
HUB NORTE: UNA RESPUESTA ESTRATÉGICA ANTE EL DESAFÍO DE CHANCAY

♦ RESUMEN ♦

Chile enfrenta un desafío crítico a su soberanía logística ante el desarrollo del megapuerto de Chancay en Perú. Este artículo propone consolidar un Hub Norte integrado (Arica, Iquique, Mejillones y Antofagasta) como nodo terminal del Corredor de Capricornio, el que ya avanza para convertirse en realidad. Mediante la creación de *Zonas Económicas Especiales Privadas* (ZEEP) y una gobernanza sistémica, Chile puede capturar el flujo industrial del Cono Sur, asegurando su relevancia en el eje Asia-Pacífico y evitando la degradación de sus terminales a puertos secundarios o feeders.

Palabras clave: HUB, corredores, ZEEP, Chancay, puerto.

THE NORTHERN HUB: SECURING CHILE'S STRATEGIC INTERESTS AGAINST THE CHANCAY CHALLENGE

♦ ABSTRACT ♦

The emergence of Peru's Chancay megaport represents a significant challenge to Chile's logistical sovereignty. This article proposes an integrated "Northern Hub"—linking Arica, Iquique, Mejillones, and Antofagasta—to serve as a primary gateway for the Capricorn Bioceanic Corridor. By implementing Private Special Economic Zones and integrated governance, Chile can anchor the Southern Cone's industrial trade, maintaining its standing in the Asia-Pacific market and avoiding the risk of its ports becoming mere feeders for regional hubs.

Keywords: HUB, corridors, FTZ, Chancay, port.



EDMUNDO GONZÁLEZ ROBLES

Almirante
Magister en Ciencias Navales y Marítimas mención
geopolítica (AGN)
(edmundog190@gmail.com)
Viña del Mar, Chile.

Históricamente, Chile ha prosperado cuando ha mirado al mar con decisión. Sin embargo, en la actualidad persiste una "amnesia marítima" que desplaza la prioridad nacional hacia la cordillera. Mientras el comercio mundial se consolida en la cuenca del Pacífico, Chile arriesga su relevancia estratégica ante la emergencia de nuevos polos logísticos regionales. La respuesta nacional debe ser la transformación de nuestro sistema portuario fragmentado en una plataforma de clase mundial capaz de proyectar los intereses marítimos de la nación, perforando para ello la cordillera de Los Andes sin temor alguno.

El modelo final es el que se grafica en la figura adjunta, pero dada la urgente amenaza competitiva que cierne sobre Chile el megaproyecto del puerto peruano de Chancay, adquiere mayor urgencia y relevancia activar inmediatamente el Hub Norte propuesto, pudiendo los otros tres hubs esperar algún tiempo prudente más.

El modelo de Chancay y las Zonas Económicas Especiales Privadas (ZEEP)

La verdadera amenaza de Chancay no es solo su infraestructura física, sino el marco legal de sus *Zonas Económicas Especiales Privadas* (ZEEP) que Perú impulsa para atraer inversiones masivas. La culpa no la tiene Perú; este está haciendo lo correcto. Los que nos estamos quedando atrás, definitivamente, somos nosotros, con 10 empresas portuarias estatales que compiten entre sí, con una gobernanza no centralizada ni actualizada y confinados al poder consumidor de solo nuestro mercado nacional. La Ley N°19.542, de 1997, fue una buena ley, pero lamentablemente se quedó atrás en el tiempo.

Las ZEEP tienen la ventaja de atraer capitales extranjeros y nacionales. Estas zonas facilitan la instalación de industrias manufactureras y de servicios que

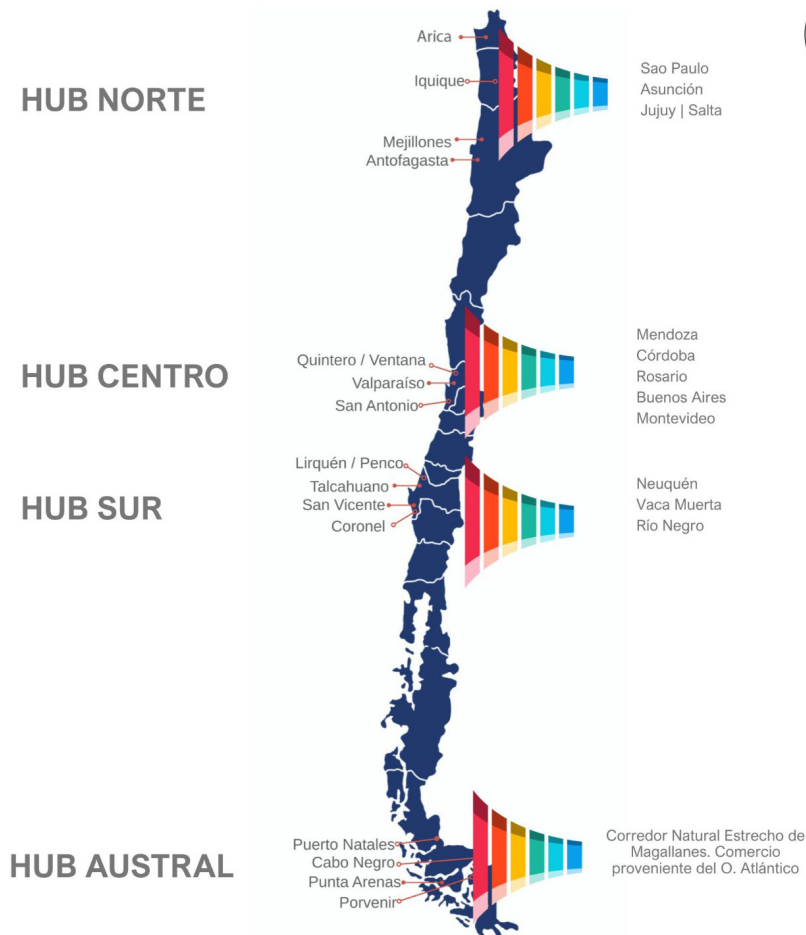
procesan carga en el entorno portuario bajo regímenes tributarios excepcionales, muy similares a la figura de las *Zonas Francas*. Sin incentivos similares, los puertos chilenos podrían sufrir el *riesgo de feederización*, vale decir degradarse a solo ser terminales "feeder", limitándose a recibir carga redistribuida desde Perú en lugar de ser los nodos principales de salida del Cono Sur hacia el Asia Pacífico.

Sin embargo, para evitar definitivamente dicho "riesgo", deberemos tener más mercado que el que nos ofrece nuestra propia población, lo que solo lograremos a través de los 4 nodos Hubs propuestos a lo largo de Chile. En esta columna solo nos centraremos en el Hub Norte, dada la mencionada amenaza que presenta Perú con su nuevo terminal en Chancay, más otros proyectos similares que pretende desarrollar, tales como la expansión del Muelle Sur del Callao y los futuros proyectos marítimos de Corio (Arequipa) y el terminal en San Juan de Marcona (Ica).

El HUB norte y el hinterland transcontinental

La viabilidad del Hub Norte depende de su capacidad para servir al corazón productivo de Sudamérica:

- **Brasil y Paraguay:** El Corredor Bioceánico de Capricornio, que esperamos se encuentre operativo en su parte Vial para fines de este año, permitirá que el sur industrial brasileño y la agricultura paraguaya accedan al Pacífico de forma directa. La población total de los estados brasileños de Minas Gerais, Espírito Santo, Río de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina y Río Grande do Sul suman 123 millones de almas, los que sumados a la población total de Paraguay nos daría un mercado total de 130 millones de habitantes.
- **Norte de Argentina:** Por su lado, Argentina técnicamente divide su Norte en las Subregiones Noroeste



HUB.
(Fuente: Elaboración autor artículo).

Argentino (NOA) y Nordeste Argentino (NEA). El NOA tiene las provincias de Tucumán, Salta, Santiago del Estero, Jujuy, Catamarca y La Rioja; por su parte, el NEA tiene las provincias de Misiones, Chaco, Corrientes y Formosa, sumando ambas una población cercana a los 11 millones de habitantes. Dichas provincias ven específicamente al núcleo de Antofagasta y Mejillones como un "faro referencial" para el norte argentino, ofreciéndoles una ruta dinámica y más cercana hacia los mercados asiáticos.

En síntesis, solo con la conexión bioceánica del Hub Norte, a través del Corredor de

Capricornio, estaremos adicionando a los 20 millones actuales de chilenos un mercado consumidor que lo multiplica por siete.

¿Es prescindible el Puerto de Arica de este Hub Norte?

La respuesta corta es que Arica no solo debe ser parte de la red, sino que cumple un rol diferenciado y crítico que los otros tres puertos no pueden cubrir por sí solos. Si bien Antofagasta, Mejillones e Iquique son las salidas naturales más directas para el flujo proveniente del Noroeste Argentino (NOA) y el sur de Brasil, dejar fuera a Arica sería un error de planificación por las siguientes razones:

Hub Norte: Una Respuesta Estratégica ante el Desafío de Chancay

E. González

1. Complementariedad y Especialización

- **Antofagasta y Mejillones:** Están fuertemente orientados a la minería y a los graneles industriales. Su capacidad para absorber carga general o agroindustrial del Corredor Bioceánico tiene límites operativos y de saturación.

- **Iquique:** Se centra en la Zona Franca y el comercio de contenedores hacia el interior.

- **Arica:** Tiene una vocación histórica de servicio al comercio exterior boliviano, pero su infraestructura está diseñada para gestionar carga fraccionada y productos agrícolas, lo cual es vital para los exportadores del Matto Grosso o del Chaco paraguayo.

2. Resiliencia de la Red Portuaria: Dependencia exclusiva de tres puertos aumenta la vulnerabilidad ante:

- **Eventos climáticos o sísmicos:** Si un maremoto o cierre de puerto afecta a la región de Antofagasta, la red necesita una o más alternativas hacia el norte.

- **Conflictos sociales o huelgas:** Contar con Arica diversifica los puntos de salida, garantizando que el Corredor Capricornio no se detenga ante contingencias locales.

3. El Factor Geopolítico y de Hinterland: Arica es la puerta de entrada al eje Perú-Bolivia-Brasil. Aunque el Corredor Capricornio tiene un trazado principal más al sur, la red de carreteras se ramifica. Arica permite conectar este corredor con el Eje de la Interoceánica Sur (IIRSA), creando una red de transporte más que una simple línea recta.

4. Capacidad de Absorción

- Se estima que el Corredor Capricornio podría movilizar millones de toneladas de granos y productos cárnicos. La infraestructura actual de Mejillones e Iquique podría verse superada rápidamente. Arica aporta una buena conexión ferroviaria: El

Ferrocarril Arica-La Paz (FCALP), aunque requiere optimización, es un activo que los otros puertos no poseen de la misma forma para conectar con los mercados del altiplano y más allá.

No basta con los tres puertos del sur, Arica debe ser integrado para ofrecer una oferta portuaria sistémica. Si Chile quiere competir seriamente contra el complejo portuario del sur del Perú, debe presentar el "Norte Grande" como un bloque logístico integrado, donde Arica actúe como el pivote septentrional.

Infraestructura de Respaldo:

Los cuatro puertos chilenos considerados en esta propuesta de Hub Norte han evolucionado significativamente hacia un modelo de puerto en red, donde la infraestructura crítica ya no se limita solo al borde costero, sino que se extiende a zonas de respaldo tierra adentro, objeto de mitigar la congestión urbana y aumentar la capacidad logística y de almacenamiento.

Terminales como Antofagasta-Mejillones ya disponen del *Sector La Negra* y el antepuerto de *Portezuelo* como para absorber esta demanda incremental de tráfico de cargas. Por su lado, Arica posee una zona de respaldo portuario en el Valle de Lluta y proyectos de mejoras en equipamiento y conectividad ferroviaria. El puerto de Iquique posee áreas de respaldo integradas con la ZOFRI y proyectos de nuevas áreas de respaldo exterior y mejoramiento vial.

Para que este Hub Norte funcione eficientemente como tal, son imprescindibles dos aspectos de interconectividad entre puertos, toda vez que la actual conectividad vial es feble (la Ruta 5 Norte y el precario camino costero). A juicio de este autor, el más eficiente y de disponibilidad inmediata es el Cabotaje Marítimo, para lo cual se debe contar con una estructura legal que facilite e incentive este medio de transporte, como asimismo que estos cuatro puertos se preparen, logística y administrativamente, para operar con naves de cabotaje, considerando que

hoy prácticamente están solo preparados para el comercio marítimo de ultramar.

El segundo aspecto vital para consolidar este HUB Norte propuesto es la interconectividad ferroviaria entre estos 4 puertos chilenos. En este sentido, una conexión ferroviaria costera, robusta y resiliente, es la mejor alternativa para no saturar a los centros urbanos y menos a la única carretera nacional longitudinal que poseemos. Además, el ferrocarril pesado debiese captar el gran peso y volumen de la carga a transportar por el Corredor Capricornio, toda vez que ese medio de transporte supera en eficiencia al transporte vial, que muchas veces se piensa como el principal medio. El ferrocarril debe ser tratado, para que este proyecto alcance su máximo rendimiento, como eje estructural y no como complemento a lo vial, que en los pródomos será vital mientras no se completen todas las vías férreas necesarias que, sin duda, tomarán mayor tiempo.

Estado del Arte Actual del Corredor Capricornio:

El estado del arte del Corredor Bioceánico de Capricornio ha dado pasos críticos en

los últimos meses, pasando de ser una promesa de voluntad política a una realidad de ingeniería civil. Este es el panorama actualizado a enero de 2026:

1. **Los Hitos Clave en lo Vial:** El punto crítico del corredor es el **Puente de la Bioceánica**, que une Carmelo Peralta (Paraguay) con Puerto Murtinho (Brasil); hoy constituye el termómetro del proyecto:
 - **Avance Físico:** A diciembre de 2025, la obra alcanzó un 80% de ejecución. Se estima que la unión física de los tableros (el "cierre" del puente) ocurrirá en mayo de 2026.
 - **Logística Aduanera:** Brasil ratificó recientemente la Convención TIR (Transportes Internacionales por Carretera), lo que permitirá el uso de un "pasaporte de carga" para que los camiones crucen fronteras con precintos simplificados, reduciendo drásticamente los tiempos de espera.
 - **Infraestructura en Chile:** En octubre de 2025 se aprobó el convenio



Corredor Bioceánico Vial (CBV) o Corredor Capricornio.
(Fuente: <https://uchile.cl/e228162>)

de programación más grande de la historia entre el MOP y el GORE de Antofagasta (casi \$600 mil millones de pesos para el periodo 2025-2035) para mejorar las rutas 23-CH y 25, esenciales para el flujo que viene de Argentina.

2. **El Modo Ferroviario, la "Segunda Fase":** A diferencia del modo vial, el tren sigue en una etapa de planificación estratégica y rehabilitación:

- **Estado actual:** Se están priorizando los acuerdos de interoperabilidad entre las redes existentes (Feronor en Chile, Belgrano Cargas en Argentina y la red ferroviaria de Brasil).

- **Enfoque:** La gobernanza actual (liderada por Antofagasta) busca que el tren sea el alimentador principal de los puertos para reducir la huella de carbono y el impacto vial en las ciudades costeras. No hay nuevas grandes vías férreas en construcción, sino un plan de recuperación de ramales transfronterizos existentes que han estado subutilizados o inactivos.

3. **Cronograma Probable y Realista:** Basado en el ritmo de obra actual y los compromisos gubernamentales, el modo Vial (Camiones) del Corredor, que es el originalmente pensado, podría encontrarse listo entre septiembre y octubre de 2026. La condición crítica la estaría dando la inauguración del Puente de la Bioceánica y finalización de accesos en el sector brasileño.

El modo ferroviario pesado, el que aún está en etapa de proyectos, tendría una fecha tentativa entre los años 2030 y 2032, el que tendría como condición crítica la estandarización de trochas, rehabilitación de vías en El Chaco paraguay y mejora en la estabilidad económica de la argentina.

Es fundamental mencionar que mientras Chancay (Perú) apuesta por la economía de escala marítima (barcos más grandes), el Corredor de Capricornio apuesta por la eficiencia logística terrestre (ahorro de hasta 10-

12 días de viaje hacia Asia desde el Mato Grosso). La "amenaza" real para Chile no es solo el puerto peruano, sino que la carga brasileña se consolide en Chancay vía aérea o por rutas más al norte, si los pasos fronterizos chilenos (Jama y Sico) no logran la digitalización aduanera prometida para finales de 2025.

Realidad Minera del Norte Chileno:

Nadie podría desconocer la identidad minera del norte chileno como un activo estratégico para Chile y como un componente relevante que justifica, aún en mayor grado, la necesidad de un Hub Norte integrado en esta macrozona del país. La minería del norte chileno constituye la carga ancla de todo lo proyectado como Hub Norte, que le otorga economía de escala y viabilidad a la existencia del Corredor Capricornio. La estrategia propuesta pretende apuntar a la diversificación con base en la minería, no a la sustitución identitaria de la misma. La minería, particularmente la cuprífera, constituyen la piedra angular de esta estrategia nacional, la que evidentemente se verá reforzada por otros bienes y servicios provenientes de las cuatro naciones hermanas que se verán favorecidas con este corredor, tres directamente por Capricornio y Bolivia, como lo ha sido históricamente a través del tratado de paz y amistad de 1904 firmado con Chile.

Hacia una gobernanza sistémica y zeep

Para competir con éxito, Chile debe reformular su marco administrativo bajo dos pilares fundamentales:

1. **Autoridad Portuaria de Macrozona:**

Es imperativo superar el modelo *unipuerto* de la Ley 19.542. Se requiere una gobernanza que coordine a los cuatro puertos del norte como un solo sistema, optimizando la inversión estatal que ya contempla 600.000 millones de pesos para potenciar el corredor.

Hoy no está definido qué ciudad puerto de Chile será el nodo decisional y operacional de este Hub, pero todo apunta, por estructura geográfica del mismo corredor, que lo será el complejo Antofagasta-Mejillones, que por lo demás coincide con su mayor población, capacidad industrial e importantes concentraciones de industrias mineras en la zona. Antofagasta, más como ciudad que como puerto, utilizando el inmenso potencial de crecimiento portuario y de áreas de apoyo que le ofrece su vecino Mejillones, cumplen a juicio del autor todos los requisitos para constituir el nodo decisional y operativo de este Hub Norte proyectado.

El impacto urbano y social que podría ocasionar la implementación integral de este proyecto, sin una gobernanza sistémica, centralizada, altamente ejecutiva y soberana en sus decisiones, será clave para el éxito del mismo. De lo contrario, en las ciudades puertos comprometidas se producirán, inevitablemente, congestiones de tránsito, presión inmobiliaria y externalidades negativas.

2. Implementación de las ZEEP en Chile:

El desarrollo del megapuerto de Chancay y la implementación de las Zonas Económicas Especiales Privadas (ZEEP) por parte de Perú representan un cambio de paradigma en el comercio del Pacífico Sur. Es un movimiento audaz que tiene aristas muy favorables, pero también riesgos considerables. Al igual que Perú, Chile debe crear ZEEP vinculadas a estos cuatro puertos. Esto permitiría que las materias primas provenientes del Atlántico se transformen en territorio nacional, generando valor agregado y empleo regional, y liberar ciertos impuestos para incentivar la inversión extranjera y nacional. Sin embargo, ello tiene aspectos positivos y negativos, desde la perspectiva estratégica y logística; a continuación analizaremos someramente algunos de ellos.

Puntos Positivos (Fortalezas y Oportunidades):

- **Atracción de Inversión Extranjera Directa:** Las ZEEP ofrecen beneficios tributarios y aduaneros que funcionan como un "imán" para empresas manufactureras, especialmente de Asia. Esto no solo genera capital, sino transferencia tecnológica.
- **Creación de un Hub Logístico-Industrial:** A diferencia de un puerto tradicional que solo mueve cajas o contenedores, las ZEEP permiten que los productos se procesen, ensamblen o transformen en las cercanías del terminal. Esto añade valor agregado y reduce costos logísticos significativamente.
- **Economía de Escala:** Al estar integradas con un puerto de aguas profundas (capaz de recibir buques Triple-E), como lo sería Mejillones, las ZEEP facilitan la consolidación de carga de otros países de la región, posicionando a Chile como el "distribuidor central" del Pacífico.
- **Desarrollo Regional:** La futura legislación de las ZEEP en Chile debiese buscar descentralizar la economía, impulsando infraestructura vial, ferroviaria y servicios básicos en zonas que antes eran periféricas.

Puntos Negativos (Debilidades y Amenazas):

- **Soberanía y Dependencia Geopolítica:** Existe una preocupación latente sobre el control que empresas estatales extranjeras puedan ejercer sobre la infraestructura. Esto puede generar una dependencia excesiva de las políticas económicas y directrices del país extranjero inversor.
- **Competencia Desleal y "Canibalización":** Si las ZEEP no están bien reguladas, podrían atraer empresas que ya operan en otras partes del país solo por el beneficio tributario, sin generar empleo neto

nuevo, o afectar a la industria nacional que no goza de esas exoneraciones.

- **Brechas de Infraestructura Complementaria:** Un puerto y una ZEEP moderna requieren conectividad terrestre de primer nivel. Si el Estado chileno no acelera la inversión en carreteras (como la Ruta 5 y Camino Costero), túneles y puentes incluidos, el puerto podría sufrir cuellos de botella que anulen las ventajas de la zona especial.

- **Riesgos Ambientales y Sociales:** El crecimiento acelerado del puerto puede generar tensiones con las comunidades locales y preocupaciones por el impacto en el ecosistema marino, lo que podría derivar en conflictos sociales que paraliquen las operaciones.

En resumen, el modelo de ZEEP de Chancay es el principal "benchmark" a batir. Mientras Perú apuesta por la exención de impuestos y la integración vertical con China, la propuesta para un Hub Norte competidor (como el propuesto para el norte de Chile)

tendría que evaluar si busca replicar ese modelo o diferenciarse mediante eficiencia digital, sostenibilidad (Hidrógeno Verde), gobernanza integral, seguridad jurídica y un socio o más confiables política y económicamente.

Conclusión: ¿Llegaremos a la meta a finales de 2026?

La inauguración del Corredor Bioceánico Capricornio, antes de que finalice el año 2026, es el plazo final para nuestra modernización logística. No basta con *perforar la cordillera* físicamente; debemos hacerlo administrativa y legalmente, superando las confusiones que hoy encarecen el debate portuario. La consolidación del Hub Norte, bajo una autoridad sistémica y con el respaldo de Zonas Económicas Especiales Privadas, es la única vía para asegurar que Chile lidere la logística del Cono Sur y proteja su soberanía económica en el siglo del Pacífico. ¡Que no se nos vaya esta oportunidad única!



BIBLIOGRAFÍA

1. Galdámez, J. C. (2025, diciembre 15). De la operación a la gobernanza, el sistema portuario chileno ante un nuevo ciclo. *Portal Portuario*.
2. Galdámez, J. C. (2025, diciembre 18). Tres confusiones que hoy encarecen el debate sobre modernización portuaria. *Portal Portuario*.
3. González, E. (2025, abril 27). No le tengamos miedo a perforar la cordillera. *Portal Portuario*.
4. Lavín, J. (2025, noviembre 13). Antofagasta: Región rica, ciudad pobre. *Ex-Ante*.
5. Pozo, J. M. (2025, mayo 16). El Corredor Bioceánico Vial Capricornio. *Instituto de Estudios Internacionales*.
6. *Portal Portuario*. (2025, julio 17). Antofagasta es un faro referencial para envíos desde provincias del norte argentino a mercados más dinámicos según embajador.
7. *Portal Portuario*. (2025, agosto 22). Puerto Antofagasta y Gobierno Regional inauguran primera etapa de zona logística en sector La Negra.
8. *Portal Portuario*. (2025, octubre 25). Puerto Antofagasta asegura estar preparado para crecer y atender a Corredor Bioceánico.
9. *Portal Portuario*. (2025, noviembre 12). Chile anuncia convenio para potenciar Corredor Bioceánico con inversiones por 600 mil millones de pesos.
10. *Portal Portuario*. (2025, noviembre 19). Perú: Creación de zonas económicas especiales atraerá inversiones.
11. *Portal Portuario*. (2025, diciembre 17). Corredor Bioceánico iniciaría operaciones en junio de 2026 con inauguración de puente que une Brasil y Paraguay.
12. *Portal Portuario*. (2026, enero 28). Paraguay: Avanzan trabajos en Lote 1 del Corredor Vial Bioceánico.
13. Seemann Group. (2024, octubre 15). Corredor Bioceánico Capricornio. *LinkedIn*.
14. Gemini. (2026). Consulta sobre cifras poblacionales de los países involucrados, estado del arte del Corredor Capricornio y pros y contras de las ZEEP. *Modelo de inteligencia artificial de Google*.