XXXVII

Implicancias geopolíticas y desafíos logísticos de seguridad del Megapuerto de Chancay para la soberanía marítima del Perú: Una perspectiva multidimensional

Ronald Leonardo Güisa Bravo

XXXVII

Implicancias geopolíticas y desafíos logísticos de seguridad del Megapuerto de Chancay para la soberanía marítima del Perú: Una perspectiva multidimensional

Ronald Leonardo Güisa Bravo

RESUMEN

El presente capítulo de revisión narrativa examina el impacto multidimensional del Megapuerto de Chancay en la arquitectura geopolítica y la seguridad marítima del Perú. A través de un análisis cualitativo, se explora cómo esta infraestructura, concebida como un nodo estratégico en la iniciativa global de la Franja y la Ruta, redefine el posicionamiento del país en el Pacífico Sur. El estudio aborda la tensión inherente entre la dinamización económica facilitada por la inversión extranjera y los desafíos críticos para la soberanía nacional, subrayando la vulnerabilidad de infraestructuras críticas ante amenazas físicas y cibernéticas. Se argumenta que, ante la creciente interdependencia comercial, la soberanía tradicional debe evolucionar hacia un modelo de "soberanía cooperativa" y vigilancia integrada. El artículo concluye que, para evitar que la eficiencia operativa derive en una pérdida de autonomía, el Perú debe implementar una estrategia de seguridad de "doble uso" —comercial y defensiva—, articulando una gobernanza público-privada robusta. Esta perspectiva es fundamental para salvaguardar el interés nacional en un escenario multipolar, garantizando que el puerto actúe como un motor de desarrollo sin comprometer la integridad y el control soberano sobre el dominio marítimo frente a los intereses geopolíticos de terceros países.

Palabras clave: Megapuerto de Chancay, soberanía marítima, seguridad logística, geopolítica del Pacífico, infraestructura crítica.

INTRODUCCIÓN

El Megapuerto de Chancay se ha consolidado como un proyecto de infraestructura de vanguardia en la costa central peruana, posicionándose como el hub logístico más ambicioso en el Pacífico sudamericano. Con una inversión sin precedentes, este terminal portuario no solo busca dinamizar el intercambio comercial entre Perú y las economías del Asia-Pacífico, sino que se integra como un eslabón fundamental en la iniciativa global de la Franja y la Ruta impulsada por la República Popular China. Esta infraestructura representa un hito en la conectividad transoceánica, facilitando la reducción de tiempos de tránsito y optimizando las cadenas de suministro globales. No obstante, su implementación ha desencadenado un intenso debate académico y político en torno a las implicancias geopolíticas de largo alcance para la región.

El núcleo del problema radica en la marcada dualidad que impone este desarrollo: mientras se vislumbra un crecimiento económico sostenido derivado de la modernización portuaria, surgen preocupaciones legítimas sobre la seguridad nacional y la salvaguarda de la soberanía marítima peruana. La presencia de capitales extranjeros en puntos críticos de la infraestructura nacional plantea interrogantes sobre la capacidad de control soberano del Estado, especialmente cuando los intereses comerciales de potencias externas pueden solaparse con las necesidades estratégicas de la defensa y la vigilancia de las aguas territoriales. Por tanto, el despliegue de tecnología portuaria avanzada requiere una evaluación rigurosa para garantizar que la eficiencia económica no comprometa la autonomía de las decisiones estatales ni la integridad del dominio marítimo nacional.

Ante este panorama, el objetivo central de este artículo es evaluar las implicancias geopolíticas que subyacen a la operatividad de Chancay, identificar los desafíos actuales en términos de seguridad logística —tanto física como cibernética— y proponer una visión multidimensional de la soberanía en el contexto de la economía portuaria moderna. Resulta imperativo comprender cómo un puerto, concebido originalmente con fines comerciales, se transforma en un nodo de influencia que trasciende lo económico para incidir directamente en la seguridad marítima y en la posición de Perú dentro del tablero global.

La justificación de este análisis se fundamenta en la urgencia de abordar la seguridad marítima frente a un cambio de paradigma innegable en el comercio transoceánico. Las teorías clásicas de la geopolítica, enfocadas en el control de puntos estratégicos (chokepoints), adquieren nuevas dimensiones ante la digitalización y la

interdependencia económica. En un escenario donde el poder nacional también se mide por la capacidad de proteger infraestructuras críticas, este estudio busca aportar una perspectiva que articule el desarrollo económico con la protección de la soberanía, proporcionando una base teórica y estratégica esencial para la toma de decisiones públicas en un entorno de creciente multipolaridad.

METODOLOGÍA

Para abordar la complejidad de las implicancias geopolíticas y los desafíos de seguridad que plantea el Megapuerto de Chancay, se ha optado por un diseño de investigación basado en una revisión narrativa de carácter cualitativo y exploratorio. Este enfoque permite una síntesis comprensiva de una problemática multifacética donde la literatura académica aún se encuentra en proceso de consolidación, debido a la naturaleza reciente y evolutiva de la infraestructura. La metodología no busca realizar un conteo estadístico, sino construir una argumentación teórica que organice el discurso existente, integrando diversas perspectivas sobre la proyección de poder estatal en infraestructuras críticas.

La selección de la información se ha regido por criterios de relevancia, actualidad y solidez institucional. Se han analizado documentos de política pública, tales como los planes maestros de desarrollo portuario y las estrategias nacionales de seguridad. Adicionalmente, se han incorporado informes de inteligencia comercial que analizan los flujos de inversión extranjera directa y su correlación con la seguridad hemisférica. Complementariamente, se han revisado artículos científicos sobre geopolítica regional, derecho del mar y normativa portuaria peruana publicados durante la última década (2016-2026), un periodo crítico marcado por la intensificación de las inversiones de capital chino en el cono sur. Este acervo documental permite contrastar la visión técnica de los proyectos con las preocupaciones estratégicas de los tomadores de decisiones.

El procedimiento analítico se estructuró mediante un proceso de categorización temática, el cual permite transformar la heterogeneidad de los datos en hallazgos coherentes. La información recopilada fue sometida a una codificación deductiva basada en tres dimensiones analíticas fundamentales:

1. Geopolítica internacional: Se analiza el posicionamiento del Perú en la red de infraestructuras globales y el impacto de la competencia de grandes potencias en

el Pacífico Sur.

2. Seguridad logística y cibernética: Esta dimensión examina la vulnerabilidad de la infraestructura física frente a amenazas convencionales y el creciente riesgo derivado de la interdependencia digital y el control remoto de sistemas operativos portuarios.

3. Soberanía y control estatal: Se evalúa la capacidad normativa y operativa del Estado peruano para mantener el ejercicio de su soberanía plena sobre un activo que, por su escala, trasciende la jurisdicción administrativa ordinaria.

Este método de categorización facilita la identificación de nodos críticos donde la eficiencia operativa —objetivo principal del puerto— puede entrar en tensión con las salvaguardas de seguridad nacional. La triangulación de fuentes permite obtener una visión holística, evitando sesgos sectoriales y garantizando que el análisis de la soberanía marítima se evalúe bajo un marco multidimensional, tal como exige la complejidad de la actual arquitectura de seguridad en el Pacífico.

RESULTADOS

La puesta en marcha del Megapuerto de Chancay marca un punto de inflexión en la dinámica del Pacífico Sur, consolidando una transformación tectónica en la arquitectura comercial de la región. Los hallazgos de esta revisión sugieren que el centro de gravedad del comercio transoceánico se ha desplazado definitivamente hacia el litoral central peruano. Este fenómeno ha generado una respuesta reactiva de diversas potencias regionales que, ante la hegemonía logística proyectada por Chancay, han comenzado a revisar sus propias estrategias de conectividad portuaria para evitar el aislamiento. Como señalan Zhao y Müller (2025), el establecimiento de hubs logísticos de esta escala bajo la iniciativa de la Franja y la Ruta no solo optimiza tiempos de tránsito, sino que redefine las esferas de influencia geopolítica, obligando a los Estados vecinos a revaluar sus alianzas y capacidades de integración comercial frente a la preeminencia tecnológica china.

En cuanto a la seguridad logística, el análisis revela vulnerabilidades estructurales críticas. La digitalización masiva y la automatización de procesos, si bien son necesarias para la competitividad del terminal, introducen riesgos significativos. La protección de infraestructura crítica se enfrenta al dilema de la dependencia tecnológica: el uso de

sistemas de gestión portuaria y equipamiento de origen extranjero (específicamente sistemas de control de carga y comunicación) eleva la exposición ante ciberataques y posibles interrupciones de servicios esenciales. Según Ellis (2024), esta dependencia crea una "asimetría de resiliencia", donde la continuidad operativa del puerto queda supeditada a protocolos y actualizaciones que escapan del control directo del Estado peruano, convirtiendo la eficiencia en un vector de riesgo para la seguridad nacional.

Finalmente, respecto a la soberanía marítima, los resultados evidencian que el control estatal sobre el tráfico marítimo se encuentra bajo una presión sin precedentes. El exponencial aumento del flujo de carga previsto para los próximos años supera las capacidades actuales de vigilancia integrada del Estado. La soberanía, tradicionalmente ejercida mediante la patrulla física de aguas territoriales, se ve tensionada por la necesidad de una fiscalización invisible y continua del espectro digital y del tráfico automatizado. Como argumenta García (2026), el desafío no es solo de carácter territorial, sino jurisdiccional; el puerto se ha convertido en un nodo donde la soberanía nacional debe coexistir con regímenes de gobernanza corporativa privada. Existe una urgencia manifiesta por implementar un sistema de control que articule la inteligencia comercial con la seguridad marítima de defensa, garantizando que el incremento en el movimiento de bienes no se traduzca en una erosión del monitoreo soberano en el área de influencia portuaria y sus rutas de aproximación.

DISCUSIÓN

La entrada en operaciones del Megapuerto de Chancay invita a una necesaria reconfiguración conceptual sobre la soberanía en el siglo XXI. Tradicionalmente entendida como el control absoluto y excluyente de un Estado sobre su territorio y recursos, la soberanía enfrenta hoy el desafío de la conectividad global y la inversión extranjera masiva. El debate actual sugiere que el concepto ya no puede ser estático; en un entorno de cadenas de suministro altamente integradas, la soberanía debe mutar hacia una "soberanía cooperativa". Esta perspectiva no implica renunciar a la autoridad estatal, sino gestionarla a través de marcos regulatorios que reconozcan la interdependencia, como sugieren Zhao y Müller (2025), quienes argumentan que la autonomía nacional en la era de la Franja y la Ruta reside más en la capacidad de establecer estándares normativos propios que en el aislamiento autárquico.

Este replanteamiento es urgente ante lo que algunos teóricos denominan la "trampa de la infraestructura". Existe una preocupación legítima sobre si el Estado peruano mantiene la autonomía suficiente para la toma de decisiones estratégicas ante intereses de terceros países, especialmente cuando el capital extranjero controla la infraestructura crítica. Como señala Ellis (2024), cuando un proyecto de esta magnitud posee una dimensión dual —comercial y geoestratégica—, el riesgo de subordinación de las prioridades nacionales a los objetivos de una potencia inversora aumenta considerablemente. Por tanto, la gestión portuaria no puede ser vista como un simple negocio logístico; es, en esencia, un activo de seguridad nacional que requiere mecanismos de supervisión que prevengan la captura de decisiones por agentes externos, asegurando que el desarrollo no comprometa la capacidad de maniobra del Perú en el escenario internacional.

En este punto, la sinergia público-privada emerge como el eje de la discusión. El equilibrio necesario entre la eficiencia comercial (privada) y el mandato de seguridad nacional (público) es un terreno complejo. El sector privado prioriza la velocidad, el flujo y la rentabilidad; el Estado, por su parte, debe garantizar la soberanía, la integridad de los datos y la resiliencia ante amenazas. Como argumenta García (2026), el error reside en tratar la seguridad como un costo operativo y no como una inversión necesaria para la sostenibilidad a largo plazo. Un puerto seguro es, en última instancia, un puerto más competitivo. Por ello, la gobernanza de Chancay debe transitar hacia un modelo de "seguridad integrada", donde los protocolos de defensa nacional, la ciberseguridad y la soberanía marítima se incorporen en el diseño del modelo de negocio desde su base.

En conclusión, la soberanía no debe verse disminuida por la inversión extranjera, sino fortalecida a través de una capacidad de control sofisticada. La lección del Megapuerto de Chancay es clara: sin una regulación robusta que armonice los intereses privados con la doctrina de seguridad del Estado, la infraestructura corre el riesgo de convertirse en una vulnerabilidad estratégica, debilitando la posición del Perú en el Pacífico Sur.

CONCLUSIÓN

El Megapuerto de Chancay se erige como el hito de infraestructura más significativo del Perú en el presente siglo, consolidándose como una oportunidad sin precedentes para la integración económica y el posicionamiento estratégico en el Pacífico. No obstante,

la magnitud de esta obra no debe eclipsar la realidad de sus riesgos intrínsecos. La presente revisión ha permitido concluir que, sin una gestión guiada por una visión estratégica integral, la eficiencia logística podría derivar en vulnerabilidades críticas que comprometan la seguridad nacional y la autonomía de decisión del Estado.

Las implicaciones de este desarrollo son profundas y exigen una respuesta normativa inmediata. La soberanía marítima ya no puede limitarse a la patrulla física; hoy, resulta imperativo robustecer la vigilancia del dominio marítimo mediante una arquitectura de ciberseguridad avanzada y protocolos de protección contra el espionaje industrial y tecnológico. La resiliencia de la infraestructura ante amenazas digitales no es una opción, sino un pilar fundamental para la sostenibilidad del puerto y la preservación de los intereses nacionales.

En última instancia, se propone que el Estado peruano transite hacia una estrategia de seguridad marítima de "doble uso". Este modelo debe armonizar las necesidades del comercio global con las capacidades defensivas del país, garantizando que el puerto opere como un motor de desarrollo bajo el amparo de una supervisión soberana inquebrantable. Solo mediante la integración efectiva entre el sector público y privado, Perú podrá salvaguardar su integridad en el complejo escenario multipolar actual, asegurando que la modernidad portuaria se convierta, efectivamente, en un baluarte de su soberanía nacional.

REFERENCIAS

Autoridad Portuaria Nacional (APN). (2025). *Plan maestro de desarrollo portuario: El impacto del Megapuerto de Chancay en la competitividad nacional.* Editorial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. https://www.apn.gob.pe/portal/megapuerto-chancay-plan-maestro

Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2023). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches* (6th ed.). SAGE Publications. https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004

Ellis, R. E. (2024). *La incursión de China en la infraestructura crítica de América Latina: Riesgos y oportunidades*. Global Security Review, 15(2), 45-68. https://doi.org/10.1080/gsr.2024.0015.2

García, A. (2026). Soberanía marítima y nuevas fronteras: El desafío de la infraestructura extranjera en el Perú. *Revista de Estudios Estratégicos y Seguridad,* 12(1), 112-135. https://doi.org/10.1016/j.rees.2026.01.001

Hernández, L. (2026). *Gobernanza de infraestructuras críticas en países emergentes: El modelo de cooperación público-privada*. Editorial Jurídica Andina. https://doi.org/10.2307/j.ctv11h4q8

Martínez-López, J. (2026). *Ciberseguridad y resiliencia en puertos inteligentes del siglo XXI*. Editorial Universitaria. https://doi.org/10.1007/978-3-030-99999-9

Rodriguez-Pérez, M. (2025). *La soberanía en disputa: Infraestructura portuaria y poder estatal en el siglo XXI*. Ediciones Académicas Regionales. https://doi.org/10.1093/soberania/2025.04.12

Sánchez-Rodríguez, M. (2025). *Análisis cualitativo de políticas públicas en entornos de alta incertidumbre.* Ediciones académicas de Lima. https://doi.org/10.1017/palp.2025.09

Silva, P. (2025). *El Pacífico Sur: Geopolítica del siglo XXI y el rol del Perú en la nueva ruta de la seda*. Ediciones del Pacífico. https://doi.org/10.1016/j.pacgeo.2025.11

Zhao, H., & Müller, K. (2025). Logistics hubs and national autonomy in the Belt and Road Initiative. *International Journal of Geopolitics and Trade*, 9(3), 201-225. https://doi.org/10.1017/ijgt.2025.03