



Informe portuario 2024-2025: cómo navegar en una nueva etapa de globalización e interdependencia económica

Introducción

El entorno en el cual se desarrolla el comercio internacional ha experimentado cambios estructurales que trascienden las disrupciones coyunturales. Como señala la CEPAL (2025), el reciente giro en la política comercial e industrial de los Estados Unidos, junto con las respuestas adoptadas por diversos socios comerciales, ha contribuido a configurar una nueva fase de la globalización



Introducción	1
I. Evaluación de los principales indicadores vinculados al transporte marítimo internacional	3
II. Comportamiento del comercio marítimo vía contenedores	7
III. Clasificación de los puertos o zonas portuarias de América Latina y el Caribe en 2024	20
IV. Reflexiones finales y recomendaciones	26
V. Bibliografía	28
VI. Publicaciones de interés	29

El presente *Boletín FAL* tiene como objetivo analizar la evolución del transporte marítimo internacional y del desempeño portuario de América Latina y el Caribe en el período 2024-2025, a partir de indicadores clave como la fiabilidad de los servicios, los precios de los fletes marítimos, el *throughput* de contenedores y el transbordo, entre otros. Asimismo, examina las principales tendencias que inciden en la jerarquía portuaria regional y en la inserción de la región en las cadenas globales de valor, e identifica los desafíos asociados a la resiliencia climática, la transformación digital y el financiamiento de infraestructura. Con ello, el boletín busca aportar elementos de análisis y recomendaciones de política que contribuyan a fortalecer la competitividad, la sostenibilidad y la resiliencia del sistema portuario y logístico regional.

El documento fue preparado por Miryam Saade Hazin, Oficial a cargo de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la División de Comercio Internacional e Integración de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). La autora agradece los valiosos aportes de Ricardo J. Sánchez, Eliana Barleta y David Ávila, así como la colaboración de Tomás Fernández en el procesamiento de la información y en la preparación y diseño de los gráficos. Para mayores antecedentes contactar a miryam.saade@un.org.

Las Naciones Unidas y los países que representan no son responsables por el contenido de vínculos a sitios web externos incluidos en esta publicación.

No deberá entenderse que existe adhesión de las Naciones Unidas o los países que representan a empresas, productos o servicios comerciales mencionados en esta publicación.

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 o las de los países que representa.

Los límites y los nombres que figuran en los mapas de esta publicación no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas.

Esta publicación debe citarse como: Saade Hazin, M. (2026). Informe portuario 2024-2025: cómo navegar en una nueva etapa de globalización e interdependencia económica. *Boletín FAL*, 414(6). Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Copyright © Naciones Unidas, 2026
 Todos los derechos reservados
 S.2500827[S]



NACIONES UNIDAS

CEPAL



de la interdependencia económica. Esta etapa se distingue por una utilización creciente de instrumentos económicos con objetivos geopolíticos, fenómeno que Farrell y Newman (2019, 2025) denominan “interdependencia instrumentalizada” (*weaponized interdependence*). En este marco, el control y la gestión de los flujos comerciales, logísticos, financieros y tecnológicos adquieren una relevancia estratégica sin precedentes, con efectos directos sobre la organización y la resiliencia de las cadenas de suministro.

Este cambio de contexto se superpone a un período iniciado en 2020, caracterizado por transformaciones profundas y persistentes en el comercio internacional y en las cadenas globales de valor. La pandemia provocada por la enfermedad de COVID-19, los conflictos bélicos que persisten y los que se activan, las alteraciones en los sistemas logísticos y el recrudescimiento de tensiones comerciales entre grandes potencias expusieron de manera explícita las vulnerabilidades de los sistemas de transporte y abastecimiento a escala mundial. Más allá de las disrupciones inmediatas, estos episodios contribuyeron a redefinir las condiciones estructurales bajo las cuales opera la economía internacional.

En este escenario, el transporte marítimo y los puertos desempeñan un papel crucial. Alrededor del 80% del volumen del comercio mundial de bienes se moviliza por vía marítima, lo que posiciona a los puertos como infraestructuras críticas para la seguridad económica, la integración productiva y la provisión oportuna de bienes esenciales (UNCTAD, 2021). Su desempeño incide no solo en los costos y tiempos del comercio exterior, sino también en la capacidad de los países para responder y adaptarse a un entorno global más incierto, volátil, fragmentado e interdependiente. En consecuencia, avanzar en el fortalecimiento de la eficiencia, la resiliencia y la sostenibilidad de los sistemas portuarios se ha convertido en un imperativo estratégico para América Latina y el Caribe en esta nueva etapa de la globalización.

Bajo este escenario, a continuación se analiza cómo la coyuntura reciente y los cambios estructurales han incidido en el transporte marítimo internacional, con especial atención a sus efectos en América Latina y el Caribe. Como en años anteriores, se revisan los principales indicadores del sector —incluidos costos, capacidad, *throughput* (movimiento de carga), comercio exterior (exportaciones e importaciones), tarifas, cuotas estimadas de las navieras, desempeño operativo y condiciones logísticas, entre otros— y se examina en qué medida la industria continúa enfrentando disrupciones relevantes.

I. Evaluación de los principales indicadores vinculados al transporte marítimo internacional

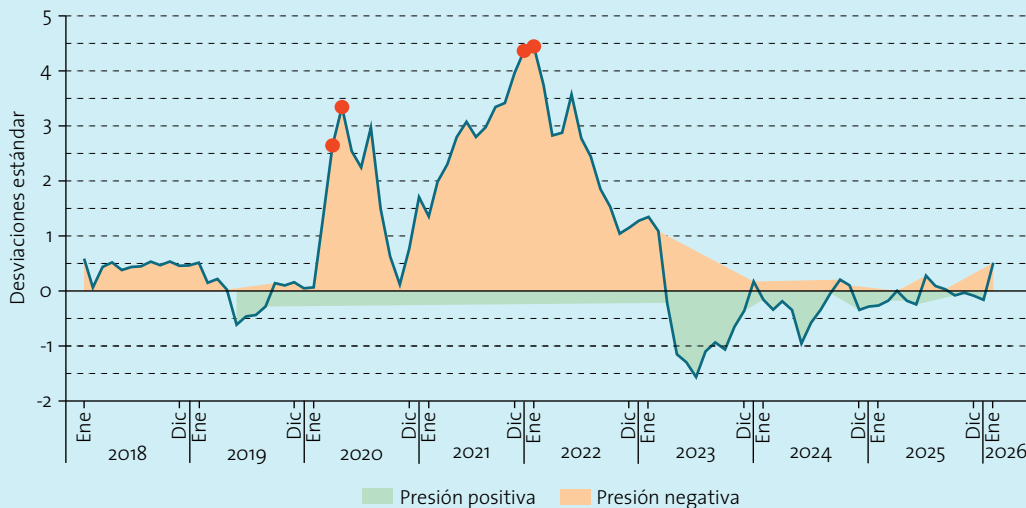
Durante 2025 continuó observándose un contexto de incertidumbre en el comercio y en el transporte marítimo internacional. Los conflictos persistentes en Oriente Medio y en otras regiones, los impactos del cambio climático sobre la infraestructura, las rutas y las operaciones marítimas, los desequilibrios entre la oferta y la demanda de servicios logísticos, así como los continuos cambios en la política arancelaria de los Estados Unidos, han seguido condicionando el desempeño del transporte marítimo y el funcionamiento de las cadenas de suministro.

Un indicador ampliamente utilizado para monitorear estas dinámicas es el Índice de Presión de la Cadena Mundial de Suministro (GSCPI, por sus siglas en inglés), elaborado por el Banco de la Reserva Federal de Nueva York, que integra información sobre costos de transporte marítimo y variables del sector manufacturero¹. Como se aprecia en el gráfico 1, tras haber alcanzado en mayo de 2023 su nivel más bajo desde 2018 y registrar posteriormente una trayectoria ascendente, el indicador mostró una estabilización relativa de las presiones logísticas a escala global hasta noviembre de 2025, junto con una moderación de dicha tendencia. No obstante, en diciembre se observó un repunte significativo de la presión, en gran parte asociado al surgimiento de nuevas tensiones en Oriente Medio. Esta evolución refleja un contexto aún marcado por riesgos latentes y episodios de disrupción recurrentes que siguen afectando los sistemas mundiales de transporte y logística.

Gráfico 1

Índice de presión en la cadena mundial de suministro, enero de 2018 a enero de 2026

(En desviaciones estándar respecto de la media histórica desde 1997)



Fuente: Elaboración propia sobre la base de Banco de la Reserva Federal de Nueva York. (s.f.). Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI). <https://www.newyorkfed.org/research/policy/gscpi#/overview>.

Nota: El nivel cero significa que el índice está en su valor medio histórico. Los valores positivos indican el número de desviaciones estándar que el índice presenta por encima de dicho valor, en tanto que los valores negativos representan lo contrario.

La fiabilidad de los servicios marítimos es un indicador centrado en medir el grado de estabilidad y del desempeño operativo del transporte marítimo de contenedores. Tal como muestra el gráfico 2, el nivel más crítico de la fiabilidad se observó en enero de 2022, explicado por los efectos rezagados de la pandemia, en particular la congestión en los principales puertos, la escasez de contenedores y la persistencia de la estrategia de “cero COVID” en China. A lo

¹ Los costos de transporte se miden mediante el uso de datos de los índices Baltic Dry y Harpex, así como índices de costos de flete aéreo de la Oficina de Estadísticas Laborales de los Estados Unidos. El índice también utiliza información de encuestas del índice de gestores de compras en empresas manufactureras de China, la zona del euro, el Japón, la República de Corea, la Provincia China de Taiwán, el Reino Unido y los Estados Unidos.

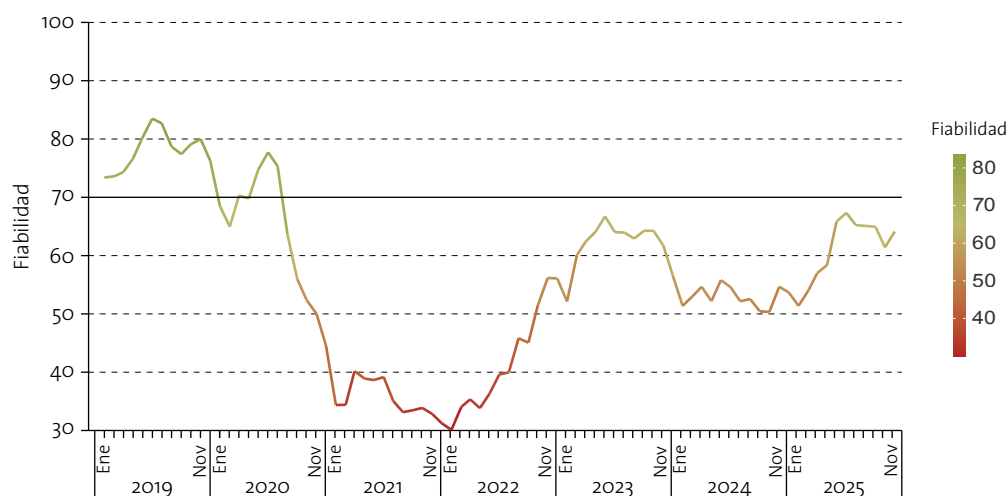
largo de 2022 y durante los primeros meses de 2023, la progresiva normalización de las cadenas globales de suministro se tradujo en una recuperación gradual de la fiabilidad. No obstante, este proceso volvió a interrumpirse a partir de mediados de 2023, como consecuencia de la sequía en el canal de Panamá, que restringió de forma significativa el tránsito de buques, y del recrudescimiento de los conflictos en Oriente Medio hacia fines de ese año, que afectó la navegación por el mar Rojo y el canal de Suez, generando un nuevo aumento de los costos logísticos a escala mundial.

Durante 2024, la fiabilidad del transporte marítimo siguió viéndose afectada por factores geopolíticos y climáticos, no obstante, las disrupciones resultaron más acotadas que en los años inmediatamente anteriores. A comienzos de 2025 se observó un cambio de tendencia, con una mejora sostenida del indicador asociada a avances en la planificación operativa de las navieras, una mayor estabilidad de los servicios y la optimización de rutas alternativas, lo que permitió que la fiabilidad global alcanzara el 67,4% en junio de ese mismo año. De acuerdo con Sea-Intelligence (2025), este repunte respondió, en particular, a una mayor coordinación entre las principales alianzas marítimas —Gemini Cooperation, MSC y Ocean Alliance—, así como a la adopción de nuevas métricas de seguimiento que incorporan la totalidad de las escalas de los servicios, lo que favoreció la medición efectiva del cumplimiento de los itinerarios. Sin embargo, tras alcanzar ese máximo, el índice de fiabilidad volvió a mostrar una tendencia descendente durante el segundo semestre de 2025, explicada por el aumento de la incertidumbre en el entorno comercial internacional —especialmente en materia de políticas arancelarias— así como por la persistencia de tensiones geopolíticas en Oriente Medio, que continuaron afectando la seguridad de rutas estratégicas que obligaron a implementar ajustes operativos, desvíos y reprogramaciones de servicios, con impactos directos sobre la puntualidad de los itinerarios (Sea-Intelligence, 2025).



Gráfico 2

Fiabilidad de los itinerarios marítimos programados, enero de 2019 a noviembre de 2025 (En porcentajes)



Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de Sea-Intelligence, “Global schedule reliability”, septiembre de 2024, [en línea] <https://sea-intelligence.com/press-room/283-global-schedule-reliability-drops-by-2-1-percentage-points-in-july>.

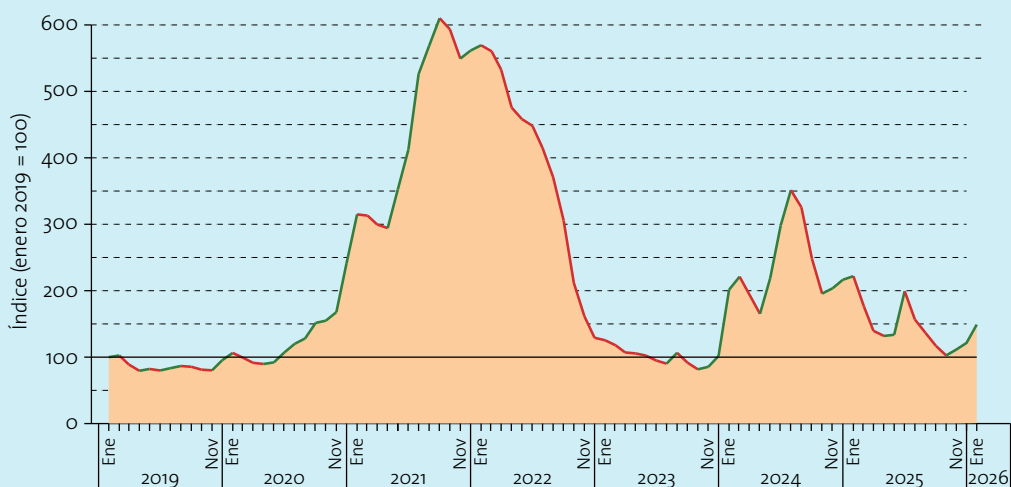


Las presiones acumuladas sobre las cadenas logísticas se evidenciaron directamente en la evolución de las tarifas marítimas. Entre abril de 2019 y septiembre de 2021, los fletes registraron un aumento sin precedentes, al multiplicarse casi por ocho como resultado de la escasez de contenedores y la congestión portuaria. Durante 2022 se inició un proceso de corrección sostenida que condujo a una reducción significativa de las tarifas, las cuales alcanzaron sus niveles más bajos del período pospandemia en octubre de 2023. No obstante, a partir del último trimestre de ese mismo año, los ataques en el mar Rojo, junto con nuevos episodios de disrupción climática y las persistentes tensiones geopolíticas observadas durante 2024, generaron una elevada volatilidad en los precios del transporte marítimo. Esta dinámica puede observarse a través de la evolución del índice compuesto de tarifas de flete al contado (véase el gráfico 3).

Gráfico 3

Índice del promedio semanal compuesto de las tarifas del flete al contado (*spot*) de contenedores marítimos, enero de 2019 a enero de 2026

(Enero de 2019 = 100)



Fuente: Elaboración propia sobre la base de información de Drewry World Container Index.

En dicho gráfico se aprecia que, durante 2024 y 2025, el índice presentó cuatro fluctuaciones claramente identificables, con picos relevantes en el primer y cuarto trimestre de 2024 —asociados, respectivamente, a la sequía en el canal de Panamá y al recrudescimiento de los

ataques en el mar Rojo—, así como descensos marcados en el segundo trimestre de 2024 y a mediados de 2025. Estos retrocesos se vinculan a la desaceleración del comercio mundial, a cambios en las políticas arancelarias y a ajustes temporales en las rutas de navegación. En conjunto, este patrón confirma que el mercado naviero continúa enfrentándose a una volatilidad persistente y un elevado nivel de incertidumbre, determinados tanto por factores estructurales como por la recurrencia de choques exógenos.

Tal como se ha documentado en informes portuarios previos, la estructura del mercado naviero mundial mostró un proceso sostenido de concentración a partir de 2020, que se aceleró durante la pandemia y los años inmediatamente posteriores. No obstante, la información más reciente sugiere un punto de inflexión en 2025. Según las estimaciones presentadas en el cuadro 1, la participación conjunta de las tres principales navieras y alianzas se redujo de niveles superiores al 80% observados en 2022-2023 a 61,2% en 2025, lo que apunta a una recomposición relevante del mercado. Este cambio responde, en gran medida, a la reconfiguración de las alianzas operativas, en particular la disolución del esquema 2M y la transición hacia nuevas configuraciones como Gemini Alliance y Premier Alliance, así como a una mayor presencia relativa de navieras que operan fuera de las grandes alianzas tradicionales. Si bien el mercado continúa altamente concentrado en comparación con estándares históricos, esta reducción en la concentración sugiere una mayor fragmentación operativa y abre interrogantes sobre sus efectos futuros en la competencia, la formación de tarifas, la confiabilidad de los servicios y el poder de negociación de los usuarios del transporte marítimo.

Cuadro 1

Cuotas estimadas del transporte marítimo mundial de contenedores, por naviera o alianza, 2012, 2019, 2022, 2023, 2024 y 2025
(En porcentajes)

	2012		2019		2022		2023		2024		2025
17,4	CKYH-The Green Alliance	24,3	2M (Maersk y MSC)	33,8	2M (Maersk y MSC)	33,7	2M (Maersk y MSC)	33,8	2M (Maersk y MSC)	22,2	Gemini Alliance (Maersk y Hapag-Lloyd)
15,9	MSC	26,3	Ocean Alliance (CMA CGM/ APL, Cosco y Evergreen)	30,1	Ocean Alliance (CMA CGM/ APL, Cosco y Evergreen)	29,8	Ocean Alliance (CMA CGM/ APL, Cosco y Evergreen)	29,8	Ocean Alliance (CMA CGM/ APL, Cosco y Evergreen)	28,9	Ocean Alliance (CMA CGM, Cosco y Evergreen)
14,7	Maersk Line	15,5	The Alliance (Hapag-Lloyd, Yang Ming, ONE y HMM)	18,5	The Alliance (Hapag-Lloyd, Yang Ming, ONE y HMM)	18,2	The Alliance (Hapag-Lloyd, Yang Ming, ONE y HMM)	18,2	The Alliance (Hapag-Lloyd, Yang Ming, ONE y HMM)	11,6	*The Premier Alliance (HMM, ONE, y Yang Ming)
10,2	Grand Alliance									20,7	MSC
3,8	ZIM	1,3	ZIM	2,0	ZIM	2,4	ZIM			2,5	ZIM
	Resto de alianzas	38,0	32,6	15,6	15,9	18,3	14,1				

Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de Blue Water Reporting de 2012 a 2019; Alphaliner Top 100 para 2022 en adelante.

Nota: La sumatoria de los porcentajes de cada año es igual a 100. *Conocida anteriormente como Alliance.

En conjunto, la evolución reciente de los indicadores analizados confirma que el transporte marítimo internacional continúa operando en un entorno marcado por una continua volatilidad, en el que confluyen factores geopolíticos, climáticos y estructurales del mercado naviero. Si bien durante 2025 se observaron episodios de relativa estabilización en algunas variables operativas, las presiones acumuladas sobre las cadenas logísticas y la persistencia de riesgos exógenos siguen condicionando el desempeño del sector. En este contexto, resulta fundamental profundizar el análisis del transporte marítimo de contenedores, dado su rol central en el comercio internacional y en la articulación de las cadenas de suministro.

II. Comportamiento del comercio marítimo vía contenedores

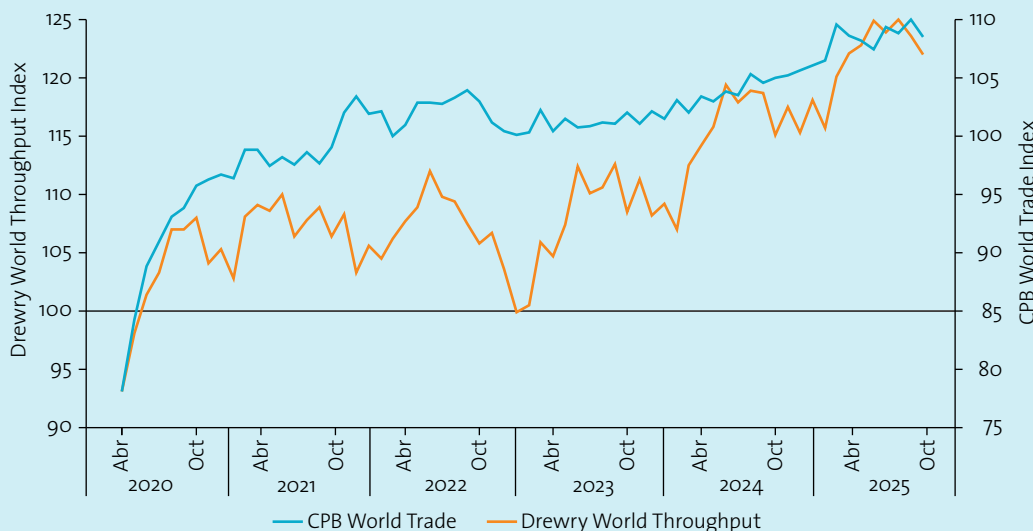
En esta sección se examina el comportamiento del transporte marítimo de contenedores, con énfasis en la evolución del comercio, el transbordo y el *throughput*, tanto a nivel mundial como en América Latina y el Caribe.

A. Comercio mundial vía contenedores

La evidencia confirma que la evolución del transporte marítimo de contenedores mantiene una estrecha relación con la dinámica del comercio mundial. Tal como se observa en el gráfico 4, existe una elevada correlación entre el índice de comercio global y el *throughput* portuario mundial, lo que confirma el rol del transporte marítimo de contenedores como un indicador clave de la actividad económica internacional, en la medida en que el comercio constituye uno de los principales canales de transmisión de la actividad productiva y de la demanda a escala global. No obstante, como se aprecia en el mismo gráfico, dicha relación no ha sido lineal a lo largo del período analizado: mientras que en las fases de recuperación posterior a la pandemia ambos indicadores avanzaron de forma armónica, en los episodios de disrupción geopolítica y climática se observaron desacoples temporales, lo que estaría reflejando ajustes operativos, desvíos de rutas y restricciones de capacidad que afectaron al *throughput* con mayor intensidad que al comercio agregado. Este comportamiento exhibe tanto la resiliencia del comercio mundial como las tensiones persistentes sobre la infraestructura y las operaciones portuarias.

Gráfico 4

Comercio y *Throughput* a nivel global, abril de 2020-octubre de 2025
(En porcentajes)



Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de World Trade Monitor CPB.

Al analizar la evolución del comercio marítimo internacional de contenedores por regiones, utilizando 2019 como año base (2019=100), se observa —tal como se presenta en el cuadro 2— que las distintas regiones han respondido y se han ajustado de manera diferenciada a las disrupciones de los últimos años. En 2024, casi todas las regiones superaron los niveles previos a la pandemia: América del Norte (113,3), Asia (112,5) y África Subsahariana (110,6) registraron los mayores incrementos. América Latina también se ubicó por encima del nivel base (104,6), mientras que Europa constituye la principal excepción, al permanecer en 2024 por debajo de los niveles de 2019 (97,6), en un contexto en el que el conflicto en Ucrania y sus efectos sobre la energía, el comercio y la logística continuaron condicionando su desempeño. Este panorama refuerza la idea de una recuperación global heterogénea y confirma que las disrupciones recientes han reconfigurado rutas, costos y decisiones operativas, con impactos directos sobre la resiliencia y la competitividad de las cadenas de suministro.

Cuadro 2

Índice del volumen del comercio marítimo internacional en contenedores,
por regiones, 2019-2024

(Año base 2019 = 100)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
África Subsahariana	100,0	96,4	98,3	98,1	107,0	110,6
América del Norte	100,0	100,5	110,4	102,4	100,4	113,3
América Latina	100,0	94,3	102,6	97,1	98,9	104,6
Australasia y Oceanía	100,0	100,6	101,8	97,3	96,8	103,4
Europa	100,0	97,0	102,1	94,6	93,6	97,6
Asia	100,0	99,9	106,7	104,3	105,0	112,5
Subcontinente Indio y Medio Oriente	100,0	96,9	97,9	101,5	111,6	110,2
Global	100,0	98,7	104,9	101,2	102,4	108,8

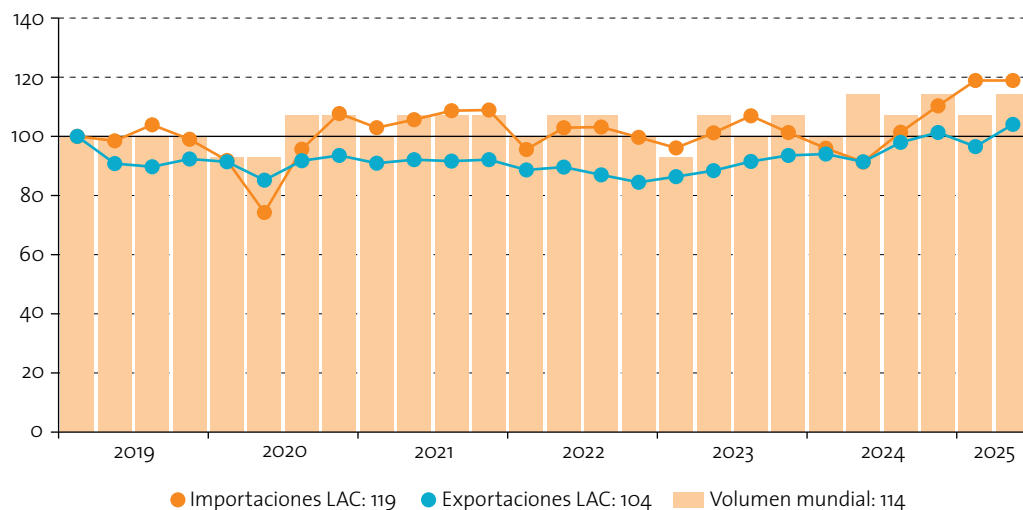
Fuente: Elaboración propia sobre la base de Container Trade Statistics (CTS), datos de 2019 a 2024.

En términos globales, el comercio marítimo internacional de contenedores ha mostrado una trayectoria con una alta dependencia de disrupciones sucesivas que combinan elementos sanitarios, logísticos y geopolíticos, así como cambios en el entorno de las políticas comerciales, en particular, de las grandes potencias. Tal como se observa en el gráfico 5, el primer semestre de 2020 registró una contracción marcada del volumen mundial, asociada a las restricciones sanitarias, interrupciones operativas y a una pronunciada caída en la demanda. A partir de 2021, el tráfico se recuperó y mantuvo una tendencia al alza, no obstante, bajo condiciones operativas más exigentes, con episodios de congestión, restricciones de capacidad y presiones sobre los costos del transporte marítimo. En América Latina, las exportaciones e importaciones en contenedores reflejaron una recuperación gradual, empero con un comportamiento más irregular, en el cual el balance comercial se mantuvo en su mayor parte negativo durante el período, lo que confirma la persistencia de un diferencial entre flujos de importación y exportación. Hacia 2024 y la primera mitad de 2025, el volumen mundial retomó niveles elevados y alcanzó máximos del período, en un contexto que siguió marcado por riesgos de disrupción en rutas estratégicas y por ajustes en las cadenas de suministro.

Gráfico 5

Mundo y América Latina: variación del comercio marítimo internacional en contenedores,
primer trimestre de 2019 a segundo trimestre de 2025

(En miles y millones de unidades equivalentes a 20 pies (TEU))



Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de Container Trade Statistics (CTS).

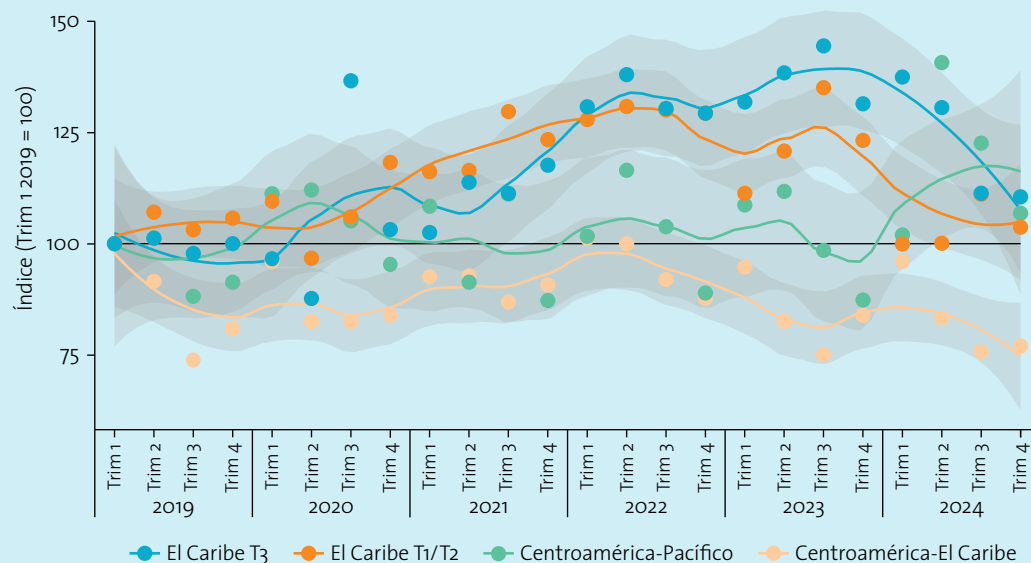
B. Comercio en América Latina y el Caribe vía contenedores

En América Latina y el Caribe, la evolución del comercio marítimo internacional vía contenedores muestra una recuperación posterior a la pandemia, aunque heterogénea entre subregiones, costas y sistemas portuarios. Si bien la región ha acompañado la reactivación del comercio mundial, las trayectorias observadas reflejan no solo la dinámica de la demanda externa, sino también diferencias estructurales asociadas al destino de los flujos comerciales, al manejo del transbordo y a la conectividad de los puertos localizados en las costas del Pacífico y del Atlántico–Caribe.

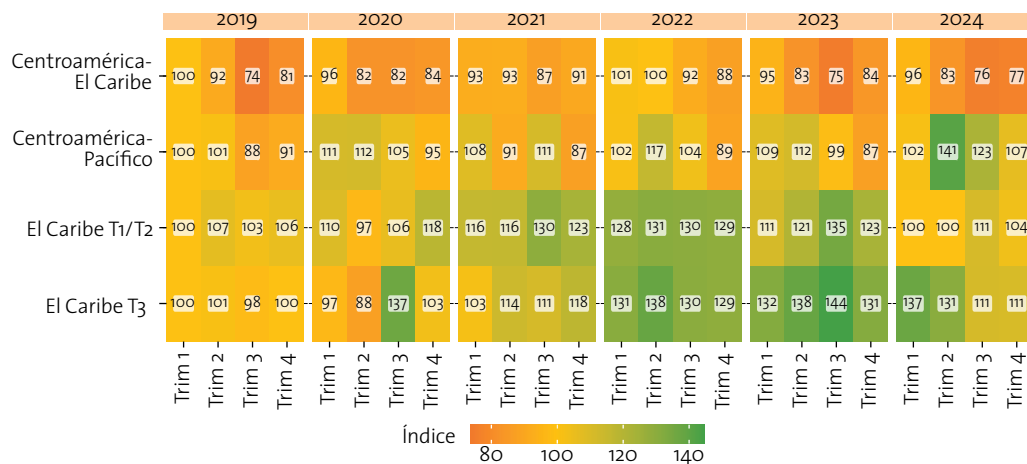
Las exportaciones vía contenedores evidencian una recuperación gradual tras la contracción registrada en 2020, con patrones diferenciados entre costas a lo largo del período 2021-2024 (véanse los gráficos 6 y 7). Tras un repunte inicial en 2021, impulsado por la reapertura de las economías y la recomposición de la demanda, la recuperación se consolidó de manera desigual en 2022 y 2023, en un contexto marcado por congestión portuaria, restricciones de capacidad y elevados costos logísticos, y mostró señales de desaceleración hacia 2024. En términos generales, las costas del Pacífico —incluidas la costa del Pacífico de México, Centroamérica y la costa oeste de América del Sur— exhibieron una recuperación relativamente más temprana y sostenida, en línea con su mayor inserción en los flujos transpacíficos y su vinculación con cadenas globales de valor. En contraste, varias costas del Atlántico y del Caribe² exhibieron una mayor volatilidad interanual, asociada a una mayor dependencia del transbordo, a la concentración de mercados de destino y a una mayor exposición a disrupciones logísticas y geopolíticas, particularmente visibles en 2023 y 2024.

Gráfico 6

Exportaciones por costa del Caribe (T1, T2), El Caribe (T3), Centroamérica-Pacífico y Centroamérica-Caribe, por trimestre, primer trimestre de 2019 a cuarto trimestre de 2024 (Índices, primer trimestre de 2019 = 100)



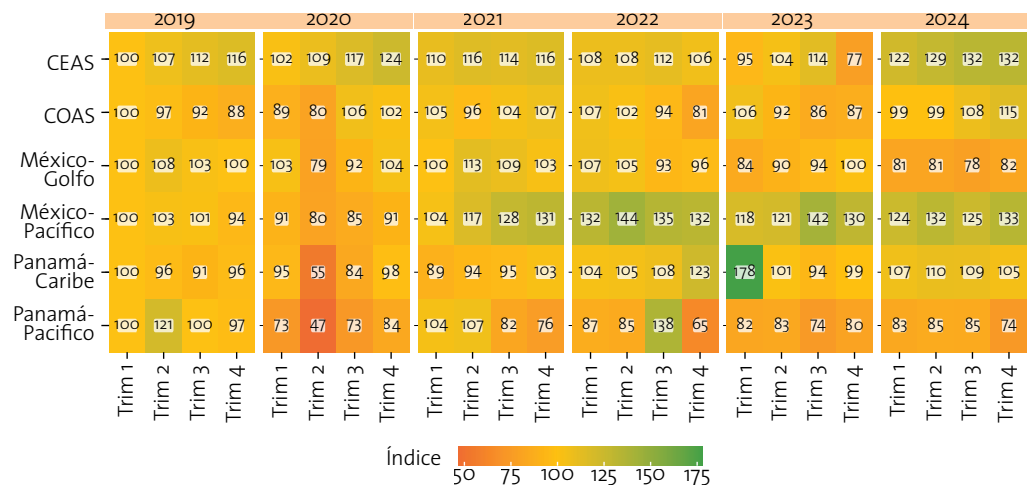
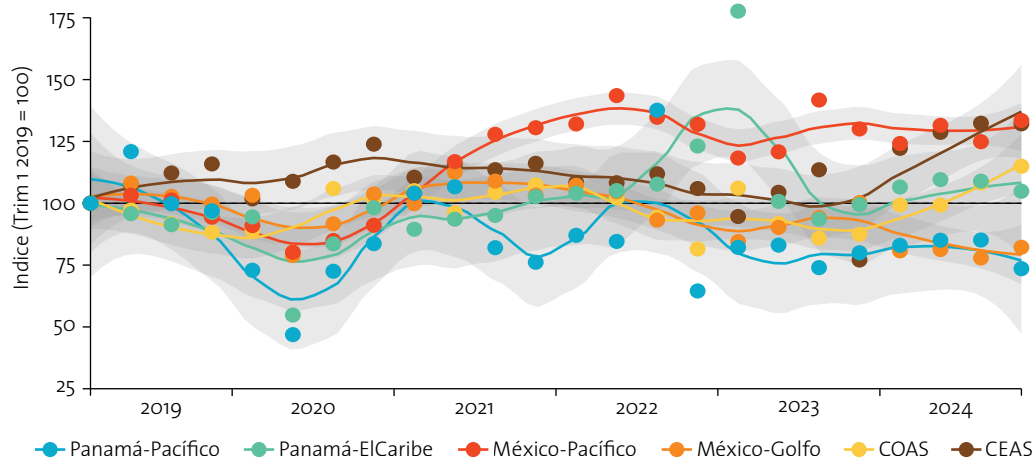
² Para fines analíticos, los puertos del Caribe se clasifican en niveles (*tiers*) según su tamaño operativo. El Tier 3 (T3) corresponde a puertos pequeños, el Tier 2 (T2) a puertos medianos y el Tier 1 (T1) a puertos grandes (con un movimiento anual superior a un millón de TEU).



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial proporcionada por los puertos de la muestra y de datos disponibles en fuentes públicas en línea.
Nota: Para la selección de los puertos, se consideró una muestra con alta representatividad a nivel nacional en términos de *throughput*, de acuerdo con la disponibilidad de los datos. Se consideran sólo los contenedores llenos para el cálculo.

Gráfico 7

Exportaciones por costa de Panamá-Pacífico, Panamá-Caribe, México-Pacífico, México, Golfo, Costa Oeste de América del Sur y Costa Este de América del Sur, por trimestre, primer trimestre de 2019 a cuarto trimestre de 2024
 (Índices, primer trimestre de 2019 = 100)



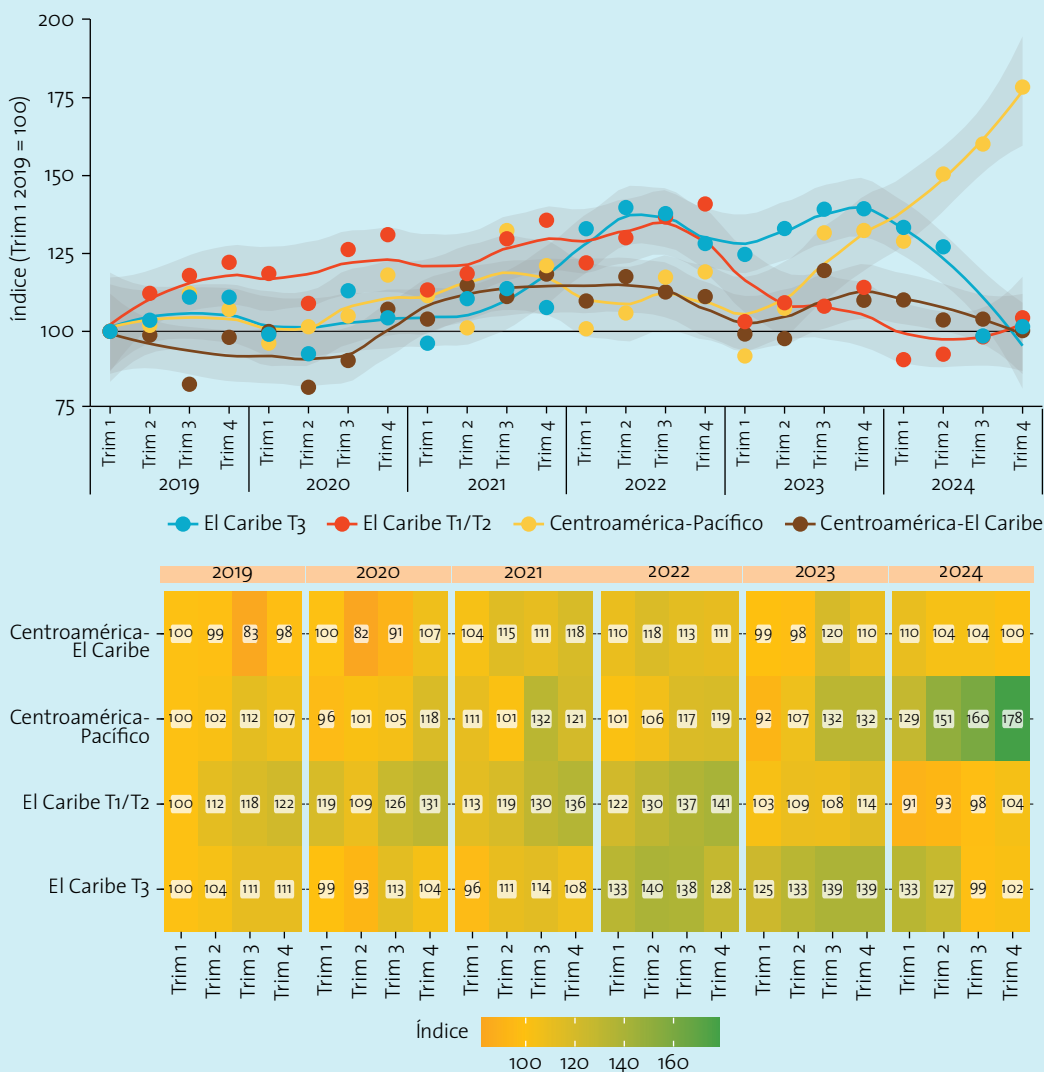
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial proporcionada por los puertos de la muestra y de datos disponibles en fuentes públicas en línea.
Nota: Para la selección de los puertos, se consideró una muestra con alta representatividad a nivel nacional en términos de *throughput*, de acuerdo con la disponibilidad de los datos. Se consideran sólo los contenedores llenos para el cálculo.

En el caso de las importaciones vía contenedores, la recuperación mostró ser más estable y relativamente más sincronizada entre costas a lo largo del período 2021-2024 (véanse los gráficos 8 y 9), aunque con diferencias relevantes en su magnitud. Después de la contracción observada en 2020, las importaciones comenzaron a recuperarse con mayor rapidez a partir de 2021, impulsadas por la recomposición de inventarios y la reactivación de la demanda interna. Este proceso se consolidó durante 2022 y 2023, aún en un contexto de disrupciones logísticas y elevados costos de transporte, y mostró señales de moderación hacia 2024.

Las costas del Atlántico de América del Sur registraron un crecimiento sostenido de los flujos de importación, estrechamente vinculado a la recuperación del consumo interno y a la progresiva normalización de las cadenas de abastecimiento. Por su parte, en varias costas del Caribe y de Centroamérica, la evolución de las importaciones estuvo más condicionada por la disponibilidad y regularidad de los servicios marítimos, así como por el rol de los puertos como nodos de redistribución regional. En numerosos casos, el dinamismo de las importaciones superó al de las exportaciones, reforzando el carácter estructuralmente deficitario del comercio regional de contenedores.

Gráfico 8

Importaciones por costa del Caribe (T1, T2), El Caribe (T3), Centroamérica-Pacífico y Centroamérica-El Caribe, por trimestre, primer trimestre 2019 a cuarto trimestre de 2024 (Índices, primer trimestre de 2019 = 100)

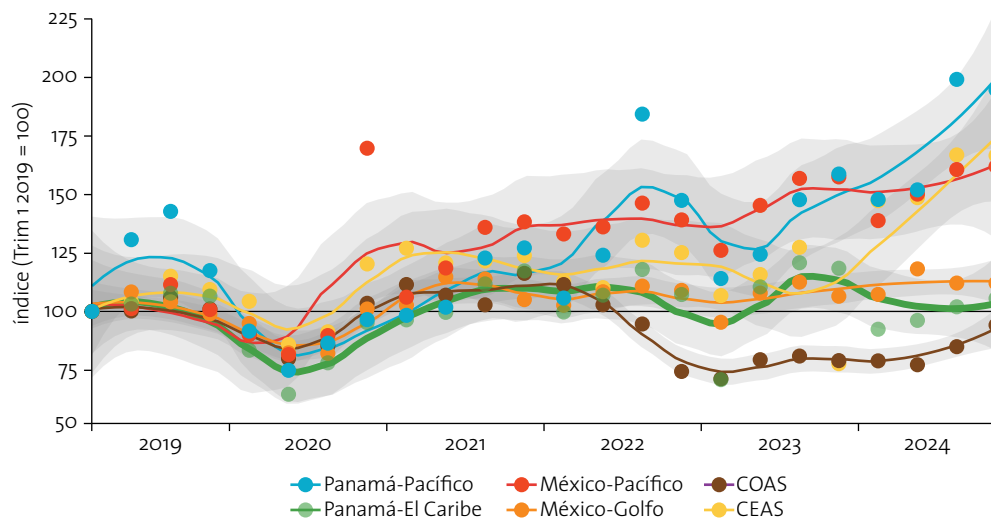


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial proporcionada por los puertos de la muestra y de datos disponibles en fuentes públicas en línea.

Nota: Para la selección de los puertos, se consideró una muestra con alta representatividad a nivel nacional en términos de *throughput*, de acuerdo con la disponibilidad de los datos. Se consideran sólo los contenedores llenos para el cálculo.

Gráfico 9

Importaciones por costa por costa de Panamá-Pacífico, Panamá-El Caribe, México Pacífico, México, Golfo, Costa Oeste de América del Sur y Costa Este de América del Sur, por trimestre, primer trimestre de 2019 a cuarto trimestre de 2024 (Índices, primer trimestre de 2019 = 100)



	2019				2020				2021				2022				2023				2024			
CEAS	100	104	115	109	104	86	91	120	127	121	122	124	113	110	130	125	107	116	127	78	147	149	167	167
COAS	100	100	106	101	91	80	85	103	111	107	103	116	111	103	95	74	71	79	81	79	79	77	85	94
México-Golfo	100	108	104	99	95	82	82	101	103	115	114	105	103	108	111	109	95	108	113	106	107	118	112	112
México-Pacífico	100	101	111	101	90	82	90	170	106	119	136	138	133	136	146	139	126	145	157	157	139	150	161	162
Panamá-El Caribe	100	103	108	107	83	65	78	95	96	100	112	117	100	107	118	107	71	110	121	118	92	96	102	106
Panamá-Pacífico	100	131	143	117	92	75	86	97	98	102	123	127	106	124	184	147	114	124	148	159	148	152	199	195

Índice
100 150

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial proporcionada por los puertos de la muestra y de datos disponibles en fuentes públicas en línea.

Nota: Para la selección de los puertos, se consideró una muestra con alta representatividad a nivel nacional en términos de *throughput*, de acuerdo con la disponibilidad de los datos. Se consideran sólo los contenedores llenos para el cálculo.

En conjunto, el análisis por costas pone de relieve que la recuperación del comercio marítimo vía contenedores en América Latina y el Caribe ha sido desigual y territorialmente diferenciada. Las disrupciones recientes no solo afectaron los volúmenes comercializados, sino que también reconfiguraron rutas, decisiones operativas y patrones de utilización de la infraestructura portuaria, lo que destacó el rol de los puertos —y de su ubicación en los principales corredores marítimos— como factores clave de la resiliencia logística. Estas dinámicas condicionan directamente el comportamiento del *throughput* portuario, que se examina en la sección siguiente.

C. *Throughput* en América Latina y el Caribe

El análisis del *throughput* portuario de contenedores permite comprender cómo las disrupciones recientes y la posterior recuperación del comercio marítimo se reflejaron en los volúmenes efectivamente movilizados por los puertos de la región. A diferencia de los flujos comerciales, el *throughput* incorpora de forma más directa los efectos conjuntos de la demanda, los ajustes en las rutas marítimas, el peso del transbordo y las decisiones operativas de las navieras, y ofrece una visión más clara sobre la capacidad de adaptación y respuesta de los sistemas portuarios frente a un entorno logístico cambiante.

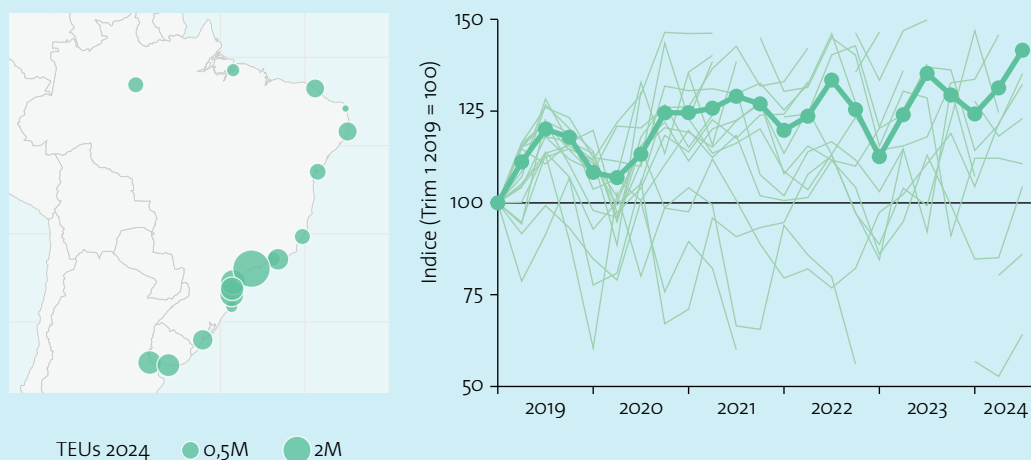
Como se aprecia en los gráficos 10 a 16, después de la caída observada en 2020, el *throughput* regional inició un proceso de recuperación a partir de 2021, aunque con trayectorias diferenciadas entre costas y sistemas portuarios. En términos generales, durante 2021 y 2022 se observó una recuperación progresiva, no obstante, acompañada de una continua volatilidad asociada a la congestión, cambios en itinerarios y restricciones operativas. En 2023, si bien varias subregiones consolidaron niveles cercanos o superiores a los previos a la pandemia, la dinámica continuó siendo heterogénea.

En la Costa Este de América del Sur (CEAS), el *throughput* mostró una recuperación gradual y relativamente estable a lo largo del período (véase el gráfico 10), asociada al peso de puertos Gateway, como Santos, Buenos Aires y Montevideo, vinculados a grandes mercados internos y a flujos comerciales estructurales. La recuperación no fue tan rápida como en otras subregiones, no obstante, presentó menor volatilidad interanual, lo que sugiere una mayor dependencia de la demanda interna y una menor exposición a reconfiguraciones de rutas.

Gráfico 10

Throughput de la Costa Este de América del Sur, CEAS, por trimestre, primer trimestre de 2019 a cuarto trimestre de 2024

(Índices, primer trimestre de 2019 = 100)



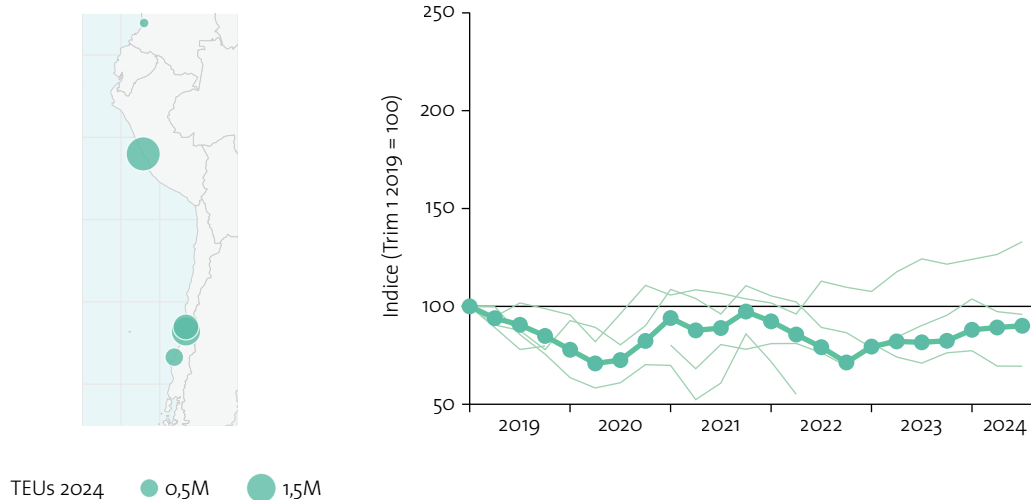
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial proporcionada por los puertos de la muestra y de datos disponibles en fuentes públicas en línea.

Nota: Incluye los puertos de T2 y T3 de Brasil, Buenos Aires (A.M.B.A.) en Argentina y Montevideo en Uruguay.

En la Costa Oeste de América del Sur (COAS), el *throughput* mostró una recuperación limitada y parcial a lo largo del período (véase el gráfico 11), sin lograr consolidar un retorno sostenido a los niveles previos a la pandemia. Tras la caída observada en 2020, el indicador registró un repunte moderado en 2021 y 2022, seguido de episodios de estancamiento y correcciones posteriores. En conjunto, la evolución sugiere una recuperación marginal, estrechamente vinculada a los flujos comerciales efectivos y con menor capacidad de compensación a través del transbordo, lo que se tradujo en niveles de *throughput* persistentemente por debajo al nivel base.

Gráfico 11

Throughput de la Costa Oeste de América del Sur, COAS, por trimestre, primer trimestre de 2019 a cuarto trimestre de 2024
(Índices, primer trimestre de 2019 = 100)

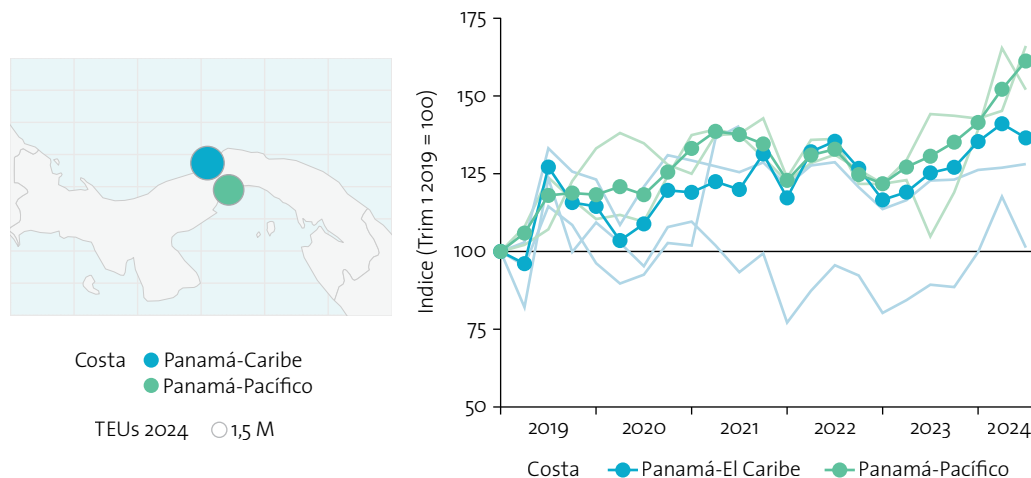


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial proporcionada por los puertos de la muestra y de datos disponibles en fuentes públicas en línea.
Nota: Incluye Buenaventura en Colombia, El Callao en Perú, Guayaquil en Ecuador, San Antonio, Valparaíso y San Vicente en Chile.

El caso de Panamá presenta un comportamiento claramente diferenciado (véase el gráfico 12). Tanto en la costa del Caribe como en la del Pacífico, el *throughput* superó de manera sostenida los niveles prepandemia, lo que refleja el rol estructural del país como plataforma de transbordo regional y global. No obstante, la evolución del indicador también muestra episodios de alta volatilidad, asociados a cambios en las alianzas navieras, a la reorganización de servicios y a las restricciones operativas derivadas de la sequía del canal de Panamá.

Gráfico 12

Throughput de la costa del Caribe y del Pacífico de Panamá, por trimestre, primer trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2024
(Índices, primer trimestre de 2019 = 100)

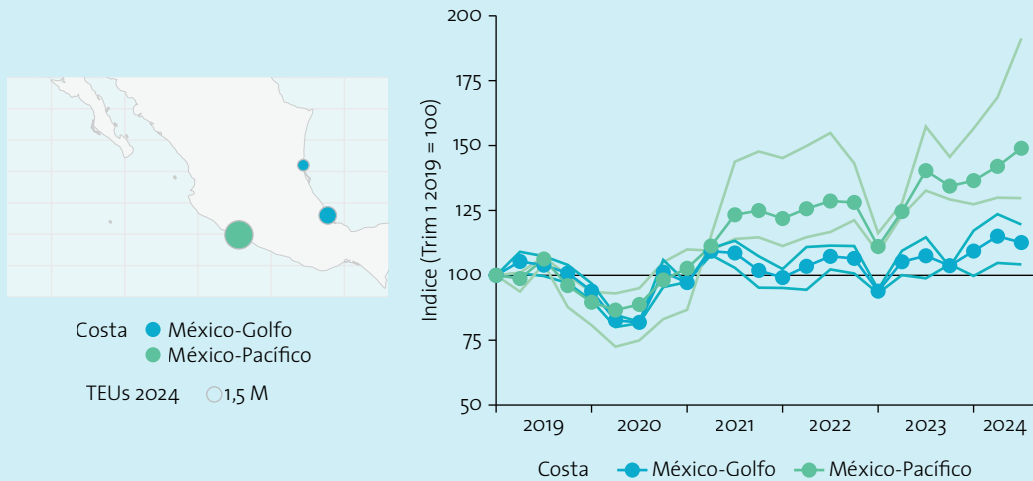


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial proporcionada por los puertos de la muestra y de datos disponibles en fuentes públicas en línea.
Nota: Incluye la costa del Caribe de Panamá (CCT, MIT, Cristóbal) y la costa del Pacífico de Panamá (Balboa, Rodman (PSA)).

Gráfico 13

Throughput de la costa del Pacífico y del Golfo de México, por trimestre, primer trimestre de 2019 a cuarto trimestre de 2024

(Índices, primer trimestre de 2019 = 100)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial proporcionada por los puertos de la muestra y de datos disponibles en fuentes públicas en línea.

Nota: Incluye la costa del Pacífico de México (Manzanillo y Lázaro Cárdenas) y la costa del Golfo de México (Altamira, Tampico y Veracruz).

En México, las diferencias entre costas son evidentes (véase el gráfico 13). La costa del Pacífico registró una recuperación más rápida y sostenida del *throughput*, impulsada por mayores flujos con Asia, la mayor frecuencia de servicios transpacíficos y la consolidación de puertos como Manzanillo y Lázaro Cárdenas como principales puertas de entrada y salida del comercio exterior. En contraste, la costa del Golfo mostró una recuperación más gradual, estrechamente vinculada a la evolución de los flujos con América del Norte y Europa y a una estructura de servicios más orientada al comercio de origen y destino, lo que se tradujo en una dinámica de *throughput* más moderada.

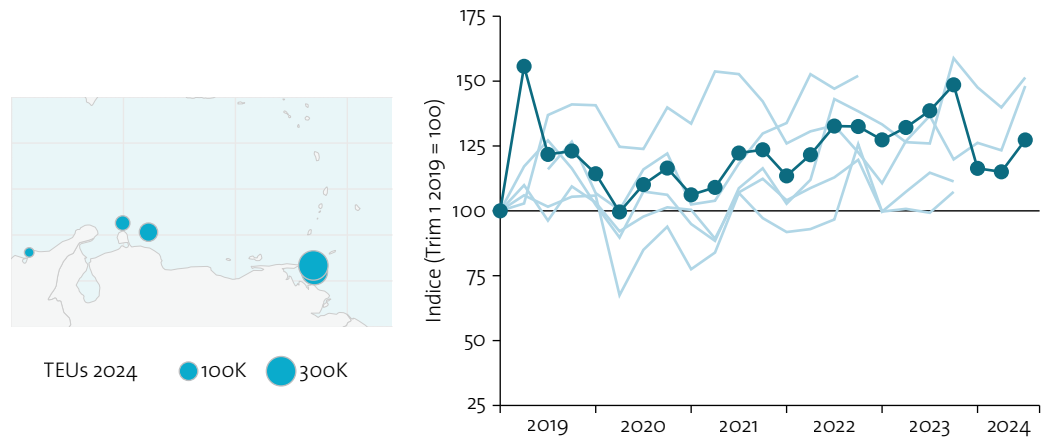
En el Caribe, el análisis del *throughput* muestra una recuperación moderada, aunque marcada por una elevada volatilidad interanual (véase el gráfico 14). Los principales puertos de la subregión presentan trayectorias similares, coherentes con su función mixta en el comercio regional y en las operaciones de redistribución. La evolución del indicador sugiere una recuperación parcial tras la contracción de 2020, sin una tendencia claramente sostenida, lo que refleja la sensibilidad del *throughput* caribeño a disrupciones operativas y a ajustes en los servicios marítimos.

Por su parte, los puertos de T3 del Caribe, caracterizados por su especialización en transbordo, registraron niveles de *throughput* elevados y una recuperación más sólida en comparación con otros grupos de puertos (véase el gráfico 15). No obstante, esta evolución estuvo acompañada por una alta volatilidad, lo que refleja la sensibilidad de estos puertos a cambios en la organización de los servicios marítimos y en los patrones de utilización de las rutas.

Gráfico 14

Throughput de los puertos T1 y T2 del Caribe, por trimestre, primer trimestre de 2019 a cuarto trimestre de 2024

(Índices, primer trimestre de 2019 = 100)



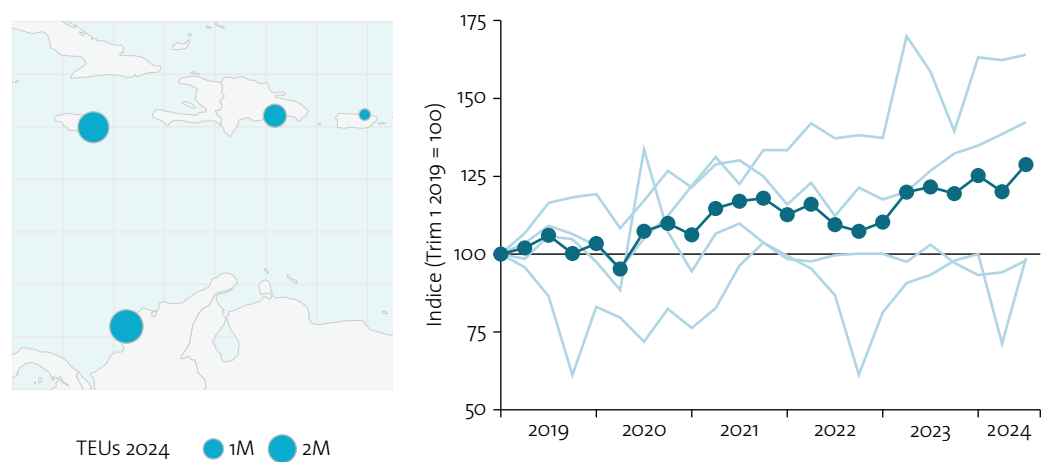
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial proporcionada por los puertos de la muestra y de datos disponibles en fuentes públicas en línea.

Nota: Incluye Fort-de-France en Martinique, Oranjestad en Aruba, PLIPDECO y el Puerto de Puerto España en Trinidad y Tabago, Willemstad en Curazao y Santa Marta en Colombia.

Gráfico 15

Throughput de los puertos de T3 del Caribe, por trimestre, primer trimestre de 2019 a cuarto trimestre de 2024

(Índices, primer trimestre de 2019 = 100)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial proporcionada por los puertos de la muestra y de datos disponibles en fuentes públicas en línea.

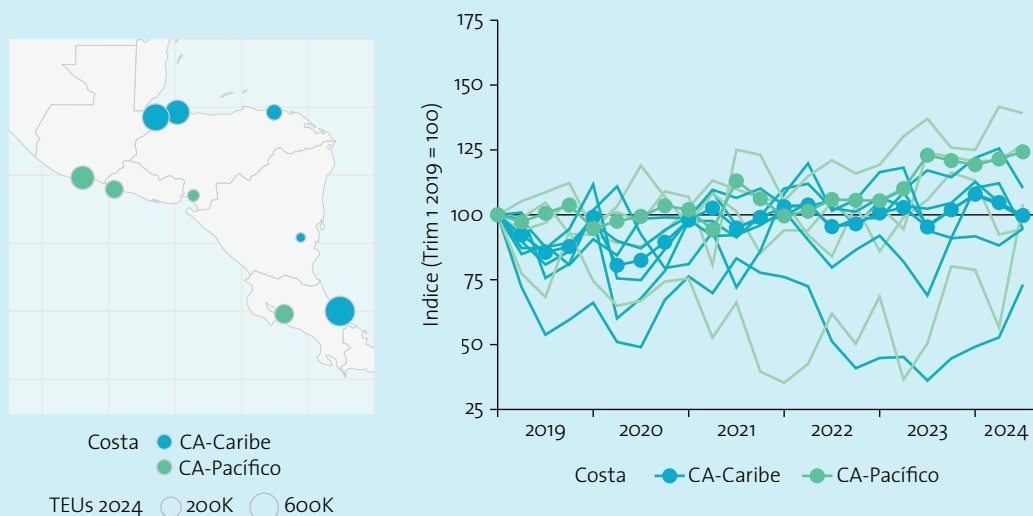
Nota: Incluye Bahía de Cartagena en Colombia, Caucedo en República Dominicana, Freeport en Bahamas, Kingston en Jamaica, San Juan en Puerto Rico.

Finalmente, en Centroamérica, el *throughput* portuario mostró trayectorias diferenciadas entre las costas del Caribe y del Pacífico (véase el gráfico 16). La costa del Caribe presentó una mayor variabilidad interanual del *throughput*, asociada a cambios en la intensidad de las escalas y en la utilización de los puertos. En contraste, la costa del Pacífico exhibió una evolución más gradual y estable, que pareciera estar más vinculada al comportamiento de las importaciones y exportaciones nacionales y a la disponibilidad de servicios marítimos regulares.

Gráfico 16

Throughput de Centroamérica, costas del Caribe y Pacífico, por trimestre, primer trimestre de 2019 a cuarto trimestre de 2024

(Índices, primer trimestre de 2019 = 100)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial proporcionada por los puertos de la muestra y de datos disponibles en fuentes públicas en línea.

Nota: Incluye la costa del Caribe de Centroamérica (Puerto Barrios, Santo Tomás de Castilla en Guatemala; Puerto Castilla, Puerto Cortés en Honduras; Arlen Siu en Nicaragua; Limón+Moin en Costa Rica) y la costa del Pacífico de Centroamérica (Acajutla en El Salvador; Puerto Quetzal en Guatemala; San Lorenzo en Honduras; Puerto Caldera en Costa Rica).

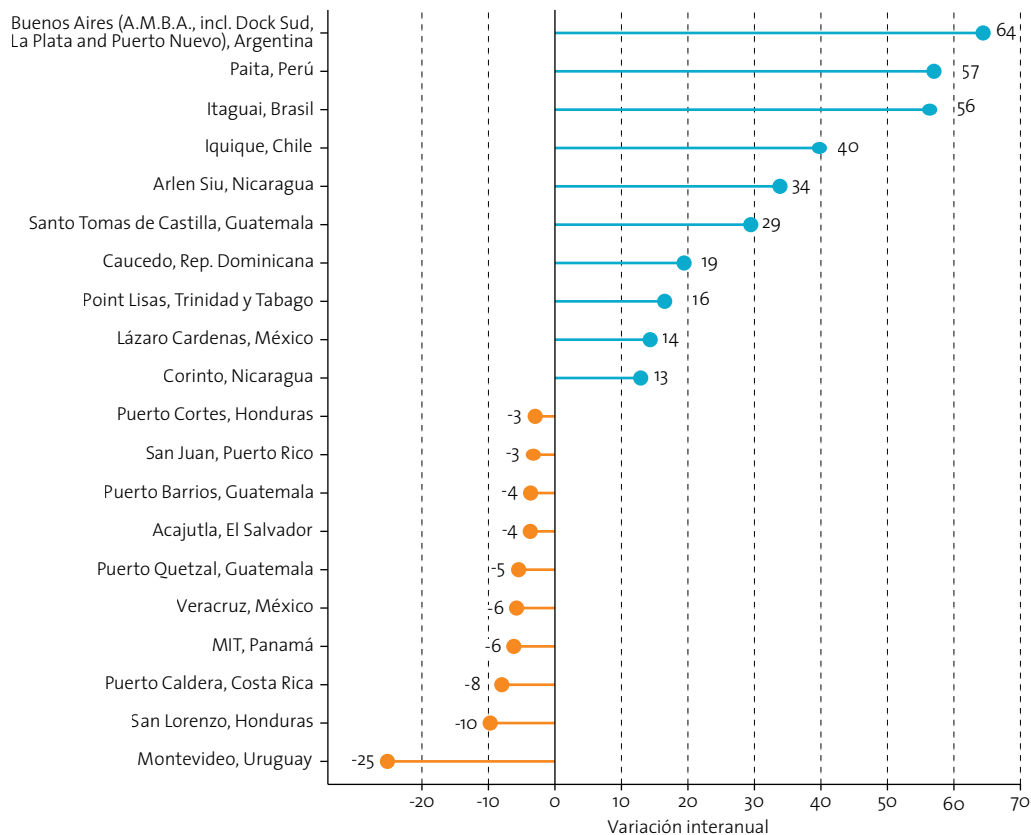
En conjunto, la evolución del *throughput* portuario confirma que la recuperación pospandemia en América Latina y el Caribe ha sido desigual y diferenciada entre puertos. Tal como se sintetiza en el gráfico 17, coexisten incrementos significativos en algunos puertos con caídas persistentes en otros, lo que pone de relieve diferencias estructurales entre puertos en términos de desempeño y capacidad de recuperación. Esta heterogeneidad explica la mayor variabilidad observada en el *throughput* en comparación con los flujos comerciales agregados y anticipa los desafíos que enfrenta la región para fortalecer la resiliencia y eficiencia de sus sistemas portuarios en un contexto de disrupciones recurrentes.

En este marco, el análisis del *throughput* portuario muestra que una parte relevante del dinamismo observado en ciertos sistemas portuarios de la región no responde únicamente a la evolución del comercio de origen o destino, sino también al peso de las operaciones de transbordo. La especialización funcional de varios puertos —en particular aquellos ubicados en corredores marítimos de alta intensidad de tráfico— ha reforzado su papel como nodos de redistribución regional y global, lo que se traduce en mayores volúmenes movilizados incluso en contextos de elevada volatilidad comercial.

A continuación, se examina con mayor detalle la evolución del transbordo en los principales puertos de América Latina y el Caribe y su contribución a la configuración reciente de los flujos marítimos de contenedores.

Gráfico 17

Throughput de América Latina y el Caribe, 2024 respecto a 2023
(En porcentajes de variación interanual)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial proporcionada por los puertos de la muestra y de datos disponibles en fuentes públicas en línea.

D. Transbordo

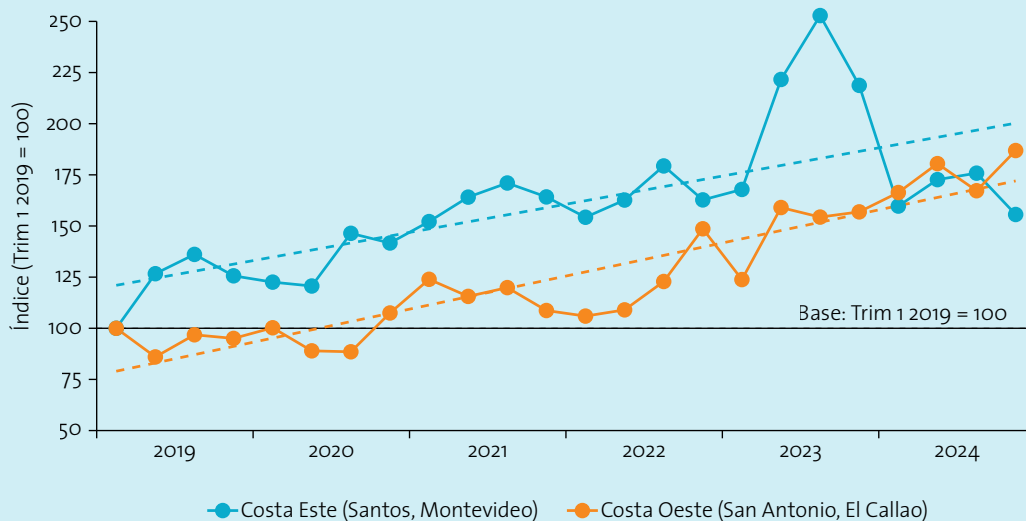
El análisis del transbordo de contenedores permite profundizar en las dinámicas que explican una parte relevante del comportamiento reciente del *throughput* portuario en América Latina y el Caribe. A diferencia de los flujos de comercio de origen o destino, el transbordo responde principalmente a la organización de las redes de servicios marítimos y a la posición relativa de los puertos en los principales corredores marítimos internacionales.

Tal como se observa en el gráfico 18, la evolución del transbordo en las costas de América del Sur presenta diferencias claras entre la Costa Este y la Costa Oeste. En la Costa Este, representada por puertos como Santos y Montevideo, el transbordo muestra una tendencia de crecimiento desde 2020, con un aumento más pronunciado entre 2022 y 2023, no obstante, con una importante caída y posterior moderación. El aumento se traduce en una mayor contribución del transbordo a los volúmenes movilizados en dichos puertos, lo que explica parte de la expansión del *throughput* observada durante el período.

En contraste, en la Costa Oeste —representada por San Antonio y El Callao— el transbordo exhibe una trayectoria más gradual y estable, con menores variaciones a lo largo del tiempo. Este patrón sugiere un peso relativamente menor del transbordo en la dinámica del *throughput*, en comparación con la Costa Este, y una mayor vinculación con los flujos asociados al comercio exterior de la subregión.

Gráfico 18

Transbordo de los principales puertos de Costa Este de América del Sur y Costa Oeste de América del Sur por trimestre, primer trimestre de 2019 a cuarto trimestre de 2024 (Índices, primer trimestre de 2019 = 100)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial proporcionada por los puertos de la muestra y de datos disponibles en fuentes públicas en línea.

El gráfico 19 muestra la evolución del transbordo en Panamá y en los principales puertos del Caribe. Panamá —tanto en su costa del Caribe como del Pacífico— registra los niveles más elevados del indicador, junto con una volatilidad superior a la observada en otros sistemas portuarios de la región, lo que confirma su papel central en las operaciones de transbordo. A partir de 2022 se observan incrementos pronunciados, seguidos de ajustes posteriores, lo que exhibe la sensibilidad del transbordo a cambios en la organización de los servicios marítimos y en la utilización de rutas alternativas.

Por su parte, los puertos del Caribe clasificados como T3 tienen una tendencia creciente pero más moderada, con fluctuaciones menos pronunciadas que las de Panamá. Este comportamiento sugiere una consolidación gradual de su función en las redes de transbordo regional, con una dinámica relativamente más estable, aunque expuesta a variaciones en la demanda de servicios de redistribución.

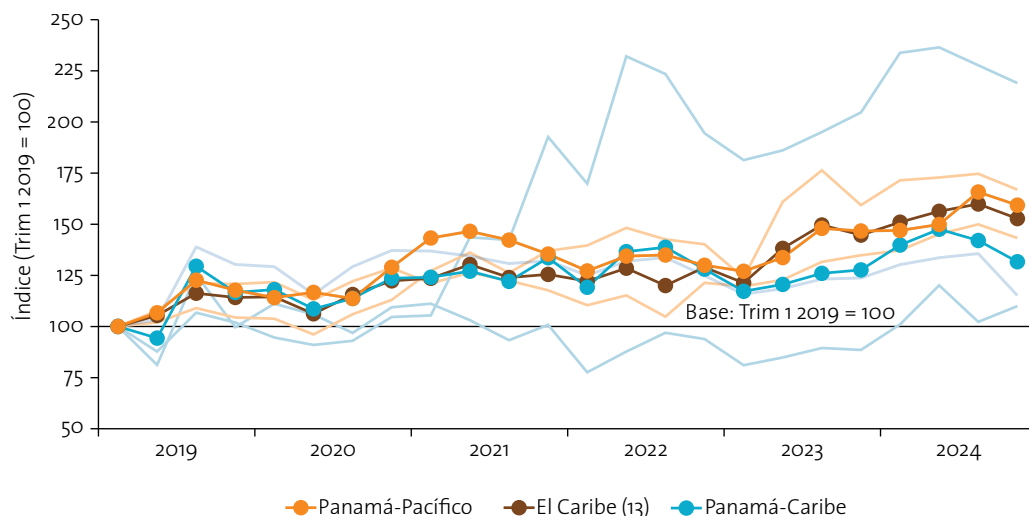
La evolución del transbordo muestra que una parte relevante del dinamismo portuario en América Latina y el Caribe se asocia a factores operativos y a la organización de los servicios marítimos. Esta especialización ha permitido a ciertos puertos consolidar su papel como nodos logísticos relevantes, aunque también ha incrementado su exposición a cambios en la estructura de los servicios, con impactos sobre la estabilidad de los volúmenes movilizados.

El análisis por costas permite identificar trayectorias diferenciadas. En la Costa Este de América del Sur, el transbordo ha promovido un mayor *throughput*, con fases de expansión y ajuste asociadas a procesos de concentración de servicios mientras que en la Costa Oeste, su evolución apunta a ser más gradual. Por su parte, Panamá —tanto en su costa del Caribe como del Pacífico— presenta un comportamiento estructuralmente distinto, coherente con su papel como plataforma de transbordo regional y global, empero con una volatilidad mayor que refleja su dependencia a disrupciones operativas, climáticas y geopolíticas.

Gráfico 19

Transbordo de los principales puertos de Panamá, costa del Caribe y del Pacífico, por trimestre, primer trimestre de 2019 a cuarto trimestre de 2024

(Índices, primer trimestre de 2019 = 100)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial proporcionada por los puertos de la muestra y de datos disponibles en fuentes públicas en línea.

En este marco, los gráficos 18 y 19 permiten apreciar cómo el transbordo contribuye a explicar las diferencias observadas en el desempeño portuario entre costas y sistemas portuarios, y se consolida como un elemento clave para comprender la heterogeneidad reciente del *throughput* en la región.

III. Clasificación de los puertos o zonas portuarias de América Latina y el Caribe en 2024

La jerarquía portuaria de América Latina y el Caribe ha mostrado una importante estabilidad a lo largo del tiempo. Sin embargo, cabe apuntar que el análisis de los datos más recientes correspondientes a 2024 permite identificar algunos matices que merece la pena destacar en la evolución de los principales nodos portuarios y en la distribución del *throughput* a nivel de países. Estos cambios se asocian tanto a variaciones en las dinámicas del comercio internacional como a procesos de inversión, ampliación de capacidad y reconfiguración de las rutas marítimas, entre otros factores.

Como se aprecia en el cuadro 3, a nivel de puertos, el liderazgo regional lo mantiene el puerto de Santos, en Brasil, que continúa ocupando la primera posición por volumen de contenedores movilizados, consolidándose como uno de los principales hubs portuarios de la región. Le siguen Manzanillo, en México, y la Bahía de Cartagena, en Colombia, los cuales han logrado sostener posiciones destacadas gracias a su rol estratégico en las cadenas logísticas internacionales, su conectividad marítima y su capacidad para captar tráficos tanto de transbordo como de *hinterland*. Cabe señalar que, en los últimos años, el puerto del Callao, en el Perú, se ha consolidado entre los primeros lugares del ranking regional, desplazando a terminales específicas como el Manzanillo Internacional Terminal (MIT) de Panamá. Este desempeño parece estar vinculado tanto al mayor dinamismo del comercio exterior peruano como a las inversiones realizadas en infraestructura portuaria y mejoras en eficiencia operativa, en un contexto regional marcado también por disrupciones operativas y climáticas en algunos corredores estratégicos.

Cuadro 3

América Latina y el Caribe: clasificación de los puertos o zonas portuarias según el *throughput* en 2024
(En TEU)

Puerto / zona portuaria	País	Clasificación 2019	Clasificación 2023	Clasificación 2024	Throughput 2024 (TEU)
Santos	Brasil	1	1	1	5 484 829
Manzanillo	México	2	2	2	3 924 501
Bahía de Cartagena	Colombia	3	3	3	3 701 044
El Callao	Perú	5	4	4	3 074 530
MIT	Panamá	4	5	5	2 712 653
Balboa	Panamá	7	8	6	2 629 435
Kingston	Jamaica	8	7	7	2 520 438
Lázaro Cárdenas	México	15	9	8	2 406 980
San Antonio	Chile	9	11	9	1 814 488
Colon (CCT)	Panamá	23	13	10	1 575 475
Limón + APM	Costa Rica	26	17	11	1 494 357
Caucedo	República Dominicana	13	10	12	1 469 119
Buenaventura	Colombia	11	22	13	1 398 409
Rodman (PSA)	Panamá	19	23	14	1 384 250
Paranaguá	Brasil	22	18	15	1 312 782
Veracruz	México	17	19	16	1 301 470
San Juan	Puerto Rico	12	14	17	1 288 983
Freeport	Bahamas	14	16	18	1 250 000
Buenos Aires (A.M.B.A., incl. Dock Sud, La Plata and Puerto Nuevo)	Argentina	10	12	19	1 220 005
Guayaquil	Ecuador	6	6	20	1 142 963
Itajai	Brasil	16	15	21	1 118 297
Montevideo	Uruguay	24	20	22	1 117 164
Cristóbal	Panamá	18	24	23	1 107 006
Sao Francisco do Sul - Itapoa	Brasil	25	21	24	975 772
Posorja	Ecuador	...	...	25	955 728
Rio De Janeiro	Brasil	35	31	26	937 160
Altamira + Tampico	México	21	25	27	831 489
Puerto Cortés	Honduras	29	27	28	743 632
Puerto Quetzal	Guatemala	31	30	29	703 369
Valparaíso	Chile	20	26	30	636 573
Puerto Barrios	Guatemala	33	32	31	608 435
Santo Tomás de Castilla	Guatemala	30	33	32	587 007
Río Grande	Brasil	28	28	33	585 993
Río Haina	República Dominicana	36	36	34	525 132
Ensenada	México	37	37	35	434 765
Talcahuano + San Vicente	Chile	67	44	36	380 788
Pecem Fortaleza	Brasil	34	34	37	372 440
Manaus	Brasil	27	29	38	350 521
Puerto Caldera	Costa Rica	40	40	39	343 903
Mariel + Havanna	Cuba	...	...	40	330 000

Puerto / zona portuaria	País	Clasificación 2019	Clasificación 2023	Clasificación 2024	Throughput 2024 (TEU)
Puerto España	Trinidad y Tabago	41	39	41	324 575
Paita	Perú	39	38	42	309 180
Iquique	Chile	...	...	43	299 939
Santa Marta	Colombia	44	45	44	272 649
Suaape + Recife	Brasil	32	35	45	261 687
Acajutla	El Salvador	43	43	46	254 673
Point Lisas	Trinidad y Tabago	...	...	47	239 032
Vitoria	Brasil	...	...	48	218 253
Itaguaí	Brasil	...	...	49	217 129
Aratu	Brasil	...	...	50	202 741
Jarry/Point a Pitre	Guadalupe	...	...	51	202 421
Puerto Príncipe	Haití	...	...	52	201 514
Fort de France	Martinica	...	...	53	187 666
Arica	Chile	...	...	54	170 997
Barranquilla	Colombia	48	49	55	167 799
Bocas Fruit	Panamá	...	...	56	160 952
Puerto Bolívar	Ecuador	...	...	57	160 721
Corinto	Nicaragua	49	50	58	160 447
Nassau	Bahamas	...	...	59	139 010
Philipsburg	San Martín	...	...	60	133 350
Puerto Castilla	Honduras	53	51	61	131 164
Turbo	Colombia	...	56	62	121 381
Zarate	Argentina	51	52	63	106 383
Paramaribo	Suriname	...	...	64	105 949
Progreso	México	50	53	65	105 014
Vila do Conde Belem (incl. Vila do Conde, Terminal J. F. de Oliveira de Belem)	Brasil	...	...	66	101 987
Bridgetown	Barbados	54	54	67	101 300
Willemstad	Curazao	55	55	68	98 100
Pichilingue	México	...	64	69	91 400
Santo Domingo (ITTS)	República Dominicana	...	...	70	77 880
Pisco	Perú	78	70	71	77 500
Degrad des Cannes	Guyana Francesa	...	...	72	75 193
Barcadera, Oranjestad	Aruba	...	...	73	64 800
Tuxpan, VER.	México	63	62	74	62 377
Antofagasta	Chile	...	...	75	58 469
Imbituba	Brasil	59	60	76	57 712
Georgetown Islas Caimán	Islas Caimán	...	...	77	46 658
Mazatlán	México	...	...	78	43 759
Rosario	Argentina	56	69	79	39 374
Castries	Santa Lucía	64	67	80	39 000
Ushuaia	Argentina	65	66	81	37 989
Hamilton	Bermuda	...	...	82	37 214

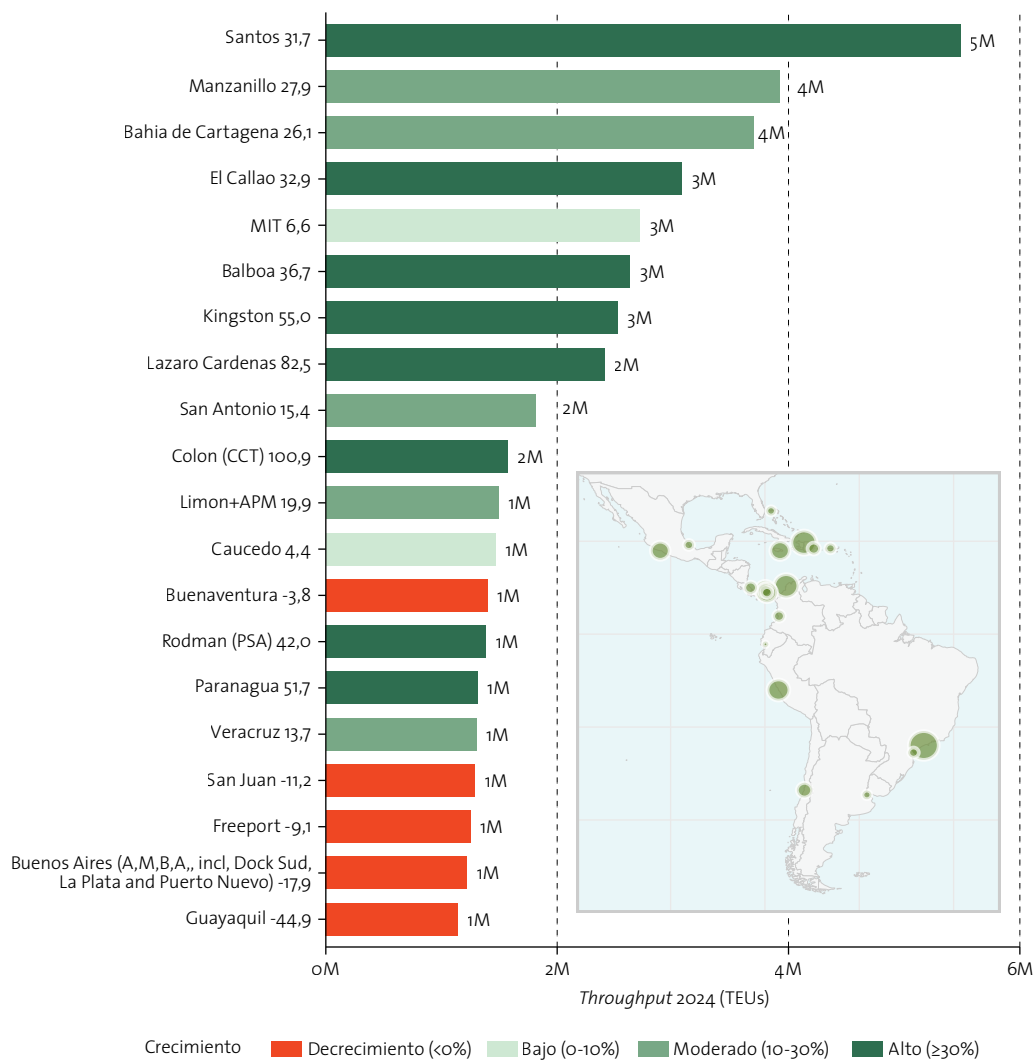
Puerto / zona portuaria	País	Clasificación 2019	Clasificación 2023	Clasificación 2024	Throughput 2024 (TEU)
Cap Haitien	Haití	...	...	83	31 150
San Lorenzo	Honduras	66	72	84	30 702
St Johns	Antigua y Barbuda	...	...	85	28 000
St. George	Granada	...	...	86	26 404
Puerto Plata	República Dominicana	...	74	87	26 163
Providenciales	Turcas y Caicos	...	...	88	24 988
CPCP (Campden Park Container Port)	San Vicente y las Granadinas	72	75	89	24 416
Ilo	Perú	68	71	90	24 057
Austral	Chile	...	...	91	20 970
Puerto Chiapas	México	60	73	92	18 812
San Andrés	Colombia	...	...	93	17 179
Coatzacoalcos	México	75	76	94	16 636
San Antonio Este	Argentina	70	81	95	15 856
Puerto Madryn	Argentina	74	80	96	12 472
Guaymas	México	71	79	97	12 422
Manzanillo	República Dominicana	2	2	98	12 312
Manzanillo	República Dominicana	...	78	98	12 312
Puerto Deseado	Argentina	73	83	99	10 812
Chimbote	Perú	...	...	100	10 401
Salaverry	Perú	...	...	101	10 401
Port Lafiteau	Haití	...	...	102	10 315
Coquimbo	Chile	...	...	103	9 551
Roseau	Dominica	80	84	104	8 500
Bahía Blanca	Argentina	...	...	105	7 383
La Plata (TecPlata)	Argentina	85	85	106	7 211
Arlen Siu	Nicaragua	82	89	107	7 196
Puerto Morelos, Q. ROO	México	81	88	108	7 171
Matarani	Perú	76	86	109	4 826
Basseterre	San Kitts y Nevis	...	...	110	4 820
Puerto de Charlestown	San Kitts y Nevis	...	...	111	4 820
Mar del Plata	Argentina	83	92	112	4 571
Euroamérica	Argentina	86	94	113	2 757
Natal	Brasil	...	...	114	2 714
Chacabuco	Chile	...	...	115	2 102
Kingstown	San Vicente y las Granadinas	...	...	116	2 023
Little Bay	Montserrat	...	...	117	1 651
Dos Bocas	México	...	96	118	365

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial proporcionada por los puertos de la muestra y de datos disponibles en fuentes públicas en línea.

Nota: Debido a la ausencia de datos, algunos puertos no están considerados en la clasificación. Los tres puntos (...) indican que los datos faltan, no constan por separado o no están disponibles.

La distribución espacial de los principales nodos portuarios de la región se ilustra en el gráfico 20, que presenta la clasificación de los veinte principales puertos de América Latina y el Caribe según su *throughput* en 2024, y permite visualizar la concentración del tráfico en un número reducido de enclaves estratégicos, así como su localización a lo largo de los principales ejes marítimos regionales e intercontinentales.

Gráfico 20
América Latina y el Caribe: clasificación de los top 20 puertos según el *throughput* en 2024
(En TEU)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información oficial proporcionada por los puertos de la muestra y de datos disponibles en fuentes públicas en línea.

Nota: Debido a la ausencia de datos, algunos puertos no están considerados en la clasificación. Los tres puntos (...) indican que los datos faltan, no constan por separado o no están disponibles.

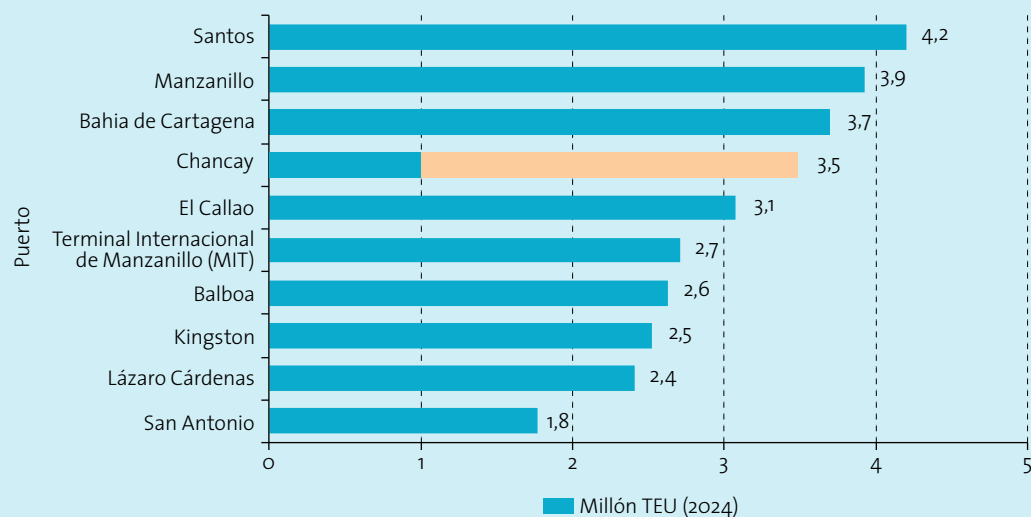
En este contexto, cabe mencionar el surgimiento de nuevos nodos logísticos estratégicos. Si bien actualmente no figura entre los principales puertos de la región, el puerto de Chancay, en el Perú, presenta un elevado potencial de crecimiento y refuerza la tendencia hacia una mayor integración transpacífica. Como se expone en Saade Hazin y Ávila (en prensa), y con base en estimaciones del Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales (2025), se espera que el volumen de carga de este puerto aumente desde cerca de 1 millón de unidades equivalentes a veinte pies (TEU) en 2024 hasta aproximadamente 3,5 millones de TEU

en 2032 (véase el gráfico 21). De concretarse estas proyecciones, Chancay podría incorporarse progresivamente al grupo de los principales puertos de la región, al ofrecer una conexión directa entre América del Sur y Asia y reducir la necesidad de realizar transbordos en otros nodos de la región o fuera de ella. Esta nueva conectividad representa una oportunidad estratégica para fortalecer los vínculos intercontinentales, promover un crecimiento económico más equilibrado y sostenible, y reforzar el posicionamiento de América del Sur en las cadenas globales de valor.

Gráfico 21

América Latina y el Caribe: volumen de carga de puertos seleccionados, 2024

(En millones de unidades equivalentes a 20 pies (TEU))



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, sobre la base de Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales. (2025). *China-owned Chancay port set to become Latin America's third largest*. <https://www.csis.org/analysis/china-owned-chancay-port-set-to-become-latin-americas-third-largest>; y datos propios.

Nota: La sección resaltada en ocre claro corresponde al volumen de carga que se proyecta operar en el puerto de Chancay en 2032.

El cuadro 4 presenta la clasificación de los 28 países de América Latina y el Caribe en 2024, ordenados según su *throughput* total medido en TEUs. Desde la perspectiva agregada por país —que considera el volumen conjunto movilizado por todos sus puertos— esta clasificación confirma la elevada concentración del tráfico portuario regional en un número limitado de economías.

Brasil mantiene el liderazgo regional, apoyado en una red portuaria extensa y diversificada. Panamá asciende al segundo lugar en 2024, superando como país a México, lo que pone de relieve el peso estructural del transbordo en su sistema portuario y su rol como plataforma logística internacional. Este resultado responde al volumen agregado de su sistema portuario en su conjunto y no a la posición individual de una terminal específica. México, por su parte, se mantiene en una posición destacada, con un volumen relevante asociado tanto al comercio exterior como a su integración en las cadenas de suministro de América del Norte.

Colombia y el Perú consolidan su participación en los puestos siguientes del ranking, reflejando una combinación de crecimiento del comercio, mejoras en infraestructura y mayor eficiencia operativa. En contraste, algunos países del Cono Sur, como Chile y Argentina, muestran una pérdida relativa de posiciones en el ranking regional, lo que sugiere ajustes en sus patrones comerciales y una mayor competencia entre nodos logísticos de la región. Al mismo tiempo, economías más pequeñas —como Jamaica, Guatemala y Costa Rica— mantienen posiciones relativamente estables, con niveles de *throughput* menores en términos absolutos, pero significativos en relación con el tamaño de sus economías y su inserción comercial.

Cuadro 4

América Latina y el Caribe: clasificación de los top 28 países según el *throughput* en 2024
(En TEU)

País	Clasificación en 2019	Clasificación en 2022	Clasificación en 2024	Throughput 2024
Brasil	1	1	1	12 200 017
Panamá	2	2	2	9 569 771
México	3	3	3	9 257 161
Colombia	4	4	4	5 678 461
Perú	6	6	5	3 510 895
Chile	5	5	6	3 393 877
Jamaica	9	8	7	2 520 438
Ecuador	7	7	8	2 259 412
República Dominicana	10	9	9	2 110 606
Guatemala	11	10	10	1 898 811
Costa Rica	12	12	11	1 838 260
Argentina	8	11	12	1 464 813
Bahamas (Las)	...	...	13	1 389 010
Puerto Rico	13	13	14	1 288 983
Uruguay	14	14	15	1 117 164
Honduras	15	15	16	905 498
Trinidad y Tabago	16	16	17	563 607
El Salvador	17	17	18	254 673
Guadalupe	18	18	19	202 421
Martinique	20	19	20	187 666
Nicaragua	19	20	21	167 643
Barbados	21	...	22	101 300
Curazao	...	...	23	98 100
Aruba	...	...	24	64 800
Islas Caimán	22	21	25	46 658
Santa Lucía	...	...	26	39 000
San Vicente y las Granadinas	23	22	27	26 439

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, sobre la base de Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales. (2025).

Nota: Debido a la ausencia de datos, algunos puertos no están considerados en la clasificación. Los tres puntos (...) indican que los datos faltan, no constan por separado o no están disponibles.

El análisis de la información contenida en el cuadro 4 muestra que, si bien la estructura general del sistema portuario regional permanece relativamente estable, existen señales claras de reordenamiento relativo, impulsadas por la especialización logística, los avances en digitalización, el rol del transbordo, la conectividad marítima y las inversiones en infraestructura portuaria.

IV. Reflexiones finales y recomendaciones

El análisis del transporte marítimo internacional y del desempeño portuario de América Latina y el Caribe en el período 2024-2025 muestra una fase de normalización progresiva después de los episodios de disrupción observados en los años posteriores a la pandemia. Los indicadores de fiabilidad de los servicios y desempeño operativo evidencian una mejora gradual en la previsibilidad de los flujos marítimos y comerciales. Sin embargo, esta estabilización se produce

en un entorno estructuralmente más frágil y complejo, caracterizado por crecientes riesgos geopolíticos, climáticos y regulatorios que afectan de manera directa a las infraestructuras y servicios de transporte marítimo.

En este contexto, los resultados presentados en este boletín confirman la persistencia de una estructura portuaria regional concentrada, tanto a nivel de puertos como de países, al tiempo que revelan señales de reordenamiento relativo asociadas a cambios en la conectividad marítima, al peso del transbordo y a las estrategias operativas de las navieras. Estos procesos han reforzado el rol de determinados nodos logísticos como plataformas regionales, pero también han incrementado su exposición a disrupciones externas, como eventos climáticos extremos, restricciones operativas en corredores estratégicos o alteraciones en las principales rutas marítimas.

La resiliencia del sistema portuario regional emerge así como un desafío central. Más allá de la capacidad instalada o del volumen movilizado, la evidencia sugiere que los sistemas portuarios más robustos son aquellos que combinan inversiones en infraestructura física con mejoras en gobernanza, coordinación institucional y gestión de riesgos. En un escenario marcado por la intensificación de los impactos del cambio climático, restricciones en infraestructuras críticas y una mayor volatilidad de las cadenas de suministro, la capacidad de anticipar, absorber y adaptarse a disrupciones externas se convierte en un factor crítico de competitividad sistémica.

En este marco, la transformación digital desempeña un papel clave. Tal como se argumenta en Saade Hazin (2025), la adopción de Sistemas Comunitarios Portuarios (PCS) y de gemelos digitales constituye una herramienta estratégica para mejorar la eficiencia operativa, fortalecer la resiliencia logística y avanzar hacia puertos más sostenibles. Estas tecnologías permiten integrar información en tiempo real, optimizar la toma de decisiones, simular escenarios de disrupción y apoyar la planificación de inversiones, lo que contribuye a una gestión más eficiente de la infraestructura existente y a una mejor articulación entre actores públicos y privados.

No obstante, la implementación de estas soluciones digitales en América Latina y el Caribe avanza de manera heterogénea y enfrenta desafíos relevantes, entre los que destacan la interoperabilidad de los sistemas, la disponibilidad y calidad de los datos, la ciberseguridad, la adecuación de los marcos regulatorios y el desarrollo de capacidades técnicas e institucionales. Abordar estas brechas resulta fundamental para evitar que la digitalización profundice las asimetrías existentes entre países y sistemas portuarios, y para asegurar que sus beneficios se traduzcan efectivamente en cadenas de suministro más resilientes, inclusivas y sostenibles.

A estos desafíos se suma una restricción estructural en materia de financiamiento. La magnitud de las inversiones requeridas para modernizar la infraestructura portuaria, incorporar soluciones digitales avanzadas y fortalecer la resiliencia climática supera, en muchos casos, la capacidad fiscal de los Estados de la región, en un contexto caracterizado además por elevados niveles de endeudamiento y reducido espacio fiscal en varios países. En este contexto, el fortalecimiento de esquemas de financiamiento innovadores, incluidos mecanismos de alianzas público-privadas (APP), resulta fundamental para movilizar recursos, compartir riesgos y acelerar la implementación de proyectos estratégicos. Para ello, cobra especial relevancia el uso de herramientas analíticas que permitan evaluar de manera integral la sostenibilidad y resiliencia de los proyectos de infraestructura, como la metodología PIERS desarrollada por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE). En coordinación con dicha comisión, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) apoya actualmente la implementación de esta metodología en países de América Latina y el Caribe y promueve su aplicación en un marco estructurado para fortalecer la toma de decisiones de inversión y la conformación de proyectos en coherencia con los objetivos de desarrollo sostenible.

Para América Latina y el Caribe, el período 2024–2025 abre una ventana de oportunidad, pero también plantea desafíos estratégicos significativos. La mayor estabilidad reciente del transporte marítimo internacional coincide con un contexto global marcado por cambios estructurales en las políticas comerciales e industriales de las principales economías, en

particular de los Estados Unidos, y por respuestas crecientes de sus socios comerciales. En este entorno de mayor fragmentación e incertidumbre, el desempeño del transporte marítimo y de los puertos adquiere una importancia estratégica creciente para asegurar la continuidad, confiabilidad y resiliencia de las cadenas de suministro.

Aprovechar esta fase de normalización relativa exige avanzar de manera decidida en la modernización portuaria, la digitalización de procesos, la mejora de la conectividad marítima y terrestre y el fortalecimiento de la gobernanza logística, así como en el diseño de marcos financieros e institucionales que permitan viabilizar estas transformaciones. Estas acciones resultan fundamentales para reducir vulnerabilidades externas, fortalecer la resiliencia del sistema portuario regional y mejorar la inserción de América Latina y el Caribe en las cadenas globales y regionales de valor en la nueva etapa de la globalización.

En este marco, fortalecer el sistema portuario y logístico de América Latina y el Caribe resulta clave para avanzar en el cumplimiento de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. La modernización de la infraestructura portuaria, la incorporación de criterios de resiliencia climática y la transformación digital de los procesos logísticos contribuyen de manera directa al logro del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 9, al promover infraestructuras fiables, sostenibles y resilientes, así como del ODS 13, al fortalecer la capacidad de adaptación frente a los efectos del cambio climático. Asimismo, puertos más eficientes, transparentes e integrados favorecen el comercio sostenible, la reducción de emisiones y una mejor inserción de la región en las cadenas globales y regionales de valor, los cuales permiten contribuir de manera transversal a otros objetivos, como el ODS 8 (trabajo decente y crecimiento económico) y el ODS 17 (alianzas para lograr los objetivos). En un contexto internacional marcado por la incertidumbre y la fragmentación, avanzar hacia sistemas portuarios más inteligentes, resilientes y sostenibles no solo constituye una prioridad sectorial, sino una condición necesaria para el desarrollo productivo, la integración regional y la sostenibilidad de largo plazo en América Latina y el Caribe.

V. Bibliografía

- CEPAL, Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2025). *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2025* (LC/PUB.2025/20-P).
- Farrell, H. y Newman, A. (2019). Weaponized interdependence: how global economic networks shape state coercion. *International Security*, 44(1), 42–79. doi.org/10.1162/ISEC_a_00351
- Farrell, H. y Newman, A. (2025). The weaponized world economy: surviving the new age of economic coercion. *Foreign Affairs*, 104(5).
- Saade Hazin, M. Boletín FAL 412. Transformación digital portuaria: sistemas comunitarios portuarios y gemelos digitales. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. número 4/2025/ISSN: 1564-4170.
- Saade Hazin, M. y Ávila, D. (en prensa). El puerto de Chancay y su papel en la transformación del comercio marítimo entre América Latina y Asia. Serie Comercio Internacional. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- UNCTAD (2021). *Review of Maritime Transport 2021*. United Nations. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_o.pdf

VI. Publicaciones de interés



Boletín FAL (407)

Informe portuario 2023-2024: señales mixtas en el comercio y los puertos y nuevas disrupciones en la logística internacional marítima de contenedores

Eliana Barleta
Miryam Saade Hazin
Ricardo Sánchez

Este informe tiene como objetivo analizar el estado actual del comercio marítimo internacional y la actividad portuaria durante el período 2023-2024. Se destacan las dinámicas de recuperación, los desafíos estructurales y las nuevas disrupciones que continúan impactando al sector. En coherencia con el análisis del informe anterior, se examinan los efectos de eventos globales como la pandemia de COVID-19 y las tensiones geopolíticas persistentes, cuyas repercusiones siguen afectando las cadenas de suministro. El documento también se enfoca en identificar las tendencias emergentes en la gestión logística y los factores que explican las fluctuaciones en la actividad portuaria, además de ofrecer una visión prospectiva en un contexto caracterizado por la incertidumbre y la volatilidad. El propósito final es proporcionar herramientas a los actores del sector para facilitar su adaptación y mejorar su capacidad de respuesta frente a los desafíos y transformaciones del entorno global.

Disponible en: 



Boletín FAL (412)

Transformación digital portuaria: sistemas comunitarios portuarios y gemelos digitales

Miryam Saade Hazin

El presente *Boletín FAL* tiene como objetivo analizar el papel de la transformación digital en los puertos de América Latina y el Caribe, con especial énfasis en los Sistemas Comunitarios Portuarios (Port Community Systems (PCS)) y los gemelos digitales como herramientas estratégicas para mejorar la eficiencia operativa, la resiliencia y la sostenibilidad de las cadenas de suministro. A partir de una revisión conceptual y del análisis de experiencias internacionales y regionales, el documento examina el grado de avance de estas tecnologías en la región, identifica brechas y desafíos persistentes y extrae lecciones relevantes para orientar la formulación de políticas públicas y la toma de decisiones en materia de modernización portuaria y logística.

Disponible en: 