JUNTA DE PLANIFICACIÓN
GOBIERNO DE PUERTO RICO

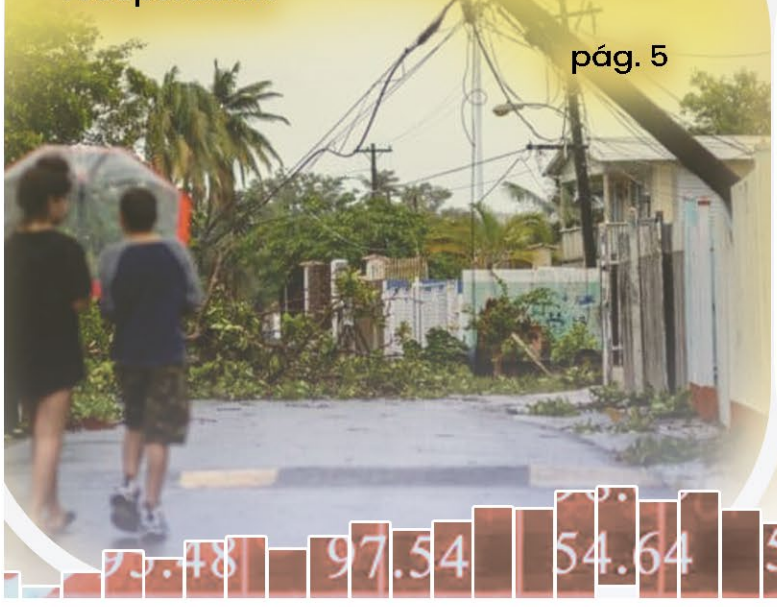
RESUMEN ECONÓMICO DE PUERTO RICO

Informe Económico Mensual de la Junta de Planificación
octubre 2026 / Vol. II, Núm. 10

Crecimiento sostenido de la inversión en construcción en Puerto Rico (2023–2026) pág. 4



Mayor impulso del sector público en proyectos de infraestructura y recuperación pág. 5



Diferencias educativas significativas por género en la población de 25 años o más (2023) pág. 7



EQUIPO DE TRABAJO
RESUMEN ECONÓMICO DE PUERTO RICO

Lcdo. Héctor Morales Martínez
Presidente

Plan. Rebecca Rivera Torres
Miembro Alterno

Lcdo. Luis E. Lamboy Torres
Miembro Alterno

Plan. Emmanuel R. Gómez Vélez
Miembro Alterno

Programa de Planificación Económica y Social
Alejandro Díaz Marrero
Director

Subprograma de Análisis Social Modelos y Proyecciones
Miriam Noemí García Velázquez
Directora

Subprograma de Análisis Económico
Maggie Pérez Guzmán
Directora

Coordinadora Revista Resumen Económico
Miriam Noemí García Velázquez

Economistas
Wilkins Román Samot
Ronald Irizarry Velázquez
Marta Rosa Bauzá
Norberto Pizarro Caballero

Artista Gráfico
Nakán A. Vargas González

ÍNDICE

ECONOMÍA DE PUERTO RICO

Análisis Económico de la Inversión en Construcción en Puerto Rico: Tendencias 2024–2026.....4

INDICADORES ECONÓMICOS

Educación obtenida de la población de 25 años o más en Puerto Rico (2023).....7

INDICADORES ECONÓMICOS

Producción y Venta de Cemento (septiembre 2026).....13

Índice Coincidente de Actividad Económica (agosto 2026).....14

Ventas al Detalle (agosto 2026).....15

Índice General de Precios al Consumidor (agosto 2026).....16

Quiebras (septiembre 2026).....17

ECONOMÍA DE LOS ESTADOS UNIDOS

Inversión en Construcción (agosto 2026).....18

Empleo y Desempleo (septiembre 2026).....19

ECONOMÍA INTERNACIONAL

Manufactura y Comercio Internacional Impulsan la Demanda de Carga Aérea (agosto 2026).....20

Evolución de los precios de los combustibles y las presiones inflacionarias en Europa (agosto 2026).....25

TABLA DE INDICADORES ECONÓMICOS.....31

MENSAJE DEL PRESIDENTE



Estimados lectores, nos complace presentar esta reciente edición del Resumen Económico de Puerto Rico, publicación preparada por la Junta de Planificación con el propósito de ofrecer información estadística actualizada sobre diversos aspectos de la actividad económica.

En esta edición se incluyen análisis y datos relacionados con la economía de Puerto Rico, así como indicadores seleccionados que permiten examinar tendencias en el ámbito económico y social. Además, se incorporan referencias a la economía de Estados Unidos y al entorno económico internacional, con el fin de ofrecer un marco comparativo que facilite una mejor comprensión del contexto económico en el que se desarrolla la economía local.

Esperamos que la información aquí presentada continúe siendo de utilidad para investigadores, estudiantes, responsables de política pública y el público en general interesado en el análisis de la economía de Puerto Rico.

Agradecemos su continuo interés en nuestras publicaciones y reiteramos nuestro compromiso con la difusión de información estadística confiable y oportuna.

Lcdo. Héctor Morales Martínez
Presidente

ECONOMÍA DE PUERTO RICO

Análisis Económico de la Inversión en Construcción en Puerto Rico: Tendencias 2024–2026

Por: Alejandro Díaz Marrero/diaz_a@jp.pr.gov

Inversión en Construcción en Puerto Rico

El presente análisis examina la evolución de la inversión en construcción en Puerto Rico durante los años fiscales 2023 a 2026, con base en los datos preliminares desglosados por sector público y privado. La información, expresada en miles de dólares, revela una trayectoria de crecimiento sostenido en el gasto total de construcción, impulsado principalmente por el sector público, en particular por los proyectos de instalaciones, infraestructura energética y programas de recuperación federal. Este patrón es consistente con los objetivos del plan de gobierno de la Gobernadora, que prioriza la reconstrucción resiliente, la modernización de infraestructura y la reactivación económica.

La inversión total en construcción (pública y privada) en millones de dólares muestra lo siguiente:

El crecimiento de 5.92 por ciento en el año fiscal 2025 y el estimado preliminar de 9.55 por ciento en el año fiscal 2026 refleja una aceleración del gasto en construcción, con una contribución creciente del sector público. Este comportamiento es consistente con una economía que transita hacia la normalización de la inversión pública tras los choques externos (huracanes, pandemia) y que comienza a materializar los fondos federales de recuperación.

Tabla 1

Inversión en Construcción	Años fiscales		
	AF2024r	AF2025r	AF2026pr
Total	$7,563,8	$8,011,7	$8,776,8
Cambio absoluto	$1,557.6	$447.9	$765.1
Cambio porcentual	**25.9%**	**5.9%**	**9.5%**

r = revisado p = preliminar

Fuente: Junta de Planificación, Programa de Planificación Económica y Social, Subprograma de Análisis Económico.

Composición por tipo de inversión: Público – Privada

A. El sector privado muestra un crecimiento continuo:

Tabla 2

Tipo de Inversión	Años fiscales		
	AF2024r	AF2025r	AF2026pr
Privada	$3,867.5	$4,085.3	$4,406.2
Cambio porcentual	**-2.7%**	**5.6%**	**7.9%**

r = revisado p = preliminar

Fuente: Junta de Planificación, Programa de Planificación Económica y Social, Subprograma de Análisis Económico.

Dentro del sector privado, los subsectores más dinámicos fueron:

- **Vivienda**: +7.37 por ciento en AF2025, +1.0 por ciento en AF2026 (desaceleración).
- **Urbanizaciones**: +10.1 por ciento en AF2025, +1.9 por ciento en AF2026.
- **Proyectos de instalaciones y otros**: +5.2 por ciento en AF2025, +17.5 por ciento en AF2026 (farmacéuticas, telecomunicaciones, energía renovable).
- **Edificios comerciales e industriales**: +5.2 por ciento en AF2025, pero contracción de -0.4 por ciento en AF2026.

La desaceleración en vivienda y urbanizaciones sugiere una posible moderación en la demanda residencial, mientras que el repunte en proyectos de instalaciones (particularmente energía renovable y telecomunicaciones) indica una reorientación hacia inversiones productivas y de infraestructura privada.

B. Sector Público: Aumento Significativo

El sector público es el principal motor del crecimiento y se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 3

Tipo de Inversión	Años fiscales		
	AF2024r	AF2025r	AF2026pr
Pública	$3,696.3	$3,926.5	$4,370.6
Cambio porcentual	**82.2%**	**6.2%**	**11.3%**

r = revisado p = preliminar

Fuente: Junta de Planificación, Programa de Planificación Económica y Social, Subprograma de Análisis Económico.

Los componentes más relevantes:

- **Proyectos de instalaciones**: +5.6 por ciento en 2025, +11.8 por ciento en AF2026 (acueductos, energía eléctrica, infraestructura).
- **Gobierno Central, Municipios y Programas de Reclamación**: +12.2 por ciento en AF2025, +11.5 por ciento en AF2026.
- **Programas de Recuperación (FEMA, HUD, etc.)**: +19.1 por ciento en AF2025, +21.9 por ciento en AF2026.

El crecimiento del gasto público en construcción supera consistentemente al privado, lo que refleja el impulso de los fondos federales de recuperación y la ejecución de proyectos de infraestructura crítica.

Análisis de subsectores claves

Vivienda

Tabla 5

Agencia	Años fiscales			Cambio %	
	AF2024r	AF2025r	AF2026pr	AF2025r	AF2026pr
Autoridad de Energía Eléctrica	$572.3	$954.9	$1,065.7	**66.9%**	**11.6%**

r = revisado p = preliminar

Fuente: Junta de Planificación, Programa de Planificación Económica y Social, Subprograma de Análisis Económico.

La vivienda privada muestra una desaceleración notable hacia el AF2026, posiblemente por saturación de demanda o restricciones de oferta. La vivienda pública, aunque pequeña en magnitud, repunta significativamente en el AF2026, lo que podría reflejar programas de vivienda asequible alineados con el plan de gobierno.

Infraestructura Energética

Tabla 6

Programa	Años fiscales			Cambio %	
	AF2024r	AF2025r	AF2026pr	AF2025r	AF2026pr
FEMA - Hazard Mitigation	$703.9	$797.4	$817.5	**13.3%**	**2.5%**
FEMA - Special Applicants	$451.8	$581.1	$864.3	**28.6%**	**48.7%**
Total Programas de Recuperación	$1,163.9	$1,385.9	$1,689.9	**19.1%**	**21.9%**

r = revisado p = preliminar

Fuente: Junta de Planificación, Programa de Planificación Económica y Social, Subprograma de Análisis Económico.

El crecimiento en AF2025 (+66.9 por ciento) y la continuación en el AF2026 reflejan la inversión en la red eléctrica, un componente central del plan de gobierno para el mejoramiento y la resiliencia energética.

ESTADÍSTICAS SOCIALES

Educación obtenida de la población de 25 años o más de edad en Puerto Rico (2023)

Por: Wilkins Román Samot, Ph.D.-J.D./roman_w@jp.pr.gov

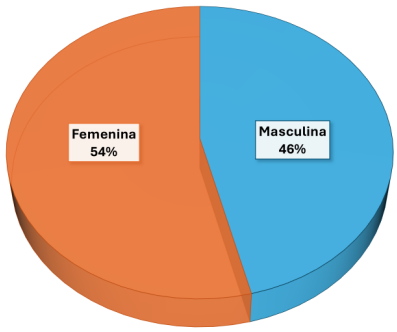
En este artículo se analiza la población de 25 años o más edad en Puerto Rico, según el nivel de educación obtenida y el género al 2023. La información estadística de Puerto Rico al 2023 analizada es la estimada a cinco años por el Negociado del Censo de los Estados Unidos a través de la Encuesta sobre la Comunidad de Puerto Rico del 2019 al 2023. El presente análisis se concentra en el 2023, y compara los resultados de Puerto Rico en siete niveles: 1) Población de 25 años o más edad con menos de 9no grado; 2) Población de 25 años o más edad entre el 9no y el 12mo, sin diploma; 3) Población de 25 años o más Graduada de escuela preparatoria/ secundaria (high school, incluye equivalencia); 4) Población de 25 años o más con algunos créditos universitarios, sin título; 5) Población de 25 años o más con título asociado universitario; 6) Población de 25 años o más edad con título de bachiller universitario; 7) y, Población de 25 años o más con título de escuela graduada o profesional.

En la primera gráfica se comparará la población de 25 años o más edad en Puerto Rico al 2023 por género, mientras que en las gráficas 2 a la 8 se comparará dicha población según el nivel de educación obtenida y el género. En las últimas tres gráficas (gráficas 9, 10 y 11), se compará la población de 25 años o más en Puerto Rico con cada uno de los siete niveles educativos que se han señalado. En la gráfica 9 se realizará con la población total de 25 años o más, mientras que en las dos siguientes será con la población masculina y femenina de 25 años o más

,

En la **Gráfica 1** se puede observar la diferencia por género de la población de 25 años o más en todo Puerto Rico al 2023. De los dos géneros bajo observación, se refleja una diferencia de 8.0 por ciento entre un género y otro, correspondiendo el por ciento mayor a la población femenina de 25 años o más. El por ciento de la población femenina es de 54.0 por ciento, correspondiendo a un estimado poblacional de 1,300,191 mujeres de 25 años o más. Por su parte, el por ciento de la población masculina es de 46.0 por ciento, atribuible a 1,111,873 hombres de 25 años o más edad. Se trata de una diferencia de 188,318 mujeres más que hombres para todo Puerto Rico en el 2023. El total de la población de 25 años o más edad para el 2023 en Puerto Rico fue estimado en 2,412,064 personas.

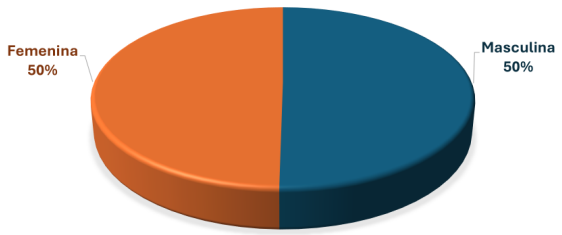
Gráfica 1: Población de 25 años o más edad



Fuente: Negociado del Censo de los Estados Unidos, Encuesta sobre la Comunidad de Puerto Rico del 2019 al 2023.

La **Gráfica 2** presenta la diferencia por género de la población de 25 años o más con menos de 9no grado en todo Puerto Rico al 2023. De los dos géneros analizados, no se refleja una diferencia porcentual entre un género y otro. El por ciento de la población femenina es de 50.0 por ciento, correspondiendo a un estimado poblacional de 150,150 mujeres de 25 años o más con menos de 9no grado. Mientras, el por ciento de la población masculina es de 50.0 por ciento, atribuible a 151,699 hombres de 25 años o más con menos de 9no grado. Se refiere a una diferencia de 1,549 hombres más que mujeres de 25 años o más con menos de 9no grado en todo Puerto Rico al 2023. El total de la población de 25 años o más con menos de

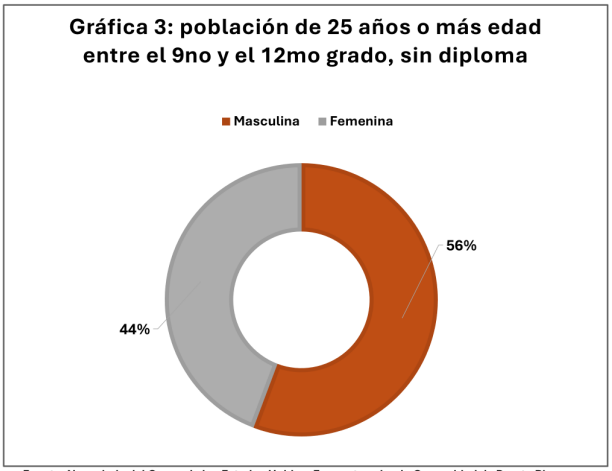
Gráfica 2: población de 25 años o más edad con menos de 9no grado



Fuente: Negociado del Censo de los Estados Unidos, Encuesta sobre la Comunidad de Puerto Rico del 2019 al 2023.

En la **Gráfica 3** se observa la diferencia por género de la población de 25 años o más edad entre el 9no y el 12mo grado, sin diploma, en todo Puerto Rico al 2023. De los dos géneros bajo observación, se refleja una diferencia de 12.0 por ciento entre un género y otro, correspondiendo el por ciento mayor a la población masculina de 25 años o más. El por ciento de la población masculina es de 56.0 por ciento, correspondiendo a un estimado poblacional de 95,060 hombres de 25 años o más entre 9no y 12mo grado, sin diploma. Por su parte, el por ciento de la población femenina es de 44.0 por ciento, atribuible a 75,553 mujeres de 25 años o más entre 9no y 12mo grado, sin diploma. Esto representa una diferencia de 19,507 hombres más que mujeres de 25 años o más edad entre 9no y 12mo grado, sin diploma, en todo Puerto Rico al 2023. El total de la población de 25 años o más entre el 9no y el 12mo grado, sin diploma para el 2023 en Puerto Rico fue estimado en 170,613 personas.

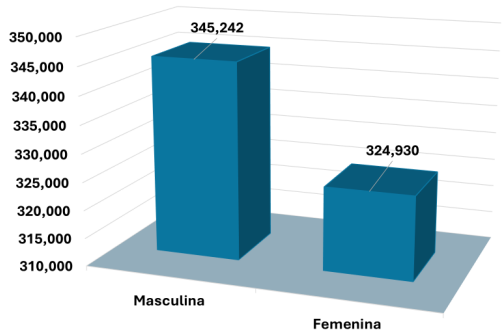
Gráfica 3: población de 25 años o más edad entre el 9no y el 12mo grado, sin diploma



Fuente: Negociado del Censo de los Estados Unidos, Encuesta sobre la Comunidad de Puerto Rico del 2019 al 2023.

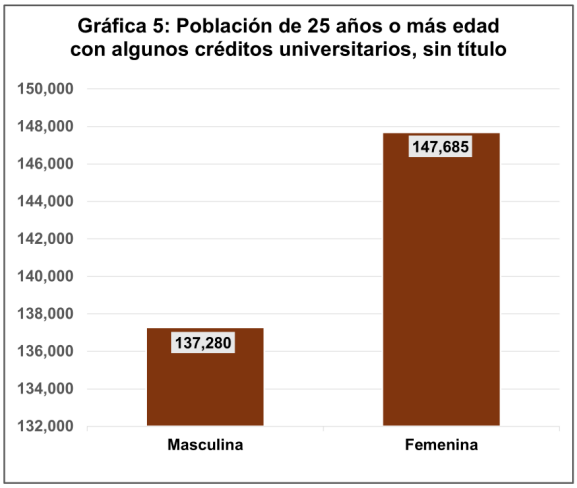
La **Gráfica 4** muestra la diferencia por género de la población de 25 años o más edad graduada de escuela preparatoria/ secundaria (high school, incluye equivalencia) en todo Puerto Rico al 2023. De los dos géneros bajo estudio, se refleja una diferencia mínima de 4.0 por ciento entre un género y otro, correspondiendo el por ciento mayor a la población masculina de 25 años o más. El por ciento de la población masculina es de 52.0 por ciento, correspondiendo a un estimado poblacional de 345,242 hombres de 25 años o más graduada de escuela preparatoria/ secundaria (high school, incluye equivalencia). Por su parte, el por ciento de la población femenina es de 48.0 por ciento, atribuible a 324,930 mujeres de 25 años o más edad graduada de escuela preparatoria/ secundaria (high school, incluye equivalencia). Esto consiste en una diferencia de 20,312 hombres más que mujeres de 25 años o más graduada de escuela preparatoria/ secundaria (high school, incluye equivalencia) en todo Puerto Rico al 2023. El total de la población de 25 años o más graduada de escuela preparatoria/ secundaria (high school, incluye equivalencia) para el 2023 en Puerto Rico fue estimado en 670,172 personas

Gráfica 4: Población de 25 años o más edad graduada de escuela preparatoria/ secundaria (high school, incluye equivalencia)



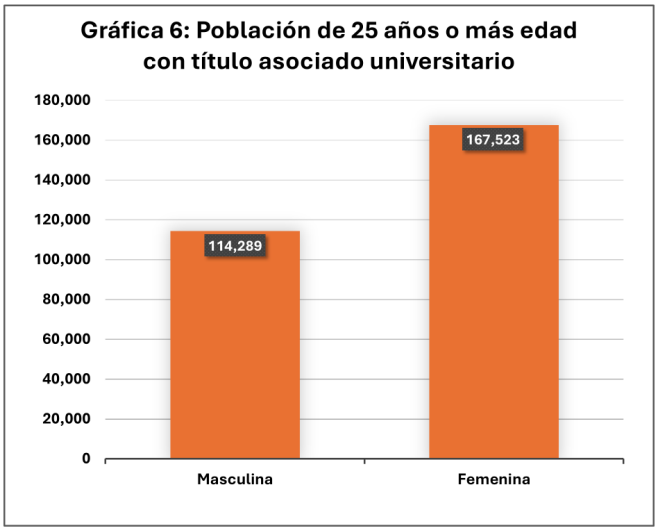
Fuente: Negociado del Censo de los Estados Unidos, Encuesta sobre la Comunidad de Puerto Rico del 2019 al 2023.

En la **Gráfica 5** se presenta la diferencia por género de la población de 25 años o más con algunos créditos universitarios, sin título, en todo Puerto Rico al 2023. De los dos géneros analizados, se refleja una diferencia mínima de 4.0 por ciento entre un género y otro, correspondiendo el por ciento mayor a la población femenina de 25 años o más. El por ciento de la población femenina es de 52.0 por ciento, correspondiendo a un estimado poblacional de 147,685 mujeres de 25 años o más con algunos créditos universitarios, sin título. Mientras, el por ciento de la población masculina es de 48.0 por ciento, atribuible a 137,280 hombres de 25 años o más con algunos créditos universitarios, sin título. Se trata de una diferencia de 10,405 mujeres más que hombres de 25 años o más con algunos créditos universitarios, sin título, en todo Puerto Rico al 2023. El total de la población de 25 años o más con algunos créditos universitarios, sin título, para el 2023 en Puerto Rico fue estimado en 284,965 personas.



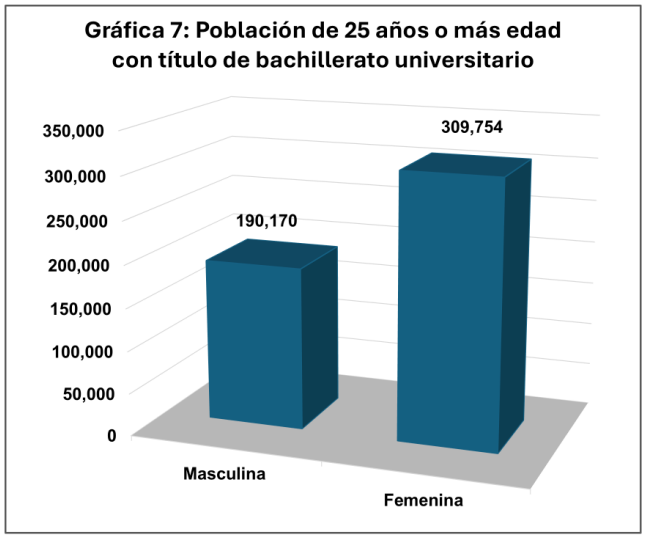
Fuente: Negociado del Censo de los Estados Unidos, Encuesta sobre la Comunidad de Puerto Rico del 2019 al 2023.

La **Gráfica 6** representa la diferencia por género de la población de 25 años o más con título asociado universitario en todo Puerto Rico al 2023. De los dos géneros observados, se refleja una diferencia amplia de 18.0 por ciento entre un género y otro, correspondiendo el por ciento mayor a la población femenina de 25 años o más. El por ciento de la población femenina es de 59.0 por ciento, correspondiendo a un estimado poblacional de 167,523 mujeres de 25 años o más con título asociado universitario. Por su parte, el por ciento de la población masculina es de 41.0 por ciento, atribuible a 114,289 hombres de 25 años o más con título asociado universitario. Se refiere a una diferencia de 53,234 mujeres más que hombres de 25 años o más con título asociado universitario, en todo Puerto Rico al 2023. El total de la población de 25 años o más edad con título asociado universitario para el 2023 en Puerto Rico fue estimado en 281,812 personas.



Fuente: Negociado del Censo de los Estados Unidos, Encuesta sobre la Comunidad de Puerto Rico del 2019 al 2023.

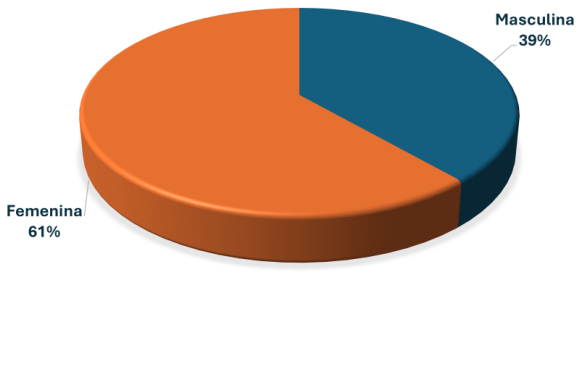
En la **Gráfica 7** se puede observar la diferencia por género de la población de 25 años o más con título de bachillerato universitario en todo Puerto Rico al 2023. De los dos géneros bajo observación, se refleja una diferencia amplia de 24.0 por ciento entre un género y otro, correspondiendo el por ciento mayor a la población femenina de 25 años o más. El por ciento de la población femenina es de 62.0 por ciento, correspondiendo a un estimado poblacional de 309,754 mujeres de 25 años o más con título de bachillerato universitario. Por su parte, el por ciento de la población masculina es de 38.0 por ciento, atribuible a 190,170 hombres de 25 años o más con título de bachillerato universitario. Esto representa una diferencia de 119,584 mujeres más que hombres de 25 años o más edad con título de bachillerato universitario en todo Puerto Rico al 2023. El total de la población de 25 años o más con título de bachillerato universitario para el 2023 en Puerto Rico fue estimado en 499,924 personas.



Fuente: Negociado del Censo de los Estados Unidos, Encuesta sobre la Comunidad de Puerto Rico del 2019 al 2023.

En la **Gráfica 8** se muestra la diferencia por género de la población de 25 años o más con título de escuela graduada o profesional en todo Puerto Rico al 2023. Los dos géneros estudiados reflejan una diferencia amplia de 22.0 por ciento entre un género y otro, correspondiendo el por ciento mayor a la población femenina de 25 años o más. El por ciento de la población femenina es de 61.0 por ciento, correspondiendo a un estimado poblacional de 124,596 mujeres de 25 años o más con título de escuela graduada o profesional. Por su parte, el por ciento de la población masculina es de 39.0 por ciento, atribuible a 78,133 hombres de 25 años o más con título de escuela graduada o profesional. Se trata de una diferencia de 46,463 mujeres más que hombres de 25 años o más con título de escuela graduada o profesional en todo Puerto Rico al 2023. El total de la población de 25 años o más con título de escuela graduada o profesional para el 2023 en Puerto Rico fue estimado en 202,729 personas.

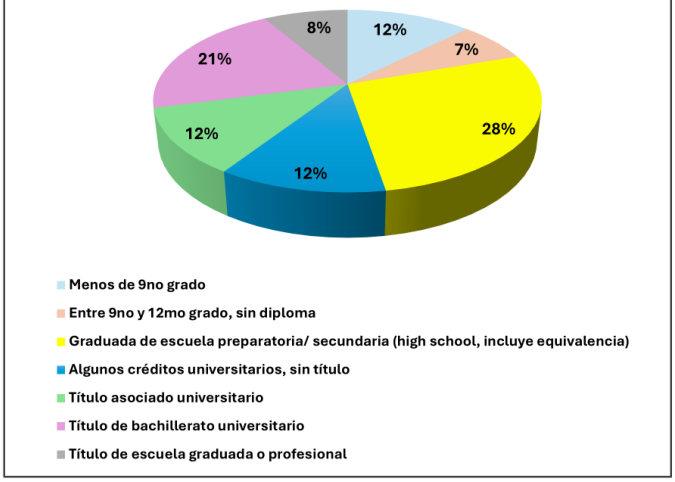
Gráfica 8: población de 25 años o más edad con título de escuela graduada o profesional



Fuente: Negociado del Censo de los Estados Unidos, Encuesta sobre la Comunidad de Puerto Rico del 2019 al 2023.

En la **Gráfica 9** se puede observar el por ciento de la población de 25 años o más edad en todo Puerto Rico, según su nivel de educación obtenida al 2023. Puede observarse que dentro del término observado (2023), la población de 25 años o más que resalta del resto de dicho grupo de edad es aquella graduada de escuela preparatoria/ secundaria (high school, incluye equivalencia). En total representa el 28.0 por ciento, un resultado atribuible a 670,172 personas. También se muestra que el segundo nivel educativo del grupo de edad de la población bajo análisis corresponde a un solo nivel: 1) Título de bachillerato universitario. La población atribuible a este segundo nivel representa el 21.0 por ciento del total de la población de 25 años o más. De tal, unas 499,924 personas tienen un título de bachillerato universitario. La población dentro del grupo de edad analizado con menos de 9no grado, algunos créditos universitarios, sin título, y título asociado universitario, representando cada una el 12.0 por ciento. De ese modo, la población de 25 años o más con menos de 9no grado representa 301,849 personas, la de algunos créditos universitarios, sin título, representa 284,965 personas, y las con título asociado universitario representa 281,812 personas. Por su parte, la población de 25 años o más con título de escuela graduada o profesional representa el 8.0 por ciento, unas 202,729 personas. Finalmente, la población de 25 años o más entre el 9no y el 12mo, sin diploma, representa el 7.0 por ciento, unas 170,613 personas. Cabe destacar que, en puerto Rico al 2023 la población total estimada de 25 años o más fue de 2,412,064 personas.

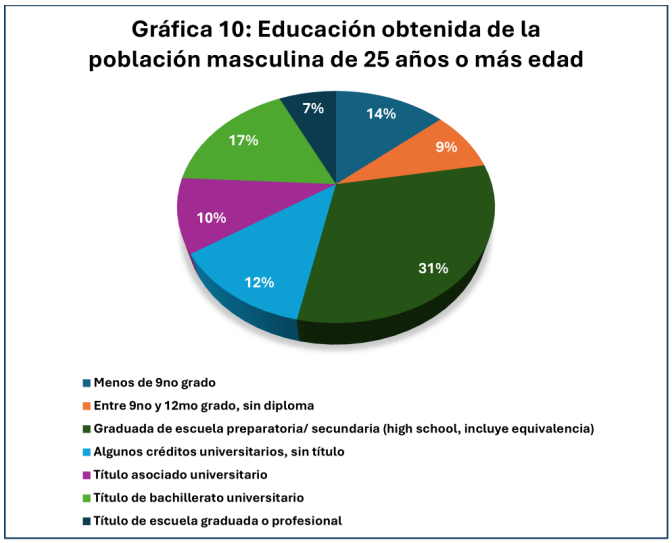
Gráfica 9: Educación obtenida de la población de 25 años o más edad



Fuente: Negociado del Censo de los Estados Unidos, Encuesta sobre la Comunidad de Puerto Rico del 2019 al 2023.

La **Gráfica 10** presenta el por ciento de la población masculina de 25 años o más en todo Puerto Rico, según su nivel de educación obtenida al 2023. Puede observarse que dentro del término observado (2023), la población masculina de 25 años o más que resalta del resto de dicho grupo de edad es aquella graduada de escuela preparatoria/ secundaria (high school, incluye equivalencia). En total representa el 31.0 por ciento, un resultado atribuible a 345,242 hombres. También se puede observar que el segundo nivel educativo del grupo de edad de la población masculina bajo análisis corresponde a la de título de bachillerato universitario, seguida de la que ostenta menos de 9no grado. La población atribuible a estos dos segundos niveles, representan el 17.0 y 14.0 por ciento, respectivamente, del total de la población masculina de 25 años o más. De tales, unos 190,170 hombres tienen un título de bachillerato universitario, mientras que 151,699 hombres tienen menos de 9§ grado. La población dentro del grupo de edad analizado con algunos créditos universitarios, sin título, representa el 12.0 por ciento, unos 137,280 hombres. Por su parte, la población con un título asociado universitario se compone de 114,289 hombres, representando 10.0 por ciento dentro de dicho grupo de edad. La población masculina de 25 años o más entre 9no y 12mo, sin diploma, representan el 9.0 por ciento de grupo analizado, unos 95,060 hombres. Finalmente, la población masculina de 25 años o más con título de escuela graduada o profesional representa el 7.0 por ciento, unos 78,133 hombres. En Puerto Rico al 2023, la población total estimada de 25 años o más fue de 1,111,873 hombres.

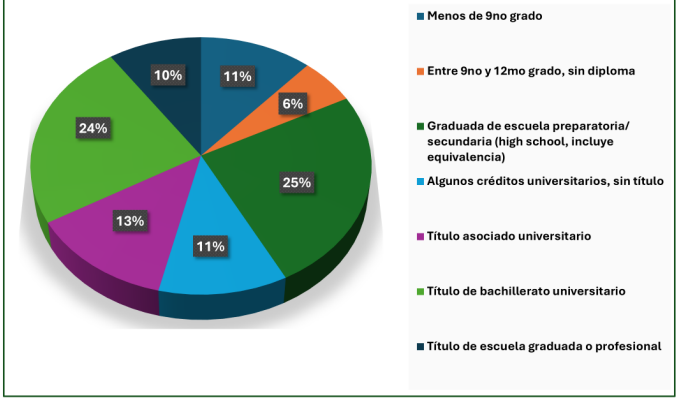
Gráfica 10: Educación obtenida de la población masculina de 25 años o más edad



Fuente: Negociado del Censo de los Estados Unidos, Encuesta sobre la Comunidad de Puerto Rico del 2019 al 2023.

En la **Gráfica 11** se puede observar el por ciento de la población femenina de 25 años o más en todo Puerto Rico, según su nivel de educación obtenida al 2023. Puede observarse que dentro del término observado (2023), la población femenina de 25 años o más que resalta del resto de dicho grupo de edad es aquella graduada de escuela preparatoria/ secundaria (high school, incluye equivalencia). En total representa el 25.0 por ciento, un resultado atribuible a 324,930 mujeres. También se puede observar que el segundo nivel educativo del grupo de edad de la población femenina bajo análisis corresponde a quienes ostentan título de bachillerato universitario, seguida de quienes poseen un título asociado universitario. La población atribuible a estos dos segundos niveles, representan el 24.0 y 13.0 por ciento, respectivamente, del total de la población femenina de 25 años o más edad. De tales, unas 309,754 mujeres tienen un título de bachillerato universitario, mientras que 167,523 tienen título asociado universitario. Por su parte, la población que ostenta algunos créditos universitarios, sin título, representan el 11.0 por ciento de grupo analizado, unas 147,685 mujeres. La población femenina de 25 años o más con menos de 9no grado se compone de 150,150 mujeres, representando también un 11.0 por ciento dentro de dicho grupo de edad. La población dentro del grupo de edad analizado con título de escuela graduada o profesional representa el 10.0 por ciento, unas 124,596 mujeres. Finalmente, la población femenina de 25 años o más entre 9no y 12mo, sin diploma, representa el 6.0 por ciento, unas 75,553 mujeres. Como antes señalamos, la población total estimada de 25 años o más para todo Puerto Rico al 2023 fue de 1,300,191 mujeres.

Gráfica 11: Educación obtenidad de la población femenina de 25 años o más edad



Fuente: Negociado del Censo de los Estados Unidos, Encuesta sobre la Comunidad de Puerto Rico del 2019 al 2023.

Conclusión

En las gráficas previas se pudo observar que en Puerto Rico al 2023 la población masculina de 25 años o más es de 8.0 por ciento menor que la población femenina dentro del mismo grupo de edad. De los siete niveles educativos bajo análisis, se reflejó una mayor presencia de la población masculina en los siguientes dos niveles: 1) Graduada de escuela preparatoria/ secundaria (high school, incluye equivalencia); 2), y, Título de bachillerato universitario. En el caso de la población femenina, ésta resalta por su mayor presencia en los siguientes dos niveles educativos bajo análisis: 1) Graduada de escuela preparatoria/ secundaria; 2), y, Título de bachillerato universitario.

A base de las observaciones previas, resulta que el 28.0 por ciento de la población de 25 años o más reflejó estar graduada de escuela preparatoria/ secundaria. En el caso de la población masculina dentro del núcleo de edad analizado, dicho nivel refleja que el 31.0 por ciento de esta está graduada de escuela preparatoria/ secundaria. Por su parte, la población femenina en ese nivel de educación es del 25.0 por ciento.

También resultó que, tanto entre la población de 25 años o más como entre la población masculina y la femenina por separado o entre sí, se observa una mayor concentración de estas en el nivel de educación: Graduada de escuela preparatoria/ secundaria. Asimismo, se pudo observar que, en el nivel de título de bachillerato universitario, la presencia porcentual y no porcentual de mujeres fue mayor que la de los hombres; mientras que, en el nivel de título asociado universitario, fue un poco mayor entre las mujeres (13.0 por ciento) que el de los hombres (10.0 por ciento).

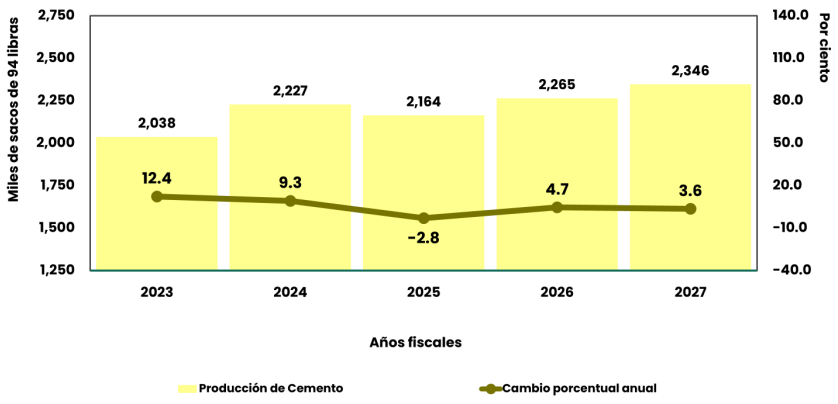
INDICADORES ECONÓMICOS

Producción y Venta de Cemento (septiembre 2026)

Por: Miriam N. García Velázquez / garcia_my@jp.pr.gov

El Departamento de Desarrollo Económico y Comercio de Puerto Rico (DDEC) informó que, la producción de cemento totalizó en 647 mil sacos de 94 libras en septiembre de 2026, representando un aumento de 2.0 por ciento, en comparación con septiembre de 2025 que fue 635 mil sacos de 94 libras. Durante el período de julio a septiembre del año fiscal 2027, la producción de cemento totalizó en 2,346 mil de sacos de 94 libras, representando un crecimiento de 3.6 por ciento, con relación al período de julio a septiembre del año fiscal 2026 (2,265 miles de sacos de 94 libras), (**Gráfica 1).**

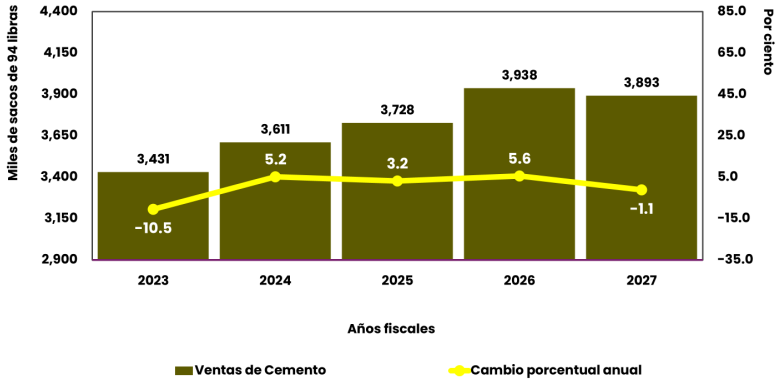
Gráfica 1: Producción de Cemento
(Cambio porcentual anual, período de julio a septiembre)



Fuente: Departamento de Desarrollo Económico y Comercio.

El DDEC reportó que, las ventas de cemento totalizaron 1,256 mil sacos de 94 libras en septiembre de 2026, representando un incremento de 2.2 por ciento, en relación con septiembre de 2025 (1,229 mil sacos de 94 libras). En el período comprendido de julio a septiembre del año fiscal 2027, las ventas de cemento totalizaron 3,893 mil sacos de 94 libras, mostrando una reducción de 1.1 por ciento, respecto al período de julio a septiembre del año fiscal 2026 (3,938 mil sacos de 94 libras), **(Gráfica 2).**

Gráfica 2: Ventas de Cemento
(Cambio porcentual anual, período de julio a septiembre)



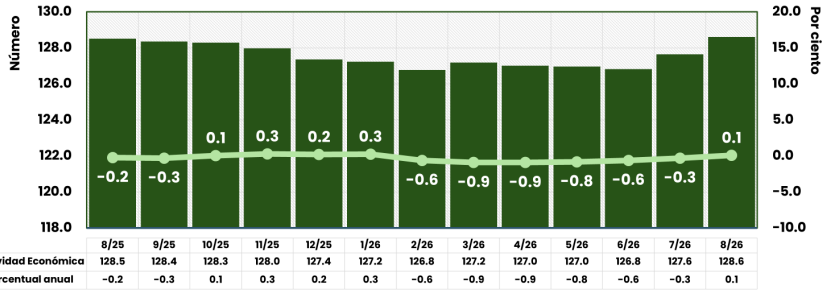
Fuente: Departamento de Desarrollo Económico y Comercio.

Índice Coincidente de Actividad Económica (agosto 2026)

Por: Miriam N. García Velázquez / garcia_my@jp.pr.gov

El Departamento de Desarrollo Económico y Comercio de Puerto Rico (DDEC) informó que, el Índice de Actividad Económica (IAE-DDEC), alcanzó un nivel de 128.6 en agosto de 2026. Esto representó un aumento de 0.1 en relación con agosto de 2025 (128.5) **(Gráfica 1).** Este es la primera alza interanual desde enero de 2026, tras seis meses consecutivos de contracción.

Gráfica 1: Índice Coincidente de Actividad Económica
(Cambio porcentual anual, período de agosto 2025 a agosto 2026)



	8/25	9/25	10/25	11/25	12/25	1/26	2/26	3/26	4/26	5/26	6/26	7/26	8/26
Índice Actividad Económica	128.5	128.4	128.3	128.0	127.4	127.2	126.8	127.2	127.0	127.0	126.8	127.6	128.6
Cambio porcentual anual	-0.2	-0.3	0.1	0.3	0.2	0.3	-0.6	-0.9	-0.9	-0.8	-0.6	-0.3	0.1

Meses

Índice Actividad Económica — Cambio porcentual anual

Fuente: Departamento de Desarrollo Económico y Comercio.

Durante el período comprendido de julio a agosto del año fiscal 2026 el IAE-DDEC reflejó una merma de 0.1 por ciento (128.1), con relación al período de julio a agosto del año fiscal 2025 (128.3) **(Gráfica 2**). En el período de enero a agosto de 2026, el IAE se redujo 0.5 por ciento, con relación al período de enero a agosto del año natural 2025.

Gráfica 2: Índice Coincidente de Actividad Económica
(Cambio porcentual anual
período de julio a agosto)



Años fiscales

Indice de Actividad Económica — Cambio porcentual anual

Fuente: Departamento de Desarrollo Económico y Comercio.

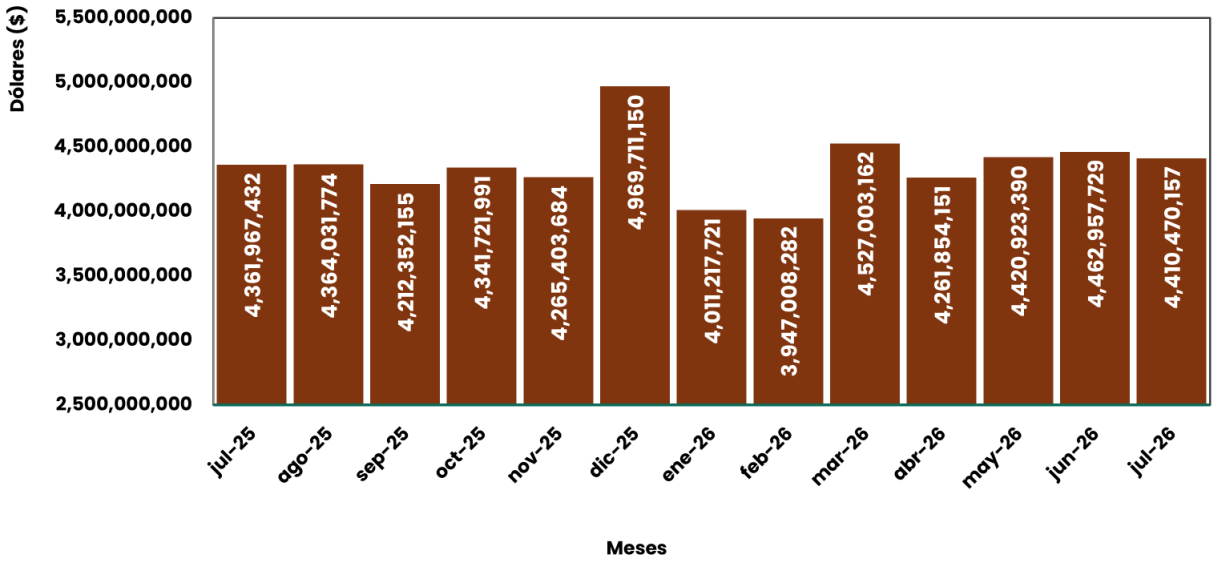
Es importante mencionar, que el IAE-BDE es un indicador de actividad económica y no representa una medida directa del producto nacional bruto (PNB) real. En este índice se utiliza una metodología similar a la del "Conference Board" en su Índice Coincidente para el comportamiento de la economía de los Estados Unidos.

Ventas al detalle (julio 2026)

Por: Miriam N. García Velázquez / garcia_my@jp.pr.gov

El Departamento de Desarrollo Económico y Comercio (DDEC) informó que, en julio de 2026 las ventas de los establecimientos en el sector detallista totalizaron $4,410,470,157 representando un aumento de 1.1 por ciento, en relación con julio de 2025 ($4,361,967,432) **(Gráfica 1).**

Gráfica 1: Ventas al Detalle
(Precios corrientes, período de julio 2025 a julio 2026)



Fuente: Departamento de Desarrollo Económico y Comercio.

Los mayores aumentos interanuales en las ventas al detalle en julio de 2026 fueron en las siguientes categorías: las gasolineras y tiendas de conveniencia, con 14.1 por ciento; las tiendas de artículos electrónicos, 13.5 por ciento; las ferreterías y materiales para el hogar, 8.5 por ciento; las tiendas de cosméticos, productos de belleza y perfumes, 8.1 por ciento; y los distribuidores de combustible, 4.2 por ciento.

Durante el período de julio del año fiscal 2027, las ventas totalizaron $4,410,470,157. Estos datos mostraron un crecimiento de 1.1 por ciento, en comparación con el período comprendido de julio del año fiscal 2026 ($4,361,967,432).

Índice General de Precios al Consumidor (agosto 2026)

Por: Miriam N. García Velázquez / garcia_my@jp.pr.gov

El Departamento del Trabajo y Recursos Humanos de Puerto Rico (DTRH) reportó que, en agosto de 2026, el Índice General de Precios al Consumidor (IPC) registró la cifra de 143.937 puntos, representando un incremento en el nivel de precios de 3.8 por ciento, en comparación con agosto de 2025 (138.638 puntos) **(Gráfica 1).**

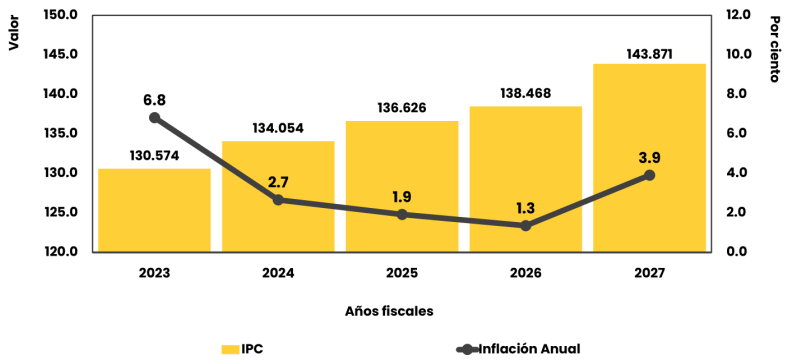
Gráfica 1: Índice General de Precios al Consumidor
(Inflación anual)
período de agosto 2025 a agosto 2026



Fuente: Departamento del Trabajo y Recursos Humanos.

En el período de julio a agosto del año fiscal 2027, el IPC alcanzó un nivel de 143.871 puntos. Esto representó un alza en la inflación de 3.9 por ciento, en relación con el período de julio a agosto del año fiscal 2026 (138.468) **(Gráfica 2).**

Gráfica 2: Índice General de Precios al Consumidor
(Inflación anual)
período de julio a agosto



Fuente: Departamento del Trabajo y Recursos Humanos.

Las categorías que presentaron los mayores aumentos en sus precios durante el período acumulado de julio a agosto del año fiscal 2027 en comparación con el período de julio a agosto del año fiscal 2026 fueron: Transportación (9.9 por ciento), Entretenimiento (3.9 por ciento), Ropa (2.7 por ciento), Cuidado Médico (3.0 por ciento), y; Alimentos y Bebidas (2.6 por ciento).

Quiebras (septiembre 2026)

Por: Miriam N. García Velázquez / garcia_my@jp.pr.gov

El Tribunal de Quiebras de Puerto Rico reportó que, el número de quiebras totales radicadas en septiembre de 2026 totalizó en 552, representando un incremento de 6.0 por ciento, en comparación con septiembre de 2025 (521 quiebras radicadas). Esto puede atribuirse al aumento en el número de quiebras radicadas en el Capítulo 7 (Liquidación total) y en el Capítulo 13 (Ajuste individual de deudas) con 8.8 y 4.5 por ciento.

En septiembre de 2026, las quiebras radicadas por Capítulo se desglosaron como se presenta en la **Tabla 1.**

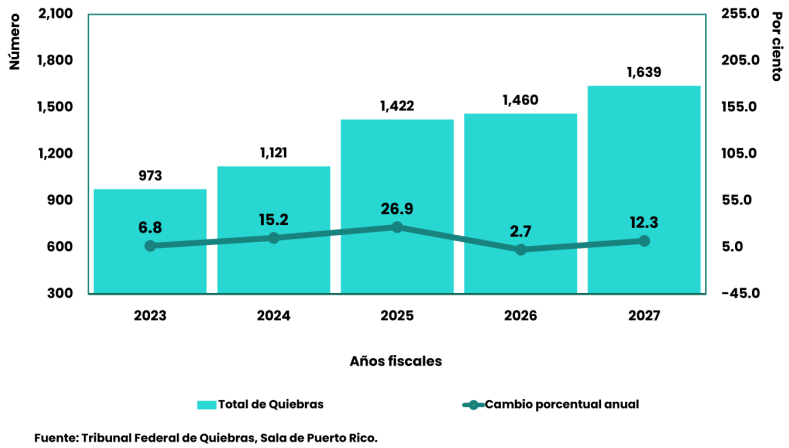
Tabla 1: Total de Quiebras en Puerto Rico septiembre 2026 Y 2025

Quiebras	septiembre		Cambio absoluto septiembre 2026/2025	Cambio porcentual septiembre 2026/2025
	2026	2025		
Total	552	521	31	6.0
Capítulo 7 - Liquidación total	198	182	16	8.8
Capítulo 11 - Reorganización	4	5	(1)	(20.0)
Capítulo 12 - Agricultores y pescadores	1	0	1	0.0
Capítulo 13 - Ajuste individual de deudas	349	334	15	4.5

Fuente: Tribunal Federal de Quiebras, Sala de Puerto Rico.

En el período acumulado de julio a septiembre del año fiscal 2027, la cifra alcanzada de quiebras totales radicadas fue 1,087 en relación con 939 quiebras radicadas en el período de julio a septiembre del año fiscal 2026, mostrando un alza de 12.3 por ciento. **(Gráfica 1).**

Gráfica 1: Quiebras totales
(Cambio porcentual anual, período de julio a septiembre)



Fuente: Tribunal Federal de Quiebras, Sala de Puerto Rico.

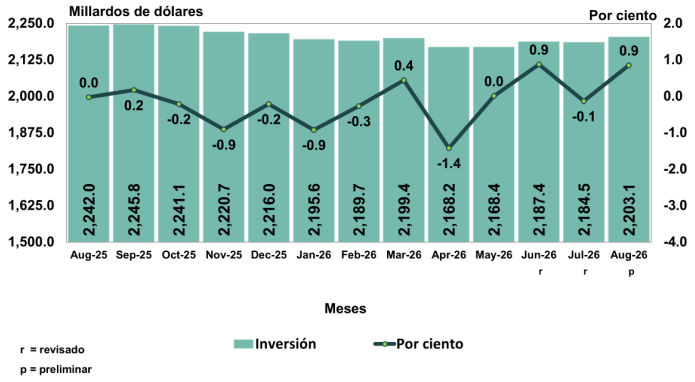
ECONOMÍA DE LOS ESTADOS UNIDOS

Inversión en Construcción (agosto 2026)

Por: Ronald Irizarry Velázquez / irizarry_r@jp.pr.gov

El Negociado del Censo del Departamento de Comercio federal informó que la inversión en construcción en Estados Unidos fue estimada en $2,203.1 millardos en agosto de 2026, para un alza de 0.9 por ciento con relación a la inversión revisada de julio, la cual registró $2,184.5 millardos **(Gráfica 1).** La inversión de agosto estuvo 1.7 por ciento por debajo del mismo mes de 2025, cuando alcanzó $2,242.0 millardos, a una tasa anual ajustada estacionalmente. Durante los ocho meses transcurridos del año 2026 la inversión en construcción acumulada totalizó $1,450.4 millardos. La misma estuvo 3.1 por ciento por debajo de los $1,496.6 millardos invertidos durante el mismo periodo el año 2025.

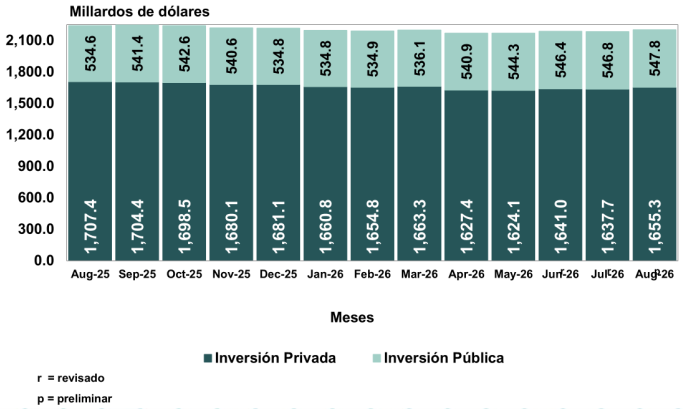
Gráfica 1: Inversión en Construcción
Ajustada estacionalmente
Estados Unidos, agosto 2026



En el sector privado, la inversión en agosto fue estimada en $1,655.3 millardos, 1.1 por ciento por encima de la cifra revisada de julio, estimada en $1,637.7 millardos, a una tasa anual ajustada estacionalmente. La construcción residencial alcanzó $882.3 millardos, 1.1 por ciento por encima de la cifra revisada de julio, la cual fue $872.7 millardos. Mientras, la construcción no residencial fue estimada en $773.0 millardos, 1.0 por encima de la cifra revisada de julio, estimada en $765.0 millardos.

En el sector público, la inversión alcanzó $547.8 millardos en agosto, 0.2 por ciento por encima de la cifra revisada de julio, estimada en $546.8 millardos, a una tasa anual ajustada estacionalmente **(Gráfica 2).** La inversión en construcción en escuelas fue $113.1 millardos, 0.1 por ciento por encima de la cifra revisada de julio, la cual fue $112.9 millardos. Mientras, la inversión en carreteras totalizó $150.6 millardos, colocándose 0.1 por ciento por encima de la cifra revisada de julio estimada en $150.5 millardos.

Gráfica 2: Inversión en Construcción Privada y Pública
Ajustada estacionalmente
Estados Unidos, agosto 2026



Empleo y Desempleo (septiembre 2026)

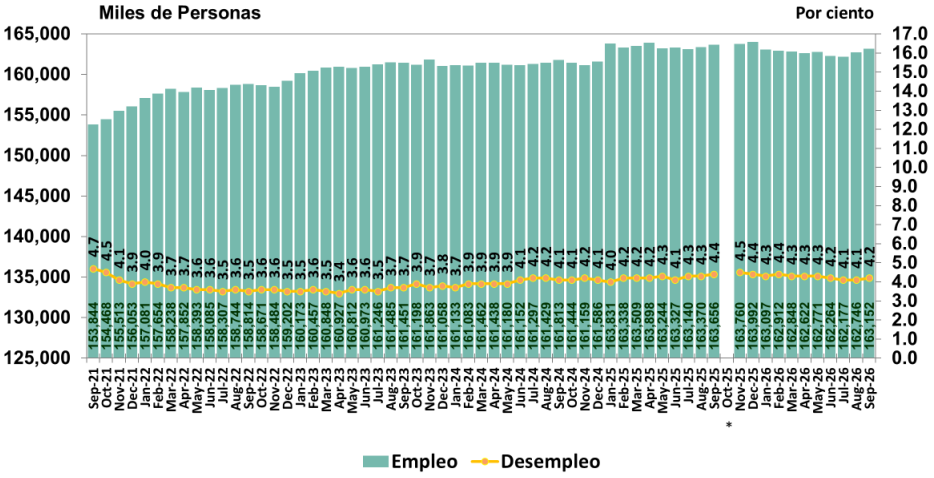
Por: Ronald Irizarry Velázquez / irizarry_r@jp.pr.gov

El Negociado de Estadísticas del Trabajo del Departamento del Trabajo Federal (BLS, por sus siglas en inglés), informó que la tasa de desempleo para septiembre de 2026 aumentó 0.1 punto porcentual con relación al mes anterior, registrando 4.2 por ciento. El número de personas desempleadas ascendió en 78 mil personas, totalizando 7.1 millones, con relación a agosto de 2026. Para septiembre de 2025, la tasa de desempleo se situaba en 4.4 por ciento, con un total de 7.6 millones de personas desempleadas.

La fuerza trabajadora civil totalizó 170.3 millones de personas, un alza de 485 mil personas con relación a agosto de 2026. La tasa de participación en septiembre de 2026 subió 0.2 puntos porcentuales con relación a agosto de 2026, registrando 61.8 por ciento. El empleo total subió en 406 mil personas en septiembre, totalizando 163.2 millones y la proporción empleo/población ascendió 0.1 punto porcentual con relación a agosto de 2026, registrando 59.2 por ciento. Todos los datos están ajustados estacionalmente.

El empleo asalariado no agrícola (Encuesta de Establecimientos) subió en 29 mil personas en septiembre de 2026, totalizando 159.0 millones de personas. Esto después de registrar un alza de 133 mil empleos en agosto. Ambos datos son preliminares y están ajustados estacionalmente. El comportamiento de los principales sectores económicos fue el siguiente: en minería y tala, bajó 2,000 empleos; construcción, aumentó 11,000 empleos; manufactura, sumó 9,000 empleos; comercio, transportación y utilidades públicas, aportó 18,000 empleos; información, eliminó 10,000 empleos; actividad financiera, restó 7,000 empleos; servicios profesionales, bajó 9,000 empleos; educación y servicios médicos, agregó 20,000 empleos; y turismo, creó 10,000 empleos. En el sector de gobierno (federal, estatal y local), se registró una baja neta de 17,000 empleos.

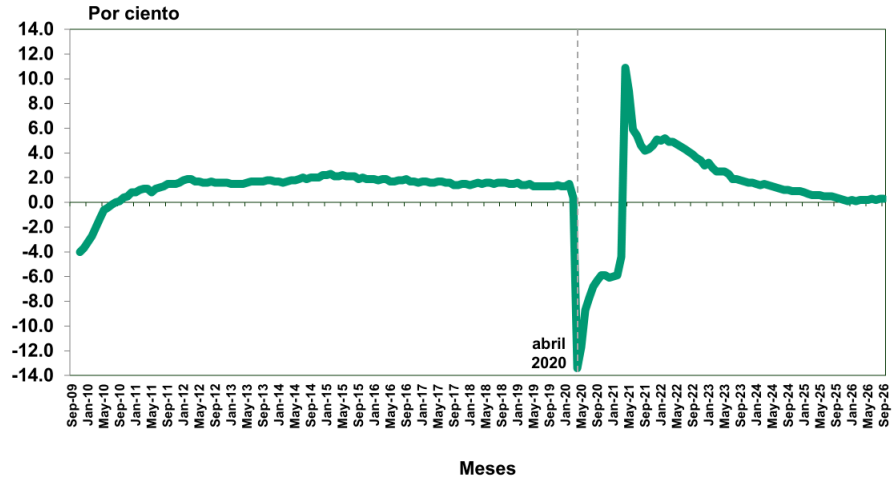
Gráfica 1: Empleo y Tasa de Desempleo
Estados Unidos, septiembre 2026
Encuesta de Vivienda
Ajustados estacionalmente



* : Datos no disponibles debido al cierre del gobierno federal.

Fuente: Current Population Survey, Negociado de Estadísticas del Trabajo federal (BLS).

Gráfica 2: Empleo Asalariado No Agrícola
Estados Unidos, septiembre 2026
Ajustados estacionalmente
cambio mensual, tasa anual



Fuente: Current Employment Statistics, Negociado de Estadísticas del Trabajo federal (BLS).

ECONOMÍA INTERNACIONAL

Manufactura y Comercio Internacional Impulsan la Demanda de Carga Aérea (agosto 2026)

Por: Marta Rosa Bauzá / rosa_m@jp.pr.gov

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) publicó los resultados correspondientes a agosto de 2026 sobre el comportamiento de los mercados mundiales de carga aérea. Los indicadores relacionados con la producción manufacturera y los nuevos pedidos de exportación mostraron una evolución favorable durante el mes. El Índice de Gerentes de Compras (PMI) de Producción Manufacturera Mundial aumentó 0.3 puntos respecto a julio, hasta alcanzar 53.0, mientras que el Índice de Nuevas Órdenes de Exportación avanzó 1.4 puntos, hasta 51.4. Al situarse ambos indicadores por encima de 50, permanecieron en terreno de expansión. Estos resultados son relevantes para la carga aérea porque reflejan el comportamiento de la producción y de la demanda de bienes destinados a los mercados internacionales, que posteriormente deben ser movilizados entre países y regiones. IATA señala que ambos indicadores continuaron siendo favorables para la demanda de carga aérea.

La relación entre manufactura y carga aérea se produce, a través de los flujos de comercio y de las cadenas internacionales de suministro. Las empresas manufactureras requieren materias primas, componentes y bienes intermedios procedentes de distintos mercados, mientras que los productos terminados deben trasladarse hacia los mercados donde serán utilizados o comercializados. Cuando aumentan la producción y los pedidos de exportación, pueden aumentar también las necesidades de transporte asociadas con estas operaciones. La carga aérea cumple una función dentro de este proceso, especialmente cuando se requiere rapidez, regularidad y flexibilidad para movilizar mercancías entre diferentes puntos de la cadena de suministro. IATA señala que las aerolíneas transportan más de 62 millones de toneladas de mercancías al año, equivalentes a más de 33.0 por ciento del comercio mundial medido por su valor, aunque representan menos de 1.0 por ciento cuando se mide por volumen.

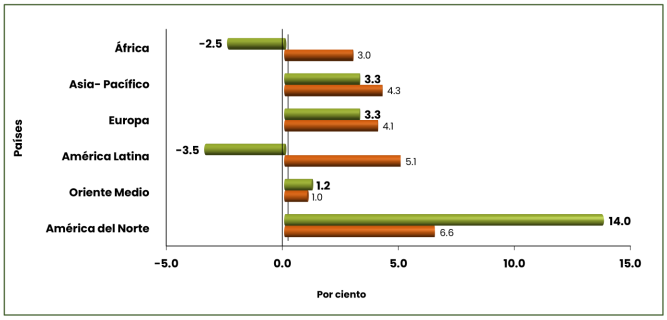
Esta función adquiere mayor importancia cuando las cadenas de suministro se encuentran distribuidas entre varios países. Una misma mercancía puede requerir componentes fabricados en una región, procesos de ensamblaje en otra y posteriormente ser enviada a un mercado de consumo diferente. Los cambios en las decisiones de abastecimiento, la diversificación de proveedores y la localización de las actividades manufactureras pueden modificar los corredores utilizados para transportar esos bienes. IATA destaca que las empresas están reconfigurando sus patrones de abastecimiento, manufactura y distribución, lo que puede generar cambios en las rutas comerciales y aumentar la necesidad de contar con medios de transporte capaces de responder con rapidez a esas modificaciones.

Durante julio, el comercio mundial de mercancías aumentó 6.0 por ciento interanual, extendiendo a 33 meses consecutivos su crecimiento interanual. En este contexto de expansión del comercio, la demanda mundial de carga aérea, medida mediante las toneladas-kilómetro de carga (CTK), aumentó 4.4 por ciento interanual en agosto. En contraste, la capacidad disponible, medida mediante las toneladas-kilómetro de capacidad de carga disponible (ACTK), disminuyó 0.1 por ciento. El aumento de la demanda, acompañado por una reducción de la capacidad disponible, elevó el factor de carga de mercancías en 2.0 puntos porcentuales, hasta 46.0 por ciento.

Crecimiento de las rutas comerciales

Los resultados de agosto muestran diferencias importantes entre las principales rutas comerciales de carga aérea. Asia-Norteamérica registró el mayor crecimiento interanual, con 13.2 por ciento, y acumuló siete meses consecutivos de expansión. Le siguió el comercio dentro de Asia, que aumentó 6.1 por ciento y alcanzó 34 meses consecutivos de crecimiento. Europa-Norteamérica aumentó 4.3 por ciento, con cuatro meses consecutivos de expansión, mientras que Europa-Asia creció 3.1 por ciento, extendiendo a 42 meses consecutivos su crecimiento **(Gráfica 1 y Tabla 1).**

Gráfica 1: Crecimiento interanual de las principales rutas comerciales de carga aérea agosto 2026
(Variación interannual de los CTK por ruta comercial)



Fuente: Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), por sus siglas en inglés. Análisis del mercado de carga aéreo, agosto 2026.

Tabla 1: Crecimiento de las rutas comerciales de carga aérea, agosto 2026

Ruta comercial	Crecimiento interanual %	Observaciones	Cuota de mercado %*
Africa- Asia	-11.9	3 meses consecutivos de contracción	1.3
Asia-Norteamérica	13.2	7 meses consecutivos de crecimiento	23.5
Europa-Asia	3.1	42 meses consecutivos de crecimiento	21.5
Europa-Oriente Medio	-12.1	6 meses consecutivos de contracción	5.2
Europa-Norteamérica	4.3	4 meses consecutivos de crecimiento	13.5
Oriente Medio-Asia	-11.0	6 meses consecutivos de contracción	7.4
Interior de Asia	6.1	34 meses consecutivos de crecimiento	7.3

***Cuota de mercado basado en CTK de 2025.**

Fuente: International Air Transport Association (IATA), Air Cargo Market Analysis, August 2026. La cuota de mercado corresponde a la participación en los CTK de la industria durante 2025.

En contraste, los corredores relacionados con Oriente Medio continuaron afectados por las interrupciones asociadas con el conflicto en la región. El tráfico entre Europa y Oriente Medio disminuyó 12.1 por ciento, acumulando seis meses consecutivos de contracción, mientras que Oriente Medio-Asia se redujo 11.0 por ciento, también después de seis meses consecutivos de disminución. Por su parte, África-Asia disminuyó 11.9 por ciento, registrando tres meses consecutivos de contracción.

El comportamiento de estas rutas permite observar cómo los cambios en los flujos comerciales se reflejan en el movimiento internacional de mercancías. Asia-Norteamérica representa 23.5 por ciento del mercado mundial de CTK, mientras que Europa-Asia representa 21.5 por ciento. El crecimiento de estos corredores está relacionado con importantes intercambios de bienes entre economías que participan en cadenas internacionales de producción y distribución. El comercio dentro de Asia, que aumentó 6.1 por ciento, también refleja la intensidad de los intercambios regionales y la integración de las actividades productivas dentro de esa región (Tabla 1).

En este sentido, las rutas de carga aérea no deben interpretarse únicamente como conexiones entre mercados finales. También pueden formar parte de las cadenas de suministro que permiten trasladar componentes, insumos y productos entre diferentes etapas del proceso productivo. Por ello, una modificación en los patrones de producción o abastecimiento puede cambiar tanto el origen y destino de la carga como las rutas utilizadas para transportarla. IATA señala que la reorganización de las cadenas de suministro puede generar nuevos corredores comerciales y aumentar la necesidad de servicios de transporte capaces de responder rápidamente a esos cambios.

Desempeño regional de la carga aérea

El comportamiento de la carga aérea también presentó diferencias entre las regiones. Todas las regiones registraron crecimiento de la demanda durante agosto, aunque la evolución de la capacidad disponible fue desigual. A nivel mundial, la demanda aumentó 4.4 por ciento, mientras la capacidad disminuyó 0.1 por ciento **(Tabla 2 y Gráfica 2).** Estas diferencias produjeron cambios en el factor de carga de mercancías de cada región.

Tabla 2: Mercado de carga aérea - detalle

(Agosto de 2026)

		Agosto de 2026: variación interanual (porciento				Agosto de 2026 (acumulado del año, porciento %)			
Región / mercado	Mundo Participación¹ (porciento)	CTK* agosto 2026 (porciento interanual)	ACTK** agosto 2026 (porciento interanual)	Cambio en CLF*** (puntos porcentuales)	CLF agosto 2026 (nivel)	CTK acumulado a agosto (porciento)	ACTK acumulado a agosto (porciento)	Cambio en CLF acumulado (puntos porcentuales)	CLF acumulado (nivel)
Mercado total	**100.0**	**4.4**	**-0.1**	**2.0**	**46.0**	**4.6**	**1.5**	**1.4**	**46.4**
África	2.1	3.0	14.0	-3.9	36.5	8.5	2.2	2.6	45.0
Asia-Pacífico	35.8	4.3	1.2	1.5	48.6	7.5	4.7	1.2	47.9
Europa	21.4	4.1	-3.5	3.9	53.0	5.4	2.5	1.5	54.1
América Latina y el Caribe	2.9	5.1	3.3	0.6	34.9	1.1	4.5	-1.1	34.8
Oriente Medio	13.2	1.0	3.3	-1.0	43.1	-6.5	-7.1	0.3	44.8
Norteamérica	24.6	6.6	-2.5	3.6	42.0	5.9	0.4	2.2	41.6
Internacional	**87.9**	**5.3**	**0.1**	**2.6**	**51.3**	**5.1**	**1.8**	**1.6**	**51.8**
África (internacional)	2.1	3.0	14.5	-4.2	37.4	8.5	2.2	2.7	46.4
Asia-Pacífico (internacional)	32.1	5.5	1.5	2.1	55.2	8.3	5.9	1.2	54.6
Europa (internacional)	21.0	4.3	-6.4	5.9	57.5	5.7	1.6	2.2	57.1
América Latina y el Caribe (internacional)	2.5	4.8	2.3	0.9	38.7	1.7	4.0	-0.9	39.3
Oriente Medio (internacional)	13.2	1.0	3.5	-1.0	43.4	-6.5	-7.2	0.3	45.1
Norteamérica (internacional)	17.1	10.1	-0.3	4.7	49.6	7.5	2.1	2.5	49.3

Fuente: Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés).

Nota 1: Porciento de los CTK de la industria en 2025.

Nota 2: Las tasas de crecimiento de la industria total y de las regiones se basan en una muestra constante de aerolíneas que combina datos reportados y estimaciones para observaciones faltantes.

La actividad de las aerolíneas se asigna según la región en la que está registrada la aerolínea; por lo tanto, no debe interpretarse como tráfico regional.

Las estadísticas históricas están sujetas a revisión.

*CTK → demanda o volumen de carga transportada

**ACTK → capacidad de carga disponible.

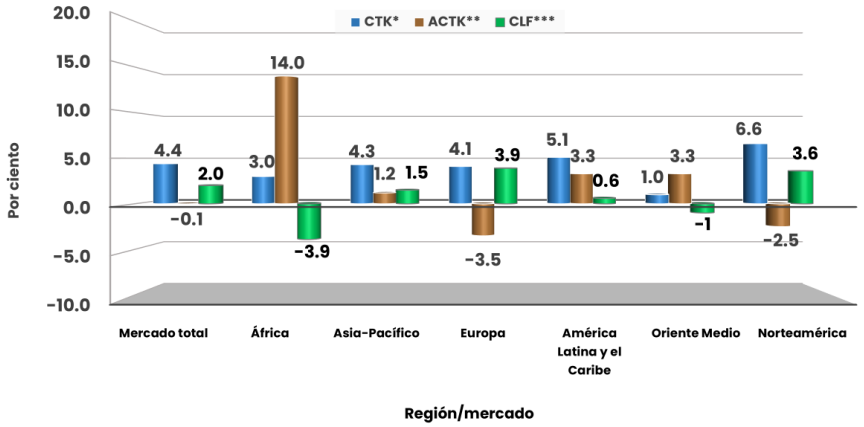
***CLF → utilización de esa capacidad.

***CLF se expresa como nivel en porciento y su cambio como puntos porcentuales.

CTK y ACTK se expresan como toneladas-kilómetro; en tu tabla, las columnas muestran sus tasas de variación en porciento.

Gráfica 2: Mercado de carga aérea – agosto 2026

(demanda global, capacidad y utilización)



Fuente: Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), por su siglas en inglés.
***CTK = (Cargo Tonne – Kilometers): demanda de carga transportada.**
****ACTK = (Available Cargo Tonne – Kilometers): capacidad de carga disponible**
***** CLF = (Crago Load Factor): factor de utilización de la capacidad de carga disponible, expresado como porcentaje.**

América del Norte

Las aerolíneas de América del Norte registraron un aumento de 6.6 por ciento interanual en la demanda de carga aérea, el mayor crecimiento entre las regiones. La capacidad disponible disminuyó 2.5 por ciento, mientras que el factor de carga aumentó 3.6 puntos porcentuales, hasta 42.0 por ciento. La región representa 24.6 por ciento del mercado mundial de CTK. El resultado regional coincide con el fuerte crecimiento de la ruta Asia-Norteamérica, que aumentó 13.2 por ciento y representa 23.5 por ciento del mercado mundial de CTK.

Asia-Pacífico

Las aerolíneas de Asia-Pacífico registraron un aumento de 4.3 por ciento en la demanda de carga aérea. La capacidad disponible creció 1.2 por ciento, mientras que el factor de carga aumentó 1.5 puntos porcentuales, hasta 48.6 por ciento. Asia-Pacífico representa 35.8 por ciento del mercado mundial de CTK, la mayor participación regional. El desempeño de la región está acompañado por el crecimiento de importantes corredores, entre ellos Asia-Norteamérica y el comercio dentro de Asia.

La importancia de esta región dentro de la carga aérea también se relaciona con la concentración de actividades productivas y comerciales. Los intercambios dentro de Asia y entre Asia y Norteamérica involucran bienes terminados, componentes e insumos que forman parte de cadenas internacionales de producción y abastecimiento. Por esta razón, los cambios en estos corredores pueden estar asociados con modificaciones en la organización geográfica de las actividades manufactureras y comerciales.

Europa

Las aerolíneas europeas registraron un crecimiento de 4.1 por ciento en la demanda de carga aérea, mientras que la capacidad disponible disminuyó 3.5 por ciento. Como resultado, el factor de carga aumentó 3.9 puntos porcentuales, hasta 53.0 por ciento, el nivel más elevado entre las regiones. Europa representa 21.4 por ciento del mercado mundial de CTK.

Los principales corredores europeos presentaron resultados diferentes. Europa-Norteamérica aumentó 4.3 por ciento y Europa-Asia creció 3.1 por ciento, mientras que Europa-Oriente Medio disminuyó 12.1 por ciento. Esta diferencia evidencia que el desempeño regional no es uniforme y depende de las condiciones específicas de cada corredor comercial.

América Latina y el Caribe

Las aerolíneas de América Latina y el Caribe registraron un aumento de 5.1 por ciento en la demanda de carga aérea, superior al crecimiento mundial de 4.4 por ciento. La capacidad disponible aumentó 3.3 por ciento, mientras que el factor de carga se incrementó 0.6 puntos porcentuales, hasta 34.9 por ciento. La región representa 2.9 por ciento del mercado mundial de CTK.

El resultado refleja una expansión de la demanda regional durante agosto, aunque la participación de América Latina y el Caribe dentro del mercado mundial de carga aérea continúa siendo relativamente reducida. La diferencia entre el crecimiento de la demanda y el aumento de la capacidad permitió una mayor utilización de la capacidad disponible.

Oriente Medio

Las aerolíneas de Oriente Medio registraron un aumento de 1.0 por ciento en la demanda de carga aérea, el menor crecimiento entre las regiones. La capacidad disponible aumentó 3.3 por ciento, mientras que el factor de carga disminuyó 1.0 punto porcentual, hasta 43.1 por ciento. La región representa 13.2 por ciento del mercado mundial de CTK.

El comportamiento regional estuvo condicionado por las interrupciones que afectan los corredores vinculados con el Golfo. Las rutas Europa-Oriente Medio y Oriente Medio-Asia registraron reducciones de 12.1 por ciento y 11.0 por ciento, respectivamente, y ambas acumularon seis meses consecutivos de contracción.

África

Las aerolíneas africanas registraron un crecimiento de 3.0 por ciento en la demanda de carga aérea. Sin embargo, la capacidad disponible aumentó 14.0 por ciento, el mayor incremento entre las regiones. Como resultado, el factor de carga disminuyó 3.9 puntos porcentuales, hasta 36.5 por ciento. África representa 2.1 por ciento del mercado mundial de CTK.

Dentro de sus principales corredores comerciales, África-Asia disminuyó 11.9 por ciento, acumulando tres meses consecutivos de contracción. El resultado muestra que el crecimiento de la demanda regional no necesariamente se distribuye de manera uniforme entre sus diferentes conexiones comerciales.

. Manufactura, cadenas de suministro y carga aérea

La relación entre manufactura y carga aérea debe entenderse dentro de la estructura de las cadenas internacionales de suministro. La manufactura moderna no se concentra necesariamente en un solo país: una empresa puede obtener materias primas en un mercado, adquirir componentes especializados en otro, realizar procesos de transformación o ensamblaje en una tercera economía y posteriormente distribuir el producto terminado hacia diferentes mercados. Cada uno de estos movimientos genera necesidades de transporte y logística.

En este proceso, la carga aérea puede desempeñar una función particularmente importante cuando el tiempo de entrega es un factor crítico. Esto incluye componentes de producción, productos de alto valor, mercancías perecederas y bienes cuya entrega rápida permite reducir interrupciones o mantener la continuidad de las operaciones. IATA destaca precisamente la capacidad del transporte aéreo para proporcionar rapidez, flexibilidad y alternativas de red cuando las empresas necesitan modificar sus patrones de abastecimiento o distribución.

Por consiguiente, el aumento de la producción manufacturera y de los pedidos de exportación no significa que la manufactura esté creciendo como resultado de la carga aérea. La relación que presenta IATA es principalmente la inversa: la evolución de la producción, los pedidos de exportación y el comercio genera condiciones que pueden aumentar la necesidad de transportar mercancías. La carga aérea responde a esa demanda y, a su vez, proporciona un mecanismo para movilizar determinados bienes dentro de las cadenas internacionales de suministro.

Los datos de agosto ilustran esta relación. Mientras el PMI de Producción Manufacturera Mundial alcanzó 53.0 y el Índice de Nuevas Órdenes de Exportación llegó a 51.4, el comercio mundial de mercancías aumentó 6.0 por ciento interanual en julio y la demanda mundial de carga aérea aumentó 4.4 por ciento interanual en agosto. Estos indicadores no representan una relación causal directa entre manufactura y carga aérea, pero muestran que la evolución de la producción, los pedidos internacionales y el comercio constituye parte del entorno económico en el que se determina la demanda de transporte aéreo de mercancías.

En conjunto, los resultados de agosto muestran un mercado de carga aérea vinculado estrechamente con la evolución del comercio y de las cadenas internacionales de suministro. El crecimiento de los principales corredores asiáticos y de las conexiones entre Asia, Europa y Norteamérica contrasta con las contracciones observadas en las rutas vinculadas con Oriente Medio y África-Asia. Al mismo tiempo, las diferencias regionales en demanda y capacidad muestran que la evolución del mercado mundial no es uniforme. Para la actividad manufacturera, la importancia del transporte aéreo radica en su capacidad para conectar rápidamente diferentes etapas de las cadenas de suministro y facilitar el movimiento internacional de bienes, componentes e insumos cuando las condiciones comerciales y productivas así lo requieren.

Evolución de los precios de los combustibles y las presiones inflacionarias en Europa (agosto 2026)

Por: Marta Rosa Bauzá / rosa_m@jp.pr.gov

Los precios de los combustibles y lubricantes utilizados en vehículos de transporte personal registraron una aceleración significativa en la Unión Europea durante el verano de 2026. Según datos del Índice Armonizado de Precios de Consumo (HICP, de la Oficina de Estadísticas de la Unión Europea, Eurostat, por sus siglas en inglés), la tasa de variación anual de este componente aumentó de 13.7 por ciento en junio a 16.9 por ciento en julio y 23.8 por ciento en agosto de 2026, **(Tabla 1 y Gráfica 1).** Este comportamiento refleja una intensificación del aumento de los precios de los combustibles durante el período y constituye un factor relevante dentro de la evolución de los costos de transporte y de las presiones inflacionarias en Europa.

Tabla 1: Precios de los combustibles y lubricantes para vehículos de transporte personal en la Unión Europea
(Tasa de variación anual, %)
(junio a agosto 2026)

Área geográfica	Junio 2026	Julio 2026	Agosto 2026
Unión Europea, 27 países (desde 2020)	13.7	16.9	23.8
Zona del euro, 21 países (desde 2026)	14.1	17.4	24.5
Bélgica	16.1	19.6	25.3
Bulgaria	26.0	22.2	34.5
Chequia	14.7	16.7	26.2
Dinamarca	16.7	19.3	20.9
Alemania	11.1	22.9	27.5
Estonia	9.6	8.2	13.8
Irlanda	11.3	3.2	11.7
Grecia	12.4	13.7	16.2
España	7.9	11.6	23.9
Francia	18.5	19.9	27.4
Croacia	12.0	10.5	22.7
Italia	15.1	12.5	20.3
Chipre	18.6	9.9	19.1
Letonia	16.8	9.9	22.2
Lituania	23.5	22.9	28.8
Luxemburgo	20.7	15.8	26.4
Hungría	2.3	-0.1	1.3
Malta	0.0	0.0	0.0
Países Bajos	17.4	22.0	23.6
Austria	16.0	17.3	25.7
Polonia	5.8	15.8	24.0
Portugal	16.5	16.7	24.0
Rumania	23.1	42.2	26.7
Eslovenia	15.9	10.9	17.9
Eslovaquia	10.9	14.3	17.4
Finlandia	22.0	20.5	27.6
Suecia	13.8	1.2	6.1
Espacio Económico Europeo*	13.6	16.8	23.7
Islandia	-23.9	-26.6	-24.9
Noruega	-1.8	-4.3	-0.1
Suiza	13.8	9.0	18.0
Reino Unido	:	:	:
Montenegro	22.2	16.8	30.4
Macedonia del Norte	18.9	15.0	24.2
Georgia	29.8	23.4	24.2
Albania	3.7	12.0	18.9
Serbia	12.6	11.3	15.4
Türkiye	31.6	27.8	41.8
Kosovo	19	25	33.4
Estados Unidos	:	:	:

Fuente: Oficina de Estadísticas de la Unión Eurtopea, Eurostat por sus siglas en inglés, Índice Armonizado de Precios al Consumidor ECOICOP ver. 2, datos mensuales,

Datos extraídos el 23 de septiembre de 2026.

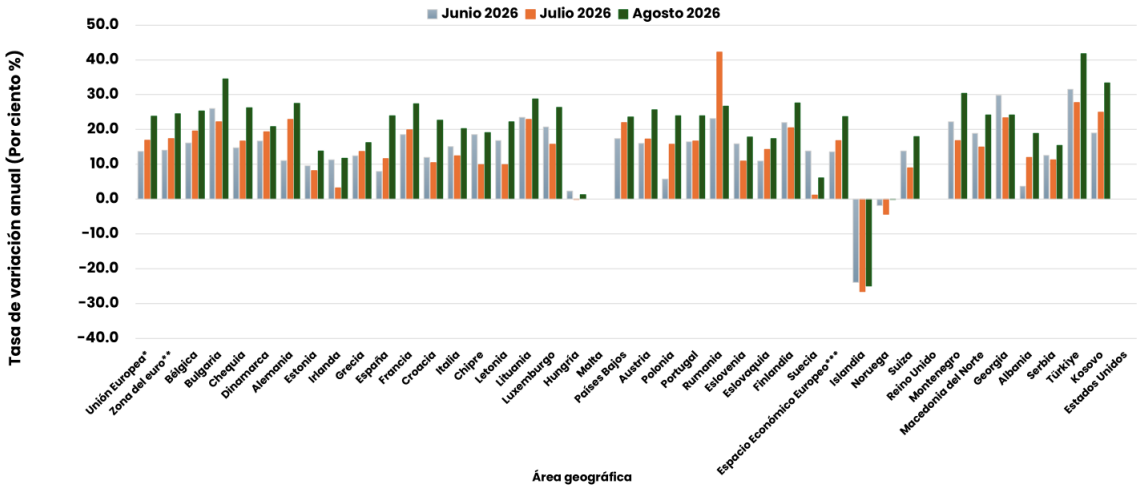
*EEE18, EEE28, EEE30 y EEE31 corresponden a diferentes composiciones históricas del Espacio Económico Europeo.

: data no disponible

Nota: La frecuencia de los datos es mensual y la unidad de medida corresponde a la tasa de variación anual.

La clasificación corresponde al Índice Armonizado de Precios al Consumidor (IAPC), Clasificación del Consumo Individual por Finalidad (COICOP), 2018, categoría de combustibles y lubricantes para vehículos de transporte personal.

Gráfica 1: Tasa de variación anual de los combustibles y lubricantes para vehículos de transporte personal en la Unión Europea (junio a Agosto 2026)



Fuente: Oficina de Estadísticas de la Unión Europea, Eurostat, por sus siglas en inglés.
* Unión Europea, 27 países (desde 2020)
** Zona del Euro, 21 países (desde 2026)
***EEE18, EEE28, EEE30 y EEE31 corresponden a diferentes composiciones históricas del Espacio Económico Europeo.

En la zona del euro se observó una trayectoria similar, aunque con tasas ligeramente superiores a las registradas para el conjunto de la Unión Europea. La variación anual de los precios de los combustibles y lubricantes pasó de 14.1 por ciento en junio a 17.4 por ciento en julio y 24.5 por ciento en agosto. De esta manera, tanto en la Unión Europea como en la zona del euro, agosto presentó la mayor tasa de aumento interanual de los tres meses considerados.

El comportamiento fue divulgado entre los Estados miembros de la Unión Europea. En agosto de 2026, los precios de los combustibles y lubricantes fueron superiores a los registrados en agosto de 2025 en 26 de los 27 países. Además, 18 Estados miembros registraron aumentos superiores a 20.0 por ciento. Los mayores incrementos correspondieron a Bulgaria, con 34.5 por ciento; Lituania, con 28.8 por ciento; Finlandia, con 27.6 por ciento; Alemania, con 27.5 por ciento; y Francia, con 27.4 por ciento. También se observaron aumentos elevados en Rumanía, con 26.7 por ciento; Luxemburgo, con 26.4 por ciento; Chequia, con 26.2 por ciento; Austria, con 25.7 por ciento; y Bélgica, con 25.3 por ciento (Tabla 1 y Gráfica 1).

Entre las principales economías de la Unión Europea, Alemania y Francia registraron incrementos superiores a 27.0 por ciento en agosto. Alemania presentó una aceleración particularmente marcada, al pasar de un aumento anual de 11.1 por ciento en junio a 22.9 por ciento en julio y 27.5 por ciento en agosto. Francia, por su parte, pasó de 18.5 por ciento en junio a 19.9 por ciento en julio y 27.4 por ciento en agosto. Estos resultados muestran que el aumento de los precios de los combustibles se intensificó durante el período analizado también en algunas de las economías de mayor tamaño de la Unión Europea.

España registró igualmente una aceleración importante. La tasa de variación anual de los precios de los combustibles aumentó de 7.9 por ciento en junio a 11.6 por ciento en julio y 23.9 por ciento en agosto. En Italia, la tasa alcanzó 20.3 por ciento en agosto, frente a 12.5 por ciento en julio, mientras que Portugal registró un aumento de 24.0 por ciento, comparado con 16.7 por ciento el mes anterior. Estos movimientos reflejan que la aceleración de los precios se extendió a diferentes economías y regiones dentro del mercado europeo.

No obstante, la intensidad del aumento fue desigual entre los Estados miembros. Hungría registró una variación anual de solamente 1.3 por ciento en agosto, después de una variación negativa de 0.1 por ciento en julio. Suecia presentó un aumento de 6.1 por ciento, mientras Irlanda registró 11.7 por ciento. Malta, por su parte, no presentó variación en los precios de esta categoría durante los tres meses analizados. Estas diferencias muestran que, aun dentro de un mismo mercado regional, la evolución de los precios de los combustibles puede presentar variaciones considerables entre países.

La información de Eurostat también permite observar el comportamiento de otros países europeos que no forman parte de la Unión Europea. En agosto de 2026, Türkiye registró un aumento anual de 41.8 por ciento en los precios de combustibles y lubricantes para transporte personal, mientras Kosovo registró 33.4 por ciento y Montenegro 30.4 por ciento. En contraste, Islandia presentó una disminución de 24.9 por ciento y Noruega una reducción marginal de 0.1 por ciento. Suiza registró un aumento de 18.0 por ciento. Estas diferencias evidencian que la evolución de los precios de los combustibles no fue uniforme en el continente europeo.

El comportamiento observado en los combustibles adquiere relevancia dentro del contexto inflacionario debido a la importancia de los productos energéticos para los hogares y las actividades económicas. Los combustibles constituyen un componente directo de los gastos asociados al transporte personal y, simultáneamente, forman parte de los costos relacionados con el movimiento de mercancías y otros servicios de transporte. Por consiguiente, cambios significativos en sus precios pueden tener efectos tanto directos como indirectos sobre los costos que enfrentan consumidores y empresas.

En términos metodológicos, los datos corresponden a la tasa de variación anual del Índice Armonizado de Precios de Consumo para la categoría de combustibles y lubricantes para equipos de transporte personal, clasificada bajo la Clasificación del Consumo Individual por Finalidad (COICOP) 2018. Por tratarse de una tasa interanual, el aumento de 23.8 por ciento registrado para la Unión Europea en agosto de 2026 significa que el índice de precios de esta categoría fue 23.8 por ciento superior al observado en agosto de 2025. Por tanto, este indicador mide la variación de los precios respecto al mismo mes del año anterior y no el aumento registrado exclusivamente entre julio y agosto de 2026.

La aceleración observada durante los meses de junio a agosto constituye un cambio importante en la trayectoria reciente de los precios. En solamente dos meses, la tasa de variación anual de los combustibles en la Unión Europea aumentó 10.1 puntos porcentuales, al pasar de 13.7 por ciento en junio a 23.8 por ciento en agosto. En la zona del euro, el incremento fue de 10.4 puntos porcentuales, al pasar de 14.1 por ciento a 24.5 por ciento durante el mismo período. Esta evolución coloca los precios de los combustibles entre los componentes que deben considerarse al evaluar las presiones de costos y la evolución de la inflación durante 2026.

El comportamiento de los combustibles también adquiere importancia dentro del análisis de la economía mundial debido a la interrelación entre los mercados energéticos, el transporte y la actividad económica. El petróleo y sus derivados son insumos fundamentales para el transporte terrestre, marítimo y aéreo y, por consiguiente, las variaciones en sus precios pueden transmitirse hacia diferentes sectores mediante los costos de movilidad, distribución y logística. En una economía mundial caracterizada por cadenas de suministro interconectadas, la evolución de los precios de la energía constituye, por tanto, un elemento relevante para el seguimiento de las condiciones económicas internacionales.

En este contexto, los datos de agosto de 2026 muestran que el aumento de los precios de los combustibles alcanzó una magnitud considerable en una parte importante de Europa. El hecho de que 26 de los 27 Estados miembros registraran aumentos interanuales y que 18 superaran 20 por ciento evidencia la amplitud del fenómeno dentro de la Unión Europea. A su vez, las diferencias entre países reflejan que la magnitud del cambio no fue homogénea, por lo que el análisis de los mercados energéticos debe considerar tanto las condiciones internacionales como las particularidades de cada economía.

La evolución de los precios de los combustibles durante 2026 representa, por consiguiente, un indicador relevante para el análisis de las condiciones económicas internacionales. El incremento registrado en agosto, junto con la aceleración observada desde junio, debe analizarse conjuntamente con la evolución de los mercados internacionales de petróleo, los costos energéticos, las condiciones de oferta y demanda y los factores que afectan el transporte y el comercio mundial. Estos elementos permiten evaluar la posible transmisión de las variaciones de los precios de la energía hacia la inflación y los costos de producción y distribución en las distintas economías.

Aceleración de los precios del diésel en la Unión Europea, en agosto respecto a julio de 2026:

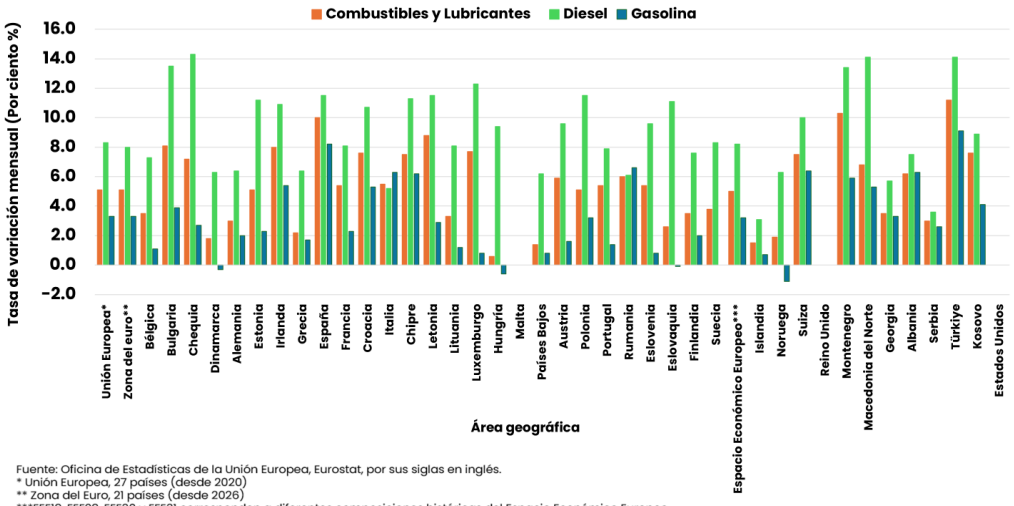
De acuerdo con datos de Eurostat, en agosto de 2026 los precios de los combustibles para transporte personal registraron un incremento mensual en la Unión Europea. El índice correspondiente a combustibles y lubricantes para equipos de transporte personal aumentó 5.1 por ciento respecto a julio de 2026. Dentro de sus principales componentes, los precios del diésel aumentaron 8.3 por ciento, mientras que los precios de la gasolina registraron un incremento de 3.3 porciento. En la zona del euro, el aumento mensual de los combustibles y lubricantes también fue de 5.1 por ciento, mientras que el diésel aumentó 8.0 por ciento y la gasolina 3.3 por ciento, **(Tabla 2 y Gráfica 2).**

Tabla 2: Índice armonizado de precios de consumo (IAPC)*: combustibles y lubricantes para vehículos de transporte personal
(Tasa de variación mensual, %)
(Agosto 2026)

Área geográfica	Combustibles y Lubricantes	Diesel (ND)	Gasolina (ND)
Unión Europea, 27 países (desde 2020)	5.1	8.3	3.3
Zona del euro, 21 países (desde 2026)	5.1	8.0	3.3
Bélgica	3.5	7.3	1.1
Bulgaria	8.1	13.5	3.9
Chequia	7.2	14.3	2.7
Dinamarca	1.8	6.3	-0.3
Alemania	3.0	6.4	2.0
Estonia	5.1	11.2	2.3
Irlanda	8.0	10.9	5.4
Grecia	2.2	6.4	1.7
España	10.0	11.5	8.2
Francia	5.4	8.1	2.3
Croacia	7.6	10.7	5.3
Italia	5.5	5.2	6.3
Chipre	7.5	11.3	6.2
Letonia	8.8	11.5	2.9
Lituania	3.3	8.1	1.2
Luxemburgo	7.7	12.3	0.8
Hungría	0.6	9.4	-0.6
Malta	0.0	0.0	0.0
Países Bajos	1.4	6.2	0.8
Austria	5.9	9.6	1.6
Polonia	5.1	11.5	3.2
Portugal	5.4	7.9	1.4
Rumania	6.0	6.1	6.6
Eslovenia	5.4	9.6	0.8
Eslovaquia	2.6	11.1	-0.1
Finlandia	3.5	7.6	2.0
Suecia	3.8	8.3	0.0
Espacio Económico Europeo**	5.0	8.2	3.2
Islandia	1.5	3.1	0.7
Noruega	1.9	6.3	-1.1
Suiza	7.5	10.0	6.4
Reino Unido	:	:	:
Montenegro	10.3	13.4	5.9
Macedonia del Norte	6.8	14.1	5.3
Georgia	3.5	5.7	3.3
Albania	6.2	7.5	6.3
Serbia	3	3.6	2.6
Türkiye	11.2	14.1	9.1
Kosovo	7.6	8.9	4.1
Estados Unidos	:	:	:

Fuente: Oficina de Estadísticas de la Unión Eurtopea, Eurostat por sus siglas en inglés, Índice Armonizado de Precios al Consumo (IAPC), ECOICOP ver. 2, datos mensuales,
Datos extraídos el 23 de septiembre de 2026.
*IAPC = Índice Armonizado de Precios de Consumo. Es la denominación que corresponde al indicador de Eurostat, diseñado para hacer comparables los precios entre los países de la Unión Europea.
**EEE18, EEE28, EEE30 y EEE31 corresponden a diferentes composiciones históricas del Espacio Económico Europeo.
: data no disponible.

Gráfica 2: Tasa de variación mensual de los combustibles y lubricantes para vehículos de transporte personal en la Unión Europea (Agosto 2026)



Fuente: Oficina de Estadísticas de la Unión Europea, Eurostat, por sus siglas en inglés.
* Unión Europea, 27 países (desde 2020)
** Zona del Euro, 21 países (desde 2026)
***EEE18, EEE28, EEE30 y EEE31 corresponden a diferentes composiciones históricas del Espacio Económico Europeo.

El comportamiento observado en agosto representó una intensificación en el ritmo de aumento mensual del diésel respecto al mes anterior. En julio de 2026, los precios del diésel habían aumentado 4.3 por ciento respecto a junio, mientras que los precios de la gasolina habían aumentado 4.7 porciento. En agosto, por tanto, el incremento mensual del diésel prácticamente se duplicó respecto al registrado en julio, mientras que el aumento de la gasolina fue inferior al observado durante el mes anterior.

El aumento de los precios del diésel tuvo una amplia cobertura entre los países de la Unión Europea. Entre julio y agosto de 2026, los precios del diésel aumentaron en 26 de los 27 países miembros. Los mayores incrementos se registraron en Chequia, con 14.3 por ciento; Bulgaria, con 13.5 por ciento; y Luxemburgo, con 12.3 porciento. Los aumentos de menor magnitud entre los países donde se registraron incrementos correspondieron a Italia, con 5.2 por ciento; Rumanía, con 6.1 por ciento; y Países Bajos, con 6.2 porciento. Malta no registró variación en el precio del diésel durante el período.

En el caso de la gasolina, el comportamiento fue más heterogéneo. Entre julio y agosto de 2026, 22 países de la Unión Europea registraron aumentos, tres presentaron reducciones y dos mantuvieron sus precios sin cambios. Los mayores incrementos correspondieron a España, con 8.2 por ciento; Rumanía, con 6.6 por ciento; Italia, con 6.3 por ciento; y Chipre, con 6.2 porciento. Por otra parte, se observaron reducciones en Hungría, de 0.6 por ciento; Dinamarca, de 0.3 por ciento; y Eslovaquia, de 0.1 porciento. Malta y Suecia mantuvieron sin cambios los precios de la gasolina durante el mes.

La información evidencia una mayor presión mensual sobre el precio del diésel que sobre la gasolina durante agosto de 2026. Esta diferencia es relevante desde la perspectiva económica debido a que el diésel tiene una participación importante en actividades asociadas con el transporte de mercancías, la logística y otros servicios de movilidad. Por consiguiente, aumentos significativos en su precio pueden incrementar los costos de operación y transporte y transmitirse progresivamente a los precios de bienes y servicios.

El comportamiento mensual de agosto se produce, además, en un contexto de aumentos interanuales considerablemente mayores en los precios de los combustibles en la Unión Europea. En agosto de 2026, el índice de combustibles y lubricantes para transporte personal registró un incremento interanual de 23.8 por ciento en la Unión Europea, comparado con aumentos de 13.7 por ciento en junio y 16.9 por ciento en julio. En la zona del euro, el incremento interanual alcanzó 24.5 por ciento en agosto, después de registrar 14.1 por ciento en junio y 17.4 por ciento en julio. De esta manera, los datos mensuales y anuales reflejan una aceleración de los precios de los combustibles durante el período analizado.

En conjunto, la evolución de agosto de 2026 muestra que el incremento de los precios de los combustibles continuó extendiéndose entre las economías europeas, con una incidencia particularmente marcada en el diésel. La combinación de aumentos mensuales y tasas interanuales elevadas constituye un factor relevante para el comportamiento de los costos de transporte y para las presiones inflacionarias en las economías europeas, especialmente mediante los costos asociados con la movilidad y la distribución de mercancías.

Riesgo

El principal riesgo es que la aceleración de los precios de los combustibles continúe ejerciendo presión sobre los costos de transporte, distribución y logística, particularmente ante el mayor aumento mensual registrado en el diésel. Una prolongación de estas presiones podría contribuir a mantener elevados los costos energéticos y favorecer su transmisión hacia otros bienes y servicios. Eurostat señala que los precios de la energía tuvieron una contribución importante a la inflación de la zona del euro en agosto de 2026.

Conclusión

Los datos de agosto de 2026 muestran que los precios de los combustibles mantuvieron una trayectoria ascendente y aceleraron su ritmo de crecimiento durante el verano. El aumento se observó ampliamente entre los países europeos, mientras que el diésel presentó una presión mensual particularmente elevada durante agosto. En este contexto, la evolución de los precios de la energía continúa siendo un elemento relevante para el comportamiento de la inflación y de los costos de transporte en Europa. Asimismo, la persistencia de estas presiones podría incidir en los costos de producción, distribución y logística, por lo que la evolución de los mercados internacionales de energía continuará siendo un factor importante para las condiciones económicas internacionales.

Fuente: Eurostat, Harmonised Index of Consumer Prices (HICP) – ECOICOP ver.2 – indices and rates of change, monthly data, conjunto de datos prc_hicp_minr__custom_22798386. Unidad de medida: tasa de variación anual. Clasificación COICOP 2018: Fuels and lubricants for personal transport equipment (ND). Datos extraídos el 23 de septiembre de 2026; última actualización del conjunto de datos: 17 de septiembre de 2026.

Tabla de Indicadores Económicos

Por: Norberto Pizarro Caballero / pizarro_n@jp.pr.gov

Indicadores económicos mensuales seleccionados	2026					Años Naturales %				Años fiscales %***		
						2025		2026				
	may	jun	jul	ago	sep	T - III	T - IV	T - I	T - II	2027	2026	2025
Empleo (miles de personas) *@	1,163	1,164	1,171	1,178	n/d	0.8	-0.3	0.0	0.0	0.9	1.1	2.2
Desempleo (miles de personas) *@	69	72	75	76	n/d	4.5	5.5	3.5	2.9	8.6	2.9	-4.2
Tasa de desempleo *@	5.6	5.8	6.0	6.1	n/d	3.0	5.6	3.7	2.4	0.4	0.1	-0.3
Empleo total no agrícola (miles de personas) **@	952.2	955.9	957.8 R	958.8 P	n/d	-0.5	-0.2	-0.1	0.1	0.9	-0.3	1.0
Empleo en manufactura (miles de personas) **@	80.3	80.4	81.2 R	81.4 P	n/d	-3.6	-2.9	-0.7	-0.3	1.1	-3.5	-1.2
Empleo en gobierno (miles de personas) **@	188.1	193.5	194.5 R	195.8 P	n/d	-2.2	-2.3	-2.0	-2.7	0.1	-2.0	0.2
Cemento (miles de sacos de 94 libras)												
producción	848	739	936	764	647	4.7	13.5	-1.1	6.4	3.6	4.7	-2.8
ventas	1,297	1,363	1,381	1,255	1,256	5.6	4.6	-3.2	-1.6	-1.1	5.6	3.2
Unidades de vivienda vendidas	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	2.2	1.7	n/d	n/d	1.9	-5.7	3.1
nuevas	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	21.4	-8.4	n/d	n/d	5.3	-0.3	-2.7
existentes	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	0.7	2.6	n/d	n/d	1.6	-6.1	3.6
Energía eléctrica (millones KWH) ^												
generación	1,566.6	1,654.9	1,755.3	n/d	n/d	-4.4	-3.3	-3.4	3.4	5.0	-7.6	0.8
consumo	1,426.7	1,397.1	1,569.1	n/d	n/d	-2.4	-5.4	-2.2	-0.1	5.5	-6.2	0.1
Registros en hoteles y paradores	209,178	245,345	n/d	n/d	n/d	7.7	2.0	7.1	-0.8	3.9	0.9	1.1
Tasa de ocupación ^^	70.3	77.2	n/d	n/d	n/d	5.0	4.3	2.9	3.7	2.7	-0.7	0.3
Ventas al detalle (a precios corrientes, en miles de $) ^^^	$4,420,923	$4,462,958	$4,410,470	n/d	n/d	1.2	4.0	-1.2	0.8	1.1	-0.5	5.9
vehículos de motor nuevos y usados	$517,035	$437,572	$413,260	n/d	n/d	12.3	14.5	6.7	4.3	-2.0	2.2	n/d
Ingresos netos al Fondo General (miles de $)	$913,861	$2,044,916	n/d	n/d	n/d	-7.0	-3.6	1.6	13.0	2.1	2.0	6.1
Impuesto sobre Ventas y Uso (IVU, miles de $)[&]	$312,291	$332,458	n/d	n/d	n/d	5.6	0.0	5.2	5.1	4.0	1.7	7.0
Número de quiebras	493	550	556	531	552	2.7	-3.0	3.3	-0.1	12.3	2.7	26.9
Comercio Exterior - Balance Comercial (miles de $)	$397,190	$1,245,242	$2,370,747	$393,937	n/d	166.8	-227.2	38.6	-51.7	-4.7	16,147.5	-98.8
Exportaciones	$4,804,920	$5,758,940	$6,969,058	$4,713,481	n/d	28.3	3.4	-5.4	-12.0	-7.9	3.1	-2.6
Importaciones	$4,407,730	$4,513,698	$4,598,311	$4,319,544	n/d	9.5	-11.6	-7.1	-7.0	-2.1	-4.3	3.9
Índice General de Precios al Consumidor (IPC)	144.153	143.701	143.805	143.937	n/d	1.1 i	2.0 i	2.3 i	4.3 i	3.9 i	1.3 i	1.9 i

* Se refiere a la Encuesta de Grupo Trabajador del Departamento del Trabajo y Recursos Humanos. Datos revisados con Censo 2020.

** Se refiere a la Encuesta de Establecimientos del Departamento del Trabajo y Recursos Humanos. Basado en el nuevo Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (NAICS, por sus siglas en inglés).

*** Período acumulado hasta el último mes de información disponible.

@ Ajustado estacionalmente

^ En mayo 2019 comenzó la Nueva Estructura Tarifaria. Desde junio 2023 los datos de generación son provistos por GENERA, LLC.

^^ Los cambios están medidos en puntos.

^^^ En junio 2025, la Oficina de Estrategia e Inteligencia de Negocios del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio de Puerto Rico (DDEC) realizó una revisión de la muestra del Informe de Ventas al Detal de Puerto Rico de acuerdo con el Marco de Referencia Metodológico.

& IVU 11.5% desde julio de 2015.

n/d Información no disponible.

IPC Base diciembre 2006 = 100 (Revisión 2010)

P Preliminar

R Revisado

i Inflación