

Análisis geopolítico estratégico sobre el megapuerto de Chancay: perspectivas para la seguridad nacional

Strategic Geopolitical Analysis of The Chancay Mega Port: Prospects for National Security

Recibido: 04 de junio de 2025 | Aceptado: 12 de septiembre de 2025

Luis Muñiz Zanabria

<https://orcid.org/0009-0000-9814-0367>

Capitán de Navío egresado de la Escuela Naval del Perú en el año 2000, calificado en Guerra de Superficie y Especializado en Armas de Superficie. Ha participado en el planeamiento y ejecución de diferentes ejercicios nacionales e internacionales, como el UNITAS, SUBDIEX, IMX, PANAMAX, MARSEC, entre otros. Se desempeñó como Comandante del B.A.P. "CLAVERO" y del B.A.P. "SANTILLANA". Siguió el curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Conjunta "Libertador Simón Bolívar" en Venezuela; participó en el Curso de Cooperación Militar Internacional en la Escuela de Defensa en el Reino de los Países Bajos y realizó el Curso de Alto Mando y Maestría de Gestión Estratégica y Poder Aeroespacial en la Fuerza Aérea del Perú.

Email: luis.muniz@marina.pe

Resumen: El Terminal Portuario Multipropósito de Chancay representa una gran oportunidad para el desarrollo económico y social del Perú, así como un desafío para la seguridad nacional. Este artículo analiza el impacto estratégico de esta infraestructura desde un enfoque geopolítico, considerando las oportunidades de desarrollo, los retos de seguridad multidimensional y las implicaciones internacionales. A través de una metodología cualitativa basada en el análisis documental, se examinan las capacidades actuales de seguridad, los riesgos emergentes y las estrategias propuestas en el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional y la Política Nacional de Seguridad y Defensa. Se destaca la necesidad de fortalecer las capacidades de seguridad, navegar astutamente entre potencias y mantener un equilibrio geopolítico, a fin de aprovechar el potencial transformador del puerto para impulsar el desarrollo nacional.

Palabras clave: Puerto Chancay, desarrollo económico, seguridad nacional, geopolítica, soberanía.

Abstract: *The Chancay Multipurpose Port Terminal represents a great opportunity for Peru's economic and social development, as well as a challenge for national security. This article analyzes the strategic impact of this infrastructure from a geopolitical approach, considering development opportunities, multidimensional security challenges, and international implications. Using a qualitative methodology based on documentary analysis, current security capabilities, emerging risks, and the strategies outlined in the Strategic National Development Plan and the National Security and Defense Policy are examined. This article also highlights the need to strengthen security capabilities, navigate astutely among powers, and maintain a geopolitical balance to take advantage of the port's transformative potential for promoting national development.*

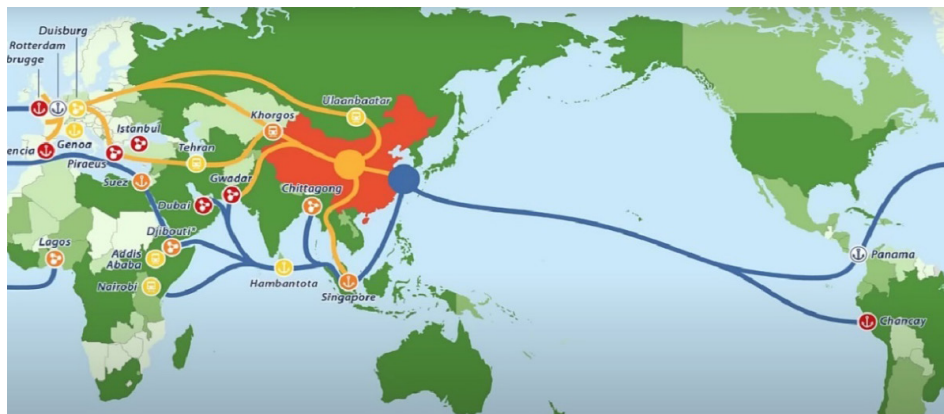
Keywords: *Chancay port, economic development, national security, geopolitics, sovereignty.*

1. INTRODUCCIÓN

Terminal Portuario Multipropósito de Chancay es una obra de gran relevancia, que representa una inmensa oportunidad para el desarrollo económico y social del Perú, al tiempo que plantea desafíos para la seguridad y defensa nacional. Este megaproyecto, liderado por la empresa china COSCO Shipping Ports, busca transformar el comercio entre Perú y China, aumentando las exportaciones y capturando una parte significativa del intercambio comercial en Latinoamérica (Narrea, 2022).

Sin embargo, más allá de los claros objetivos de los inversionistas, las autoridades nacionales deben propiciar estrategias integrales para maximizar el aprovechamiento de este puerto hub, el cual recibirá la última generación de buques desde Asia. Ante un contexto global de transformaciones en las redes marítimas y las oportunidades derivadas de este nuevo escenario, es crucial analizar el impacto multidimensional de Chancay desde una perspectiva geopolítica (Villagra, 2023) (ver Figura 1).

FIGURA 1
Posicionamiento de China con “La Nueva Ruta de la Seda”.



Fuente: Megapuerto de Chancay: Repercusiones en el Comercio Sudamericano e Impacto Geoestratégico (Villagra, 2023).

Según Narrea (2022), más allá del tamaño del socio chino en el sector portuario, hay dos puntos relevantes a destacar respecto a su influencia en el modelo del transporte marítimo a escala global: (a) COSCO Shipping Ports (CSP) es una empresa con una red global en Europa, Asia y América, convirtiéndola en el tercer operador portuario más grande del mundo; y (b) CSP tiene un modelo de negocio de integración vertical y horizontal al pertenecer a COSCO Shipping Group, un conglomerado naviero líder que también tiene COSCO Logistics y que forma parte de la alianza naviera global Ocean Alliance. Este modelo basado en la integración no es nuevo en la red portuaria peruana, donde la naviera Maersk es propietaria de la empresa portuaria APM Terminals, operadora del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.

Asimismo, el puerto de Chancay posee una ubicación geoestratégica privilegiada con profundidad inmejorable, que lo convertiría en la puerta de entrada al Perú desde Asia y en un punto de intercambio comercial para redistribuir carga hacia Ecuador, Chile y Colombia, generando un impacto geopolítico a nivel nacional, regional y global. Su cercanía con el eje multimodal Amazonas del corredor bioceánico nororiental, que une Brasil con Perú, no solo posicionaría al país como un centro de distribución en el Pacífico, sino que podría conectarlo con la costa atlántica americana.

No obstante, el megaproyecto también presenta desafíos para la seguridad y defensa nacional. A nivel interno, el incremento del tráfico marítimo demandará una mayor vigilancia electrónica y presencial en el dominio marítimo. Con

respecto a la actividad comercial, este atraerá el interés del crimen organizado, narcotráfico, contrabando, trata de personas y otras amenazas como el terrorismo internacional.

A nivel geopolítico, el puerto ha generado inquietudes en EE. UU. sobre la creciente influencia china en la infraestructura estratégica peruana, incluyendo el potencial uso dual civil-militar (Stott & Daniels, 2023).

El presente artículo tiene como objetivo analizar el impacto estratégico del megapuerto de Chancay desde una perspectiva geopolítica, considerando las oportunidades de desarrollo, los retos de seguridad multidimensional y las implicaciones internacionales.

2. MÉTODO

Este estudio utilizó una metodología cualitativa basada en el análisis documental de fuentes primarias y secundarias. Los resultados buscan contribuir a la formulación de estrategias que permitan al Perú maximizar los beneficios de este proyecto transformador, mientras salvaguarda su soberanía en un entorno global complejo.

Asimismo, empleó una metodología cualitativa basada en el análisis documental de fuentes primarias y secundarias relacionadas con el megaproyecto del puerto de Chancay y su impacto estratégico a nivel nacional e internacional.

Entre las fuentes primarias se examinaron documentos oficiales como el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050 (PEDN 2050), la Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030, el Decreto Supremo N°106-2017-PCM que reglamenta la identificación, evaluación y gestión de riesgos de los activos críticos nacionales, así como reportes y estudios técnicos de entidades gubernamentales y privadas involucradas en el proyecto.

En cuanto a las fuentes secundarias, se revisaron artículos académicos, notas de prensa y publicaciones especializadas nacionales e internacionales que abordan el tema desde diversas perspectivas, incluyendo la económica, geopolítica y de seguridad. Adicionalmente, se consultaron dos documentos sobre geopolítica: "Avances y resultados de la Conferencia Especial sobre Seguridad de la OEA" de Marco Velarde, y "De la geopolítica y la geoestrategia" de Tomás Mestre.

El análisis documental realizado permitió identificar los elementos centrales del proyecto, sus implicancias para el desarrollo y la seguridad nacional, así como el contexto geopolítico en el que se enmarca. Asimismo, permitió contrastar diferentes visiones y posturas frente al megapuerto, detectar vacíos y desafíos pendientes, y delinear una agenda de investigación pertinente.

En suma, la metodología empleada permitió obtener una comprensión integral y contextualizada sobre el impacto multidimensional del megapuerto de Chancay desde la perspectiva de la seguridad, combinando evidencia documental de fuentes oficiales y académicas. Si bien los resultados no son estadísticamente generalizables, ofrecen valiosos lineamientos estratégicos para orientar la toma de decisiones y futuras investigaciones en este campo.

3. RESULTADOS

El análisis documental realizado permite identificar una serie de resultados clave sobre el impacto estratégico del megapuerto de Chancay a nivel económico, geopolítico y de seguridad.

En primer lugar, existe consenso sobre el enorme potencial del megapuerto para impulsar el desarrollo económico y comercial del Perú. Con una inversión de US\$3,000 millones, este megaproyecto aspira a convertirse en un hub logístico para el comercio entre China y Sudamérica, aprovechando su ubicación privilegiada y capacidad para recibir buques portacontenedores de última generación (Cosco Shipping, 2024).

Según Margaret Myers, experta en asuntos de Asia y América Latina del Centro de Análisis Estadounidense, The Dialogue resalta que el terminal portuario es una compleja obra de ingeniería cuya inversión final ascenderá a US\$3.600 millones, con la que el Perú espera captar aproximadamente el 50 % de los US\$580.000 millones que genera cada año el intercambio comercial entre China y América del Sur (Olmo, 2022).

En segundo lugar, el megapuerto de Chancay plantea importantes retos para la seguridad multidimensional del Perú. A nivel interno, el aumento del flujo comercial y la actividad portuaria podría atraer amenazas como el crimen organizado transnacional, el narcotráfico, el contrabando y la trata de personas, en similar medida a la trascendencia de este coloso marítimo.

En el ámbito interno, la PNP cuenta con una comisaría local; el Ministerio del Interior comunicó que se planea construir un complejo policial de 50 mil metros cuadrados, con el propósito de garantizar el orden interno en el área del megapuerto (Andina, 2024).

Paralelamente, según Baldeón & Ganoza (2022), el catastro de embarcaciones artesanales y semiindustriales entre el 2011 y el 2017 ascendió a 400 unidades en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Chancay, la cual vela por la vigilancia y aplicación de normativas vinculadas a actividades marítimas y acuáticas, bajo la tutela de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

A fin de aumentar su capacidad instalada actual, la Superintendencia Nacional de Bienes Estatales (2024) autorizó el día 6 de marzo de 2024 que se utilicen casi 4 mil metros cuadrados de un área costera contigua para una nueva y moderna capitanía de puerto. Los delitos vigentes en esa área acuática son el pillaje, el robo armado, el tráfico de combustible, etc. La próxima presencia de barcos extranjeros de alta borda y embarcaciones logísticas y de apoyo despertará el interés de mafias, incrementando los delitos citados, así como el surgimiento de otros de índole internacional, como el terrorismo, el narcotráfico, el tráfico de personas, etc.

Según el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico – CEPLAN (2022), eventos disruptivos futuros, como el debilitamiento del orden mundial, la inestabilidad regional, el incremento de las desigualdades y el crimen transnacional, podrían impactar negativamente en el desarrollo nacional si no se toman medidas adecuadas.

Durante las últimas dos décadas, diversos factores han transformado el orden internacional, dando lugar al multipolarismo. La posición dominante que Estados Unidos mantenía sobre el sistema se ha visto afectada, no solo por el progresivo debilitamiento de su propia economía, sino también y en mayor medida, por el surgimiento de potencias emergentes.

Este nuevo panorama ha generado un relativo equilibrio en la distribución del poder global, donde aparentemente ninguno de los actores principales, es decir, las potencias mundiales, tiene la capacidad de imponerse por sí mismo sobre los demás. Esta situación ha suscitado un debate acerca de si este nuevo escenario multipolar es más o menos estable en comparación con el anterior unipolarismo.

La cuestión gira en torno a las implicaciones que este cambio en la dinámica del poder global puede tener sobre la estabilidad del sistema internacional. Algunos argumentan que el multipolarismo podría conducir a una mayor cooperación y equilibrio entre las potencias, mientras que otros advierten sobre la posibilidad de una mayor competencia y conflicto en ausencia de un líder hegemónico claro (Pellicer, 2018).

Stanley Hoffmann en su obra "A New World Order and Its Troubles", citado por Barbé en 1995, introdujo el concepto de multicentrismo global. Según este paradigma, diferentes naciones ejercen su influencia en distintas esferas: mientras Rusia destaca en el ámbito militar, Japón y Alemania sobresalen en lo económico y financiero. Por otra parte, China y la India resaltan por su poderío demográfico, al tiempo que Estados Unidos mantiene su hegemonía tanto en lo económico como en lo militar (Barbé, 1995).

Este enfoque sugiere que el poder ya no se concentra en un solo país o bloque, sino que se distribuye entre varios actores prominentes, cada uno de los cuales domina en un área específica. Esta diversificación del poder ha dado lugar a un nuevo orden mundial caracterizado por la multipolaridad, donde la influencia se reparte entre múltiples centros de poder en lugar de una única superpotencia.

Retornando a la actualidad, la clara competitividad de China y EE. UU. por liderar la economía mundial, se ha trasladado a otros campos como el comercio y la defensa. Según el ranking de competitividad mundial 2023, EE. UU. se ubicó en el puesto 9, China en el 22 y Perú en el 55 (Centrum PUCP, 2023).

EE. UU. ha manifestado recientemente a Perú su inquietud por el control de aspectos importantes en la infraestructura por capital chino, como el suministro eléctrico en la ciudad capital y el recién construido megapuerto en la costa del Pacífico (Stott & Daniels, 2023).

Washington está preocupado por la posibilidad de que Chancay siga el modelo visto en otros lugares, en los que las compañías chinas construyen terminales portuarios de "doble uso" destinados principalmente al transporte de carga, pero lo suficientemente grandes como para que la marina de Beijing pueda reabastecer a sus barcos de guerra. Cabe resaltar que China viene llevando a cabo la ampliación de su Armada a niveles expedicionarios; en el 2035 contará con seis portaaviones, dos de los cuales tendrán propulsión nuclear (Yuan, 2024).

En el ámbito regional, Chile verá muy afectado sus intereses, el Vicealmirante (r) Ignacio Mardones señala que no solo su principal puerto de Valparaíso podría quedar relegado al cabotaje proveniente de Chancay, sino que los puertos chilenos de Antofagasta, Mejillones, Tocopilla e Iquique, que forman parte del corredor bioceánico que une Brasil con Chile, están amenazados de ser desplazados por Chancay, dado que la conexión con Brasil ya no se haría a través del norte chileno, sino por el corredor bioceánico nororiental en Perú (Mardones, 2022).

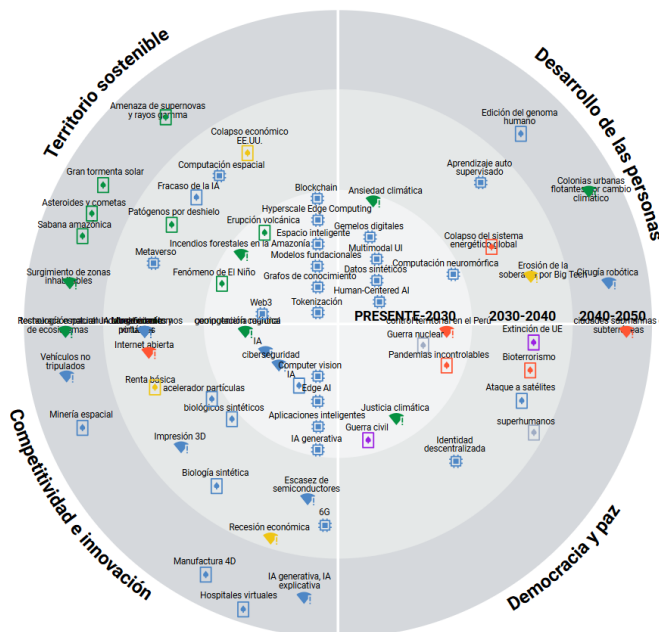
En Sudamérica, la Ministra de Planeamiento y Presupuesto del Brasil manifestó al Ministro de Economía y Finanzas del Perú en su visita oficial del 11 de marzo de 2024 su interés por exportar soya, granos y maíz a través de Chancay. Igualmente, Ecuador está ansioso de que Chancay inicie sus operaciones por dos motivos: el primero, la próxima entrada en vigencia del TLC entre Ecuador y China; el segundo, en visita efectuada en febrero de 2024, 15 grandes empresarios organizados por la Embajada del Ecuador en el Perú verificaron el megaproyecto e indicaron que fortalecerá los vínculos comerciales (Arias, 2024). Para Colombia la perspectiva es mixta, el Perú es uno de los principales destinos de inversiones colombianas (Saldarriaga, 2023). En contraparte, el Ministerio de Transportes

del Gobierno de Colombia (2020) manifestó que el puerto de Buenaventura ha reducido su competitividad por motivos de profundidad, coyuntura que será aprovechada por Chancay.

Por otro lado, el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional es un documento fundamental para el futuro del Perú, que establece los lineamientos y objetivos estratégicos para el desarrollo del país en las próximas décadas. Este plan se basa en un análisis prospectivo al 2050 y tiene como objetivo guiar las políticas públicas y las acciones del Estado para alcanzar un desarrollo sostenible y equitativo (Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, 2022).

Dicho plan aborda diversos aspectos del desarrollo nacional, incluyendo la economía, la sociedad, la infraestructura, el medio ambiente y la seguridad. En el campo de la seguridad y defensa, el plan identifica varias amenazas potenciales que podrían afectar la estabilidad y la integridad del país en los próximos años. Algunas de estas amenazas incluyen el crimen organizado, el narcotráfico, el terrorismo, los conflictos sociales y la problemática del país como hub portuario (ver Figura 2).

FIGURA 2
Eventos que afectarán el desarrollo nacional al 2050.



Fuente: Observatorio del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, 2024.

Complementariamente, en el año 2021 se emitió la Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030. Dicho documento resalta como lineamiento tercero el “Fortalecimiento de las capacidades nacionales destinadas a la defensa de la soberanía e integridad territorial y la protección de la población y el territorio frente a los conflictos y/o amenazas del ámbito externo”, lo que está enmarcado dentro del Objetivo Prioritario No. 1 “Garantizar la defensa de los intereses nacionales destinados a la paz y seguridad nacional en salvaguarda de la ciudadanía y espacio nacional”, lo cual claro está, incluye todos los ámbitos, como lo son las inversiones públicas o privadas para el desarrollo de las instalaciones portuarias y dominio marítimo (Poder Ejecutivo del Perú, 2021).

La Presidencia del Consejo de Ministros (2017) aprobó el DS N°106-2017-PCM, mediante el cual se reglamentó la identificación, evaluación y gestión de riesgos de los activos críticos nacionales (ACN), cuya definición abarca a “aquellos recursos, infraestructuras y sistemas que son esenciales e imprescindibles para mantener y desarrollar las capacidades nacionales, o que están destinados a cumplir dicho fin; y, cuya afectación, perturbación o destrucción no permite soluciones alternativas inmediatas, generando grave perjuicio a la Nación”.

Bajo esta premisa es ineludible que, por su envergadura y valor, Chancay debería adquirir una condición especial. Pero no solo requerirá de esta designación, sino que demandará la evolución de instrumentos de gestión territorial para incorporar las variables marítima y portuaria de manera estratégica, a fin de acompañar su crecimiento armónico y sostenido, contribuyendo a obtener ventajas competitivas futuras.

4. DISCUSIÓN

Los hallazgos presentados reflejan la complejidad y multidimensionalidad del impacto estratégico del megapuerto de Chancay para el desarrollo y la seguridad nacional del Perú. La incorporación del país a la Nueva Ruta de la Seda a través de este proyecto demanda una visión de futuro que trascienda la dimensión comercial y abarque aspectos geopolíticos, territoriales y de seguridad.

Desde una perspectiva económica, el argumento central es que Chancay tiene el potencial de convertirse en un hub logístico regional que dinamice las exportaciones peruanas y el comercio intrarregional, aprovechando su ubicación estratégica y su capacidad para recibir buques de gran calado. Sin embargo, para materializar estos beneficios se requiere una estrategia integral que articule el puerto con su área contigua productiva y promueva cadenas de valor.

En cuanto al ámbito de seguridad, los resultados resaltan la necesidad de fortalecer integralmente las capacidades de las entidades encargadas de la seguridad y del control en el ámbito portuario y marítimo para hacer frente a amenazas como el crimen organizado, el terrorismo internacional, el narcotráfico y el contrabando. Ante dicha necesidad, correspondería considerar la actualización de la política de seguridad de acuerdo con la aparición de estos nuevos escenarios.

No obstante, el terminal portuario demandará un tratamiento prioritario y multisectorial en materia de seguridad. Existen ejemplos similares en otros continentes donde la seguridad económica y alimentaria dependen del comercio marítimo. Particularmente Japón, entre otros motivos de seguridad externa, se ha visto forzado a rediseñar su política de seguridad para asegurar el desarrollo de su economía mediante la seguridad de sus líneas marítimas (Government of Japan, 2022).

Desde el punto de vista geopolítico, el megapuerto de Chancay se inserta en un contexto de creciente competencia estratégica entre China y Estados Unidos en la región. Si bien la nueva ruta representa una oportunidad para diversificar los vínculos económicos y de cooperación, también genera riesgos de dependencia asimétrica y potenciales compromisos de interés que el Perú debe manejar con pragmatismo y equilibrio, tal como advierten Stott & Daniels (2023).

La experiencia de otros países de la región que han avanzado en sus relaciones con China, como Brasil, puede brindar aprendizajes útiles en este campo. El posible desarrollo del tren bioceánico que conectará Perú y Brasil potenciará las ventajas competitivas por menores costos y tiempo (Plataforma digital única del Estado Peruano, 2024). El bloque de cooperación económica denominado BRICS+, conformado por Brasil, Rusia, India, China, Sudáfrica y seis nuevas naciones desde enero de 2024, podría capitalizar estas oportunidades (Martin, 2025). Por tal motivo, se prevé requerir una política exterior proactiva que promueva la diversificación de socios y espacios de cooperación, sin alineamientos automáticos ni exclusiones (ver Figura 3).

FIGURA 3

Posibles recorridos del tren bioceánico que pasaría por Perú, Bolivia y Brasil.



Fuente: (Beltrán, 2024).

Según Velarde (2023), los esfuerzos de los países americanos por incrementar su integración no son recientes; un claro ejemplo son las conclusiones alcanzadas en la Conferencia Especial sobre Seguridad de la OEA celebrada en México el año 2003, donde se resalta la necesidad del establecimiento de zonas de paz y cooperación, las cuales contribuyen a mejorar la paz, la seguridad y el desarrollo en el continente americano, así como la lucha contra la delincuencia organizada transnacional, el problema mundial de las drogas, la fabricación y el tráfico ilícito de armas de fuego, entre otras.

En el plano regional, los hallazgos coinciden con lo planteado por el Vicealmirante (r) Mardones del vecino país del sur, el cual advierte sobre el potencial impacto negativo de Chancay en la competitividad de sus puertos que forman parte del corredor bioceánico con Brasil (Mardones, 2022). Esto podría generar tensiones y reacciones defensivas, que el Perú deberá manejar anticipadamente con cautela y visión estratégica.

Por otro lado, el interés de países como Brasil, Ecuador y Colombia por utilizar Chancay como plataforma logística abre oportunidades de cooperación e integración regional, lo cual catalizaría la apertura de una agenda mixta en mayores y distintos ámbitos.

En síntesis, el megapuerto de Chancay constituye un proyecto transformador que pone a prueba la capacidad estratégica del Perú para maximizar sus ventajas y gestionar sus riesgos en un entorno global cambiante. Más que una inversión aislada, representa una apuesta por un nuevo modelo de inserción internacional y desarrollo territorial que requiere una visión de largo plazo, liderazgos sólidos

y políticas de Estado consistentes. Solo así se podrá aprovechar esta ventana de oportunidad para dar un salto cualitativo hacia un futuro más próspero, seguro y sostenible.

5. CONCLUSIONES

El megapuerto de Chancay es un proyecto estratégico para el desarrollo económico y social del Perú, pero también plantea importantes desafíos en materia de seguridad multidimensional y posicionamiento geopolítico.

Ofrece un gran potencial para dinamizar las exportaciones peruanas y el comercio intrarregional, pero demandará una estrategia integral que articule el puerto con su área interna productiva y promueva cadenas de valor.

Por otro lado, plantea riesgos significativos asociados al terrorismo internacional, el crimen organizado transnacional, el narcotráfico, el contrabando y la trata de personas, que podrían exacerbarse con el aumento del flujo comercial y la actividad portuaria, factores que hasta la actualidad el país no ha enfrentado en esa magnitud.

Frente a ello, es previsible que se fortalezcan integralmente las capacidades de las entidades encargadas de la seguridad y control en el ámbito marítimo y portuario, como la Policía Nacional, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Aduanas y Migraciones. Esto supone no solo aumentar los recursos humanos y logísticos, sino particularmente mejorar la inteligencia, la interoperabilidad y la cooperación interagencial, para prevenir y combatir estas amenazas de manera efectiva, en el marco de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030.

Desde una perspectiva geopolítica, el puerto de Chancay se inserta en un contexto de creciente competencia estratégica entre China y Estados Unidos en la región. Si bien representa una oportunidad para diversificar los vínculos económicos y de cooperación, también genera riesgos de dependencia asimétrica y potenciales conflictos de intereses que se deben gestionar con liderazgo, pragmatismo y equilibrio. Esto implica fortalecer la institucionalidad y la coordinación en todos los niveles, así como la capacidad de manejar crisis y diálogos con diferentes actores. De igual manera se requerirá una política exterior proactiva que promueva la diversificación de socios y espacios de cooperación.

Chancay tendrá un impacto innegable en la competitividad de los puertos y corredores bioceánicos de países vecinos como Chile, Brasil, Ecuador y Colombia. Mientras algunos ven oportunidades para fortalecer sus vínculos comerciales y utilizar al Perú como plataforma logística, otros perciben riesgos y potenciales

incompatibilidades que demandarán una gestión cautelosa y estratégica por parte de las instituciones propias.

En suma, el megapuerto de Chancay constituye una oportunidad real para que el Perú dé un salto cualitativo en su proceso de desarrollo, pero también un desafío enorme que pone a prueba su capacidad estratégica para navegar en un entorno global complejo y cambiante.

Más allá de una inversión puntual, representa una apuesta por un nuevo modelo de inserción internacional y desarrollo territorial que demanda pensamientos estratégicos, liderazgos visionarios y una participación activa de todos los actores involucrados.

Desde una mirada prospectiva, el futuro de la seguridad nacional asociada al megapuerto de Chancay exige ser visto bajo un enfoque regional, continental y global. En el plano regional, la proyección de corredores bioceánicos y la competencia portuaria vienen redefiniendo las prioridades estratégicas de defensa marítima y terrestre, constriñendo al Perú a fortalecer su capacidad disuasiva. En el continente americano el puerto introdujo desde su inauguración, en noviembre del año pasado, un nuevo eje en la relación hemisférica, donde la pugna de las primeras potencias globales es más evidente. A nivel global, Chancay se incorpora a la disputa por las rutas de abastecimiento y las cadenas estratégicas de suministro, escenario que demanda al Perú visualizar un sistema de defensa multidimensional, dada su actual y condición futura de Estado exportador de variados recursos procedentes de la minería, agricultura, pesca, etc.; implícitamente demanda al Estado garantizar la soberanía, la seguridad y la estabilidad, indispensables para moverse en un escenario global crecientemente multipolar y competitivo.

En última instancia, según Méstre (1979), la geopolítica no solo sugiere las condiciones naturales, sino también las que provocan cambios en la relación de fuerzas. Por ello, el espacio geográfico debe considerarse como "un teatro, además de un medio". Los escenarios disruptivos (cartas salvajes o cisnes negros) siempre serán una posibilidad impredecible, la planificación y la anticipación podrían ser elementos prioritarios para afrontarlos (Dirección Nacional de Prospectiva y Asuntos Estratégicos, 2021).

REFERENCIAS

- Andina. (12 de enero de 2024). *Ministro del Interior: zona del megapuerto de Chancay contará con complejo policial*. Obtenido de Andina: <https://andina.pe/ingles/noticia-ministro-del-interior-zona-del-megapuerto-chancay-contara-complejo-policial-970211.aspx>
- Arias, F. (23 de febrero de 2024). *Puerto de Chancay: Delegación ecuatoriana visitará el terminal a fin de establecer relaciones comerciales*. Obtenido de Infobae: <https://www.infobae.com/peru/2024/02/23/puerto-de-chancay-delegacion-ecuatoriana-visitara-el-terminal-a-fin-de-establecer-relaciones-comerciales/>
- Baldeón, A., & Ganoza, F. (2022). Desembarques de Recursos Demersales y Costeros que sustentan la Pesca Artesanal en el Puerto de Chancay 2011-2017. *Repositorio IMARPE*, 49(4), 509-522.
- Barbé, E. (1995). *Relaciones Internacionales*. Tecnos S.A.
- Beltrán, C. (2 de abril de 2024). *Tren bioceánico conectaría PERÚ y Brasil desde Chancay: ¿por dónde pasaría y cómo va el proyecto?* Obtenido de La República: <https://larepublica.pe/sociedad/2024/03/15/tren-bioceanico-conectaría-peru-y-brasil-desde-chancay-por-donde-pasaría-y-como-va-el-proyecto-china-megapuerto-de-chancay-532065>
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. (2022). *Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050*. Centro Nacional de Planeamiento Estratégico.
- Centrum PUCP. (20 de junio de 2023). *Ranking de competitividad Mundial 2023: Perú desciende al puesto 55*. Obtenido de Centrum PUCP: <https://centrum.pucp.edu.pe/centrum-news/noticias-institucionales/ranking-competitividad-mundial-2023-peru-desciende-puesto-55/>
- Cosco Shipping. (14 de 3 de 2024). *Puerto de Chancay*. Obtenido de Cosco Shipping: <https://coscochancay.pe/>
- CPI Reserch. (2022). *PERÚ: Población 2022*. CPI Reserch. Obtenido de <https://cpi.pe/images/upload/paginaweb/archivo/23/poblacion%202022.pdf>
- Diario Oficial El Peruano. (14 de setiembre de 2023). *Puerto de Chancay: pruebas de ataque de naves en muelle se iniciarán el próximo año*. Obtenido de Diario Oficial El Peruano: <https://elperuano.pe/noticia/223037-puerto-de-chancay-pruebas-de-ataque-de-naves-en-muelle-se-iniciaran-el-proximo-ano/>
- Dirección Nacional de Prospectiva y Asuntos Estratégicos. (2021). *Reporte de eventos futuros y escenarios disruptivos*. Centro Nacional de Planeamiento Estratégico.
- Government of Japan. (2022). *Japan's National Security 2022*. Government of Japan. Obtenido de <https://www.cas.go.jp/jp/siryoku/221216anzenhoshou/nss-e.pdf>
- León, H. (2013). Apuntes epistémicos sobre la seguridad de los costos. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, 2012-2013(1), 7-17.
- Mardones, I. (2022). Puerto Chancay en Perú y su impacto geopolítico en Chile. *Athenalab*, 2012(1), 1-19.
- Martin, N. (06 de julio de 2025). DW. Obtenido de Economía: <https://www.dw.com/es/qu%C3%A9-es-el-grupo-de-los-brics-y-por-qu%C3%A9-es-importante/a-73170137>
- Méstre, T. (1979). De la Geopolítica a la Geoestrategia. *Revista de Política Internacional*, 1(160), 33-52.
- Ministerio de Transporte del Gobierno de Colombia. (21 de julio de 2020). *Competitividad en el puerto de Buenaventura*. Obtenido de GOV. CO: <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/8761/competitividad-en-el-puerto-de-buenaventura/>
- Narrea, O. (2022). *Sharing Chinese and Peruvian Visions about the Future Chancay Port: Exploring Opportunities under the Belt and Road*. Centro de Estudios sobre China y Asia - Pacífico Universidad del Pacífico.
- Observatorio del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. (18 de mayo de 2024). *Radar de eventos futuros ¿Qué eventos futuros afectarían el desarrollo nacional?* Obtenido de Observatorio del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico: <https://observatorio.ceplan.gob.pe/evento>

- Olmo, G. D. (8 de setiembre de 2022). *Chancay, el megapuerto estratégico para el comercio con Asia que China construye en Perú (y el impacto que ya genera)*. Obtenido de BBC News Mundo: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-62746144>
- Pellicer, J. (18 de enero de 2018). *Kenneth Waltz: Neorrealismo y Estructura del Poder*. Obtenido de Kosmos-Polis: <https://kosmopolis.com/2016/01/kenneth-waltz-neorrealismo-y-estructura-de-poder/>
- Plataforma digital única del Estado Peruano. (11 de mayo de 2024). *Visita de la Institución Proyecto "Corredor Ferroviario Intercontinental Perú-Brasil" a la Municipalidad Distrital de Chancay*. Obtenido de Noticias Plataforma digital única del Estado Peruano: <https://www.gob.pe/institucion/munichancay-lima/noticias/952921-visita-de-la-institucion-proyecto-corredor-ferroviario-intercontinental-peru-brasil-a-la-municipalidad-distrital-de-chancay>
- Poder Ejecutivo del Perú. (2021). *Decreto Supremo N.º 005-2021-DE, Decreto Supremo que Aprueba la "Política Nacional Multisectorial de Seguridad y Defensa Nacional al 2030"*. Diario Oficial el Peruano.
- Presidencia del Consejo de Ministros. (2017). *Decreto Supremo N°106-2017-PCM, Reglamento para la Identificación, Evaluación y Gestión de Riesgos de los Activos Críticos Nacionales (ACN)*. Diario Oficial el Peruano.
- Ramos, A. (27 de diciembre de 2023). *Crece la preocupación por el inminente monopolio absoluto de China en la distribución eléctrica de Lima*. Obtenido de Infobae: <https://www.infobae.com/peru/2023/12/26/crece-la-preocupacion-por-el-posible-monopolio-absoluto-de-china-en-la-distribucion-electrica-de-lima/>
- Saldarriaga, J. (2 de diciembre de 2023). *Colombia es ya el cuarto país que más invierte en el Perú: ¿Qué nuevas empresas alistan su aterrizaje?* Obtenido de El Comercio: <https://elcomercio.pe/economia/inversiones-colombia-es-ya-el-cuarto-pais-que-mas-invierte-en-el-peru-que-nuevas-empresas-alistan-su-aterrizaje-chancay-noticia/>
- Stott, M., & Daniels, J. (2 de octubre de 2023). *US raises concern with Peru over Chinese control of infrastructure*. Obtenido de Financial Times: <https://www.ft.com/content/2c77be69-60d7-4d5c-a0c6-c7978bde3888>
- Superintendencia Nacional de Bienes Estatales. (2024). *Resolución N° 0247-2024/SBN-DGPE-SDAPE*. Sede Digital de la Superintendencia Nacional de Bienes Estatales.
- Velarde, M. (28 de octubre de 2023). *Avances y resultados de la Conferencia Especial sobre Seguridad de la OEA (Ciudad de México, 27-28 octubre 2003)*. Obtenido de Academia.edu: https://www.academia.edu/43836016/Avances_y_resultados_de_la_Conferencia_Especial_sobre_Seguridad_de_la_OEA_Ciudad_de_M%C3%A9xico_27_28_octubre_2003_
- Villagra, M. E. (2023). *Megapuerto de Chancay: Repercusiones en el Comercio Sudamericano e Impacto Geoestratégico*. *Revista Seguridad y Poder Terrestre*, 2(2), 75-86. doi:10.56221/spt.v2i2.28
- Yuan, D. (11 de marzo de 2024). *China, camino a ser superpotencia militar en el Pacífico*. Obtenido de DW: <https://www.dw.com/es/china-camino-a-convertirse-en-s%C3%BAperpotencia-militar-en-el-pac%C3%ADfico/a-68496230>