

orcid.org/0000-0001-7228-5832

(ESFAP, Programa de Alto Mando y Maestría en Gestión Estratégica y Poder Militar Aeroespacial) Oficial de la especialidad de Defensa y Operaciones Especiales de la Fuerza Aérea del Perú. Operador especial. Licenciado en Ciencias Aeroespaciales y Maestro en Doctrina y Administración Aeroespacial. Ostenta condecoraciones por servicios excepcionales y operaciones militares en el VRAEM, Perú y Haití: Cruz de Guerra al Valor, Cruz Peruana al Mérito Aeronáutico y la Medalla de las Naciones Unidas. Cuenta con diplomados como “Inteligencia Estratégica Conjunta” en la Escuela Superior Conjunta de las Fuerzas Armadas del Perú, “Programa de Comando Estado Mayor Conjunto” en la Universidad Conjunta de las Fuerzas Armadas de Corea del Sur, Docente académico en la Escuela de Oficiales y en la Escuela Superior de Guerra Aérea. Instructor en Operaciones Especiales y actualmente es el Oficial Inspector del Ala Aérea No 6.

Sigüeñas, O. (2025). El Megapuerto de Chancay y el anunciado Puerto Espacial en Talara. Análisis de las perspectivas de impacto en la seguridad regional. Revista *Pensamiento Conjunto*, Año 13, N° 1. pp. 57-65. ISSN° 2707-367X

Fecha de recepción: 08 de mayo de 2025.
Fecha de aceptación: 23 de mayo de 2025.
Fecha de publicación: 30 de junio de 2025.

“La excelencia no es accidental; se gana con sacrificio, determinación y un compromiso inquebrantable”.
General Randy George

INTRODUCCIÓN

En el año 1562 el virrey del Perú Diego López de Zúñiga y Velasco fundó el pueblo “Villa de Arnedo”, el cual cambió de nombre a “Chancay” en 1757, y durante el proceso de la independencia del Perú, sobre la base del pueblo de Chancay, don José de San Martín creó la provincia de Chancay en 1821, en la cual funcionaba el muelle de Chancay.

Por aquel entonces nadie pensaba en la ubicación estratégica de Chancay ni mucho menos en el rol que cumpliría en el desarrollo de los clústeres portuarios en Latinoamérica y su impacto en la economía mundial, nadie visionaba que en el siglo XXI el Perú pasaría a ser un actor geopolítico relevante en la región y que se insertaría en las principales cadenas de valor globales.

Existen dos grandes proyectos de inversión que han puesto al Perú en los ojos del mundo, uno es el “Megapuerto de Chancay” y otro es el “Puerto Espacial en Talara”, ambos proyectos se planificaron aprovechando la ubicación geográfica del Perú en la costa oeste de América del Sur, frente al océano

PALABRAS CLAVE: MEGAPUERTO, PUERTO ESPACIAL, CHANCAY, TALARA, SEGURIDAD

KEYWORDS: MEGAPORT, SPACEPORT, SECURITY.



Pacífico, y su cercanía a la línea ecuatorial, respectivamente, lo que según palabras de expertos, le otorga una posición estratégica en el comercio marítimo mundial y juega un papel muy importante en la velocidad de lanzamientos al espacio.

A continuación, se describen ambos proyectos, sin tratar de ser experto en los temas que involucran aspectos de comercio internacional, derecho portuario y marítimo, derecho aeroespacial, geopolítica, geoeconomía, entre otros, y a través de un breve análisis se explican las perspectivas de impacto de ambos proyectos en la seguridad regional.

SOBRE EL “MEGAPUERTO DE CHANCAY”

El Terminal Portuario Multipropósito de Chancay está ubicado estratégicamente a 80 kilómetros al norte de Lima, su construcción fue concebida en el año 2007 pero no fue hasta el 2016 en que inició su construcción por parte de la empresa Terminales Portuarios Chancay S.A. (TPCH) de propiedad de la

Compañía Minera Volcan S.A.A.; sin embargo, debido al costo del proyecto que supera los 3,000 millones de dólares, en el 2019 Volcan se asoció a la empresa China Cosco Shipping Ports formando la Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. para culminarlo.

Es la primera inversión portuaria operada por una empresa china en el Perú y representa una interesante oportunidad para que el Perú mejore su posicionamiento estratégico en la región convirtiéndose en un Hub de intercambio comercial que permitirá redistribuir mercancías a países como Ecuador, Colombia, Chile y Brasil (por medio del corredor bioceánico nororiental) (Maúrtua, 2024). Por ello, en el plano regional, se espera que Chancay genere transformaciones en la red de envíos en Sudamérica, convirtiéndose en el centro para las exportaciones de los contenedores chinos a lo largo del continente.

El puerto de Chancay como Hub logístico entre Asia y Sudamérica abre nuevas posibilidades para la conectividad comercial en la región al reducir signi-



ficativamente el tiempo de transporte de mercancías, en específico con el vecino país de Brasil este corredor ofrece una alternativa atractiva para las ciudades costeras del norte de Brasil, como Manaus, Acre y Rondonia, que históricamente han enfrentado desafíos logísticos en su comercio internacional y brinda la posibilidad de revitalizar la economía de la Amazonia y promover un desarrollo equilibrado y sostenible para ambos países (Narrea O. , 2024).

A lo largo de los años Latinoamérica se ha caracterizado por ser una región que cuenta con una infraestructura portuaria de gran nivel. Por su tradición histórica, su diversidad de puertos y la presencia del Canal de Panamá, considerado el paso por excelencia que conecta el Pacífico con el Atlántico, la región ha sido considerada un punto clave para las transacciones comerciales a nivel mundial. No obstante, se sabe que el complejo portuario y logístico de Chancay al finalizar su construcción a mediano plazo, tendrá dos terminales especializados de 280 hectáreas, con terminales de carga a granel, carga general, carga en vehículos, y un terminal de 11 muelles especializados para la recepción de naves que alcancen los 18,000 contenedores en TEUs¹, que superarán los buques que transitan por el Canal de Panamá, lo que en el plano internacional ubicará a este Megapuerto como parte de la Iniciativa de la Franja y la Ruta de la seda (IFR) que viene desarrollando la República Popular de China, esto se traduce en una oportunidad de inserción en cadenas de valor globales y un mayor acercamiento a mercados internacionales (Maúrtua, 2024).

Lo antes mencionado es reforzado por el hecho de que la proyección internacional de Chancay se realiza por medio de su operador portuario Cosco Shipping Ports. Esta empresa, que cuenta con la mayor parte de las acciones de proyecto, opera a partir de un proceso de integración regional, donde forma parte de un grupo empresarial mucho mayor denominado “Ocean Alliance”. Bajo esta alianza, operan otras empresas portuarias – como CMA CGM, Evergreen Line y OOCL – que, en conjunto, operan 42 servicios de ruta a nivel global. Ello implica que el Megapuerto de

Chancay también llamado “Puerto Hub de Chancay” no solo tendrá una conexión con los puertos chinos y asiáticos, sino en todos aquellos donde Cosco Shipping Ports tiene presencia, incluidos aquellos puertos donde opera la Ocean Alliance, lo cual se traduce en una mayor conectividad con mercados estratégicos alrededor del mundo, facilitando la exportación e importación de productos en grandes volúmenes y reduciendo los costos de transporte (CEPLAN, 2024).

Conforme se señaló en líneas precedentes en el plano internacional el Megapuerto de Chancay se vincula a la Iniciativa de la Franja y la Ruta de la seda (IFR). Como se sabe, la IFR se divide en dos grandes conectores: La Franja, definida como un cinturón económico, que se concentra en los proyectos de infraestructura terrestre; mientras que la Ruta, conocida también como la Ruta de la Seda Marítima, se concentra en los proyectos de conectividad en los mares. Por un lado, la Franja consolida vínculos geográficos a través de carreteras, puertos, trenes y redes de energía y, por otro lado, la Ruta de la Seda establece vínculos a través de infraestructura portuaria y flotas marítimas (Narrea O. , 2022).

Precisamente una característica que hace único al Megapuerto de Chancay de sus pares regionales en su vinculación con la IFR y su enfoque en la sostenibilidad y la eficiencia dado que se trata de un puerto de avanzada tecnología, donde todos los equipos instalados son eléctricos, lo que no solo garantiza un menor impacto ambiental, sino también una mayor eficiencia operativa. Además, su profundo calado de 17,8 metros lo convierte en el puerto con mayor profundidad de América Latina, lo que le permitirá recibir buques de gran tonelaje y convertirse en un centro neurálgico para el comercio internacional (CEPLAN, 2024).

Es pertinente señalar que el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN) como ente rector en planeamiento estratégico en el Perú, evaluó los riesgos y oportunidades asociadas al territorio que trae consigo el Megapuerto de Chancay, lo que se condensa en la tabla 1.

1 TEU son las siglas en inglés de “Twenty-foot Equivalent Unit”, que se traduce como “unidad equivalente a veinte pies”. Es una medida estándar que se usa en el transporte marítimo para medir la capacidad de los contenedores de carga.



TABLA 1. EVALUACIÓN DE RIESGOS Y OPORTUNIDADES DEL MEGAPUERTO DE CHANCAY

Riesgo/oportunidades		Probabilidad de ocurrencia	Magnitud de impacto	Intensidad (probabilidad x magnitud)
Riesgos	Desplazamientos de pescadores.	5	5	25
	Incremento de desechos.	5	5	25
	Fracaso de la planificación urbana	5	5	25
	Fracaso en el cierre de la brecha digital.	2	3	6
	Ruptura de ciberseguridad.	5	4	20
	Cambios en el comercio global.	5	5	25
	Falta de inversión en modernización tecnológica.	4	3	12
	Riesgo cibernético marítimo.	5	5	25
	Ruptura en la colaboración institucional	2	3	6
	Colapso de las cadenas de suministro.	2	3	6
Oportunidades	Aprovechamiento de la franja y ruta de la seda.	3	3	9
	Transformación de la educación superior tecnológica con IA.	5	5	25
	Mayor aprovechamiento de la energía solar.	3	3	9
	Desarrollar de habilidades STEAM ² en la educación.	5	5	25
	Desarrollo de ciudades compactas.	5	5	25
	Generación de energía mediante hidrogeno verde.	4	4	16
	Aprovechamiento de la franja y ruta de la seda.	5	5	25
	Aprovechamiento de las alianzas estratégicas.	4	4	16
	Innovación a través de la robotización.	5	5	25
	Fortalecimiento de la cadena de suministro regional.	5	5	25

Fuente: CEPLAN, 2024

² Las habilidades STEAM (Science, Technology, Engineering, Art, and Mathematics) son un conjunto de capacidades que se desarrollan a partir del estudio de la ciencia, la tecnología, la ingeniería, el arte y las matemáticas; demandadas por el mercado laboral y son fundamentales para la innovación y el progreso tecnológico, siendo estas: Pensamiento crítico, resolución de problemas, creatividad, comunicación, colaboración, alfabetización de datos, pensamiento computacional, capacidad de razonamiento y análisis, concentración, generación de ideas entre otras.



Las oportunidades identificadas por CEPLAN que atañen a nivel regional vienen a ser: el aprovechamiento de la franja y ruta de la seda, el aprovechamiento de alianzas estratégicas, y el fortalecimiento de la cadena de suministro regional. Esto nos permite señalar que la colaboración entre los distintos actores involucrados en el desenvolvimiento de las operaciones del Megapuerto de Chancay será un factor clave para potenciar la zona de influencia regional.

En cuanto a la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR) es una estrategia de gran envergadura liderada por la República Popular China, cuyo objetivo principal es consolidar su hegemonía económica y posicionarse como líder global. Esta iniciativa ha atraído a 138 países y 30 organizaciones internacionales, su objetivo es el desarrollo de infraestructura a escala mundial, promoviendo la cooperación económica a través de inversiones en sectores clave. Para países como Perú, la IFR ofrece oportunidades significativas en términos de acceso a inversiones para el desarrollo de infraestructuras críticas, como transporte, energía y comunicaciones. La participación del Perú en la IFR podría transformar sus dinámicas comerciales y de inversión, al mismo tiempo que enfrenta riesgos geopolíticos, como el desplazamiento de influencias tradicionales en favor de China (CEEP, 2022).

Para CEPLAN el Perú se beneficiará del comercio de manera significativa, incluyendo un aumento en el comercio, la creación de empleo y el acceso a mercados más amplios, lo que puede llevar a un crecimiento económico sostenido. Sin embargo, estos beneficios no solo se limitan a la apertura de mercados, también abarcan la mejora en la infraestructura logística, la armonización de normas, regulaciones, y la cooperación en políticas económicas. Esto se traduce en economías de intercambio de bienes y servicios y de desenvolvimiento de relaciones más profundas que pueden incluir inversiones y transferencia de tecnología a gran escala.

Ni se diga de las nuevas rutas de integración que estarán ampliando las opciones logísticas para el comercio exterior en la región del Amazonas. Estas rutas, que conectarán a diversas localidades con

puertos estratégicos, facilitarán el acceso a mercados internacionales y mejorarán la competitividad de los productos amazónicos haciendo que por primera vez la región amazónica tenga un rol activo y proactivo. Por lo tanto, la modernización de la infraestructura de transporte, como carreteras y vías fluviales, será crucial para optimizar el flujo de mercancías, de allí que le espera un gran papel al Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú.

Además, según el Observatorio de CEPLAN se espera el desarrollo de políticas que fomenten la integración económica entre los países vecinos puede impulsar aún más el comercio. Este enfoque no solo beneficiará a los exportadores locales, sino que también contribuirá al crecimiento económico de la región, promoviendo la sostenibilidad y la inclusión social. Así, la integración comercial en el Amazonas representa una oportunidad significativa para fortalecer la economía regional y abrir nuevas perspectivas para los negocios en un entorno global y expandir los mercados exportadores del Perú (CEPLAN, 2023).

En ese contexto, el Megapuerto de Chancay como parte de la iniciativa Franja y Ruta de la Seda ofrecerá un potencial significativo para la integración comercial entre el Perú y los países de Asia, porque su infraestructura portuaria, ubicada estratégicamente en la costa peruana, hará que se convierta en un nodo logístico clave facilitando el intercambio de mercancías y productos entre el continente asiático y América Latina (CEPLAN, 2024).

En esa línea, la conectividad de Chancay con las principales rutas comerciales asiáticas permitirá optimizar la cadena de suministro, reduciendo tiempos de tránsito y costos logísticos, esto a su vez incrementará la competitividad de los productos nacionales en mercados internacionales, su acceso preferencial a mercados asiáticos, y fomentará mecanismos de cooperación en áreas como la innovación tecnológica, la sostenibilidad ambiental y el desarrollo de infraestructura logística (CEPLAN, 2024:233).

Cabe resaltar que la participación de Perú en el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico



(APEC) potencia aún más las relaciones comerciales de Perú con los países que conforman dicha alianza. APEC, como plataforma multilateral, facilita el intercambio de mejores prácticas en comercio, inversión, y cooperación económica, permite la negociación de acuerdos que fomentan la liberalización del comercio y la eliminación de barreras arancelarias y no arancelarias (CEPLAN, 2024:234).

Quise experimentar por mí mismo la influencia del Megapuerto de Chancay en zonas conexas y aledañas, y si los productos originarios agroindustriales, minerales y productos manufacturados de la zona de influencia podrían abrir las puertas a un mercado ampliado y diversificado, la respuesta es que manejé mucho para llegar desde Lima a Chancay, casi cuatro (04) horas de tráfico, al llegar a Chancay puede apreciarse su originalidad aun como balneario, el viejo muelle le da al turista nacional un mensaje de lo que fue esa ciudad, y el Megapuerto cuyo ingreso es aún inaccesible y que puede verse desde una especie de mirador, te dice lo que será comercialmente el nuevo Chancay.

Sin duda el Megapuerto de Chancay generará un impacto positivo en la economía local, especialmente en los sectores productivos vinculados al comercio exterior, promoviendo la diversificación de las exportaciones peruanas y el fortalecimiento de las cadenas de valor. Todos esperan que la integración de Chancay potencie las exportaciones y contribuya a la modernización de la infraestructura logística de la región, estimulando la inversión en tecnología de punta, la capacitación de mano de obra especializada y el desarrollo de clústeres industriales relacionados con el comercio internacional. Todo esto posicionaría a la zona de influencia del Megapuerto como un centro estratégico de intercambio comercial en el Pacífico, con un impacto positivo en la competitividad y el crecimiento económico sostenible de la región, en palabras de la Cámara de Comercio, Industria y Turismo de Chancay (CCCH) “el Megapuerto de Chancay será una gran oportunidad para la economía, el comercio y la inversión en la región” (CCCH, 2024).

Es un hecho que el Megapuerto de Chancay actuará como un nodo logístico clave en la ruta co-

mercial de la franja y la ruta de la seda, lo que permitirá una reducción significativa de los tiempos de tránsito y un aumento en la eficiencia operativa, y su conectividad entre el Hub Aeroportuario de Jorge Chávez, el Puerto del Callao y los parques industriales de la zona potenciarán aún más la eficiencia de la cadena de suministro, la interconexión de los centros de distribución y el posicionamiento de la región como un centro logístico clave en América Latina (CEPLAN, 2024:237).

SOBRE EL “PUERTO ESPACIAL EN TALARA”

Sin embargo, el Megapuerto de Chancay no es lo único por lo que sentirnos orgullosos, en el año 2024 la Administración Nacional de Aeronáutica y el Espacio de los Estados Unidos (más conocida como NASA, por sus siglas en inglés) llegó a un acuerdo con el gobierno del Perú, a través de la Agencia Espacial del Perú – CONIDA, adscrita al Ministerio de Defensa, para que se construya sobre su suelo el puerto espacial más grande de todo Sudamérica, se trata del Puerto espacial que se construirá en el marco del proyecto Space Force de los Estados Unidos. El acuerdo suscrito busca promover la investigación científica y el desarrollo de tecnologías avanzadas y es un paso clave en la cooperación científica y tecnológica entre ambos países.

¿Dónde se construirá? La base aérea El Pato, en la localidad de Tlara (Piura), es el lugar que se planea usar por su ubicación geográfica cerca del vecino país Ecuador, dicho proyecto, denominado proyecto Cielo, está incluido en el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público - Privadas y Proyectos en Activos (IMIAPP) y se estima una inversión por encima de los mil millones de soles para su construcción.

El acuerdo, firmado el 14 de noviembre de 2024, incluye capacitación en seguridad, un estudio conjunto de viabilidad para una campaña de cohetes sonda con lanzamientos a partir de 2028, y asistencia técnica para el lanzamiento de cohetes sonda. Este proyecto no solo reforzará las capacidades espaciales de Perú, sino que además fomentará su participación en misiones científicas internacionales (Diálogo Américas, 2024).



Aunque el acuerdo completo no ha sido publicado y se mantiene bajo siete (07) llaves, se sabe por los medios que en él se prevé el lanzamiento de 10 a 14 cohetes desde el campo de cohetes de Punta Lobos, con instrumentos científicos para investigar fenómenos en la ionósfera, parte de la alta atmósfera, para comprender y reducir errores en tecnologías satelitales como GPS (Pelcastre, 2025).

Sin duda para los efectivos de la Fuerza Aérea del Perú (FAP) esta noticia fortalece el rol prioritario que dicha institución cumple dentro de las Fuerzas Armadas, y esperan que “El Pato” se convierta en un ‘Spaceport’ con una política nacional espacial, centro de investigación científica, tecnología de última generación, lanzamientos de cohetes, plataformas en tierra, centro de control, hangares de preparación, integración y validación, así como pistas de taxi y despegue, y centro de vuelos orbitales (Meza, 2024).

Como Oficial FAP en actividad estoy seguro, y coincido con el profesor Eduardo Ismodes de que “la colaboración con la NASA posicionará al Perú como un polo científico en la región, permitiéndole ampliar su impacto en las capacitaciones, investigaciones y descubrimientos científicos, con beneficios locales y globales” (Pelcastre, 2025).

Conviene señalar que, en abril de 2024, durante el Simposio Espacial 39, en Colorado Springs, representantes de Perú y otros países sudamericanos se reunieron con líderes del SPACECOM (Comando Espacial de Estados Unidos)³, para fortalecer la cooperación en el hemisferio occidental, ya con anterioridad el Perú venía participando en ejercicios combinados con Estados Unidos (EEUU) y otras naciones, y suscribiendo compromisos para una exploración espacial segura, transparente y responsable.

Se sabe por los medios que el cronograma establecido en el acuerdo suscrito contempla el lanzamiento de cohetes, recién en el presente año se formalizarán los acuerdos internacionales y, entre 2026

y 2027, se desarrollará la instrumentación necesaria; y, finalmente, en 2028, se realizará la Campaña de Lanzamiento Cielo (Diálogo Américas, 2024).

Aún no se puede afirmar si esta estación contribuiría al llamado “turismo espacial”, una tendencia que viene creciendo en los últimos años, pero lo que sí se sabe es que Perú pasará a formar parte de las instalaciones para lanzamientos espaciales distribuidas alrededor del mundo, la tercera en Sudamérica, puesto que solo dos están en funcionamiento: el Centro Espacial de Punta Indio en Argentina y el Puerto Espacial de Kourou en la Guayana Francesa.

Pareciera que la denominada “nueva carrera espacial” se hará realidad en el Perú, en el 2019 en mi artículo titulado “La importancia de un sistema aeroespacial en Latinoamérica. Avances en el caso peruano” señalé que habíamos sido los primeros en fundar una agenda espacial; sin embargo, hoy en día, éramos los últimos en aprovechar las bondades de la industria aeroespacial (Sigüeñas, 2019).

El Puerto espacial en Talara representará una muy buena oportunidad, la única que tendremos como “puerta al espacio” y en la que se requerirá personal calificado, que potenciará el estudio e investigación en la materia aeronáutica y aeroespacial, tal vez ahora sí la Fuerza Aérea del Perú (FAP) mueva su ala giratoria para darse cuenta que esta oportunidad es una en un millón y que si no la aprovecha no habrá cohete que la vuelva a posicionar en el sitio que ahora se encuentra.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CCCH. (2024). CCCH. Obtenido de CCCH: <https://camaradecomerciochancay.com/>
- CEEP. (2022). Iniciativa de la Franja y la Ruta en el Perú: Impacto, oportunidades y retos. Lima: Centro de Estudios del Ejército del Perú. Obtenido de <https://ceep.mil.pe/2022/01/25/iniciativa-de-la-franja-y-la-ruta>
- CEPLAN. (3 de noviembre de 2023). Centro Nacio-

3 La FAP y otras entidades del Estado continúan fortaleciendo lazos con la NASA, el Departamento de Defensa, SpaceX y líderes del sector aeroespacial internacional; a fin de reforzar nuestras capacidades y proyectar al Perú como un actor estratégico en la exploración y seguridad espacial.



- nal de Planeamiento Estratégico. Obtenido de Centro Nacional de Planeamiento Estratégico: <https://observatorio.ceplan.gob.pe/ficha/t41>
- CEPLAN. (2024). Actividad portuaria: impactos y oportunidades para el desarrollo nacional. Lima: Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. Obtenido de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7432521/6332225-ceplan-actividad-portuaria-impactos-y-oportunidades-para-el-desarrollo-nacional.pdf>
- Diálogo Américas. (8 de mayo de 2024). Diálogo Américas. Obtenido de Diálogo Américas: <https://dialogo-americas.com/es/articles/spacecom-impulsa-asociaciones-espaciales-en-sudamerica-durante-simposio-espacial-39/>
- Maúrtua, O. (2024). Análisis geoeconómico del Puerto Hub de Chancay: Desafíos y Oportunidades. *Revista Peruana de Derecho Internacional*, 25-58.
- Meza, E. (2024). Perú construirá puerto espacial en Talara con apoyo de EEUU y acuerdo con la NASA. Infobae. Obtenido de <https://www.pensamientoconjunto.com.pe/index.php/PC/article/view/47/46>
- Narrea, O. (2022). Sharing Chinese and Peruvian Visions about the Future. Centro de Estudios Asiáticos y China, Working Paper 3. Obtenido de <https://cechap.up.edu.pe/en/publication/sharing-chinese-and-peruvian-visions-about-the-future-chancay-port-exploring-opportunities-under-the-belt-and-road>
- Narrea, O. (2024). Chancay-Manaos en la nueva ruta de la seda marítima. Centro de Estudios sobre China y Asia-Pacífico. Obtenido de <https://cechap.up.edu.pe/noticia/chancay-manaos-en-la-nueva-ruta-de-la-seda-maritima/>
- Pelcastre, J. (25 de febrero de 2025). Perú fortalece alianza con NASA y promueve investigación espacial. Diálogo Américas. Obtenido de Diálogo Américas: <https://dialogo-americas.com/es/articles/peru-fortalece-alianza-con-nasa-y-promueve-investigacion-espacial/>
- Sigüeñas, O. (2019). La importancia de un sistema aeroespacial en Latinoamérica. *Avances en el caso peruano*. 72-77. Obtenido de <https://www.pensamientoconjunto.com.pe/index.php/PC/article/view/47/46>