

ANÁLISIS | ATHENALAB

Puerto de Mejillones: ventaja geopolítica y competitiva para Chile ante el Corredor Bioceánico

Equipo AthenaLab

28 de julio 2026

El puerto de Mejillones —entendido como el polo portuario-industrial ubicado en la bahía de Mejillones, en la Región de Antofagasta— posee condiciones excepcionales para transformarse en uno de los nodos logísticos más relevantes del norte de Chile y del Cono Sur de América. Su importancia no radica únicamente en su capacidad portuaria actual, sino en su posición geográfica, su conexión con la industria minera, su potencial de expansión y su proyección frente al futuro Corredor Bioceánico, iniciativa que busca conectar el Atlántico con el Pacífico a través de Brasil, Paraguay, Argentina y Chile.

Figura 1. Mapa Puerto de Mejillones



Fuente: <https://www.puertomejillones.cl/quienes-somos/>

En un país donde el 94,9% del comercio exterior se moviliza por vía marítima, el desarrollo portuario no es solo un asunto económico, sino también estratégico, y en donde la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR) ha destacado que el uso inteligente del borde costero es clave para el crecimiento nacional; especialmente, por la ubicación de Chile frente al Pacífico y su potencial como plataforma de intercambio para Sudamérica¹.

En este contexto, Mejillones aparece como una infraestructura crítica para la inserción internacional de Chile, ya que no solo sirve a la minería del norte chileno, sino también puede capturar flujos de carga provenientes del centro-oeste de Brasil, Paraguay y el noroeste argentino; especialmente, hacia los mercados del Asia-Pacífico. En las siguientes líneas, este análisis revisará las principales características y capacidades del polo portuario de Mejillones; su posición frente al Corredor Bioceánico de Capricornio; sus ventajas comparativas, y las condiciones y desafíos para aprovechar la oportunidad que ofrece.

CARACTERÍSTICAS Y CAPACIDADES DE UNA FUTURA PLATAFORMA ESTRATÉGICA

La bahía de Mejillones ha sido identificada desde hace décadas como un espacio privilegiado para el desarrollo portuario. En 1998, el Estado de Chile declaró Área Costera Reservada a la Bahía Mejillones del Sur, considerando que dicha área es de las pocas que permite un desarrollo portuario importante, por sus condiciones geográficas, batimétricas, meteorológicas y por la existencia de bahías abrigadas de aguas profundas. Ese mismo decreto señaló que el proyecto del Complejo Portuario Mejillones buscaba desarrollar un puerto de alcance nacional y continental, orientado a conectar los mercados del Mercosur con el Asia-Pacífico².



Ese último antecedente es clave, ya que Mejillones, desde sus inicios, fue concebido como una plataforma de carga con proyección continental. Una de las razones que estuvieron a la vista para tomar esta decisión fue su ubicación respecto de los centros de producción minera. Ubicado a 65 kilómetros de Antofagasta y aproximadamente a 1.440 kilómetros al norte de Santiago, Mejillones se encuentra en el corazón del norte minero chileno y en una posición natural para articular flujos logísticos entre el centro del continente sudamericano y el Pacífico. El puerto de Mejillones se constituye como la principal infraestructura portuaria de transferencia de graneles sólidos y líquidos de la Región de Antofagasta, con casi tres décadas de operación y más de 63 millones de toneladas movilizadas desde el inicio de sus operaciones³. Su valor estratégico se explica por una combinación de factores: una bahía protegida, calados aptos para naves de gran tamaño, conectividad ferroviaria y carretera, disponibilidad de áreas de respaldo, cercanía a faenas mineras y experiencia en cargas críticas para la minería y la industria.

El polo portuario de Mejillones debe analizarse como un sistema portuario-industrial compuesto por distintos terminales, servicios logísticos y capacidades de apoyo. En el caso de Puerto Mejillones S.A., sus instalaciones permiten manejar graneles líquidos y sólidos, incluyendo concentrados minerales,

petcoke, clinker, azufre y ácido sulfúrico. Su Sitio N.º 1 cuenta con un muelle mecanizado con calado autorizado de 14,38 metros, diseñado para operar naves tipo Panamax de hasta 70.000 DWT, mientras que el Sitio N.º 2 posee infraestructura para la operación de ácido sulfúrico mediante cañerías de descarga y embarque desde naves⁴.

A estos terminales se le suma Puerto Angamos, terminal multipropósito ubicado también en Mejillones, que dispone de cuatro sitios de atraque, con calados máximos de 13,7 metros, capacidad para recibir naves de hasta 155.000 toneladas de desplazamiento y 366 metros de eslora, además de 134.000 metros cuadrados de almacenamiento y accesos vía ferrocarril y carretera. Su capacidad de transferencia supera los 4 millones de toneladas anuales y cuenta con grúas móviles, grúas portacontenedores, tractocamiones y otros equipos especializados⁵.

La bahía también ofrece una ventaja operacional relevante, ya que Puerto Angamos posee las condiciones naturales de la bahía de Mejillones, que permiten un *down time* asociado al mal tiempo inferior al 1% anual; un atributo especialmente importante en un país donde las marejadas y cierres portuarios afectan de forma creciente la continuidad operacional de otros puertos⁶. A modo de ejemplo, como mencionamos en un informe anterior, entre el 2013 y el 2021 hubo 6.723 cierres totales o parciales de puertos; la gran mayoría concentrados entre Arica y Los Vilos. La bahía de Mejillones, por sus características, ha tenido cierta resiliencia frente a estos efectos del cambio climático⁷.

Desde el punto de vista productivo, en el año 2025, el Complejo Portuario Mejillones registró 6,7 millones de toneladas transferidas; un aumento de 16% respecto de 2024. Ese desempeño incluyó 1,3 millones de toneladas de carga en contenedores, 1,2 millones de toneladas de cobre metálico y 0,4 millones de toneladas de carga general, además de la entrada en operación de un nuevo sitio de embarque de concentrados minerales del Terminal de Graneles Sólidos⁸.

Por último, el Gobierno de Chile ya ha incorporado mejoras específicas para Mejillones dentro del Plan de Acción del Corredor, como reforzar el acceso norte de Mejillones, con el objetivo de reducir los tiempos de viaje de la carga hacia el puerto, y generar zonas de descanso para camiones en Mejillones y San Pedro de Atacama. Por su parte, la Dirección de Vialidad informó en el año 2026 que rutas como la B-24, B-39 y el acceso sur de Mejillones ya cuentan con señalización del corredor, y que el convenio “Obras para Potenciar Corredor Bioceánico Capricornio 2025-2035” contempla cerca de \$600.000 millones en infraestructura vial, logística, de servicios y control⁹.

EL CORREDOR BIOCEÁNICO COMO UNA OPORTUNIDAD DE ESCALA CONTINENTAL

El Corredor Bioceánico de Capricornio busca conectar el centro-oeste de Brasil con los puertos del norte de Chile, atravesando el Chaco paraguayo y el noroeste argentino (no contempla paso por territorio boliviano). Su sitio oficial lo presenta como una iniciativa de cooperación entre cuatro países y ocho territorios subnacionales: Tarapacá y Antofagasta, en Chile; Jujuy y Salta, en Argentina; Boquerón, Presidente Hayes y Alto Paraguay, en Paraguay, y Mato Grosso do Sul, en Brasil¹⁰.

Figura 2. Corredor Bioceánico de Capricornio



Fuente: <https://www.puertomejillones.cl/quienes-somos/>

El Plan de Acción del Corredor Bioceánico Vial elaborado por el Gobierno de Chile define el proyecto como una red de infraestructura vial y portuaria destinada a conectar de los océanos Atlántico y Pacífico, involucrando a Brasil, Paraguay, Argentina y Chile.

El Proyecto destaca que el trazado conecta los puertos brasileños con los puertos chilenos de Antofagasta, Mejillones e Iquique, atravesando Mato Grosso do Sul, el Chaco paraguayo y las provincias argentinas de Salta y Jujuy, reduciéndose hasta 10 días los tiempos de transporte entre regiones mediterráneas de Brasil, Paraguay y el Asia-Pacífico¹¹

El Ministerio de Economía ha reforzado esta visión al señalar que el corredor busca consolidar a Chile como puerta de salida del comercio de Brasil, Paraguay y Argentina hacia Asia, con 22 proyectos estratégicos de infraestructura vial y portuaria distribuidos entre Iquique, Antofagasta y Mejillones¹²

Si el corredor logra consolidarse, el puerto de Mejillones podría convertirse en una salida natural hacia el Pacífico para productos agroindustriales, forestales, mineros, energéticos y manufactureros provenientes del interior sudamericano, y hay que tener presente que en Mato Grosso do Sul, las exportaciones entre enero y octubre de 2025 alcanzaron US\$ 9.080 millones, con celulosa, soja y carne bovina como los principales productos de su canasta exportadora¹³. Paraguay, por su parte, registró exportaciones totales por US\$ 16.720 millones en 2025, con incrementos explicados principalmente por mayores ventas de carne, maíz y aceite de soja¹⁴



VENTAJAS GEOPOLÍTICAS, NATURALES E INDUSTRIALES

- La primera ventaja de Mejillones es su capacidad para proyectar a Chile como un país articulador entre el Atlántico y el Pacífico. Tradicionalmente, Chile ha tenido una proyección natural hacia el Pacífico, pero también una relación logística limitada con el interior sudamericano. El Corredor Bioceánico puede modificar esa condición al permitir que Chile deje de ser solo un extremo costero del continente y pase a ser una plataforma de conexión para Brasil, Paraguay y Argentina.
- Otra ventaja es su localización en la Región de Antofagasta, donde convergen minería, energía, infraestructura, industria y comercio exterior. La propia descripción de Puerto Mejillones destaca que el desierto de Atacama concentra importantes yacimientos de cobre, nitratos y litio, cuya producción se exporta a través de los puertos de la región.
- Por otro lado, Mejillones tiene una posición favorable por su cercanía a los pasos fronterizos del norte argentino y chileno, destacando que se conecta por carreteras pavimentadas con los pasos fronterizos de Jama, Sico y Peine, y con posibilidades de conectarse por ferrocarril con faenas mineras en Argentina y Bolivia. Esto adquiere especial relevancia al considerar su estratégica ubicación respecto del denominado “triángulo del Litio”.
- La quinta ventaja es su condición de puerto complementario dentro de un sistema regional. Mejillones no debe verse como competidor aislado de Antofagasta, Iquique o Tocopilla, sino como parte de una red portuaria del norte grande, considerando que el Corredor Bioceánico identifica como puertos del Pacífico a Iquique, Antofagasta, los puertos en Mejillones y los terminales de Tocopilla.

- Uno de los aspectos relevantes es el valor competitivo de Mejillones frente al Corredor Bioceánico es su capacidad para reducir costos logísticos totales, no solo costos portuarios. En comercio exterior, la competitividad depende del tiempo puerta a puerta, la estabilidad operacional, la disponibilidad de servicios, la frecuencia naviera, la eficiencia documental, la seguridad y la trazabilidad. Por eso, la competencia no será simplemente entre puertos, sino entre corredores logísticos completos.
- Adicionalmente, cabe destacar la disponibilidad de espacio para crecer. El decreto que declaró la reserva costera de Mejillones consideró áreas fiscales de respaldo en la pampa de Mejillones para garantizar un desarrollo portuario de largo plazo y estabilidad al plan maestro.
- A lo anterior, se debe sumar su menor exposición relativa a interrupciones de las operaciones portuarias por mal tiempo. Una bahía protegida con bajo down time ofrece mayor previsibilidad logística. En cadenas de suministro internacionales, la confiabilidad puede ser tan relevante como la distancia. Un puerto que opera con mayor continuidad reduce incertidumbre, mejora la programación naviera y aumenta su atractivo para cargas sensibles al tiempo.

CONDICIONES Y DESAFÍOS PARA APROVECHAR ESTA OPORTUNIDAD

El potencial de Mejillones no garantiza automáticamente su éxito. Existe una serie de desafíos y condiciones críticas para que este proyecto se levante como un verdadero hub regional. Desde la capacidad misma del puerto para absorber este aumento de carga, pasando por los desafíos de seguridad, competencia con otros nodos, como Chancay, en Perú, hasta minimizar los efectos de posibles presiones por parte de algunos de los países involucrados para mejorar su posición económica, infraestructura vial y ferroviaria. A continuación, se enumeran algunos de estos desafíos.

- En primer lugar, la coordinación institucional será determinante. El corredor involucra cuatro países, varios gobiernos regionales, pasos fronterizos, aduanas, ministerios, empresas portuarias, transportistas, navieras y actores privados. El plan de acción chileno reconoce que los esfuerzos en torno al corredor han estado dispersos entre el gobierno central, los gobiernos regionales, la academia y el mundo empresarial, lo que dificulta la integración de información y coordinación efectiva. A esto se debe sumar los problemas internos propios de los otros países integrantes y de su manejo interno. Una de las claves es que este corredor integre más, que compita con las rutas ya existentes. Una clave para superar este punto es que, en general, este proyecto busca potenciar el intercambio comercial con la región del Asia-Pacífico, y de esa forma no debe ser vista como una competencia directa a desarrollos ya consolidados, como la Hidrovía Paraná-Paraguay, que en general, busca transportar la carga hacia el Atlántico y desde ahí, a otras regiones del mundo.
- La eficiencia fronteriza también será esencial. Para que el corredor sea eficiente, este debe ser más económico que la opción de transportarlo vía marítima a través del Atlántico, o bien a través de un futuro corredor a través del puerto de Chancay. Un corredor puede perder competitividad si los tiempos ahorrados en distancia se pierden en controles, trámites, esperas o falta de interoperabilidad documental. Quizá un ejemplo de esta burocracia son los pasos fronterizos ya establecidos y los tiempos de espera en estos. La simplificación aduanera, su coordinación entre los cuatro países involucrados, la digitalización y la coordinación sanitaria son determinantes; especialmente, para productos agroindustriales.
- La seguridad es una parte fundamental para la competitividad del corredor. El aumento del flujo de carga por zonas extensas y de baja densidad poblacional exige vigilancia, control de rutas, puntos de descanso seguros y capacidad de fiscalización. A lo anterior se suma la potencialidad del uso del puerto como salida de sustancias ilícitas o contrabando desde el resto de los países; algo similar a lo que puertos como Arica e Iquique han experimentado por el tráfico de carga boliviana (la reciente incautación de más de 100 toneladas de droga impregnada en madera proveniente de Bolivia es un ejemplo de ello).

La cooperación en materia de seguridad en este aspecto es un factor fundamental para que este proyecto tenga niveles de seguridad aceptables para el comercio internacional; desde luego, esto asegura que Mejillones siga siendo considerado como un puerto seguro para comerciar con otras regiones.

- Un elemento clave para cualquier proyecto de esta magnitud es la sostenibilidad ambiental. Mejillones ya es una zona industrial sensible, por lo que cualquier expansión logística debe considerar monitoreo ambiental, control de emisiones, gestión de polvo, uso eficiente del agua, protección del borde costero y estándares de relación comunitaria. Un ejemplo de lo anterior ha sido la oposición que ha sufrido el proyecto del puerto exterior de San Antonio, donde organizaciones civiles han elevado centenares de indicaciones, algunas válidas y otras cuestionables, que han ido paralizando el proyecto. En ese sentido, Puerto Mejillones declara una política integrada de gestión enfocada en calidad operacional, cuidado ambiental, relación con la comunidad y seguridad de las personas, lo cual debe ser efectivo y medible.
- La conectividad física es otro aspecto relevante. En la actualidad, al puerto de Mejillones se llega mediante carreteras para camiones, ya sea la Ruta 5, para el caso nacional, o las rutas 23 y 27, esenciales para el flujo que desde el Corredor. En la actualidad, el Corredor lleva algo más de un 80% de avance, cumpliéndose en mayo de este año, un hito clave con la construcción del Puente de la Bioceánica, que conecta Carmelo Peralta (Paraguay) con Puerto Murtinho (Brasil), sobre el río Paraná. Por otra parte, las vías férreas existentes están siendo recuperadas para tener ramales transfronterizos que permitan que este medio sea el alimentador principal de los puertos del norte, de manera de bajar, o al menos controlar, los niveles de CO₂, aun cuando este medio está relativamente lejos de materializarse¹⁵.
- Finalmente, Mejillones requerirá de servicios marítimos regulares, y para eso debe asegurarles a las navieras su casi total disponibilidad para permitir la conexión con servicios marítimos semanales hacia el Asia-Pacífico, Europa, Norteamérica y el Caribe.

CONSIDERACIONES FINALES

Mejillones representa una de las mejores oportunidades para que Chile transforme su geografía en influencia; su bahía protegida, sus profundidades, su infraestructura multipropósito, su cercanía con la minería, sus áreas de expansión y su inserción en el Corredor Bioceánico le otorgan un valor que supera ampliamente la dimensión portuaria actual.

Uno de los valores estratégicos de este proyecto no está en aumentar la capacidad de transporte de carga solamente, sino que en posicionar a Chile como plataforma logística del Cono Sur hacia el Asia-Pacífico. Si Mejillones logra articular infraestructura, servicios, seguridad, sostenibilidad y gobernanza, puede convertirse en una pieza central de la integración física sudamericana, permitiendo una alternativa económica a la minería.

En el escenario internacional actual, los puertos ya no pueden evaluarse únicamente por cuánto movilizan, sino también por el tipo de bienes que movilizan y por la función que desempeñan dentro de las cadenas globales de suministro. No todas las mercancías poseen el mismo peso estratégico. Un puerto desde el cual se exportan minerales críticos para la transición energética, la industria de defensa o la competencia tecnológica entre las grandes potencias, adquiere una dimensión geoeconómica y geopolítica muy distinta a la de uno dedicado principalmente al comercio de bienes tradicionales. Esa diferencia obliga a repensar el valor político de infraestructuras como Mejillones y a incorporarlas como activos estratégicos de la política exterior y del desarrollo nacional.

Mejillones posee considerables ventajas naturales e industriales. Por lo tanto, se espera que Chile pueda convertirlas en políticas públicas, infraestructura efectiva y diplomacia económica activa, utilizando de forma activa el Corredor Bioceánico, compitiendo con otros puertos, como Chancay. Esto solo será posible si el país logra convertir a Mejillones en un nodo geopolítico, mediante la coordinación entre el Estado, las regiones, los puertos, el sector privado, las comunidades y los socios internacionales.

NOTAS

- ¹ DIRECTEMAR, “Análisis de Estadísticas Portuarias”. Disponible en: <https://www.directemar.cl/directemar/estadisticas-maritimas/analisis-estadisticas-portuarias>
- ² Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, decreto que declara Área Costera Reservada la Bahía Mejillones del Sur, 1998. Disponible en <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?i=126372>
- ³ Puerto Mejillones S.A., “Quiénes somos”. Disponible en <https://www.puertomejillones.cl/quienes-somos/>
- ⁴ Puerto Mejillones S.A., “Características”. Disponible en <https://www.puertomejillones.cl/caracteristicas/>
- ⁵ Puerto Angamos, “Infraestructura y equipamiento”. Disponible en <https://www.puertoangamos.cl/infraestructura-y-equipamiento-puerto-angamos/>
- ⁶ Puerto Angamos, “Ventajas”. Disponible en: <https://www.puertoangamos.cl/ventajas-puerto-angamos/>
- ⁷ Mardones, I. 2026. “DT38 | Seguridad portuaria y desafíos estratégicos: hacia una propuesta integral para el sistema portuario chileno”. AthenaLab, 1 de julio. Consultado el 21 de julio de 2026. <https://www.athenalab.org/publicaciones/2026/07/01/dt38-seguridad-portuaria-y-desafios-estrategicos-hacia-una-propuesta-integral-para-el-sistema-portuario-chileno>
- ⁸ Complejo Portuario Mejillones, “Complejo Portuario Mejillones completa transferencias de carga por 6,7 millones de toneladas en 2025”. Disponible en <https://mejillones.com/es/cpm/complejo-portuario-mejillones-completa-transferencias-de-carga-por-67-millones-de-toneladas-en-2025/>
- ⁹ Dirección de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas, señalización e inversión del Corredor Bioceánico de Capricornio, enero de 2026. Disponible en <https://vialidad.mop.gob.cl/2026/01/19/vialidad-inicia-instalacion-de-senalizacion-informativa-del-corredor-bioceanico-de-capricornio/>
- ¹⁰ Corredor Bioceánico de Capricornio, sitio oficial. Disponible en <https://corredorbioceanico.org/es/>
- ¹¹ Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, “Plan de Acción de la Comisión de Alto Nivel del Corredor Bioceánico Vial”, abril de 2025. Disponible en <https://www.economia.gob.cl/wp-content/uploads/2025/04/20250410-plan-de-accion.pdf>
- ¹² Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, antecedentes de la Comisión de Alto Nivel del Corredor Bioceánico Vial, enero de 2026. Disponible en <https://www.economia.gob.cl/2026/01/19/biministro-garcia-lidero-ultima-sesion-de-comision-de-alto-nivel-del-corredor-bioceanico-vial-hemos-impulsado-avances-decisivos-que-generaran-oportunidades-economicas-para-chile.htm>
- ¹³ SEMADESC, Gobierno de Mato Grosso do Sul, exportaciones 2025. Disponible en <https://www.semadesc.ms.gov.br/celulose-mantem-lideranca-e-exportacoes-de-ms-crescem-424-no-acumulado-de-janeiro-a-outubro-de-2025/>
- ¹⁴ Banco Central del Paraguay, “Reporte de Comercio Exterior - Diciembre 2025”. Disponible en <https://www.bcp.gov.py/web/institucional/w/reporte-de-comercio-exterior-diciembre-2025>
- ¹⁵ González Robles, E. (30 de abril de 2026). “Hub Norte: Una respuesta estratégica ante el desafío de Chancay”. Revista de Marina. Consultado el 21 de julio de 2026. <https://revistamarina.cl/es/articulo/hub-norte-una-respuesta-estrategica-ante-el-desafio-de-chancay>