



Chile, Perú, México y Brasil redibujan el mapa portuario con US\$ 13 mil millones en inversiones

La infraestructura portuaria de América Latina atraviesa un proceso de transformación acelerada. En un escenario global marcado por la reconfiguración de rutas comerciales –que se intensificó tras la pandemia–, las tensiones geopolíticas y el auge del *nearshoring*, varios países de la región están apostando por ambiciosos proyectos de construcción y expansión de terminales marítimos. El objetivo común apunta a aumentar la capacidad de transferencia, modernizar los estándares operativos y posicionarse como nodos estratégicos para el mercado transoceánico, especialmente con Asia que, hoy por hoy, se ha convertido en un destino comercial clave. Las inversiones en marcha casi alcanzan los US\$ 13 mil millones en total, con iniciativas clave en las cuatro economías más relevantes de la región.
 POR DAYANNE GONZÁLEZ



San Antonio apunta a triplicar la capacidad portuaria de Chile

En la costa chilena, el proyecto Puerto Exterior de San Antonio encabeza la agenda de infraestructura logística con una inversión estimada entre US\$ 4 mil y US\$ 4.450 millones. Se trata de una iniciativa de largo aliento que busca triplicar la capacidad operativa del principal puerto del país, que actualmente concentra cerca del 46% de la carga nacional. El plan considera la construcción de dos nuevos terminales de contenedores de 1.730 metros de largo cada uno, un rompeolas de casi 4 kilómetros, dragado de 18 metros de profundidad, accesos ferroviarios y una zona de logística adyacente. Una vez en funcionamiento, se espera que el megapuerto pueda movilizar hasta 6 millones de TEU al

año y recibir buques de hasta 400 metros de eslora. Aunque su inicio de operaciones está proyectada para 2036, ya empezaron obras clave como el Terminal Intermodal Barrancas, con capacidad para 500 mil TEU ferroviarios anuales, y el reforzamiento del muelle de abrigo, que busca reducir las interrupciones por marejadas. El proyecto enfrenta cuestionamientos ambientales, principalmente por su impacto sobre el humedal urbano Ojos de Mar y la playa de Llole. En respuesta, la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) ingresó una adenda complementaria al Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) con medidas de mitigación y rediseño.

Chancay: la principal vitrina del Pacífico con Asia

Perú consolida su posición en el Pacífico con el megaproyecto de Chancay, a 80 kilómetros al norte de Lima. Con una inversión de US\$ 3.500 millones de la estatal china Cosco Shipping Ports, el terminal fue inaugurado en noviembre de 2024 y comenzó oficialmente sus operaciones comerciales en junio. El nuevo puerto de aguas profundas, automatizado y con un modelo de operación vertical integrado, permitirá reducir entre 15 y 35 días el tránsito marítimo entre Sudamérica y Asia. En su fase inicial, tiene capacidad para manejar 1 millón de TEU anuales. La inauguración de Chancay tuvo un fuerte componente geopolítico: fue uno de los ejes simbólicos de la cumbre APEC realizada en Lima, con la presencia del Presidente chino, Xi Jinping, y ha sido interpretado como un nuevo punto de influencia del gigante asiático en la región, ya que también ayudará a que otros países fortalezcan su intercambio con esa potencia. Según la Presidenta Dina Boluarte, el comercio generado por el terminal aportará 1,8 puntos al PIB peruano, equivalentes a US\$ 4.500 millones, y generará unos 7 mil puestos de trabajo, directos e indirectos.



El Puerto de Santos apuesta por escala y conectividad



En Brasil, el foco está puesto en el puerto de Santos, ubicado a 70 kilómetros de la ciudad más grande de América del Sur: Sao Paulo. Por ello, el Gobierno de Luiz Inácio Lula da Silva lanzó una serie de iniciativas que podrían movilizar más de US\$ 2 mil millones en inversiones público-privadas para modernizar el complejo portuario más activo de la región. Una de ellas es la licitación del futura terminal Tecon Santos 10, que se convertirá en la mayor plataforma de contenedores del territorio. La concesión, por 25 años, contempla una inversión mínima de US\$ 1.000 millones, la construcción de más de 1.200 metros de muelle y la capacidad para operar tres buques New Panamax con calado de 17 metros. En paralelo, se preparan para construir el mayor túnel sumergido de América Latina, que unirá Santos con Guarujá. Con un desembolso proyectado de US\$ 1.020 millones, su licitación está prevista para el 5 de septiembre. La infraestructura incluirá seis carriles vehiculares, un corredor de tren ligero, ciclovías, paso peatonal y permitirá reducir el tiempo de cruce de una hora a solo dos minutos, aliviando el tránsito de más de 15 mil vehículos diarios.

Manzanillo busca más que duplicar su capacidad estratégica

México, por su parte, acelera su agenda portuaria como parte de una estrategia más amplia de atracción de inversiones vinculadas al *nearshoring*. El puerto de Manzanillo, en el estado de Colima, es el de mayor volumen del país y uno de los más dinámicos del Pacífico. Actualmente moviliza cerca de 4 millones de TEU al año, pero el Gobierno proyecta elevar esa cifra a 10 millones hacia 2030, con una inversión estimada de US\$ 2.700 millones. El plan contempla la construcción de nuevas terminales, dragado de 18 metros y la ampliación de sus instalaciones de 450 a 1.700 hectáreas. En paralelo, el Ejecutivo federal anunció la modernización de seis terminales adicionales, incluyendo Lázaro Cárdenas (US\$ 165 millones), Veracruz (US\$ 345 millones) y Salina Cruz (US\$ 54 millones). Las obras consideran mejoras ferroviarias, digitalización de operaciones y medidas de resiliencia climática. Todo ello se articula con el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, que busca conectar los océanos Pacífico y Atlántico.

