



# Informe Portuario 2020: el impacto de la pandemia del COVID-19 en el comercio marítimo, transbordo y *throughput* de los puertos de contenedores de América Latina y el Caribe

## Introducción

La Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL tiene una larga trayectoria en publicaciones sobre temas marítimos y portuarios, como es el caso del Perfil Marítimo y Logístico (<http://perfil.cepal.org/l/es/start.html>), el cual es una herramienta interactiva con datos e información para América Latina y el Caribe →

Introducción	1
I. El alcance, la extensión y la duración del impacto de la pandemia del COVID-19 en el mundo y en América Latina y el Caribe	2
II. Clasificación según el comportamiento portuario de América Latina y el Caribe en 2020	15
III. Comentarios finales	22
IV. Bibliografía	22
V. Publicaciones de interés	23

El presente *Boletín FAL* exhibe la evolución de la actividad en las terminales y puertos de contenedores de América Latina y el Caribe durante 2020 en comparación con 2019, con el objetivo de analizar los efectos de la pandemia del COVID-19 sobre el comercio marítimo internacional de la región.

Tan importante ha sido el impacto de la pandemia en 2020, que resulta necesario advertir a los lectores que los cambios en las posiciones de clasificación están por fuera de lo habitual, por tratarse de una situación completamente extraordinaria. En consecuencia, se recomienda prudencia a la hora de sacar conclusiones sobre los cambios de posición.

Los autores del documento son Eliana P. Barleta y Ricardo J. Sánchez, Experta y Jefe de la Unidad de Servicios de Infraestructura de CEPAL, respectivamente. Este *Boletín FAL* fue elaborado bajo el marco de las actividades del proyecto de la cuenta del Desarrollo de las Naciones Unidas: “Conectividad del transporte y el comercio en la era de la pandemia”. Los autores desean agradecer muy especialmente a COCATRAM (Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo) y a CSA (Caribbean Shipping Association), por su continuo y valioso aporte para la realización de este trabajo. Los autores expresan también su agradecimiento a las autoridades portuarias, instituciones responsables, a los operadores de terminales y a DATAMAR, por sus valiosas contribuciones para la preparación de este documento.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la Organización.





(ALC) sobre la actividad portuaria, la participación modal en el transporte internacional, y datos sobre dotación y desempeño de infraestructura (CEPAL, 2020a). Tradicionalmente, en la página del Perfil Marítimo y Logístico se ha publicado el *throughput* de los puertos de contenedores de la región. Sin embargo, en 2019 se inició la recopilación ampliada de información, con datos adicionales de transbordo, exportación e importación, para mantener una base de datos regional, con el principal propósito de analizar con mayor profundidad la actividad portuaria regional, y que pueda ser usada como base para estudios en el sector marítimo, portuario y logístico regional.

En el presente *Boletín FAL*, se presentan datos de comercio marítimo (exportaciones e importaciones), transbordo y *throughput*. Los datos están dispuestos de forma acumulada mensual, trimestral o anual, dependiendo de la disponibilidad de datos de cada terminal o puerto, durante 2020 en comparación con 2019, con el propósito de analizar los efectos de la pandemia del COVID-19 en el movimiento portuario de la región a lo largo del año.

El análisis cuenta con datos de 28 países y territorios de ALC, y un total de 102 terminales y puertos de la región. En la primera parte del documento, se analizan los efectos de la pandemia del COVID-19 en los puertos de contenedores en las diferentes regiones del mundo, para luego presentar de modo más detallado a las subregiones de ALC. En la segunda parte del documento, se presenta la clasificación del comercio y del *throughput* por terminal o puerto, y país.

## I. El alcance, la extensión y la duración del impacto de la pandemia del COVID-19 en el mundo y en América Latina y el Caribe

Mucho ya se ha hablado de los súbitos cambios que la pandemia del COVID-19 ha causado alrededor del mundo y en todos los sectores y áreas de la vida humana. Los sectores logístico y económico sufrieron grandes impactos, con escasos antecedentes históricos. Como ya previamente mencionado por CEPAL (2020b), existen algunas diferencias entre la crisis provocada por el COVID-19 y las anteriores. Se cuenta con al menos cuatro diferencias principales:

- i) La preexistencia de condiciones adversas: la actual crisis se ha producido en un contexto de debilitamiento del comercio global que se venía arrastrando desde hace más de una década; poniéndolo en cifras, el volumen del comercio de bienes se había expandido a

una tasa del 6,2% anual de 1990 a 2007, el ritmo de crecimiento de 2012 a 2019 fue tan solo de 2,3% al año. Al menos en ALC, los efectos económicos de la crisis de 2008-2009 nunca se resolvieron por completo y, por lo tanto, el COVID-19 golpeó con más fuerza porque actuó sobre un cuerpo relativamente débil.

- ii) El alcance de los efectos: se trata de una crisis global, que afecta al 90% de las economías mundiales, mientras que otras crisis anteriores fueron más “regionales”.
- iii) La velocidad del impacto: la crisis de 2008-2009 se inició a mediados de 2008, y sus peores efectos llegaron varios meses después, mientras que la crisis de 2020 comenzó y conmocionó fuertemente en un periodo de entre dos o tres meses.
- iv) La intensidad: los efectos sobre el crecimiento económico y el comercio reconocen pocos precedentes históricos; el Banco Mundial (2020) ha mencionado que, para el mundo, se trata del mayor declive del comercio internacional desde la Segunda Guerra Mundial, y que para América Latina se trata de la mayor pérdida relativa de PIB desde 1901. Según proyecciones de la CEPAL (2020b), la contracción del PIB en la región será del orden de 9,1% en 2020.

El comercio internacional total que fue transportado por agua<sup>1</sup>, en el año 2019 tuvo un récord histórico de 11,945 millones de toneladas, bajando a 11,494 millones de toneladas en 2020, con una caída interanual del -3,8% (Clarksons, 2021). El comercio vía contenedores a nivel mundial, medido en TEU<sup>2</sup>, ya a principio de 2020 demostró cifras negativas interanuales en comparación con 2019. En mayo de 2020 la caída se empieza hacer notoria, con una variación interanual de -11,4%. En julio de 2020 las cifras interanuales casi se igualan en niveles respecto al mismo período de 2019, llegando a -0,1%, para en agosto ya empezar a demostrar cifras positivas de variaciones interanuales, que persisten hasta diciembre. El acumulado de enero a diciembre de 2020 con respecto a 2019 es de -0,9% a nivel mundial.

En América Latina, en marzo de 2020 se muestra una variación de 0,7% en comparación con el mismo período en 2019, para en abril 2020 sufrir una brusca caída de -15,8%, manteniendo en mayo y en junio variaciones negativas de -16,8% y -16,1%. En octubre las variaciones interanuales vuelven a ser positivas, pero no lo suficiente como para recuperar los niveles de 2019. En el acumulado de enero a diciembre hubo una variación de -2,9% en comparación con 2019.

El cuadro 1 muestra la variación del comercio vía contenedores de enero a diciembre de 2020 en comparación con el mismo período en 2019 en América Latina y en el mundo.

### Cuadro 1

América Latina y el mundo: variación interanual del comercio vía contenedores, enero a diciembre de 2020, en comparación con 2019  
(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Acumulado enero-diciembre
América Latina		5,2	0,7	-15,8	-16,8	-16,1	-6,6	-2,4	-1,3	3,2	7,6	5,2	-2,9
Mundo	1,8	-6,0	-4,2	-13,1	-11,4	-3,9	-0,1	1,7	6,9	5,3	7,8	4,0	-0,9

**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de Container Trades Statistics (CTS), 2021.

En América Latina, históricamente las importaciones de bienes en contenedores han sido mayores que las exportaciones, el hecho de que los impactos de la pandemia sobre las importaciones han sido más fuertes que aquellos sobre las exportaciones ha resultado, en alguna medida, en una convergencia de ambas variables. De esta forma, las exportaciones

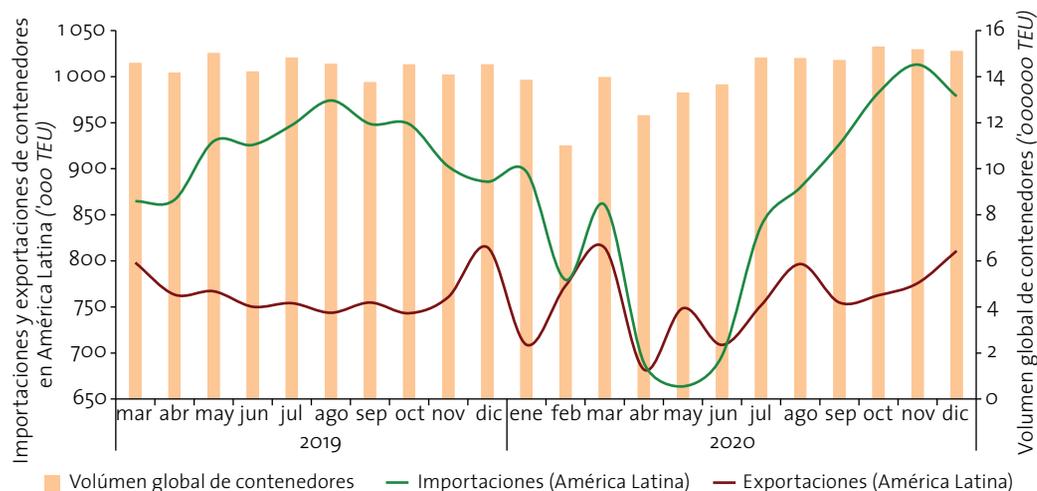
<sup>1</sup> Incluye los siguientes tipos de cargas: hierro, carbón, graneles secos, gas y petróleo y sus derivados, químicos, contenedores y otras cargas menores.

<sup>2</sup> TEU, de la sigla en inglés, *twenty-foot equivalent*, es la unidad de contenedor equivalente a 20 pies.

en contenedores provenientes de esa región han superado las importaciones durante la mayor parte del período que va de febrero a junio de 2020. A partir de julio, las importaciones han vuelto a exceder de forma considerable a las exportaciones, como se puede observar en el gráfico 1.

### Gráfico 1

América del Sur y Centroamérica: importaciones y exportaciones de contenedores en miles de TEU y volumen global de contenedores en millones de TEU, marzo 2019 a diciembre 2020



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de CTS.

Para las exportaciones e importaciones entre regiones, para el periodo enero-diciembre de 2020, el efecto de la pandemia ha sido tremendamente fuerte. De acuerdo con la información suministrada por CTS, en cuarenta y dos de las cuarenta y nueve rutas comerciales consideradas, los volúmenes fueron menores que en el mismo período del año anterior. En el cuadro 2, se presenta la variación del comercio intrarregional, y se observa que en América Latina el comercio interior presenta caídas significativas.

### Cuadro 2

Regiones seleccionadas: exportaciones e importaciones intrarregionales, enero-diciembre, variación interanual de 2020 en comparación con 2019  
(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)

Región importadora	Enero-Diciembre	Región exportadora							Total importaciones
		Lejano Oriente	Europa	América del Norte	Australasia	Oriente Medio-India	África Subsahariana	América Latina	
Lejano Oriente		-0,8	0,3	-1,3	-4,5	10,8	1,7	2,5	-0,2
Europa		-5,4	0,8	-12,1	-6,7	-5,2	-0,8	3,6	-3,9
América del Norte		7,3	-2,3	-10	-6,6	1,3	1,9	1,6	4,5
Australasia		6,4	-3,4	-7,1	1,3	4,3	-7,7	12,1	3,1
Oriente Medio-India		-8,4	-6,5	-14,8	-10,2	0,8	-5,2	4,3	-6,2
África Subsahariana		-2,7	-5,6	-7,4	-8,1	0,8	2,1	10,5	-2,5
América Latina		0,3	-6,0	-11	-9,7	-0,2	-17	-14,2	-6,3
Total exportaciones		-0,4	-1,8	-6,9	-4,6	1,7	-0,5	-0,5	-1,2

Fuente: Elaboración propia, sobre la base de información recibida de DynaLiners, 2021, con datos de CTS.

## a) El impacto en las exportaciones e importaciones durante 2020 en comparación con 2019

Las exportaciones e importaciones demuestran el panorama de cómo se ha portado la región. Un equilibrio en la balanza comercial —véase variaciones *year-over-year*— no necesariamente significa un resultado positivo, pues la caída de las importaciones puede impactar al sector industrial de diferentes maneras. Un primer factor es que la caída del consumo de bienes importados está relacionada con los efectos negativos del bloqueo, medida adoptada a principio de la pandemia, que al mismo tiempo es el factor que frena la recuperación; un segundo factor es la disminución de las capacidades industriales nacionales, que hace más compleja la recuperación y con efectos que pueden profundizar el desempleo y la pérdida de inversión en bienes de capital, agravando así las crisis económicas y sociales asociadas. Si bien en algunos países y territorios las exportaciones muestran algunos signos de recuperación, esto podría explicarse en parte por el aumento de las exportaciones agrícolas, impulsado por el incremento del consumo general para garantizar la seguridad alimentaria durante el período de mayor actividad del COVID-19. Un tercer factor es la devaluación de las monedas regionales, que habría reforzado el crecimiento de las exportaciones.

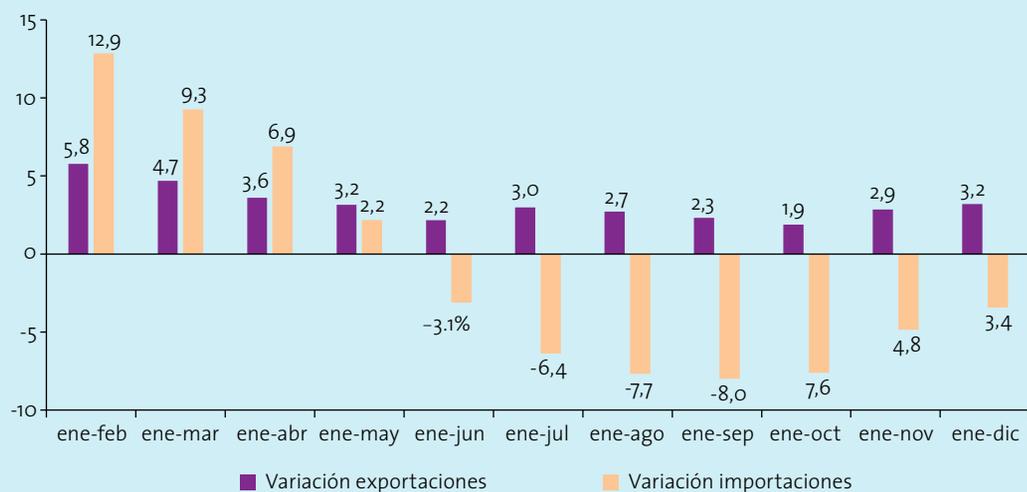
En esta sección se presentan los principales comportamientos de las importaciones y exportaciones de ALC por subregiones. Para el comercio, fueron considerados los contenedores llenos de ambos sentidos, exportación e importación, salvo en algunos casos que serán identificados cuando sea necesario.

En la costa este de América del Sur (CEAS), los tres países (Argentina, Brasil y Uruguay) muestran la mejor *performance* comparada en forma relativa al resto de las subregiones, con el acumulado mensual demostrando alza en las exportaciones al largo del año, y caídas en las importaciones a partir de la mitad de 2020, como se puede observar en el gráfico 2.

### Gráfico 2

Costa Este de América del Sur: exportaciones e importaciones por contenedores marítimos, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019

(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de Brasil, datos de Agencia Nacional de Transportes Acuáticos; para Argentina, datos de Datamar; y para Uruguay, datos del Centro de Navegación.

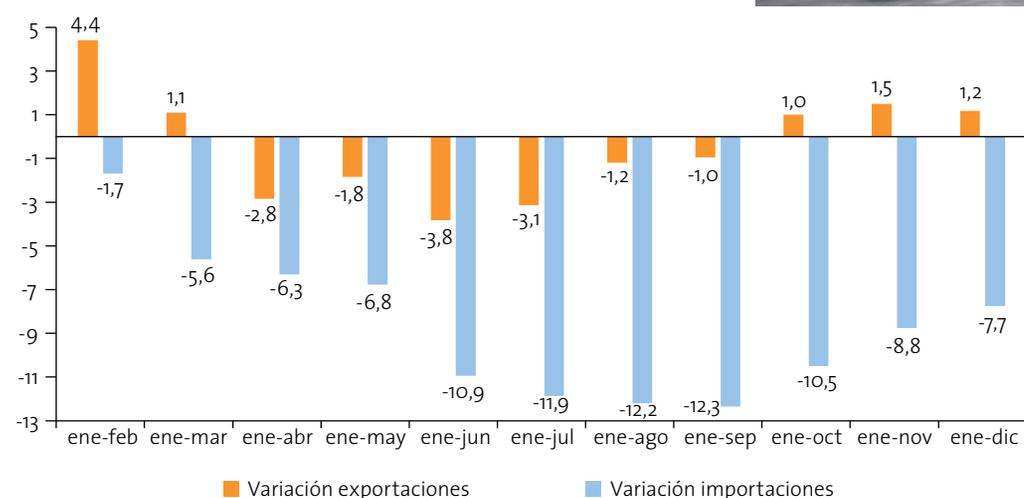
**Nota:** Para el cálculo fue considerada la totalidad de los puertos de contenedores de Argentina, Brasil y Uruguay.

En la costa oeste de América del Sur (COAS), en comparación con el año anterior, Perú y Chile presentan cifras negativas en el acumulado a lo largo de 2020 en las exportaciones e importaciones. Sin embargo, Chile en el último trimestre de 2020 empezó a demostrar señales muy leves de una recuperación (1%) en las exportaciones. Ecuador y Colombia (Buenaventura), presentan cierta volatilidad a lo largo del año en el acumulado intermensual de 2020, en comparación con el año anterior. Véase el gráfico 3.

### Gráfico 3

Costa Oeste de América del Sur: exportaciones e importaciones vía contenedores marítimos, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019

(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de Ecuador, datos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; para Perú, datos de la Autoridad Portuaria Nacional de Perú; para Chile, datos de los puertos públicos son del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Sistema de Empresas del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo; y, para los puertos privados de Puerto de Coronel, Puerto de Lirquén y Puerto Angamos, los datos fueron enviados directamente por los puertos; para Buenaventura, Colombia, los datos son de los operadores de terminales.

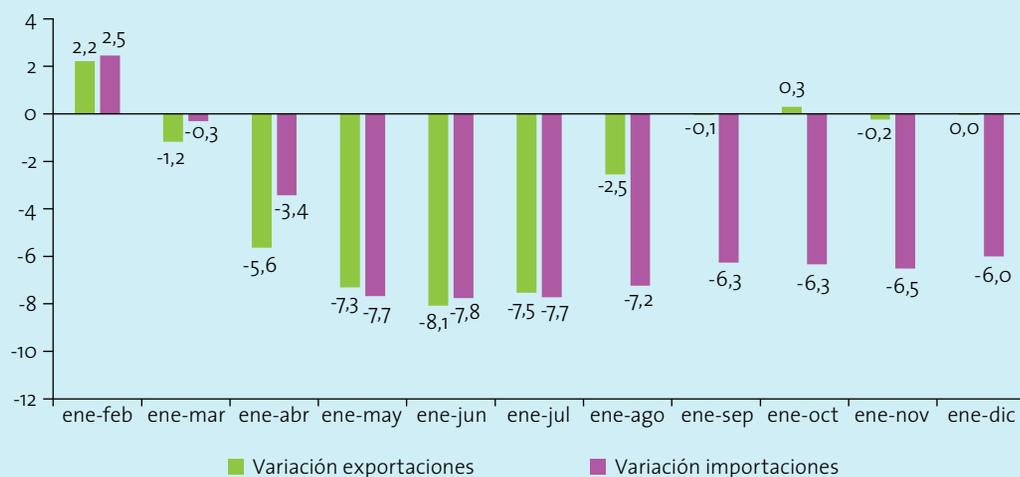
**Nota:** Para el cálculo fueron considerados los puertos de Guayaquil en Ecuador, que representó en 2019 el 91,4% del *throughput* nacional; El Callao en Perú, que representó en 2019 el 86,4% del *throughput* nacional; y para Chile, la totalidad de los puertos que representaron en 2019 aproximadamente el 99,2% del *throughput* nacional.

El Caribe presentó a principio del año cifras positivas en la variación interanual de 2020 en comparación con 2019, para ya a partir de marzo presentar resultados negativos en ambos sentidos, de exportación e importación, con mayor predominancia en las importaciones, siendo una región que importa para su consumo. A continuación, la variación de las exportaciones e importaciones a lo largo de 2020 y la variación con respecto al año anterior.



#### Gráfico 4

El Caribe: exportaciones e importaciones por contenedores marítimos, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019 (Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de Aruba Stevedoring Company; Barbados y Guadalupe, datos de los operadores terminales; Guyana, datos del Maritime Administration Department; Barranquilla en Colombia, datos del Puerto de Barranquilla; Cartagena en Colombia, datos de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena; Santa Marta en Colombia, datos del Puerto de Santa Marta (SPSM); Jamaica, datos de The Port Authority of Jamaica (PAJ); Trinidad y Tabago, datos de la Point Lisas Industrial Port Development Corporation (PLIPDECO); San Vicente y las Granadinas e Islas Caimán, datos de la autoridad portuaria; República Dominicana, datos de los operadores terminales; Puerto Rico, datos de Autoridad de los Puertos de Puerto Rico.

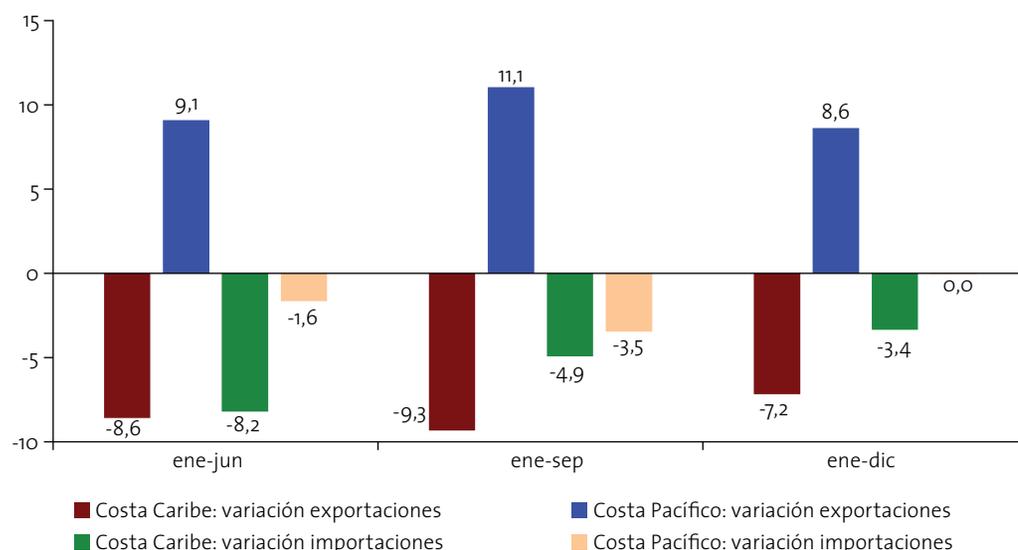
**Nota:** Jamaica y Guyana suman contenedores llenos y vacíos para el cálculo de las exportaciones e importaciones.

En Centroamérica, las exportaciones de la costa pacífica presentan alzas en el acumulado durante todo el 2020, en comparación con 2019. Sin embargo, la costa caribeña y las importaciones de ambas costas presentan cifras negativas durante todo 2020 en comparación con el año anterior.

México se ve en franca caída en ambas costas, Centroamérica también mantiene el comportamiento regional de retroceso de las importaciones y exportaciones. En el gráfico 6 se puede observar que ambas costas, Golfo y Pacífico, presentan en general *performances* muy negativas en comparación con el año anterior.

### Gráfico 5

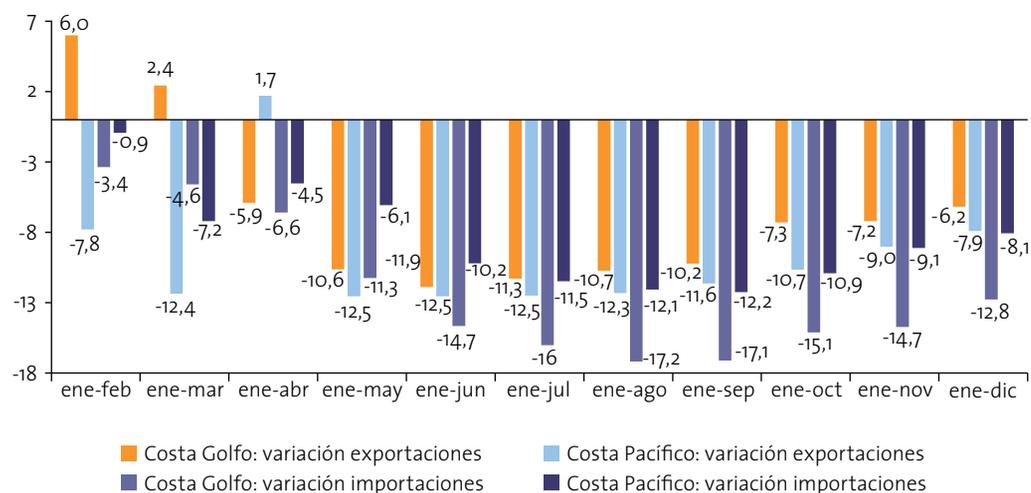
Centroamérica (Costa Caribe y Costa Pacífico): exportaciones e importaciones por contenedores marítimos, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019  
(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo.  
**Nota:** Fueron considerados los puertos de Acajutla en El Salvador; Puerto Quetzal, Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla en Guatemala; San Lorenzo, Puerto Castilla y Puerto Cortes en Honduras; Corinto y Arlen Siu en Nicaragua; Puerto Caldera, Limón y APM en Costa Rica.

### Gráfico 6

México (Costa Golfo y Costa Pacífico): exportaciones e importaciones por contenedores marítimos, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019  
(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



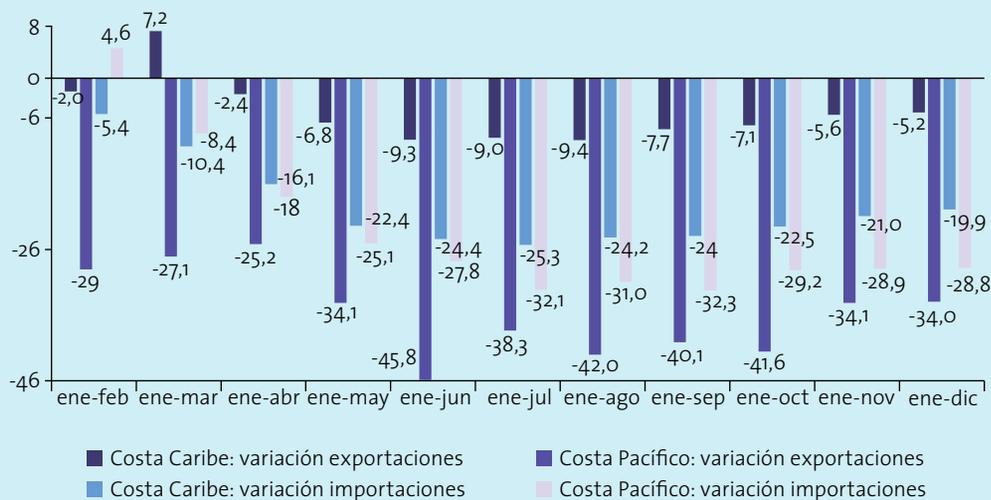
**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte de México.

**Nota:** Fueron considerados los puertos Altamira, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Progreso, Puerto Morelos en la costa del Golfo; Ensenada, Guaymas, Mazatlán, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Puerto Chiapas en la costa del Pacífico.

En Panamá, para ambas costas el comercio ha presentado *performances* sumamente negativas, llegando a variaciones significativas en las exportaciones de la costa Pacífico de hasta el -45,8% en comparación con el año anterior.

### Gráfico 7

Panamá (Costa Caribe y Costa Pacífico): exportaciones e importaciones por contenedores marítimos, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019  
(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de Georgia Tech Panama Logistics Innovation and Research Center.

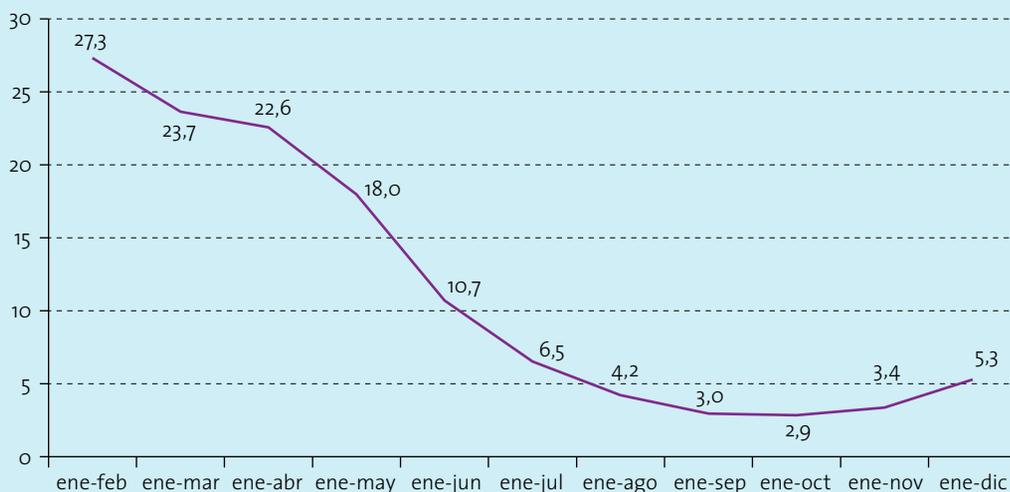
**Nota:** Fueron considerados los puertos Colón, Cristóbal, Manzanillo y Bocas Fruit en la costa del Caribe y Balboa y Rodman (PSA) en la costa del Pacífico.

### b) Cambios en las rutas marítimas e impacto en el transbordo regional

En la CEAS, es notable la disminución del transbordo a lo largo de 2020, aunque la variación interanual en comparación con 2019 siga positiva durante todo el año, la variación pasa de 27,3% y llega hasta el 2,9% a inicios del último trimestre del año.

### Gráfico 8

Costa Este de América del Sur: transbordo, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019  
(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



**Fuente:** Autores, sobre la base de información recibida de ANTAQ para Brasil, de CENNAVE para Uruguay, y de los operadores portuarios de Buenos Aires.

**Nota:** Para Argentina, fue considerado el puerto de Buenos Aires solamente, que representó en 2019 el 82,5% del throughput nacional. Para Brasil y Uruguay fueron considerados todos los puertos con actividad de transbordo.

En la COAS, todo el año de 2020 en comparación a 2019 presentó cifras muy negativas en la variación interanual de transbordo.

### Gráfico 9

Costa Oeste de América del Sur: transbordo, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019  
(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de Perú, datos de APN; para Chile, datos del MTT y del SEP del MEFT, y para los puertos privados de Puerto de Coronel, Puerto de Lirquén y Puerto Angamos, los datos fueron enviados directamente por los puertos; para Buenaventura, Colombia, los datos son de los operadores de terminales.

**Nota:** Fueron considerados los puertos El Callao en Perú; Valparaíso, Lirquén y Angamos en Chile; Buenaventura en Colombia.

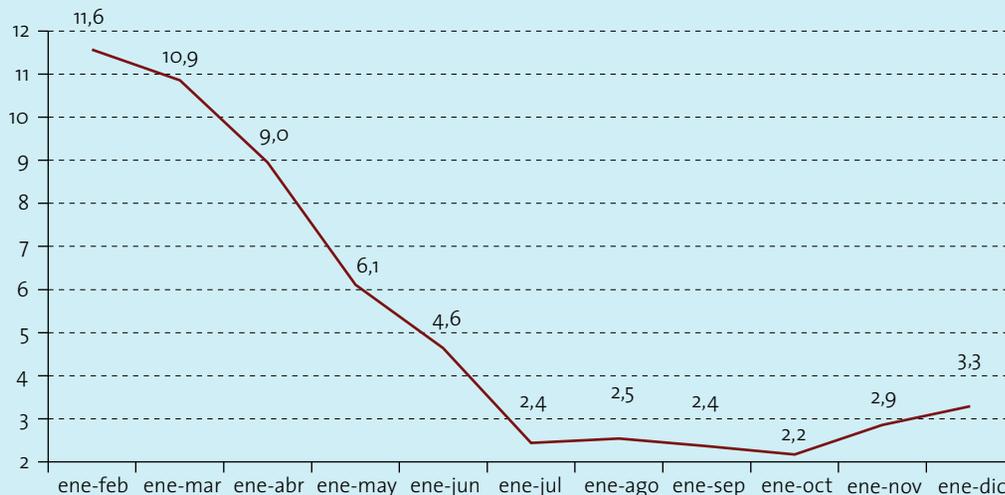
La *performance* del transbordo<sup>3</sup> en el Caribe fue posiblemente afectada por las medidas adoptadas por los armadores con la finalidad de gestionar el equilibrio entre la oferta y la demanda, a la vez que para garantizar su propia supervivencia. Estas medidas pueden tener efectos negativos en la estructura de las redes logísticas y en la competencia, e incluso pueden empeorar las condiciones para una recuperación del comercio exterior de América Latina y el Caribe, que suele ser un importador neto de precios internacionales y no tiene opciones modales para su comercio exterior. A nivel de países y territorios, sin embargo, es notable que la disminución de la actividad portuaria ha sido generalizada, con la excepción de Panamá, que se explica principalmente por los cambios en los transbordos internacionales. La diferencia entre el comercio internacional de contenedores y los movimientos portuarios se explica porque el resto de los puertos, operativos y de transbordo, incluyendo los contenedores vacíos, estarían compensando la caída del comercio internacional de contenedores. Véase el gráfico 10.

En Centroamérica, la costa pacífica ha presentado mejor *performance* con relación a la costa caribeña. Como previamente fue demostrado, el volumen de las exportaciones en la costa pacífica mostró variaciones positivas en 2020 en comparación con 2019, así como también la *performance* del transbordo ha sido positiva, aunque haya presentado una disminución en su acumulado a lo largo del año, empezando con una variación interanual de 21,8% en el acumulado del primer semestre, llegando a -0,5% en el acumulado total de 2020 en comparación con 2019. La costa caribeña presentó resultados negativos durante todo el año en comparación con el mismo período del año anterior, como se puede observar en el gráfico 11.

<sup>3</sup> Para el transbordo, fueron considerados contenedores llenos y vacíos.

### Gráfico 10

El Caribe: transbordo, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019  
(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)

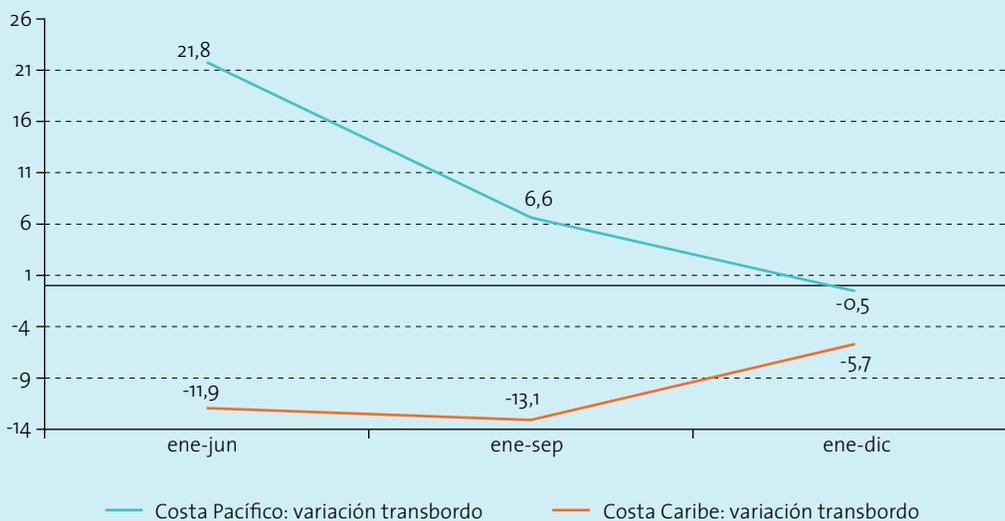


**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de Aruba de ASTEC; Barbados, Guadalupe, datos de los operadores terminales; Cartagena en Colombia, datos de SPRC; Santa Marta en Colombia, datos del Puerto de SPSM; Puerto Rico, datos de la autoridad portuaria; Jamaica, datos de PAJ; Trinidad y Tabago, datos de PLIPDECO; República Dominicana, datos de los operadores terminales.

**Nota:** Fueron considerados los puertos de Barcadera, Oranjestad en Aruba, Bridgetown en Barbados, Jarry/Point-a-Pitre en Guadalupe, Bahía de Cartagena (SPRC & CTC) y Santa Marta en Colombia, Kingston en Jamaica, Port of Spain y Point Lisas en Trinidad y Tabago, Caucedo y Haina en República Dominicana.

### Gráfico 11

Centroamérica (Costa Caribe y Costa Pacífico): transbordo, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019  
(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



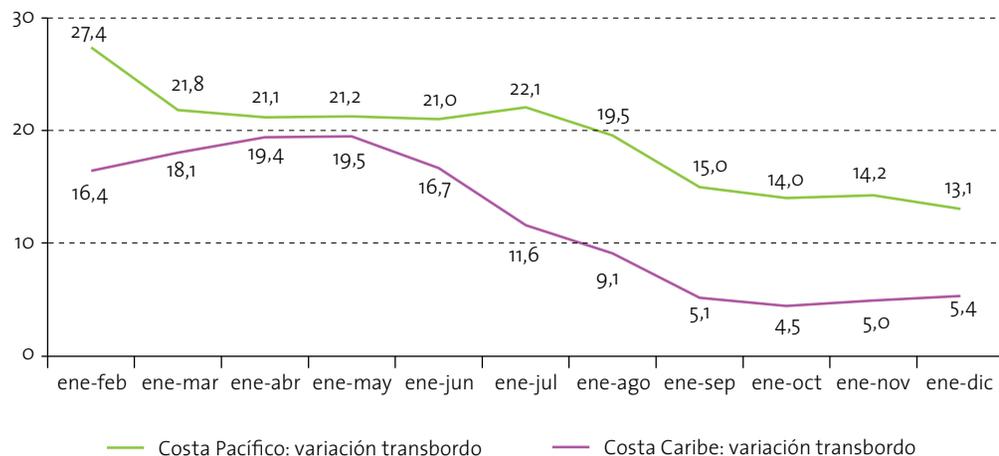
**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de COCATRAM.

**Nota:** Fueron considerados los puertos de Acajutla en El Salvador; Puerto Quetzal, Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla en Guatemala; Limón y APM en Costa Rica.

En Panamá, en ambas costas los transbordos han presentado cifras positivas durante todo el año 2020 en comparación con 2019, contrastando con la performance de las exportaciones e importaciones de contenedores llenos del país, que tuvieron fuertes caídas durante 2020.

**Gráfico 12**

Panamá (Costa Caribe y Costa Pacífico): transbordo, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019  
(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de Georgia Tech Panama Logistics Innovation and Research Center.

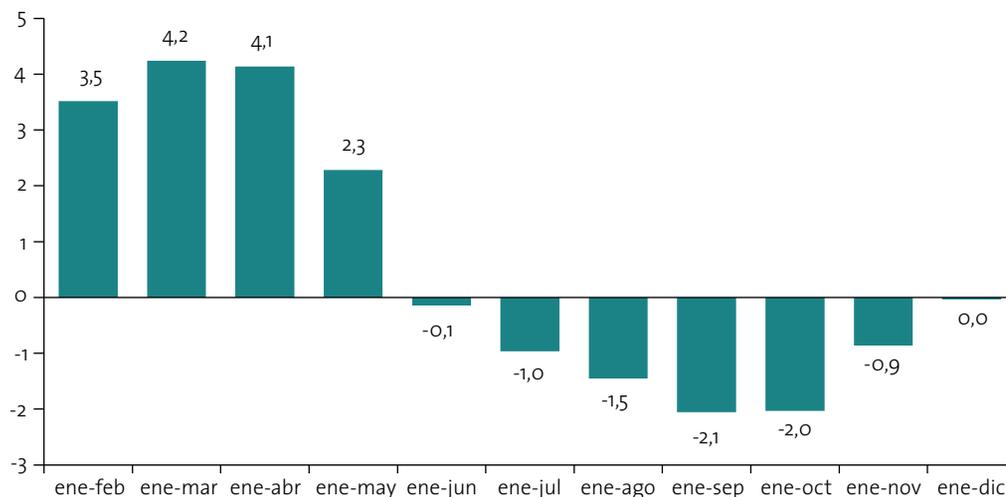
**Nota:** Fueron considerados los puertos Colón, Cristóbal y Manzanillo en la costa del Caribe, y Balboa y Rodman (PSA) en la costa del Pacífico.

### c) El *throughput* en los puertos de América Latina y el Caribe en 2020 en comparación con 2019

En la CEAS, durante los primeros meses del año 2020, el *throughput* tuvo una variación interanual positiva en comparación con 2019. Sin embargo, a partir de la mitad del año se observa una caída del *throughput*, impulsada especialmente por una reducción de las importaciones y la disminución del transbordo en dicha costa.

**Gráfico 13**

Costa Este de América del Sur: *throughput*, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019  
(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



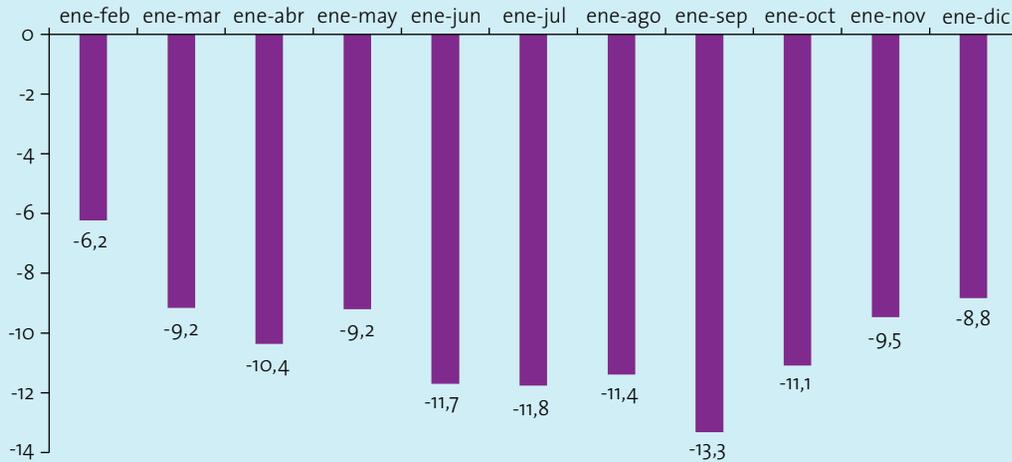
**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida para Brasil de ANTAQ; para Uruguay de CENNAVE.

**Nota:** Para Argentina, fue considerado el puerto de Buenos Aires solamente, que representó en 2019 el 82,5% del *throughput* nacional. Lo datos son de los operadores portuarios de Buenos Aires. Para Brasil y Uruguay fueron considerados todos los puertos de contenedores.

Por su parte, la COAS presentó variaciones interanuales negativas en 2020, con respecto a 2019, sin embargo, menos destacadas, llegando al máximo de -11,8% en el acumulado de enero a julio.

#### Gráfico 14

Costa Oeste de América del Sur: *throughput*, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019  
(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



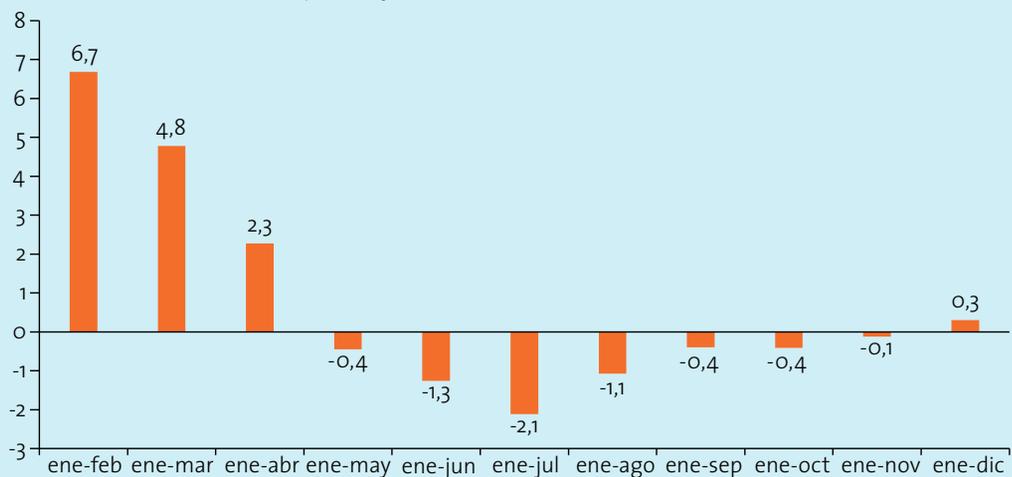
**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de Ecuador, datos de MTOP; para Perú, datos de APN; para Chile, los datos de los puertos públicos son del MTT y del SEP del MEFT, y para los puertos privados de Puerto de Coronel, Puerto de Lirquén y Puerto Angamos, los datos fueron enviados directamente por los puertos.

**Nota:** Para el cálculo de la COAS, fueran considerados los puertos de Guayaquil y Puerto Bolívar en Ecuador, que en 2019 representarían el 98,9% del *throughput* en el país; para Chile, la suma de los puertos que en 2019 representarían aproximadamente el 98% del *throughput* nacional; El Callao, Paíta en Perú, que en 2019 representarían el 97,7% del *throughput* en el país.

La muestra del Caribe presentó resultados positivos en el acumulado de los primeros meses del año. Sin embargo, las variaciones negativas presentadas entre mayo y noviembre no fueron tan grandes, y se pueden explicar parcialmente por el alza en el transbordo.

#### Gráfico 15

Caribe: *throughput*, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019  
(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)

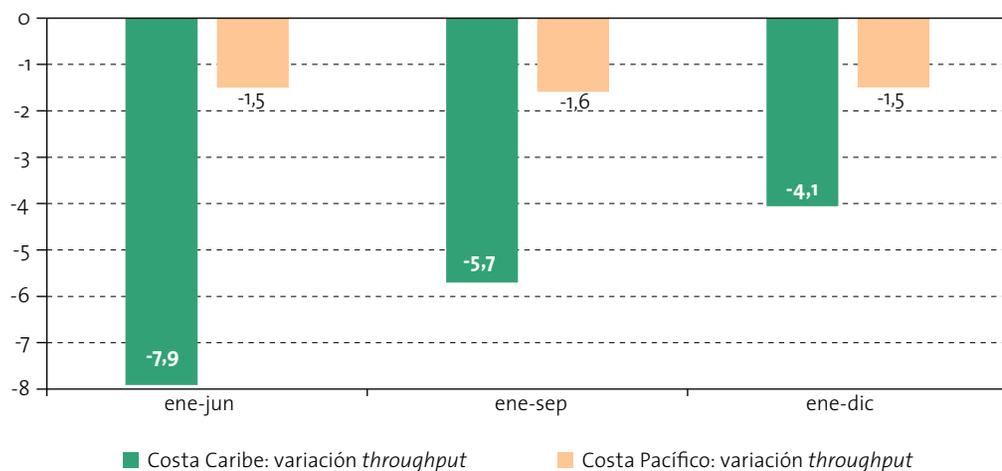


**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de Aruba de ASTEC; Bridgetown en Barbados, Jarry/Point-a-Pitre en Guadalupe, datos de los operadores terminales; Puerto Rico, datos de la autoridad portuaria; Georgetown en Guyana, datos del MARAD; Barranquilla en Colombia, datos del Puerto de Barranquilla; Cartagena en Colombia, datos de la SPRC; Santa Marta en Colombia, datos de SPSM; Kingston en Jamaica, datos de PAJ; Port of Spain y Point Lisas en Trinidad y Tabago, datos de PLIPDECO; CPCP (Campden Park Container Port) y Kingstown en San Vicente y las Granadinas, Georgetown-Cayman en las Islas Caimán, datos de la autoridad portuaria; Caucedo y Haina en República Dominicana, datos de los operadores terminales.

En Centroamérica, en ambas costas, se observa la caída en el *throughput* acumulado por trimestre. La costa pacífica ha presentado mejores resultados en términos de exportaciones y en el transbordo, pero no el suficiente para garantizar una variación el *throughput* positiva de 2020 en comparación a 2019, aunque ha presentado una suave caída. Ya la costa caribeña ha presentado resultados más sinuosos, como se puede observar en el gráfico 16.

**Gráfico 16**

Centroamérica (Costa Caribe y Costa Pacífico): *throughput*, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019  
(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



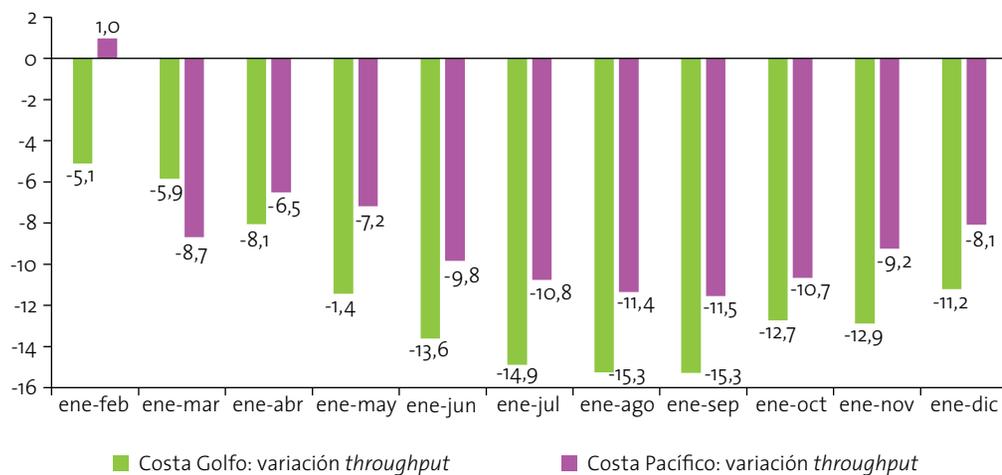
**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de COCATRAM.

**Nota:** Fueron considerados los puertos de Acajutla en El Salvador; Puerto Quetzal, Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla en Guatemala; San Lorenzo, Puerto Castilla y Puerto Cortes en Honduras; Corinto y Arlen Siu en Nicaragua; Puerto Caldera, Limón y APM en Costa Rica.

México en ambas costas ha presentado cifras negativas, con sólo un resultado positivo durante todo 2020, en comparación a 2019. En las exportaciones e importaciones presentó importantes caídas en las variaciones interanuales de 2020 en comparación con el año anterior, reflejando los resultados negativos del comercio en el *throughput* nacional, como se puede observar en el gráfico 17.

**Gráfico 17**

México (Costa Golfo y Costa Pacífico): *throughput*, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019  
(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



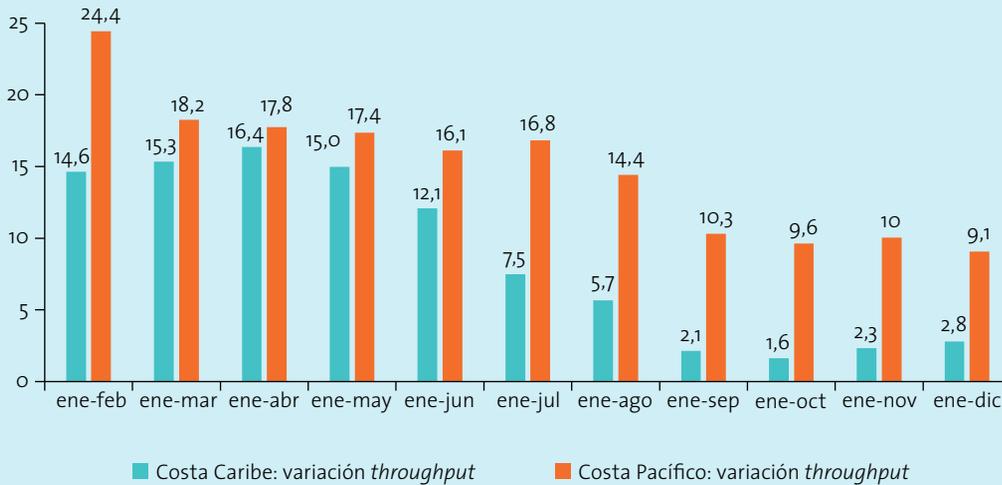
**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de SCT de México.

**Nota:** Fueron considerados los siguientes puertos: Altamira, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Progreso, Puerto Morelos, en la costa del Golfo; y Ensenada, Guaymas, Mazatlán, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Puerto Chiapas, en la costa del Pacífico.

A nivel de países y territorios, sin embargo, es notable que la disminución de la actividad portuaria ha sido generalizada, con la excepción de Panamá. El comportamiento en dicho país se explica principalmente por los cambios en los transbordos internacionales, que han presentado en ambas costas, caribeña y pacífica, variaciones positivas interanuales en 2020 con respecto a 2019, lo que resultó en una *performance* positiva del *throughput* de Panamá durante todo el 2020, como se puede observar en el gráfico 18.

### Gráfico 18

Panamá (Costa Caribe y Costa Pacífico): *throughput*, variación interanual de los acumulados por grupos de meses, 2020 en comparación con 2019  
(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de Georgia Tech Panama Logistics Innovation and Research Center.

**Nota:** Fueron considerados los puertos Colón, Cristóbal, Manzanillo y Bocas Fruit, en la costa del Caribe y Balboa y Rodman (PSA), en la costa del Pacífico.

## II. Clasificación según el comportamiento portuario de América Latina y el Caribe en 2020

En esta sección será presentada la clasificación del comercio y del *throughput* a nivel nacional, como a nivel portuario, la que incluirá todas las terminales de contenedores de los puertos o zonas portuarias indicadas, salvo que se especifique que no es así.

En términos de comercio por contenedores marítimos (suma de exportaciones e importaciones), en 2020 hubo una caída del -4,0% en comparación con el año anterior, en una muestra de 88 puertos y zonas portuarias de ALC, con casi todas las subregiones demostrando resultados negativos con relación a 2019. De acuerdo con los datos presentados, en 2020 la CEAS registró una caída de -0,2% de la actividad del comercio en los puertos (incluyendo a Paraguay). La COAS también presentó una disminución en su comercio, con una disminución del -3,1% en 2020 en comparación con el año anterior. En el Caribe hubo una caída de -4,9% en 2020 en comparación a 2019. En Centroamérica, la costa caribeña presentó caídas más fuertes con relación a la costa pacífica, con una caída en el comercio vía contenedores de -5,7% y con un aumento, el único de las subregiones, de 3,1% en la costa del Pacífico. En México, la caída en la costa Golfo fue de -9,8% y en la costa Pacífico fue de -8,0%. Finalmente, en Panamá se presentaron las mayores caídas en el comercio, la costa del Caribe presentó una caída de -15,1% y en la costa del Pacífico -30,4%.

**Cuadro 3**

Clasificación de los puertos o zonas portuarias de acuerdo con el comportamiento del comercio, 2020

(En TEU)

Clasificación	Puerto	Total comercio 2019	Total comercio 2020	Variación 2020/2019 (en porcentajes)
1	Zona portuaria de Santos (incluye DP World), Brasil	2 449 646	2 507 427	2,4
2	Manzanillo, México	2 098 562	2 024 118	-3,5
3	Guayaquil (todas las terminales), Ecuador	1 241 756	1 266 302	2,0
4	El Callao, Perú	1 298 100	1 226 474	-5,5
5	San Antonio, Chile	1 145 443	1 143 548	-0,2
6	San Juan, Puerto Rico	914 962	946 491	3,4
7	A.M.B.A Buenos Aires (incluye Dock Sud, La Plata y Puerto Nuevo), Argentina	943 852	917 386	-2,8
8	Itajaí (incluye Portonave y Navegantes), Brasil	706 027	756 133	7,1
9	Veracruz, México	860 891	753 973	-12,4
10	Limón y AMP, Costa Rica	720 482	709 720	-1,5
11	Buenaventura, Colombia	718 945	644 455	-10,4
12	Altamira + Tampico, México	692 943	636 793	-8,1
13	Lázaro Cárdenas, México	845 267	635 397	-24,8
14	Paranaguá, Brasil	610 620	635 104	4,0
15	Coronel, Chile	74 335	618 079	7,6
16	Bahía de Cartagena (SPRC & CTC), Colombia	543 971	526 092	-3,3
17	Valparaíso, Chile	565 165	469 453	-16,9
18	Puerto Cortes, Honduras	513 114	431 119	-16,0
19	Caucedo, República Dominicana	416 634	387 905	-6,9
20	Santo Tomás de Castilla, Guatemala	407 919	368 925	-9,6
21	Puerto Quetzal, Guatemala	326 248	357 658	9,6
22	São Francisco do Sul - Itapoá, Brasil	369 163	350 601	-5,0
23	Lirquén, Chile	328 128	338 561	3,2
24	Barcadera-Oranjestad, Aruba	402 633	335 814	-16,6
25	Panamá costa Caribe (incluye Colón, Cristóbal y Manzanillo)	388 750	309 386	-20,4
26	Rio Grande (incluye Porto Alegre), Brasil	312 036	296 045	-5,1
27	Kingston, Jamaica	306 531	280 670	-8,4
28	Ensenada, México	234 023	268 582	14,8
29	Puerto Barrios, Guatemala	253 113	266 051	5,1
30	Haina, República Dominicana	284 985	265 375	-6,9
31	Montevideo, Uruguay	263 694	255 812	-3,0
32	Puerto Caldera, Costa Rica	210 762	218 394	3,6
33	Rio De Janeiro, Brasil	228 640	210 233	-8,1
34	Zona portuaria de Manaus, Brasil	174 009	180 600	3,8
35	Paíta, Perú	161 483	174 200	7,9
36	Jarry/Point-a-Pitre, Guadalupe	160 122	173 260	8,2
37	Talcahuano/San Vicente, Chile	202 607	165 008	-18,6
38	Salvador, Brasil	167 201	162 256	-3,0
39	Acajutla, El Salvador	151 818	142 979	-5,8
40	Iquique, Chile	167 177	140 514	-15,9
41	Vitória, Brasil	131 102	131 462	0,3
42	Panamá costa Pacífico (incluye Balboa y Rodman-PSA)	187 333	130 457	-30,4

Cuadro 3 (conclusión)

Clasificación	Puerto	Total comercio 2019	Total comercio 2020	Variación 2020/2019 (en porcentajes)
43	Puerto Angamos, Chile	89 940	121 884	35,5
44	Arica, Chile	144 362	115 356	-20,1
45	Corinto, Nicaragua	115 539	113 780	-1,5
46	Santa Marta, Colombia	108 081	110 131	1,9
47	Point Lisas, Trinidad y Tabago	110 774	109 100	-1,5
48	Fort-de-France, Martinica	19 438	103 464	-13,4
49	Barranquilla, Colombia	119 478	102 280	-14,4
50	Suape, Brasil	101 409	101 359	0
51	Puerto Bolívar, Ecuador	73 486	97 436	32,6
52	Port of Spain, Trinidad y Tabago	101 064	94 839	-6,2
53	Pecém - Fortaleza, Brasil	90 994	92 269	1,4
54	Progreso, México	94 380	88 721	-6,0
55	Itaguaí, Brasil	124 318	87 897	-29,3
56	Puerto Castilla, Honduras	74 476	82 228	10,4
57	Zárate, Argentina	92 395	79 872	-13,6
58	Vila do Conde - Belém, Brasil	87 071	77 932	-10,5
59	Georgetown, Guyana	66 959	64 241	-4,1
60	Bocas Fruit, Panamá	38 676	53 408	38,1
61	Rosario, Argentina	50 905	46 076	-9,5
62	Bridgetown, Barbados	46 800	45 060	-3,7
63	Natal, Brasil	38 344	43 203	12,7
64	Georgetown-Cayman, Islas Caimán	43 058	41 308	-4,1
65	Antofagasta, Chile	56 135	37 329	-33,5
66	Turbo, Colombia	53 943	29 103	-46,0
67	Mazatlán, México	30 630	28 353	-7,4
68	Puerto Chiapas, México	31 338	24 984	-20,3
69	Tuxpan, México	19 142	23 069	20,5
70	San Lorenzo, Honduras	19 360	16 786	-13,3
71	Austral, Chile	17 491	15 922	-9,0
72	Ilo, Perú	13 435	15 280	13,7
73	Coatzacoalcos, México	9 463	12 243	29,4
74	Guaymas, México	14 131	11 688	-17,3
75	CPCP (Campden Park Container Port), San Vicente y Las Granadinas	10 723	10 413	-2,9
76	Matarani, Perú	12 781	10 308	-19,3
77	Pisco, Perú	6 335	9 562	50,9
78	Arlen Siu, Nicaragua	6 336	4 975	-21,5
79	Manta, Ecuador	3 793	4 938	30,2
80	Esmeraldas, Ecuador	10 406	4 586	-55,9
81	Puerto Morelos, México	5 744	3 475	-39,5
82	TecPlata, Argentina	1 895	2 000	5,5
83	Pucallpa, Perú	556	1 736	212,2
84	San Andrés, Colombia	2 889	1 729	-40,2
85	Kingstown, San Vicente y Las Granadinas	1 360	1 432	5,3
86	Chacabuco, Chile	1 616	1 022	-36,8
87	Coquimbo, Chile	838	714	-14,8
88	Guajira, Colombia	1 097	281	-74,4

**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de las autoridades portuarias, instituciones responsables y los operadores de terminales de los respectivos terminales o puertos.

En el cuadro 4 se muestra el comportamiento del comercio por país y territorios en ALC.

#### Cuadro 4

Clasificación de los países según el comportamiento del comercio, 2020  
(En TEU)

Clasificación	País	Total comercio 2019	Total comercio 2020	Variación 2020/2019 (en porcentajes)
1	Brasil	5 590 581	5 632 522	0,8
2	México	4 936 514	4 511 396	-8,6
3	Chile	3 293 237	3 167 390	-3,8
4	Perú	1 492 690	1 437 560	-3,7
5	Colombia	1 548 404	1 414 071	-8,7
6	Ecuador	1 329 441	1 373 262	3,3
7	Argentina	1 171 101	1 128 704	-3,6
8	Guatemala	987 280	992 634	0,5
9	Puerto Rico	914 962	946 491	3,4
10	Costa Rica	931 244	928 114	-0,3
11	República Dominicana	701 619	653 280	-6,9
12	Honduras	606 950	530 133	-12,7
13	Panamá	614 759	493 251	-19,8
14	Aruba	402 633	335 814	-16,6
15	Jamaica	306 531	280 670	-8,4
16	Uruguay	263 694	255 812	-3,0
17	Trinidad y Tabago	211 838	203 939	-3,7
18	Guadalupe	160 122	173 260	8,2
19	Paraguay	160 547	153 094	-4,6
20	El Salvador	151 818	142 979	-5,8
21	Nicaragua	121 875	118 755	-2,6
22	Martinica	119 438	103 464	-13,4
23	Guyana	66 959	64 241	-4,1
24	Barbados	46 800	45 060	-3,7
25	Islas Caimán	43 058	41 308	-4,1
26	San Vicente y Las Granadinas	12 083	11 845	-2,0

**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de las autoridades portuarias, instituciones responsables y los operadores de terminales de los respectivos terminales o puertos.

En términos del *throughput* de la misma muestra, algunas subregiones en ALC presentan variación positiva en el acumulado de 2020 en comparación con 2019. Panamá presentó los mejores resultados, 9,1% y 2,8% en la costa del Pacífico y del Caribe, respectivamente. La tercera mejor *performance* fue dada en el Caribe, con una variación interanual de 1,7% en 2020 con respecto al año anterior. La CEAS casi mantuvo su *performance*, con una variación interanual de -0,3% en 2020 con respecto a 2019. Centroamérica (sin México), presentó variaciones negativas en ambas costas, de -1,5% y -4,1% en la costa pacífica y caribeña, respectivamente. México también presentó cifras negativas en ambas costas, de -1,5% y -11,2% en la costa pacífica y del Golfo, respectivamente, en 2020 en comparación con 2019. La COAS, presentó una caída de -8,9% en 2020 en comparación con 2019.

A continuación, el comportamiento portuario en 2020 de 102 puertos o áreas portuarias de ALC, en orden de mayor a menor movimiento, siendo que en comparación con el informe anterior, la muestra por puerto o área portuaria fue mayor debido a que en el presente informe hubo un mayor agrupamiento portuario.

**Cuadro 5**

Clasificación de los puertos o zonas portuarias según comportamiento del *throughput*, 2020  
(En TEU)

Clasificación	Puerto	Throughput 2019	Throughput 2020	Variación 2020/2019 (en porcentajes)
1	Panamá costa Caribe (incluye Colón, Cristóbal y Manzanillo)	4 379 477	4 454 902	1,7
2	Zona portuaria de Santos (incluye DP World), Brasil	4 165 248	4 232 046	1,6
3	Panamá costa Pacífico (incluye Balboa y Rodman-PSA)	2 898 836	3 161 658	9,1
4	Bahía de Cartagena (SPRC & CTC), Colombia	2 932 371	3.127.162	6,6%
5	Manzanillo, México	3 069 188	2 909 599	-5,2
6	El Callao, Perú	2 313 907	2 250 827	-2,7
7	Guayaquil (todas las terminales), Ecuador	2 073 776	2 071 124	-0,1
8	Kingston, Jamaica	1 626 291	1 611 637	-0,9
9	San Antonio, Chile	1 705 707	1 556 708	-8,7
10	San Juan, Puerto Rico	1 451 950	1 490 218	2,6
11	A.M.B.A Buenos Aires (incluye Dock Sud, La Plata y Puerto Nuevo), Argentina	1 485 328	1 371 980	-7,6
12	Itajaí (incluye Portonave y Navegantes), Brasil	1 235 251	1 273 469	3,1
13	Limón y AMP, Costa Rica	1 246 748	1 213 431	-2,7
14	Caucedo, República Dominicana	998 429	950 219	-4,8
15	Lázaro Cárdenas, México	1 318 732	1 063 675	-19,3
16	Veracruz, México	1 144 156	1 005 936	-12,1
17	Buenaventura, Colombia	1 509 275	949 957	-37,1
18	Paranaguá, Brasil	865 110	925 157	6,9
19	Altamira + Tampico, México	889 094	776 999	-12,6
20	Montevideo, Uruguay	747 100	761 855	2
21	Valparaiso, Chile	904 722	735 026	-18,8
22	São Francisco do Sul - Itapoá, Brasil	735 139	712 646	-3,1
23	Zona portuaria de Manaus, Brasil	681 097	706 677	3,8
24	Rio Grande (incluye Porto Alegre), Brasil	700 659	684 276	-2,3
25	Coronel, Chile	574 335	618 079	7,6
26	Puerto Cortés, Honduras	643 856	551 250	-14,4
27	Santo Tomás de Castilla, Guatemala	565 388	537 316	-5
28	Puerto Quetzal, Guatemala	507 811	519 571	2,3
29	Suape, Brasil	476 306	484 171	1,7
30	Puerto Barrios, Guatemala	455 811	479 876	5,3
31	Pecém - Fortaleza, Brasil	404 459	420 540	4,0
32	Haina, República Dominicana	411 527	407 262	-1
33	Ensenada, México	337 742	384 871	14
34	Rio de Janeiro, Brasil	372 907	381 298	2,3
35	Barcadera-Oranjestad, Aruba	411 169	342 526	-16,7
36	Lirquén, Chile	330 769	340 112	2,8
37	Paita, Perú	303 278	335 098	10,5
38	Salvador, Brasil	323 645	327 529	1,2
39	Puerto Caldera, Costa Rica	298 175	296 243	-0,6
40	Talcahuano/San Vicente, Chile	370 450	287 240	-22,5
41	Santa Marta, Colombia	235 695	259 378	10
42	Port of Spain, Trinidad y Tabago	270 856	236 370	-12,7
43	Acajutla, El Salvador	249 482	228 334	-8,5

Cuadro 5 (continuación)

Clasificación	Puerto	Throughput 2019	Throughput 2020	Variación 2020/2019 (en porcentajes)
44	Vitória, Brasil	226 635	222 218	-1,9
45	Jarry/Point-a-Pitre, Guadalupe	206 959	220 233	6,4
46	Iquique, Chile	270 147	217 814	-19,4
47	Puerto Bolívar, Ecuador	158 500	207 595	31
48	Puerto Angamos, Chile	150 511	185 390	23,2
49	Itaguaí, Brasil	253 987	179 261	-29,4
50	Point Lisas, Trinidad y Tabago	175 376	170 408	-2,8
51	Arica, Chile	218 746	167 512	-23,4
52	Corinto, Nicaragua	167 798	166 612	-0,7
53	Fort-de-France, Martinica	178 277	164 495	-7,7
54	Progreso, México	153 319	147 514	-3,8
55	Barranquilla, Colombia	169 198	146 570	-13,4
56	Zárate, Argentina	142 419	122 880	-13,7
57	Puerto Castilla, Honduras	110 000	118 317	7,6
58	Bocas Fruit, Panamá	68 546	117 464	71,4
59	Vila do Conde - Belém, Brasil	129 820	111 490	-14,1
60	Bridgetown, Barbados	98 459	89 460	-9,1
61	Rosario, Argentina	78 316	70 886	-9,5
62	Turbo, Colombia	69 657	69 974	0,5
63	Georgetown, Guyana	66 959	64 241	-4,1
64	Antofagasta, Chile	83 537	58 399	-30,1
65	Imbituba, Brasil	58 887	51 814	-12
66	Natal, Brasil	46 688	47 218	1,1
67	Puerto Chiapas, México	53 012	42 284	-20,2
68	Mazatlán, México	50 111	41 668	-16,8
69	Georgetown-Cayman, Islas Caimán	43 058	41 308	-4,1
70	Tuxpan, México	39 589	40 769	3
71	San Lorenzo, Honduras	36 851	30 496	-17,2
72	Ilo, Perú	25 931	27 959	7,8
73	San Antonio Este, Argentina	22 142	27 440	23,9
74	Austral, Chile	28 585	24 515	-14,2
75	Providenciales, Islas Turcas y Caicos	n/a	24 284	n/a
76	Coatzacoalcos, México	17 722	23 950	35,1
77	Bahía Blanca, Argentina	25 571	22 328	-12,7
78	Puerto Madryn, Argentina	18 490	21 911	18,5
79	Pisco, Perú	14 865	21 049	41,6
80	CPCP (Campden Park Container Port), San Vicente y Las Granadinas	18 222	18 446	1,2
81	Guaymas, México	20 975	15 882	-24,3
82	Matarani, Perú	17 438	15 486	-11,2
83	Porto Velho, Brasil	14 740	15 396	4,5
84	San Andrés, Colombia	19 376	14 562	-24,8
85	Puerto Deseado, Argentina	18 549	12 584	-32,2
86	Itaqui, Brasil	1 284	10 964	753,9
87	Manta, Ecuador	6 353	8 476	33,4
88	Esmeraldas, Ecuador	18 998	7 369	-61,2
89	Arlen Siu, Nicaragua	7 573	6 189	-18,3
90	Mar del Plata, Argentina	5 760	5 366	-6,8
91	Puerto Morelos, México	8 889	5 164	-41,9
92	Pucallpa, Perú	832	3 305	297,2

**Cuadro 5 (conclusión)**

Clasificación	Puerto	Throughput 2019	Throughput 2020	Variación 2020/2019 (en porcentajes)
93	Salina Cruz, México	3 351	3 165	-5,6
94	La Plata (TecPlata), Argentina	2 916	3 077	5,5
95	Euroamérica, Argentina	1 148	2 307	101
96	Chacabuco, Chile	3 272	2 139	-34,6
97	Kingstown, San Vicente y Las Granadinas	1 928	2 023	4,9
98	Coquimbo, Chile	924	1 602	73,4
99	Puerto Montt, Chile	834	1 280	53,5
100	Yurimaguas, Perú	187	551	194,7
101	Guajira, Colombia	2 687	551	-79,5
102	Molca, Argentina	2 945	200	-93,2

**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de las autoridades portuarias, instituciones responsables y los operadores de terminales de los respectivos terminales o puertos.

Los diez países y territorios con mayor contribución al volumen de carga operado en toda la región representaron el 84,0% del *throughput* total regional.

**Cuadro 6**

Clasificación de los países según el comportamiento del *throughput*, 2020  
(En TEU)

Clasificación	País	Throughput 2019	Throughput 2020	Variación 2020/2019 (en porcentajes)
1	Brasil	10 691 861	10 786 170	0,9
2	Panamá	7 346 859	7 734 024	5,3
3	México	7 105 880	6 461 476	-9,1
4	Colombia	4 938 259	4 568 154	-7,5
5	Chile	4 642 539	4 195 816	-9,6
6	Perú	2 676 438	2 654 275	-0,8
7	Ecuador	2 257 627	2 294 564	1,6
8	Argentina	1 803 584	1 660 959	-7,9
9	Jamaica	1 626 291	1 611 637	-0,9
10	República Dominicana	1 409 956	1 357 481	-3,7
11	Guatemala	1 529 010	1 536 763	0,5
12	Costa Rica	1 544 923	1 509 674	-2,3
13	Puerto Rico	1 451 950	1 490 218	2,6
14	Uruguay	747 100	761 855	2,0
15	Honduras	790 707	700 063	-11,5
16	Trinidad y Tabago	446 232	406 778	-8,8
17	Venezuela (República Bolivariana de)	179 529	344 115	91,7
18	Aruba	411 169	342 526	-16,7
19	El Salvador	249 482	228 334	-8,5
20	Guadalupe	206 959	220 233	6,4
21	Nicaragua	175 371	172 801	-1,5
22	Martinica	178 277	164 495	-7,7
23	Paraguay	160 547	153 094	-4,6
24	Barbados	98 459	89 460	-9,1
25	Guyana	66 959	64 241	-4,1
26	Islas Caimán	43 058	41 308	-4,1
27	Islas Turcas y Caicos	25 528	24 284	-4,9
28	San Vicente y Las Granadinas	20 150	20 469	1,6

**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información recibida de las autoridades portuarias, instituciones responsables y los operadores de terminales de los respectivos terminales o puertos.

### III. Comentarios finales

La pandemia del COVID-19 castigó fuertemente a América Latina y el Caribe, dejando en evidencia los problemas de larga data ya previamente existentes como la falta de infraestructura, mala regulación y problemas de facilitación, alertando a la región a la necesidad para una recuperación económica sostenible, cuando la producción y las exportaciones dependerán de la integridad de la capacidad logística para recuperar la competitividad internacional.

Además, se hace oportuno explorar las oportunidades para promover la facilitación y los procedimientos sin papel ni contacto para una logística eficiente y moderna, y la normativa económica que debe armonizarse y adaptarse a las nuevas circunstancias. En efecto, la promoción de procedimientos comerciales sin papel y de servicios logísticos más conectados podría contribuir a resolver problemas de larga data, como los elevados costos logísticos, la burocracia y la falta de servicios logísticos de valor añadido, permitiendo el desarrollo de cadenas de producción regionales, la reexportación de bienes con valor añadido y la eventual creación de economías de escala, de red y de aglomeración en el comercio subregional. Así, la crisis actual debería ser una oportunidad para cambiar los patrones de producción y promover el comercio digital y la innovación logística, con el fin de aumentar la competitividad y el bienestar en la región.

### IV. Bibliografía

- Banco Mundial (2020), *Global Economic Prospects*, World Bank Group, Washington DC, junio.
- CEPAL (2020a), *Perfil Marítimo y Logístico de América Latina y el Caribe* [online] <http://perfil.cepal.org/l/es/start.html>.
- \_\_\_\_ (2020b), “Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística”, *Informe Especial COVID-19*, N° 6, Santiago, agosto.
- Clarkson (2021), *Seaborne Trade Monitor*, Volume 8, No. 1. ISSN: 2058-7570.
- \_\_\_\_ (2020), *Container Intelligence Monthly*, Volume 7, No. 12. ISSN: 2058-7570.
- CTS (Container Trades Statistics), *CEDAR* [en línea]: <https://www.containerstatistics.com/>
- DynaLiners (2021), *DynaLiners Weekly*, 06/21-12 February.

## V. Publicaciones de interés



*Boletín FAL N° 384*

### Las emisiones de CO<sub>2</sub> en las importaciones marítimas de América Latina y revisión del cálculo de las exportaciones

Silvana Sánchez  
Ricardo Sánchez

En el *Boletín FAL No 373* publicado en enero del 2020, se documentaron los primeros esfuerzos de una metodología rápida para el cálculo de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo de las exportaciones regionales. Dando continuidad a la investigación realizada, el presente estudio tiene como objetivo aplicar dicha metodología al caso de las importaciones de los mismos países considerados en la publicación anterior. Asimismo, tomando en consideración los comentarios recibidos por dicha publicación, se hicieron algunos ajustes metodológicos y se aumentó la muestra, por lo cual se incluye una revisión del cálculo de las exportaciones, alcanzando la muestra una representatividad del 82% del total de las exportaciones de América Latina y el Caribe.

Disponible en:



*Boletín FAL N° 380*

### América Latina y el Caribe: la industria de terminales portuarias y los indicadores de actividad del año 2019

Eliana Barleta  
Ricardo Sánchez

Este *Boletín FAL* tiene como objetivo principal presentar el inventario de todas las terminales portuarias de América Latina y el Caribe, de acuerdo con su especialización, incluyendo el análisis de la actividad portuaria del año 2019.

Disponible en: