



BOLETÍN 380 /

FACILITACIÓN,  
COMERCIO Y LOGÍSTICA  
EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

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

## Introducción

Considerando su larga trayectoria en publicaciones sobre temas marítimos y portuarios, dos *Boletines FAL* del corriente año llaman la atención a la temática de las terminales portuarias. El primero, que se inscribe dentro de las Reflexiones sobre Infraestructura que frecuentemente se han presentado en las ediciones de *Boletín FAL* y otros documentos de la CEPAL, llamado “Los ‘contratos incompletos’



Introducción	1
I. El inventario de las terminales portuarias en la región y sus ubicaciones geográficas	2
II. Los puertos de contenedores en América Latina y el Caribe en 2019	8
III. Una mirada a 2020 y el impacto del COVID-19 en los puertos de la región y en el mundo	12
IV. Comentarios sobre el relevamiento de información	15
V. Bibliografía	15
VI. Publicaciones de interés	16

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.

Los autores del documento son, Ricardo J. Sánchez y Eliana P. Barleta, Oficial de Asuntos Económicos y consultora, de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL.

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.



NACIONES UNIDAS

CEPAL



en concesiones de infraestructura de larga duración”, fue publicado por Ricardo J. Sánchez en una edición previa de esta misma colección. El segundo, es el presente *Boletín FAL*, que tiene como objetivo principal presentar el inventario de todas las terminales portuarias de América Latina y el Caribe, incluyendo el análisis de la actividad portuaria del año.

En este inventario, están incluidas las terminales de América Latina y el Caribe, de acuerdo con su especialización. De este modo, las estadísticas presentadas se categorizan en los siguientes tipos de terminales: contenedores, pasajeros, graneles líquidos, graneles sólidos, graneles líquidos y sólidos, multipropósito y cargas rodadas. En los casos donde una terminal tiene más de un propósito, se hizo la distinción entre ellas.

## I. El inventario de las terminales portuarias en la región y sus ubicaciones geográficas

La investigación que condujo al armado del inventario de terminales fue realizada dentro de un proyecto de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL liderado por Ricardo J. Sánchez y cuyo trabajo de campo fue realizado por María Alejandra Gómez Paz Fort con el apoyo de Eliana P. Barleta y Silvana Sánchez Di Domenico.

En América Latina y el Caribe, fueron relevadas 1.515 terminales en los 33 países de América Latina y el Caribe que son miembros de la CEPAL, más sus miembros asociados y otros territorios insulares no independientes localizados en el Caribe, con lo cual se llegó a la consideración de un total de 50 territorios.

En el cuadro 1 se presenta la cantidad de terminales por especialización y el total de terminales de cada territorio (país o territorios no independientes del Caribe, dependiendo de cada caso) y su respectiva participación (en porcentaje) en la cantidad total de terminales en la región.

De acuerdo con el cuadro 1, en la región predominan las terminales multipropósito que representan el 33,9% del total regional. Le siguen las terminales de graneles líquidos y graneles sólidos, con el 27,1% y el 22,8%, respectivamente. En el cuadro 2 se puede observar la representatividad (en porcentajes) de cada tipo de terminal por tipo especialización.

## Cuadro 1

América Latina y el Caribe: tipo de terminales portuarios por especialización

(En número de terminales)

País/Territorio	Contenedores	Pasajeros	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Graneles sólidos y líquidos	Multipropósito	Cargas rodadas	Total general	Terminales por país sobre total (en porcentajes)
Anguila		1				1		2	0,1
Antigua y Barbuda	1	2	1	1				5	0,3
Argentina	6	3	36	40	16	41		142	9,4
Aruba	1	1	1					3	0,2
Bahamas	3	6	6	4				19	1,3
Barbados		1	2	1				4	0,3
Belice	1		1	1		2		5	0,3
Bermudas	1	2	1			1		5	0,3
Bolivia (Estado Plurinacional de)		13	2	2		8		25	1,7
Bonaire			1	1		1		3	0,2
Brasil	29	7	65	88		98	19	306	20,2
Chile	1		36	23	1	36		97	6,4
Colombia	1		27	18		42		88	5,8
Costa Rica		2		1	1	4		8	0,5
Cuba	2	1	6	5		31		45	3,0
Curaçao	1	2	3	1		1		8	0,5
Dominica		1				2		3	0,2
Ecuador	3		6	3		6		18	1,2
El Salvador						4		4	0,3
Guayana Francesa	1	1	1	1		3		7	0,5
Granada	1	1	4			1		7	0,5
Guadalupe	1		1	2		3		7	0,5
Guatemala	1	1	2	3	1	4		12	0,8
Guyana		1	9	4		5		19	1,3
Haití	1	1	1	3		12		18	1,2
Honduras	1	3	4	1		3		12	0,8
Islas Caimán						3		3	0,2
Islas Vírgenes Británicas		4				3		7	0,5
Islas Vírgenes de los Estados Unidos		3	1			5		9	0,6
Jamaica	1	4	4	6		2		17	1,1
Martinica	2	3	3	1		2		11	0,7
México	11	20	51	46	4	37	2	171	11,3
Montserrat						2		2	0,1
Nicaragua		1				5		6	0,4
Panamá	5	2	12	1		28		48	3,2
Paraguay	6		12	30	3	13	1	65	4,3
Perú	1	1	52	10		33		97	6,4
Puerto Rico	3	2	10	3		5		23	1,5
República Dominicana	1	4	10	6		9		30	2,0
Saint Kitts y Nevis		3	3			1		7	0,5
Santa Lucía		2	1			3		6	0,4

**Cuadro 1 (conclusión)**

País/Territorio	Contenedores	Pasajeros	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Graneles sólidos y líquidos	Multipropósito	Cargas rodadas	Total general	Terminales por país sobre total (en porcentajes)
Sint Maarten						1		1	0,1
San Vicente y las Granadinas	2	2		2		3		9	0,6
San Bartolomé						1		1	0,1
San Eustaquio			1			1		2	0,1
Suriname			4	7		6		17	1,1
Trinidad y Tabago		2	8	7		6		23	1,5
Islas Turcas y Caicos		1				3		4	0,3
Uruguay	1	4	2	3		11		21	1,4
Venezuela (República Bolivariana de)			21	21		21		63	4,2
<b>Total</b>	<b>89</b>	<b>108</b>	<b>411</b>	<b>346</b>	<b>26</b>	<b>513</b>	<b>22</b>	<b>1515</b>	

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en datos oficiales.

**Cuadro 2**

América Latina y el Caribe: importancia de cada tipo de terminales por especialización, año 2018  
(En porcentajes sobre el total de cada país)

País/Territorio	Contenedores	Pasajeros	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Graneles sólidos y líquidos	Multipropósito	Cargas rodadas
Anguila	0,0	50,0	0,0	0,0	0,0	50,0	0,0
Antigua y Barbuda	20,0	40,0	20,0	20,0	0,0	0,0	0,0
Argentina	4,2	2,1	25,4	28,2	11,3	28,9	0,0
Aruba	33,3	33,3	33,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Bahamas	15,8	31,6	31,6	21,1	0,0	0,0	0,0
Barbados	0,0	25,0	50,0	25,0	0,0	0,0	0,0
Belize	20,0	0,0	20,0	20,0	0,0	40,0	0,0
Bermudas	20,0	40,0	20,0	0,0	0,0	20,0	0,0
Bolivia (Estado Plurinacional de)	0,0	52,0	8,0	8,0	0,0	32,0	0,0
Bonaire	0,0	0,0	33,3	33,3	0,0	33,3	0,0
Brasil	9,5	2,3	21,2	28,8	0,0	32,0	6,2
Chile	1,0	0,0	37,1	23,7	1,0	37,1	0,0
Colombia	1,1	0,0	30,7	20,5	0,0	47,7	0,0
Costa Rica	0,0	25,0	0,0	12,5	12,5	50,0	0,0
Cuba	4,4	2,2	13,3	11,1	0,0	68,9	0,0
Curaçao	12,5	25,0	37,5	12,5	0,0	12,5	0,0
Dominica	0,0	33,3	0,0	0,0	0,0	66,7	0,0
Ecuador	16,7	0,0	33,3	16,7	0,0	33,3	0,0
El Salvador	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0
Guayana Francesa	14,3	14,3	14,3	14,3	0,0	42,9	0,0
Granada	14,3	14,3	57,1	0,0	0,0	14,3	0,0
Guadalupe	14,3	0,0	14,3	28,6	0,0	42,9	0,0
Guatemala	8,3	8,3	16,7	25,0	8,3	33,3	0,0
Guyana	0,0	5,3	47,4	21,1	0,0	26,3	0,0

**Cuadro 2 (conclusión)**

País/Territorio	Contenedores	Pasajeros	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Graneles sólidos y líquidos	Multipropósito	Cargas rodadas
Haití	5,6	5,6	5,6	16,7	0,0	66,7	0,0
Honduras	8,3	25,0	33,3	8,3	0,0	25,0	0,0
Islas Caimán	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0
Islas Vírgenes Británicas	0,0	57,1	0,0	0,0	0,0	42,9	0,0
Islas Vírgenes de los Estados Unidos	0,0	33,3	11,1	0,0	0,0	55,6	0,0
Jamaica	5,9	23,5	23,5	35,3	0,0	11,8	0,0
Martinica	18,2	27,3	27,3	9,1	0,0	18,2	0,0
México	6,4	11,7	29,8	26,9	2,3	21,6	1,2
Montserrat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0
Nicaragua	0,0	16,7	0,0	0,0	0,0	83,3	0,0
Panamá	10,4	4,2	25,0	2,1	0,0	58,3	0,0
Paraguay	9,2	0,0	18,5	46,2	4,6	20,0	1,5
Perú	1,0	1,0	53,6	10,3	0,0	34,0	0,0
Puerto Rico	13,0	8,7	43,5	13,0	0,0	21,7	0,0
República Dominicana	3,3	13,3	33,3	20,0	0,0	30,0	0,0
Saint Kitts y Nevis	0,0	42,9	42,9	0,0	0,0	14,3	0,0
Santa Lucía	0,0	33,3	16,7	0,0	0,0	50,0	0,0
Sint Maarten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0
San Vicente y las Granadinas	22,2	22,2	0,0	22,2	0,0	33,3	0,0
San Bartolomé	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0
San Eustaquio	0,0	0,0	50,0	0,0	0,0	50,0	0,0
Suriname	0,0	0,0	23,5	41,2	0,0	35,3	0,0
Trinidad y Tabago	0,0	8,7	34,8	30,4	0,0	26,1	0,0
Islas Turcas y Caicos	0,0	25,0	0,0	0,0	0,0	75,0	0,0
Uruguay	4,8	19,0	9,5	14,3	0,0	52,4	0,0
Venezuela (República Bolivariana de)	0,0	0,0	33,3	33,3	0,0	33,3	0,0
<b>Total</b>	<b>5,9</b>	<b>7,1</b>	<b>27,1</b>	<b>22,8</b>	<b>1,7</b>	<b>33,9</b>	<b>1,5</b>

**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en datos oficiales.

Considerando la suma de las terminales por ubicación geográfica, la Costa Este de América del Sur (CEAS) concentra 575 terminales, lo que representa el 38,0% del total regional. La Costa Oeste de América del Sur (COAS) tiene 390 terminales, es decir un 25,7% de las terminales totales de la región. El Caribe, por su parte, concentra un total de 345 terminales, representando el 22,8% mientras que América Central con sus 205 terminales, representando el 13,5% regional. En el cuadro 3 se presenta la cantidad de terminales por especialización y por ubicación geográfica, mientras que en el cuadro 4 figura la representatividad de estas terminales a nivel regional.



### Cuadro 3

Cantidad de terminales por costa y por especialización  
(En número de terminales)

Costa	Contenedores	Pasajeros	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Graneles sólidos y líquidos	Multipropósito	Cargas rodadas	Total general
CEAS	37	16	138	164	16	185	19	575
COAS	12	14	135	86	4	138	1	390
El Caribe	27	53	81	46	1	137	0	345
América Central	13	25	57	50	5	53	2	205
<b>Total</b>	<b>89</b>	<b>108</b>	<b>411</b>	<b>346</b>	<b>26</b>	<b>513</b>	<b>22</b>	<b>1 515</b>

**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en datos oficiales.

**Nota:** Solamente para los efectos de este cálculo, Colombia fue incluida en la Costa Oeste de América del Sur, y Venezuela (República Bolivariana de) en la Costa Este de América del Sur.

### Cuadro 4

Representatividad de terminales por costa y por especialización  
(En porcentajes sobre el total)

Costa	Contenedores	Pasajeros	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Graneles sólidos y líquidos	Multipropósito	Cargas rodadas	Total general
CEAS	2,4	1,1	9,1	10,8	1,1	12,2	1,3	38,0
COAS	0,8	0,9	8,9	5,7	0,3	9,1	0,1	25,7
El Caribe	1,8	3,5	5,3	3,0	0,1	9,0	0,0	22,8
América Central	0,9	1,7	3,8	3,3	0,3	3,5	0,1	13,5
<b>Total</b>	<b>5,9</b>	<b>7,1</b>	<b>27,1</b>	<b>22,8</b>	<b>1,7</b>	<b>33,9</b>	<b>1,5</b>	

**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en datos oficiales.

**Nota:** Solamente para los efectos de este cálculo, Colombia fue considerada en la Costa Oeste de América del Sur y Venezuela (República Bolivariana de) en la Costa Este de América del Sur.

Adicionalmente, considerando la complejidad de la zona caribeña, se hizo una división entre 5 distribuciones geográficas: suroeste, central, norte, oriental y Costa Este de América Central. Para los países con más de una costa, fueron considerados solamente las terminales ubicadas en el lado caribeño, que es el caso de Colombia, Panamá y los países de América Central (con la única excepción de El Salvador). A continuación, en total de terminales por distribución geográfica, y entre paréntesis se puede ver los países y territorios considerados en cada una de ellas.



### Cuadro 5

Cantidad de terminales en el Caribe por distribución geográfica  
(En número de terminales)

Costa caribeña	Contenedores	Pasajeros	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Graneles sólidos y líquidos	Multipropósito	Total por costa
Suroeste (de Panamá, Colombia, Venezuela (República Bolivariana de) y Costa Rica)	5	6	55	42	1	66	221
Central (Jamaica, Haití, República Dominicana, Puerto Rico e Islas Caimán)	6	11	25	18	0	31	91
Norte (Bahamas, Cuba e Islas Turcas y Caicos)	5	8	12	9	0	34	68
Oriental (Islas del Caribe Oriental)	9	27	27	15	0	38	116
Costa Este de América Central (Nicaragua, Honduras y Guatemala)	1	4	4	1	0	7	17
<b>Total</b>	<b>26</b>	<b>56</b>	<b>123</b>	<b>85</b>	<b>1</b>	<b>176</b>	<b>467</b>

**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en datos oficiales.

**Nota:** Los puertos mexicanos del Golfo no están incluidos.

El cuadro 6 demuestra la representación de cada costa caribeña, en que el porcentaje fue calculado sobre la base del total de las terminales del Caribe.

### Cuadro 6

Cantidad de terminales en el Caribe por distribución geográfica  
(En porcentajes sobre el total)

Costa caribeña	Contenedores	Pasajeros	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Graneles sólidos y líquidos	Multipropósito	Total por costa
Suroeste (de Panamá, Colombia, Venezuela (República Bolivariana de) y Costa Rica)	1,1	1,3	11,8	9,0	0,2	14,1	37,5
Central (Jamaica, Haití, República Dominicana, Puerto Rico e Islas Caimán)	1,3	2,4	5,4	3,9	0,0	6,6	19,5
Norte (Bahamas, Cuba e Islas Turcas y Caicos)	1,1	1,7	2,6	1,9	0,0	7,3	14,6
Oriental (Islas del Caribe Oriental)	1,9	5,8	5,8	3,2	0,0	8,1	24,8
Costa Este de América Central (Nicaragua, Honduras y Guatemala)	0,2	0,9	0,9	0,2	0,0	1,5	3,6
<b>Total</b>	<b>5,6</b>	<b>12,0</b>	<b>26,3</b>	<b>18,2</b>	<b>0,2</b>	<b>37,7</b>	

**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en datos oficiales de cada país.

## II. Los puertos de contenedores en América Latina y el Caribe en 2019

Para más información cuantitativa, véase el siguiente enlace: <http://www.cepal.org/es/notas/movimiento-portuario-2019>.

El movimiento de carga en contenedores en los puertos de América Latina y el Caribe se mantuvo prácticamente sin variación, con un incremento de 0,04% durante 2019 en comparación el año anterior. El análisis incluye el comportamiento de una muestra de 36 países y territorios de la región, en el cual se consideraron 126 puertos y zonas portuarias.

El volumen total de la actividad en 2019 superó los 54,2 millones de TEU<sup>1</sup>, lo que representa un 6,5% del movimiento total de contenedores (*throughput*) mundial, con una ligera disminución en su participación mundial con relación al año anterior (cuando alcanzó el 7,1% del *throughput* global). Diez países de la región concentran el 81% de la carga total operada en la región. Estos son (ordenados de mayor a menor según la cantidad de TEU movilizados): Brasil, Panamá, México, Chile, Colombia, Perú, Ecuador, República Dominicana, Argentina y Jamaica, como se puede observar en el cuadro 7.

### Cuadro 7

Los 10 mayores países en 2019 según *throughput*  
(En TEU)

Rank	País	Throughput 2019 (TEU)
1	Brasil	10 396 182
2	Panamá	7 347 000
3	México	7 100 644
4	Chile	4 496 578
5	Colombia	4 402 574
6	Perú	2 678 258
7	Ecuador	2 127 042
8	República Dominicana	1 894 225
9	Argentina	1 771 628
10	Jamaica	1 647 609

**Fuente:** Elaboración propia con datos de las Autoridades Portuarias pertinentes y/u operadores de cada terminal, puerto o zona portuaria.

Con relación a los puertos, la posición de los 20 primeros en movimiento puede ser observada en el cuadro 8.

### Cuadro 8

América Latina y el Caribe: 20 principales puertos en movimientos portuarios/*throughput* total, en 2019  
(En TEU)

Rank	País	Puerto	Throughput 2019 (TEU)
1	Panamá	Colón / Cristóbal / Manzanillo (Caribe)	4 379 477
2	Brasil	Santos (todas las terminales)	3 904 566
3	México	Manzanillo (todas las terminales)	3 069 072
4	Colombia	Bahía de Cartagena (todas las terminales)	2 933 808
5	Panamá	Balboa / Rodman (Pacífico)	2 898 977
6	Perú	El Callao (incluye DPW y APM)	2 313 907

<sup>1</sup> Acrónimo del término en inglés twenty-foot equivalent unit, que en español significa 'unidad equivalente a veinte pies'. Se refiere a una medición estándar, de una caja metálica de tamaño estandarizado que puede ser transferida fácilmente entre diferentes formas de transporte tales como buques, trenes y camiones.

### Cuadro 8 (conclusión)

Rank	País	Puerto	Throughput 2019 (TEU)
7	Ecuador	Guayaquil (todas las terminales)	1 943 197
8	Chile	San Antonio	1 709 642
9	Jamaica	Kingston	1 647 609
11	Argentina	Buenos Aires (incluye Dock Sud)	1 485 328
10	Puerto Rico	San Juan	1 404 602
12	Bahamas	Freeport	1 396 568
13	México	Lázaro Cárdenas (todas las terminales)	1 318 732
14	República Dominicana	Caucedo	1 263 991
15	Brasil	Itajaí (todas las terminales, incluye Navegantes/Portonave)	1 233 262
16	Costa Rica	Limón-Moin	1 232 308
17	México	Veracruz	1 144 156
18	Colombia	Buenaventura (todas las terminales)	1 121 267
19	Chile	Valparaíso	898 715
20	México	Altamira / Tampico	877 396

**Fuente:** Elaboración propia, con datos de las Autoridades Portuarias pertinentes y/u operadores de cada terminal, puerto o zona portuaria.

Nótese que las mayores unidades en movimiento de contenedores, reflejadas en el cuadro 2, corresponden a puertos en los que hay más de una unidad comercial y operativa. Si se toman aquellos que corresponden a un único operador, entonces los cinco mayores operadores de 2019 de toda la región, en orden de mayor a menor, son los siguientes: el puerto de Cartagena, Colombia; MIT, Panamá; SSA (Manzanillo), México; Balboa, Panamá; y, Kingston, Jamaica. Véase el cuadro 9.

### Cuadro 9

América Latina y el Caribe: principales 5 unidades individuales en 2019  
(En millones de TEU)

Rank	País	Unidad Terminal	Throughput 2019 (en millones de TEU)
1	Colombia	GPC	2,9
2	Panamá	MIT	2,5
3	México	SSA Manzanillo	2,3
4	Panamá	Balboa	1,9
5	Jamaica	Kingston	1,6

**Fuente:** Elaboración propia, con datos de las Autoridades Portuarias pertinentes y/u operadores de cada terminal, puerto o zona portuaria.

**Nota:** Las dos unidades terminales de mayor volumen operacional de contenedores están en Santos, Brasil, que son las terminales BTP y Santos Brasil. Por las estimaciones recibidas, deberían quedar en la posición subsecuente a Kingston, Jamaica.

También se incluye un análisis de la importancia relativa del transbordo<sup>2</sup> de contenedores sobre el *throughput* total de los puertos. En los primeros 10 puertos, el total de transbordo representa casi el 28% del total de *throughput* de los 36 países y territorios, y de los 125 puertos considerados. La incidencia del transbordo sobre el *throughput* total de los Top 10 puertos en transbordo puede ser observado en el cuadro 10.

<sup>2</sup> Transbordo es la operación de traslado de carga de un buque a otro con destino al extranjero que se hace en un tercer puerto.

**Cuadro 10**

América Latina y el Caribe: Principales 20 puertos de transbordo en 2019  
(En TEU, y su respectivo porcentaje sobre el *throughput* total del puerto)

Rank	País	Puerto	Throughput (TEU) 2019	Transbordo (TEU) 2019	Porcentaje del transbordo sobre el <i>throughput</i> total en 2019
1	Panamá	Colón/Cristóbal/Manzanillo (Caribe)	4 379 477	3 804 511	86,9
2	Panamá	Balboa/Rodman (Pacífico)	2 898 977	2 600 683	89,7
3	Colombia	Bahía de Cartagena	2 933 808	2 118 642	72,2
4	Bahamas	Freeport	1 396 568	1 354 671	97,0
5	Jamaica	Kingston	1 647 609	1 319 760	80,1
6	México	Manzanillo	3 069 072	1 103 098	35,9
7	Brasil	Santos	3 904 566	1 093 440	28,0
8	República Dominicana	Caucedo	1 263 991	581 795	46,0
9	Brasil	Zona Portuaria de Manaus	578 779	512 400	88,5
10	Brasil	Suape	476 353	499 800	104,9
11	Perú	El Callao (incluye DPW y APM)	2 313 907	477 180	20,6
12	México	Lázaro Cárdenas	1 318 732	397 188	30,1
13	Colombia	Buenaventura (todas las terminales)	1 121 267	370 640	33,1
14	Uruguay	Montevideo	747 100	305 200	40,9
15	Brasil	Pecém	406 132	244 528	60,2
16	Brasil	Itapoá	735 139	228 520	31,1
17	Brasil	Rio Grande	782 338	223 366	28,6
18	Brasil	Itajaí (incluye Navegantes, Portonave)	1 233 262	205 320	16,6
19	Brasil	Itaguaí/Sepeitiba	253 987	135 720	53,4
20	Argentina	Buenos Aires (incluye Dock Sud)	1 485 328	118 602	8,0

**Fuente:** Elaboración propia, con datos de las Autoridades Portuarias pertinentes y/u operadores de cada terminal, puerto o zona portuaria.

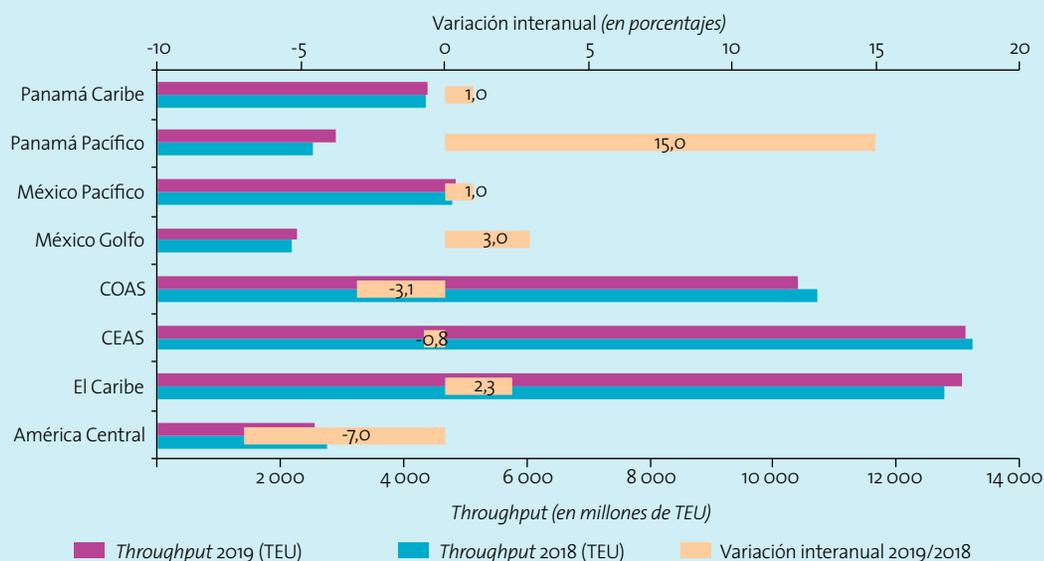
**Nota:** En el caso de Brasil, los datos del transbordo fueron estimados de acuerdo con el crecimiento del *throughput* a partir de los datos de 2018.

En 2019, la Costa Este de América del Sur (CEAS) registró una disminución de la actividad de los puertos y zonas portuarias de -0,8%, medida por el volumen operado. La Costa Oeste de América del Sur (COAS) también presentó una caída en sus operaciones de -3,1% en 2019. El Caribe (incluida la costa caribeña de Colombia), marcó un crecimiento de 2,3% en el movimiento total de contenedores (sin incluir Venezuela), mientras que América Central (sin incluir México) tuvo una caída de -7,0%. La zona México Golfo creció 3,0% en comparación con 2018, y México Pacífico 1,0%. Panamá, en tanto, presentó un crecimiento en su costa pacífica de 15,0%, mientras que su costa caribeña registró un aumento de 1,0%. El *throughput* de los años 2018 y 2019 y la variación interanual de cada región se presentan en el gráfico 1.

### Gráfico 1

Variación interanual por región, comparativo entre 2019/2018

(En TEU y en porcentajes)



**Fuente:** Elaboración propia, con datos de las Autoridades Portuarias pertinentes y/u operadores de cada terminal, puerto o zona portuaria.

De modo comparativo, en el gráfico 2 se puede observar el *throughput* de los principales 10 puertos de contenedores a nivel mundial versus los principales 10 de América Latina y el Caribe durante el año de 2019.

### Gráfico 2

América Latina y el Caribe, y el Mundo: Comparación de los 10 principales puertos en *throughput* portuario a nivel mundial con respecto a los 10 principales de la región en 2019 (En millones de TEU)



**Fuente:** Elaboración propia, para América Latina y el Caribe, datos recolectados con las Autoridades Portuarias pertinentes y/u operadores de cada terminal, puerto o zona portuaria; para el mundo, DynaLiners (2020a).

### III. Una mirada a 2020 y el impacto del COVID-19 en los puertos de la región y en el mundo

Si bien durante 2019 los puertos mantuvieron sus tasas de movimiento estables con relación a 2018, los impactos de la pandemia del COVID-19 en el desempeño portuario de 2020 hacen que todos los pronósticos de estabilidad y crecimientos futuros deban ser revisados. En los últimos meses, el mundo ha sido y sigue siendo testigo de un cambio drástico en la vida cotidiana, que también ha causado un gran impacto en los negocios, el comercio y la navegación. El estallido de una pandemia cambió todas las expectativas económicas y comerciales para 2020. De una previsión de crecimiento de 3,6% del comercio de contenedores en todo el mundo en el último trimestre de 2019, al 2,5% en enero de 2020, pasando a -4,9% en abril, para bajar aún más en mayo en que nuevas proyecciones redujeron las expectativas a -9,0%. La última publicada corresponde a junio, con una caída de -8,6%. La cifra se explica en parte, además de la pandemia, por la caída de la actividad económica, el continuo aumento de las cancelaciones de servicios y las restricciones laborales. Véase el cuadro 11.

**Cuadro 11**

Estimaciones del crecimiento interanual del comercio vía contenedores a nivel mundial (En porcentajes)

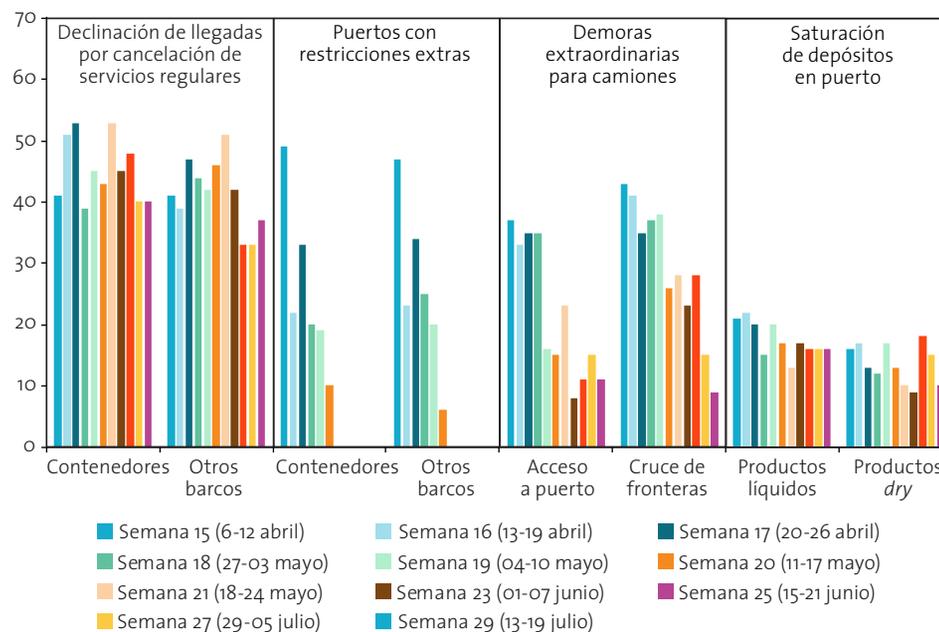
Trim 4 2019	Enero 2020	Abril 2020	Mayo 2020	Junio 2020
3,6	2,5	-4,9	-9,0	-8,6

Fuente: Clarksons (2019, 2020a, 2020b, 2020c, 2020d), Container Intelligence Monthly, múltiples ediciones.

En el gráfico 3 se presenta un resumen de los impactos alrededor del mundo, entre las semanas 15 (06 -12 de abril) y 29 (13-19 de julio). Los resultados presentados son recogidos del Barómetro de Impacto Económico del Puerto COVID-19 de IAPH-WPSP.

**Gráfico 3**

Mundo: impactos operativos y comerciales en puertos atribuidos al COVID-19, para cada semana iniciada el día indicado abajo (En Porcentajes)



Fuente: autores sobre la base de datos de IAPH-WPSP/PortEconomics.

Varios países han venido aplicando medidas restrictivas en puertos y muelles con el fin de frenar la propagación del COVID-19. En un principio, algunos puertos asiáticos adoptaron medidas dirigidas a las operaciones de transporte marítimo con la ciudad de Wuhan. Sin embargo, tras la rápida escalada de la pandemia, las restricciones se han ido ampliando gradualmente en cuanto a su cobertura y alcance geográficos. En la actualidad, suelen incluir inspecciones más rigurosas y una articulación más estrecha de las organizaciones portuarias y marítimas con las autoridades sanitarias nacionales, con procedimientos específicos de control y cuarentena para los buques cuyos anteriores puertos de escala se encuentran en países que registran el mayor número de casos de COVID-19. Las operaciones no esenciales han sido limitadas y, en la mayoría de los países, se han adoptado medidas severas respecto de los buques de crucero, a algunos de los cuales se les ha negado el atraque en los puertos y han quedado parados en el mar.

En el cuadro 12 se presenta la variación del movimiento de los puertos a nivel mundial durante el primer trimestre de 2020 en comparación con 2019. Los puertos seleccionados son los que en 2019 configuraran en los Top 10 en *throughput* a nivel mundial.

### Cuadro 12

Mundo: Principales 10 puertos en movimiento de contenedores durante el primer trimestre de 2020 y 2019

Puerto/País	Variación del crecimiento 2020/2019 (En porcentajes)
Shanghai, China	-10
Singapur, Singapur	-4
Ningbo, China	-8
Shenzhen, China	-12
Guangzhou, China	-10
Busan, Corea del Sur	3
Qingdao, China	2
Hong Kong	-6
Tianjin, China	-2
Rotterdam, Países Bajos	-5

**Fuente:** Elaboración propia, con datos de DynaLiners (2020b).

La irrupción de la pandemia ha causado la caída del movimiento portuario en gran parte de los puertos de la región, con efectos más severos en América del Sur, México y en algunos puertos estratégicos del Caribe. Analizando la actividad portuaria de contenedores entre enero y mayo de 2020 en comparación con lo mismo periodo en 2019, de veintisiete puertos y zonas portuarias de América Latina y el Caribe, que representan casi el 80,2% de los movimientos portuarios de toda la región, se observa que 16 puertos (que manejan el 43,5% del total regional) sufrieron una merma en su actividad. Los principales puertos de Chile, República Dominicana, México y Perú tendrían las caídas más fuertes.

La merma en la actividad portuaria fue generalizada, con la excepción de algunos puertos, especialmente en Panamá, lo que se explica principalmente por los cambios en el transbordo internacional. Del total de la muestra, 11 puertos demostraron un alza en su actividad (que manejan el 36,7% del total regional). A continuación, el cuadro 13 presenta la variación entre enero a mayo de 2020 y 2019 para los puertos seleccionados.

**Cuadro 13**

*Throughput* de puertos seleccionados de la región de América latina y el Caribe, comparación entre enero a mayo de 2020 y 2019

Puertos y porcentaje de la actividad portuaria de cada país		País	Participación en el total regional en 2019 (en porcentajes)	Variación enero-mayo 2020 (en porcentajes)	
<b>Puertos con caídas de actividad</b>			<b>43,5</b>	<b>-9,7</b>	
<b>Mayores</b>	Buenaventura (25%)	Colombia	2,1	-32,9	
	Valparaíso (31%)	Chile	1,7	-28,0	
	Lázaro Cárdenas (19%)	México	2,4	-18,8	
	Freeport (85%)	Bahamas	2,6	-16,6	
	Caucedo (67%)	República Dominicana	2,3	-15,0	
	Altamira (13%)	México	1,6	-14,9	
	San Antonio (60%)	Chile	3,2	-10,2	
	Veracruz (16%)	México	2,1	-9,8	
	Rio Grande (7%)	Brasil	1,4	-9,5	
	Otros Brasil (28%)	Brasil	5,3	-7,0	
	El Callao (86%)	Perú	4,3	-5,9	
	Manzanillo (42%)	México	5,7	-3,8	
<b>Moderadas</b>	Buenos Aires (84%)	Argentina	2,7	-1,5	
	San Juan (100%)	Puerto Rico	2,8	-1,4	
	Kingston (85%)	Jamaica	3,0	-1,1	
	Point Lisas (48%)	Trinidad y Tabago	0,3	-0,4	
<b>Puertos con alzas de actividad</b>			<b>36,7</b>	<b>8,1</b>	
	Montevideo (100%)	Uruguay	1,4	0,1	
	Itajaí (12%)	Brasil	2,3	1,9	
	Guayaquil (91%)	Ecuador	3,6	2,6	
	Zárate (6%)	Argentina	0,3	3,2	
	Santos (38%)	Brasil	7,2	7,1	
	Itapoa (7%)	Brasil	1,4	8,1	
	Paranagua (8%)	Brasil	1,6	9,3	
	Rosario (3%)	Argentina	0,1	10,5	
	Bahía de Cartagena (67%)	Colombia	5,4	11,7	
	Caribe Panamá (3 terminales) (60%)	Panamá	8,1	14,0	
	Pacífico Panamá (2 terminales) (39%)	Panamá	5,3	17,4	
	<b>Total de los puertos seleccionados</b>			<b>80,2</b>	<b>-1,6</b>

**Fuente:** Elaboración propia, con datos de las Autoridades Portuarias pertinentes y/u operadores de cada terminal, puerto o zona portuaria.

**Nota:** Estos países (con todas sus terminales y puertos) representan el 88,7% del total del movimiento portuario de contenedores de América Latina y el Caribe.

El funcionamiento de los puertos es de vital importancia para hacer frente a la crisis del COVID-19. Los puertos garantizan que los suministros médicos, los alimentos, el combustible y las materias primas del mundo, así como los productos manufacturados y los componentes vitales para la preservación del empleo, sigan llegando a sus destinos previstos. Por lo tanto, las operaciones portuarias, la gobernanza portuaria y la comunicación, son claves para el buen funcionamiento de los puertos, así como de su personal.

Finalmente, se hace hincapié mencionar que las tripulaciones de embarcaciones nacionales y extranjeras, personal de navieras, agentes marítimos, armadores, pilotos prácticos, capitanes, motoristas, inspectores, oficiales y talento humano de las diferentes instalaciones portuarias, constituyen un grupo de trabajadores que desde el inicio de la pandemia ha trabajado sin descanso para que los países cuenten con los suministros, alimentos, recursos y materia prima necesaria durante la fase del aislamiento.

## IV. Comentarios sobre el relevamiento de información

Durante la elaboración de la base estadística que sustenta este *Boletín FAL*, se detectó una falta de homogeneidad en las fuentes de información, datos parciales, estadísticas antiguas e incompletas y a veces inexistentes. En varios países existe una fuente unificada de recolección, tratamiento y publicación de la información, pero en otros no ocurre así. También hay casos en los que los organismos oficiales publican solamente los datos de las terminales que operan en zonas portuarias públicas, pero no de las terminales privadas.

Asimismo, es notoria la falta de definiciones comunes entre los puertos a la hora de reportar estadísticas, variando de caso en caso el uso que se da a términos ampliamente utilizados, notándose diferencias entre países y aun entre puertos del mismo país. Ello dificulta la recolección de información y requiere un esfuerzo importante para poder usar las estadísticas de manera unificada para toda la región.

En particular durante el periodo del COVID-19, también se notaron ciertos recelos en entregar información, en particular en aquellos casos en los que las cifras mostraban declinaciones respecto al año anterior.

Para la recopilación de datos de la primera parte de esta publicación, fue considerado que una terminal corresponde a “Recinto portuario que engloba uno a más sitios de atraque, bajo un mismo operador portuario. Se distinguen según el modelo de gestión, terminales privadas, concesionadas o públicas. En el caso de las dos primeras, la operación es llevada a cabo por un único operador; y en el caso de las terminales públicas, ésta es llevada a cabo por uno o más operadores, y en algunos casos por las mismas autoridades portuarias”.

## V. Bibliografía

Clarksons (2020a), Container Intelligence Monthly, Volume 22, No. 2. ISSN: 1467-0488.

\_\_\_\_\_(2020b), Container Intelligence Monthly, Volume 22, No. 3. ISSN: 1467-0488.

\_\_\_\_\_(2020c), Container Intelligence Monthly, Volume 22, No. 4. ISSN: 1467-0488.

\_\_\_\_\_(2020d), Container Intelligence Monthly, Volume 22, No. 7. ISSN: 1467-0488.

\_\_\_\_\_(2019), Container Intelligence Monthly, Volume 21, No. 12. ISSN: 1467-0488.

DynaLiners (2020a), DynaLiners Weekly. 8/20 – 21 Febrero.

\_\_\_\_\_(2020b), DynaLiners Weekly. 30/24–21 Julio 2020.

Porteconomics.eu (2020), Final bi-weekly issue of IAPH-WPSP Port Economic impact barometer confirms overall improvements [online] <https://www.porteconomics.eu/2020/07/23/final-bi-weekly-issue-of-iaph-wpsp-port-economic-impact-barometer-confirms-overall-improvements/>.

Datos de las Autoridades Portuarias pertinentes y/u operadores de cada terminal, puerto o zona portuaria.

## VI. Publicaciones de interés



*Boletín Fal N° 372*

### Hacia la descontaminación del transporte marítimo internacional

Eliana Barleta  
Ricardo Sánchez

El presente Boletín FAL tiene dos objetivos. El primero es compartir información y algunas reflexiones sobre la norma IMO 2020. Para alcanzar dicho objetivo, será introducido el anexo VI de MARPOL, como también los posibles impactos, expectativas e incertidumbres en el sector marítimo. Para complementar las informaciones y reflexiones presentadas por los autores, serán, además, añadidos comentarios de profesionales y expertos del sector que contestaron la encuesta creada por los mismos autores con el objetivo de analizar en qué situación se encuentra la región de América Latina y el Caribe frente a este cambio reglamentario. El segundo objetivo es presentar de manera breve e introductoria el estudio que está siendo desarrollado por la Unidad de Servicios de Infraestructura (USI) para estimar las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo internacional de los países de la región.

Disponible en:



*Boletín Fal N° 373*

### Hacia la descontaminación del transporte marítimo del comercio internacional: metodología y estimación de las emisiones de CO<sub>2</sub>

Eliana Barleta  
Silvana Sánchez

Dando continuidad al Boletín FAL 372 referente a la nueva reglamentación sobre las emisiones de azufre del transporte marítimo, el presente tiene como objetivo presentar la metodología para el cálculo de emisiones de CO<sub>2</sub> relacionadas al comercio internacional por vía marítima. Se aplicó dicha metodología para lograr una estimación preliminar de las emisiones de una muestra representativa de las exportaciones de América Latina y el Caribe. La muestra fue tomada de las exportaciones en volumen del año 2017 en 8 países, y equivale a casi el 70% de las exportaciones regionales.

Disponible en: