

NotiAmip

32

06 marzo, 2026

Tu nueva travesía



FUNDADA EN 1966
ASOCIACIÓN MEXICANA DE INFRAESTRUCTURA
PORTUARIA, MARÍTIMA Y COSTERA, A.C.

Noticias AMIP 32

Diseño: Departamento AMIP
Ma. de Lourdes Islas de la Cabada
Fernando Bustamante Igartúa
Derechos Reservados

1966, AMIP
Primera edición: junio 2024

www.amip.org.mx
informacion@amip.org.mx
+52 (55) 5171 1719

Camino a Santa Teresa #187
Col. Parque del Pedregal
CP. 14010
Ciudad de México.

No se permite la reproducción total o parcial de esta revista ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito de los titulares del copyright. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Arts 229 y siguientes de la Ley Federal de Derechos de Autor y Arts. 424 y siguientes del Código Penal).

Impreso y hecho en México - Printed and made in México

Índice de contenidos

Compromiso que nos define	1
Editorial – Dirección	2
Sección I Compromiso Técnico	3
Sección II Compromiso Institucional	4
Sección III Compromiso Ético	5
¡CumpleAMIP marzo 2026!	6
Primera Generación en Marcha	7
Visión Nacional Portuaria, Cap. de Altura Ma. Marisa Abarca Hernández	8
Diplomado Módulo I / Ing. Fernando Bustamante	10
Reflexión Técnica AMIP	14
NotiAmip 32 / Noticia 1	15
NotiAmip 32/Noticia 2	18
NotiAmip 32/Noticia 3	20
Historia viva: Consolidamos 60 años de la AMIP	22
Lo que permanece	23
Imagen Pertenecer	24
Nota Informativa AMIP	25
Imagen Final / ¡Nos encontrará listos!	27

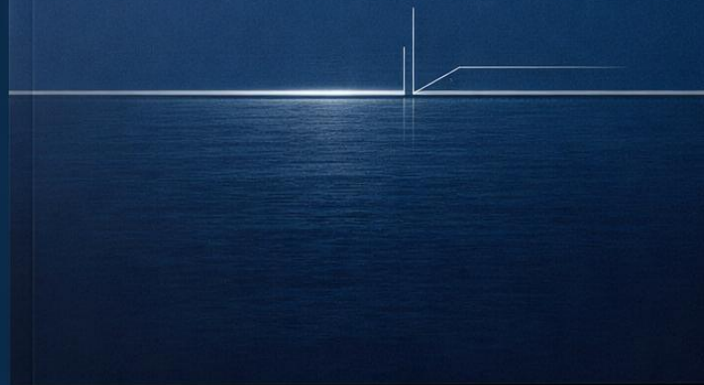
NotiAmip 32

NOTIAMIP 32

Marzo 2026

El compromiso que nos define.

Pertenecer fue el inicio.
Sostener es lo que nos distingue.



Editorial - Dirección

Lic. Ma de Lourdes I. de la Cabada

“Cuando el entusiasmo se convierte en responsabilidad”

Marzo no es el mes del inicio.
Tampoco es el mes del cierre.

Es el mes en el que el entusiasmo empieza a transformarse en constancia.

Las metas ya no son promesas.
Los proyectos ya no son intención.
La participación deja de ser expectativa y se convierte en acción.

En una comunidad técnica como la nuestra, el compromiso no se proclama: se demuestra.

Se demuestra en la actualización constante, en la asistencia puntual, en el análisis serio, en la preparación de cada foro, en cada diplomado que inicia y en cada aportación que fortalece el diálogo profesional.

Pero hay algo más profundo.

En un sector donde las decisiones impactan territorios, economías y generaciones, el compromiso no es solo técnico. Es ético.

Porque el rigor profesional no se mide únicamente por la precisión de un cálculo, sino por la integridad de quien lo firma.
Porque la infraestructura no solo conecta puertos; conecta responsabilidades.
Porque pertenecer a una comunidad implica algo más que formar parte: implica responder por lo que representamos.

La ética en nuestra profesión no es un discurso aislado.
Es la base silenciosa sobre la cual se construyen proyectos duraderos.
Es la decisión correcta cuando nadie observa.
Es la coherencia entre lo que sabemos y lo que hacemos.

Sesenta años de historia no se sostienen por casualidad.
Se sostienen por compromiso acumulado, por generaciones que entendieron que la ingeniería también es carácter, que la técnica también es responsabilidad y que la comunidad también es ejemplo.

Hoy, más que nunca, el sector exige profesionalismo con integridad.
Exige preparación con conciencia.
Exige liderazgo con criterio.

El compromiso que nos define no es circunstancial.
Es la suma de decisiones cotidianas que dan forma a nuestra reputación colectiva. Pertenecer fue el inicio.
Sostener es lo que nos distingue. Y sostener implica actuar con la misma seriedad con la que celebramos nuestra historia.

Porque la verdadera conmemoración no está en el número que anunciamos, sino en la conducta que mantenemos.

Ese es el compromiso que nos define.

Sección I. Compromiso Técnico

“El compromiso técnico no es una declaración; es una práctica constante.”

En el sector marítimo-portuario, cada decisión profesional impacta infraestructura, inversión y desarrollo regional. Por ello, la actualización permanente, el análisis riguroso y el apego a estándares no son opcionales: son parte esencial de la responsabilidad profesional.

Mantenerse vigente no es una ventaja competitiva; es un deber técnico.

La excelencia no surge de la improvisación.
Se construye con disciplina, criterio y coherencia.



Conexión Natural con la Formación

En este contexto, la formación profesional adquiere un sentido más profundo.

Actualizarse no es únicamente adquirir información nueva; es reafirmar el compromiso con estándares más altos. Espacios académicos, diplomados y encuentros técnicos no son actividades accesorias dentro del sector: son mecanismos que sostienen la calidad de la práctica profesional.

La capacitación continua fortalece el criterio, amplía la visión y refuerza la responsabilidad institucional.

El compromiso técnico también se demuestra al decidir prepararse.

Sección II Compromiso Institucional

“Una institución no se sostiene sola”

Sostener en el tiempo es una decisión colectiva.

Las instituciones no permanecen vigentes por inercia.

Se sostienen por decisiones coherentes, liderazgo responsable y una cultura que trasciende personas y periodos.

Una asociación técnica no se define únicamente por sus eventos o publicaciones. Se define por su capacidad de dar continuidad a sus principios, fortalecer su credibilidad y actuar con visión estratégica.

El compromiso institucional implica pensar más allá de una administración.

Implica cuidar la reputación colectiva.

Implica priorizar el interés común sobre el protagonismo individual.

No es protagonismo.

Es permanencia.

Las instituciones maduras no buscan reconocimiento inmediato; buscan impacto duradero.

Cuando una asociación impulsa espacios de formación, promueve el análisis técnico y fortalece vínculos profesionales, está ejerciendo compromiso institucional.

Sesenta años no representan solo trayectoria.

Representan consistencia.

Y la consistencia se construye cuando el interés colectivo se coloca por encima de la covuntura.

Rumbo al Foro 60 Años

En este contexto, el próximo Foro Conmemorativo no es únicamente un encuentro técnico.

Es una expresión concreta del compromiso institucional acumulado durante seis décadas.

Organizarlo con rigor, prepararlo con responsabilidad y proyectarlo con visión no responde a una celebración momentánea, sino a una responsabilidad histórica.

Celebrar 60 años no es mirar hacia atrás.

Es asumir que el legado exige continuidad.

Rumbo a mayo, no estamos preparando solo un evento.

Estamos honrando una trayectoria con responsabilidad.

Y esa responsabilidad es colectiva.

Sección III Compromiso Ético

“La integridad también es infraestructura.”

Donde perteneces cuando decides.

En el ámbito marítimo, portuario y costero, las decisiones técnicas no son abstractas. Impactan territorios, inversiones, comunidades y generaciones futuras.

Por eso, el compromiso profesional no se limita al conocimiento técnico. Incluye integridad.

La ética no es un complemento del ejercicio profesional. Es su fundamento.

*Porque cada firma respalda una responsabilidad.
Cada recomendación influye en una inversión.
Cada dictamen construye confianza o la debilita.*

En un entorno donde los proyectos son complejos y las decisiones implican múltiples intereses, la integridad no siempre es la opción más cómoda.

Pero siempre es la más sólida.

El compromiso ético se manifiesta cuando:

- Se privilegia el criterio profesional sobre la conveniencia.
- Se respetan procesos aun cuando no sean favorables.
- Se mantiene coherencia entre lo que se sabe y lo que se respalda.
- Se actúa con transparencia incluso cuando nadie está observando.

La reputación institucional no se construye solo con logros técnicos. Se construye con decisiones correctas sostenidas en el tiempo.

Una comunidad profesional madura entiende que la credibilidad es su activo más valioso.

**Sesenta años de trayectoria no solo hablan de proyectos ejecutados.
Hablan de estándares defendidos.**

El compromiso ético no necesita proclamarse.
Se reconoce en la coherencia.

Donde perteneces cuando decides

Cada profesional enfrenta momentos donde debe elegir:

- Entre lo inmediato y lo correcto.
- Entre lo conveniente y lo responsable.
- Entre el silencio y la postura técnica fundamentada.

Es en esas decisiones donde se define pertenencia.

**No solo pertenecemos a una comunidad por estar inscritos en ella.
Pertenecemos cuando actuamos conforme a los valores que decimos representar.**

**La ética no es un discurso externo.
Es una práctica interna.**

Y en esa práctica cotidiana se sostiene la credibilidad colectiva.

CumpleAmip – Marzo

CUMPLEAMIP – MARZO 2026

 CUMPLEAMIP – MARZO 2026

La Tripulación del Equinoccio Marino

En marzo, el mar cambia de ritmo.
Los vientos se templan, la luz se ajusta, y la vida
encuentra equilibrio.

Quienes celebran este mes comparten esa naturaleza:
serenos, estratégicos, atentos al cambio.
No celebran el ruido. Celebran el rumbo.



3 de marzo

Jurgen Gustaaf Niewenhoven
Capitán de las Primeras Brisas Tibias
Quien inaugura el renacer del mes
y marca el primer cambio de corriente.



20 de marzo

Oscar E. Martinez Jurado
Timonel del Cambio de Estación
Equilibra lo que se despidе y lo que
comienza a tomar fuerza.



22 de marzo

Erica Ibarra Zazueta
Oficial de los Brotes Salinos
Observa lo nuevo, reconoce lo valioso
y promueve rutas frescas.



25 de marzo

Daniel Huerta Villegas
Comandante de Horizonte Verde
Detecta oportunidades en transición
y mantiene claridad en el rumbo.



28 de marzo

José Manuel Ramos Torres
Gran Maestro del Viento de Primavera
Cierra el mes con esperanza, claridad
y dirección firme.

Marzo no solo marca el cambio del clima.
Marca el inicio de nuevas mareas internas.

A nuestra tripulación cumpleañera:
que cada viento encuentre buen puerto.

Feliz travesía.



Diplomado AMIP–CMIC

Primera generación en marcha

El pasado 27 de febrero dio inicio el [Diplomado en Construcción y Supervisión Técnica de Obras Portuarias](#), una iniciativa estratégica impulsada por la AMIP en alianza con la CMIC.

Este programa representa un paso firme hacia la profesionalización especializada del sector portuario nacional.

Durante 72 horas de formación híbrida, profesionales, directivos y especialistas fortalecerán herramientas técnicas, criterios de supervisión y visión estratégica aplicable a proyectos reales.

No se trata de un curso aislado.
Se trata de elevar estándares.

Veracruz se convierte así en punto de encuentro para una generación comprometida con la excelencia técnica y la responsabilidad profesional.

Compartiremos avances y resultados de esta primera edición



Construcción y Supervisión Técnica en Obras Portuarias

VISIÓN NACIONAL PORTUARIA Cap. de Altura María Marisa Abarca Hernández



Una mirada al presente y futuro del Sistema Portuario Nacional

Como parte del inicio del **Diplomado en Construcción y Supervisión Técnica de Obras Portuarias**, organizado conjuntamente por la **AMIP** y la **CMIC Delegación Veracruz**, se contó con la participación especial del **Capitán de Altura María Marisa Abarca Hernández**, Directora General de Puertos de la Secretaría de Marina, quien compartió una visión integral sobre la evolución, situación actual y proyección estratégica del Sistema Portuario Nacional.

Su intervención —realizada en modalidad virtual— permitió a los participantes conocer de primera mano el momento de transformación institucional que vive el sector marítimo-portuario en México, así como los retos técnicos, administrativos y normativos que definirán el desarrollo portuario en los próximos años.

Un sistema portuario en transformación

Durante la exposición se presentó la evolución histórica del modelo portuario mexicano, destacando los cambios estructurales que han redefinido la administración de los puertos, particularmente la reincorporación del sistema portuario a la Secretaría de Marina y la consolidación de la actual **Unidad de Puertos y Marina Mercante**.

Este proceso refleja una visión orientada a:

- fortalecer la rectoría del Estado,
- generar mayor certeza jurídica,
- impulsar inversiones estratégicas,
- y modernizar los mecanismos de gestión portuaria.



*Capitán de Altura María Marisa Abarca Hernández,
Directora General de Puertos de la Secretaría de Marina,*

En este sentido, el Diplomado representa un espacio de vinculación directa entre autoridad, academia y comunidad técnica, alineado con la necesidad nacional de fortalecer capacidades profesionales en infraestructura marítima y portuaria.

Proyectos estratégicos y visión país

La ponencia permitió conocer también las prioridades actuales del Gobierno de México en materia portuaria, incluyendo proyectos de ampliación, dragado y modernización en puertos del Pacífico, Golfo y Caribe, así como el impulso al Corredor Interoceánico.

Estas acciones forman parte de una hoja de ruta enfocada en:

- facilitar inversiones,
- simplificar trámites,
- regularizar infraestructura existente,
- y consolidar la competitividad logística nacional.

AMIP: acercando conocimiento y realidad institucional

Las láminas compartidas en esta edición —obtenidas a partir de la participación en línea de la Capitana Abarca— constituyen un testimonio del esfuerzo conjunto por acercar a la comunidad técnica información directa sobre el rumbo del sector.

Más allá del acto inaugural, esta participación refleja el compromiso permanente de la **AMIP** por generar espacios donde la ingeniería, la política pública y la práctica profesional converjan para comprender **dónde nos encontramos hoy y hacia dónde se dirige el desarrollo portuario del país.**

Una señal clara del rumbo

El inicio de este Diplomado confirma que la capacitación técnica continúa siendo uno de los pilares fundamentales para el fortalecimiento del sector marítimo-portuario mexicano.

Porque entender el presente institucional no solo informa.

Permite anticipar decisiones, preparar talento y construir infraestructura con visión de futuro.

Y precisamente ahí —entre conocimiento, colaboración y comunidad— es donde la **AMIP** sigue cumpliendo su propósito.

Reflexión AMIP

Comprender el rumbo también es construirlo

La participación de la Capitán de Altura María Marisa Abarca Hernández no solo permitió conocer la estructura normativa y administrativa que hoy orienta al sistema portuario nacional.

Permitió algo más importante.

Entender el momento que estamos viviendo.

Los puertos evolucionan.

Las instituciones se reorganizan.

Los modelos de gestión se ajustan.

Y con ello, también cambia la manera en que la ingeniería, la supervisión y la construcción deberán responder en los próximos años.

La normatividad deja entonces de ser únicamente un marco regulatorio.

Se convierte en una señal de dirección.

Para quienes participan en el desarrollo portuario, comprender estos cambios representa una oportunidad silenciosa pero decisiva: **anticiparse, prepararse y participar con mayor claridad en los proyectos que definirán el futuro marítimo del país.**

Desde la **AMIP**, impulsar estos espacios de diálogo técnico tiene precisamente ese propósito:

acercar la visión institucional al ejercicio profesional cotidiano.


Reflexión Amip (Continuación)

Porque el conocimiento técnico construye obras.

Pero la comprensión del contexto construye permanencia.

Y en un sector en constante transformación, permanecer vigente también es una forma de liderazgo.

Por Lourdes I. de la Cabada



REFLEXIÓN AMIP

Comprender el rumbo también es construirlo

Los puertos evolucionan.
Las instituciones se reorganizan.
Los modelos de gestión se ajustan.
Y con ello, también cambia la manera en que la ingeniería, la supervisión y la construcción deberán responder en los próximos años.

Los puertos no cambian únicamente cuando se construyen nuevas obras.
Cambian cuando quienes los desarrollan comprenden hacia dónde se mueve el rumbo.

AMIP
60
60 años construyendo visión

NotiAmip 32 (continuación)

Módulo I

Planeación y Conceptualización Portuaria

Impartido por Ing. Fernando Bustamante I.

Por: Lourdes I. de la Cabada

Febrero 27, 2026 AMIP

El Diplomado inició con una visión integral sobre el origen mismo de los puertos: su razón de existir, su función estratégica y el impacto que tienen dentro del desarrollo económico regional y global.

Durante su participación, el **Ing. Fernando Bustamante Igartúa**, especialista internacional en desarrollo portuario y logística marítima, condujo a los participantes a comprender que un puerto no comienza con la construcción de un muelle, sino con el entendimiento profundo del territorio, del comercio y de las dinámicas marítimas que lo sostienen.

A lo largo del módulo se abordaron, de manera estructurada y aplicada, los elementos fundamentales para la planeación portuaria:

- definición y tipología de puertos,
- estudios necesarios para su proyección,
- selección del buque de diseño,
- fuerzas y movimientos que gobiernan la operación marítima,
- así como la delimitación de su zona de influencia económica mediante los conceptos de hinterland y foreland.

El análisis avanzó hacia el dimensionamiento portuario, integrando tanto áreas de agua —canales de acceso, dársenas de maniobra y operación— como áreas terrestres indispensables para la eficiencia logística: posiciones de atraque, almacenamiento, accesos y conectividad ferroviaria.

Más allá de los conceptos técnicos, el módulo dejó una idea central:

un puerto exitoso no se diseña únicamente para recibir barcos, sino para sostener cadenas logísticas completas y potenciar el desarrollo económico de su región.

La experiencia internacional del ponente permitió vincular la teoría con casos reales desarrollados en distintos continentes, mostrando cómo la planeación temprana determina la eficiencia operativa y la competitividad futura de la infraestructura portuaria.

Este primer módulo estableció así la base conceptual del diplomado, alineando a los participantes con una visión moderna del desarrollo portuario: integral, estratégica y orientada al largo plazo.



Ing. Fernando Bustamante Igartúa

Coordinador Técnico AMIP

Participación de Especialistas Invitados

Como parte del enfoque multidisciplinario del Diplomado, el módulo integró la participación de especialistas invitados provenientes del sector industrial y operativo, quienes complementaron la visión académica con experiencias reales de implementación.

Formas de estructuración de proyectos

Thomas Rouvreau — CIMESA

Ingeniero con más de 15 años de experiencia internacional en infraestructura y construcción en América, Europa, Asia y Medio Oriente. Actualmente se desempeña como Director Comercial en CIMESA, liderando en México la estructuración de licitaciones complejas, negociación contractual y estrategias de desarrollo en proyectos portuarios, marítimos y de alta especialización geotécnica.

Durante su intervención abordó modelos contemporáneos de integración temprana en proyectos portuarios, destacando:

- Design & Construct (D&C) Colaborativo
- Early Contractor Involvement (ECI)
- Modelos Alliance

Subrayó la relevancia de incorporar al constructor desde las fases iniciales del proyecto para optimizar diseño, mitigar riesgos técnicos y financieros, y fortalecer la certidumbre contractual.

Su participación evidenció que la infraestructura moderna no solo se diseña técnicamente: se estructura estratégicamente desde su concepción.

Terminal portuaria como plataforma logística

Ing. Antonio Moreno Baqueiro — Grupo LOGRA

Ingeniero Civil por la UNAM, con Maestría en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal por la Universidad Pontificia Comillas (España). Con más de 25 años de trayectoria en el sector logístico y portuario, actualmente se desempeña como Director General en Grupo Logra, impulsando el desarrollo comercial y la integración de terminales en México y Centroamérica.

En su intervención explicó el puerto como un nodo intermodal estratégico que articula toda la cadena de valor:

Materia prima → Manufactura → Distribución → Consumo

Destacó que el dimensionamiento de una terminal no debe concebirse únicamente desde la operación marítima, sino desde la eficiencia integral de la cadena logística completa, considerando conectividad terrestre, almacenamiento, tiempos de tránsito y competitividad comercial.

Su exposición dejó claro que el puerto moderno no es solo infraestructura física: es una plataforma logística que sostiene el comercio y la economía regional.

Participación de Especialistas Invitados

Integración energética y logística

Ing. José Luis Piña Pérez — PEMEX / ASIMA

Ingeniero Civil por el IPN, con Maestría en Administración de Empresas Navieras y Portuarias, cuenta con más de 40 años de experiencia en el sector energético, marítimo-portuario y de infraestructura estratégica en México. Durante más de dos décadas formó parte de PEMEX en posiciones directivas vinculadas a seguridad industrial, logística y transportación marítima en zonas del Pacífico y Golfo. Actualmente se desempeña como Director General de ASIMA Logistic, participando en el desarrollo y supervisión de terminales energéticas y proyectos logísticos especializados.

En su intervención expuso cómo la infraestructura portuaria se articula con los sistemas energéticos nacionales, destacando la evolución de polos productivos y su impacto directo en el diseño, operación y especialización de terminales.

Subrayó que los puertos vinculados al sector energético requieren estándares superiores en seguridad, normatividad, almacenamiento y control operativo, consolidándose como piezas estratégicas dentro de la soberanía energética y la competitividad logística del país.

Su participación permitió comprender que la planeación portuaria moderna debe integrar desde su concepción la variable energética como componente estructural del desarrollo nacional.

Integración Técnica en Obras Terrestres y Portuarias

Mtro. Antonio Zepeda — CSI Group

Licenciado en Negocios Internacionales con Maestría en Mercadotecnia, cuenta con más de 20 años de trayectoria en CSI Group, donde actualmente se desempeña como Director Comercial, liderando la estrategia corporativa y el crecimiento de la compañía. Su experiencia se centra en la cadena logística de la industria automotriz, transporte nacional de vehículos terminados, administración de VDC y gestión de terminales portuarias, participando activamente en el desarrollo del Puerto de Veracruz.

En su intervención complementó el análisis del módulo desde la perspectiva de la integración entre infraestructura terrestre y marítima, enfatizando que la eficiencia portuaria no depende únicamente del frente de agua, sino de la conectividad logística total.

Subrayó la relevancia de accesos carreteros, sistemas intermodales, planeación operativa y sincronización de flujos como elementos determinantes en el desempeño de una terminal.

Su participación reforzó la idea central del Módulo I: el puerto es una infraestructura sistémica donde lo marítimo y lo terrestre deben diseñarse como una sola ecuación estratégica.

Participación de Especialistas Invitados

🚢 Instalaciones Aduaneras

Dr. Baruc de la Fuente Lozada— Infraestructura de Obra Pública

Doctor en Administración Marítima y Portuaria por el Centro de Estudios Superiores Navales, con formación en Seguridad Nacional y Comercio Internacional, el Dr. Baruc ha desempeñado cargos estratégicos como Administrador de diversas Aduanas marítimas del país y Director de la Comunidad Portuaria de Veracruz.

En el Módulo I aportó la perspectiva regulatoria y operativa de la infraestructura aduanera como componente esencial del sistema portuario, abordando:

- Concepto y función de las aduanas.
- Tipología y organización aduanera.
- Infraestructura y equipamiento especializado.
- Procesos de inspección, control y facilitación comercial.

Su participación permitió dimensionar que la eficiencia portuaria no depende únicamente de la obra física, sino del diseño integral de los sistemas logísticos, normativos y de control que garantizan competitividad y seguridad.

El puerto, así, se consolida como un ecosistema operativo completo.

El puerto no termina en el muelle.

Continúa en la logística, la regulación y el comercio que lo hacen viable.



Reflexión Técnica AMIP



Desde la AMIP, este espacio reafirma una convicción fundamental:

Capacitarse no es un requisito profesional.

Es una inversión directa en el futuro marítimo y portuario de México.

El conocimiento compartido durante este módulo representa también una oportunidad para identificar áreas de mejora, fortalecer capacidades técnicas y anticipar los desafíos que enfrenta el sistema portuario nacional ante un entorno global cada vez más competitivo.

Material como el presentado en este Diplomado refleja el esfuerzo conjunto por mantener a la comunidad técnica informada, actualizada y preparada para los retos que definirán la infraestructura del país en los próximos años.

**Porque entender hacia dónde va la infraestructura...
es también decidir hacia dónde queremos avanzar
como comunidad.**

El Diplomado no sólo transmite conocimiento técnico.

Construye criterio.

Genera comunidad.

Y fortalece la visión compartida del futuro portuario de México.

Cada sesión confirma que el desarrollo marítimo nacional se sostiene en algo más profundo que la infraestructura:

personas preparadas, decisiones informadas y una comunidad técnica dispuesta a seguir aprendiendo.

***La infraestructura no nace en la obra; nace en la visión que
permite que esa obra tenga sentido.***

NotiAmip 32

Noticia 1. Ingeniería, planeación y futuro: la reflexión portuaria de la AMIP a 60 años de su fundación

La evolución de la asociación también ha navegado en paralelo con la transformación del sistema portuario mexicano.

Por: Enrique Duarte Rionda
T21,

05 marzo, 2026 [DESTACADAS](#), [Marítimo](#)



En la historia del desarrollo portuario mexicano hay actores visibles -terminales, operadores, navieras- y otros que trabajan desde una dimensión menos pública, pero igualmente determinante: la del conocimiento técnico. En ese territorio se ubica la [Asociación Mexicana de Ingeniería Portuaria, Marítima y Costera \(AMIP\)](#), una **organización que recientemente cumplió seis décadas de existencia** y que, desde la voz de su actual presidente, Antonio Moreno, permite observar cómo han evolucionado los puertos del país y cuáles son los desafíos que todavía persisten.

La AMIP nació en un momento muy distinto al actual.

Más que una institución formal, comenzó como un grupo de ingenieros jóvenes interesados en compartir conocimiento y contribuir al desarrollo marítimo del país. “Hubo un grupo de ingenieros muy jóvenes que formaron esta asociación con la idea de difundir el conocimiento y tratar de influir en el desarrollo portuario”, recordó Moreno en entrevista con T21.

Aquella comunidad inicial reunía especialistas dispersos en distintos sectores -desde [Petróleos Mexicanos \(Pemex\)](#) hasta la [Comisión Federal de Electricidad \(CFE\)](#) o empresas de obras marítimas- que encontraban en la asociación un espacio para intercambiar experiencias técnicas. Con el tiempo, ese “club de amigos”, como lo

describió el propio Moreno, **evolucionó hacia una organización más estructurada** que comenzó a consolidar congresos técnicos y mecanismos de difusión del conocimiento especializado.

La evolución de la AMIP también ha navegado en paralelo con la transformación del sistema portuario mexicano. Uno de los puntos de inflexión más claros, explicó Moreno, **llegó con la promulgación de la Ley de Puertos de 1993**, que abrió la puerta a la participación de la iniciativa privada en las terminales. “Ese cambio permitió la participación privada y le trajo un empuje muy importante al país: modernización, eficiencia y un esquema administrativo más sólido”, señaló.

La apertura impulsó la **modernización de las terminales** y sentó las bases del modelo que hoy domina la operación portuaria mexicana. Sin embargo, el crecimiento no ha sido homogéneo ni exento de tensiones logísticas. El propio desarrollo del comercio exterior ha reconfigurado el mapa portuario del país.

Durante décadas, Veracruz concentró el mayor volumen de carga. Pero el auge comercial con Asia modificó la ecuación. “Cuando empieza China a tener mayor actividad comercial, eso trae el desarrollo de los puertos del Pacífico, particularmente Manzanillo y Lázaro Cárdenas”, explicó Moreno.

En el caso de Lázaro Cárdenas, la infraestructura industrial previa permitió absorber parte de ese crecimiento. Manzanillo, en cambio, tuvo que adaptarse sobre la marcha a un aumento acelerado de volúmenes. El resultado es un fenómeno que aún hoy define parte de la **conversación logística en México.**

“El problema de Manzanillo no es tanto de infraestructura portuaria, sino de logística de desalojo”, advirtió Moreno.

NotiAmip 32

Noticia 1. (Continuación)

La afirmación apunta a una realidad que con frecuencia se pierde en el debate público: **el puerto no es únicamente el muelle o las grúas**. Es un sistema logístico completo que conecta barcos, patios, transporte terrestre, aduanas y centros de consumo.

“Un puerto no funciona solo; **es una cadena de suministro** donde todos los eslabones deben tener capacidades congruentes”, sostuvo.

Desde esa óptica, la infraestructura portuaria mexicana -según el diagnóstico del presidente de la AMIP- cuenta con capacidades suficientes para la demanda actual. El verdadero desafío se encuentra en los otros eslabones de la cadena logística: **carreteras, seguridad, procesos aduaneros y planeación integral**.

La seguridad, de hecho, aparece como un factor que condiciona la movilidad logística. Moreno lo describe desde su experiencia personal: “He dejado de viajar por carretera porque no sé si habrá un bloqueo o algún problema; existen muchos imponderables que afectan el transporte desde los puertos hacia el altiplano”.

En esa misma línea, el especialista identificó una carencia estructural que ha acompañado al desarrollo portuario mexicano durante décadas: **la falta de continuidad en la planeación estratégica**.

En los años 70 existió un **Plan Nacional de Desarrollo Portuario** que delineaba el crecimiento de los principales recintos marítimos. Sin embargo, con el paso de las administraciones, esa visión se fue diluyendo.

“Había un plan nacional donde cada puerto tenía un proyecto de desarrollo. **Pero se abandonó con el tiempo**”, recordó Moreno.

El resultado, advirtió, es un crecimiento que en algunos casos responde más a coyunturas o presiones de inversión que a una estrategia de largo plazo. **Un ejemplo que menciona es Altamira**, cuyo desarrollo industrial ha avanzado con ajustes sucesivos a los proyectos originales.

“Había un proyecto bien planeado, pero se fue desordenando conforme llegaron inversionistas que querían ubicarse en ciertos espacios”, explicó.

En esa misma línea, el especialista identificó una carencia estructural que ha acompañado al desarrollo portuario mexicano durante décadas: **la falta de continuidad en la planeación estratégica**.

En los años 70 existió un **Plan Nacional de Desarrollo Portuario** que delineaba el crecimiento de los principales recintos marítimos. Sin embargo, con el paso de las administraciones, esa visión se fue diluyendo.

“Había un plan nacional donde cada puerto tenía un proyecto de desarrollo. **Pero se abandonó con el tiempo**”, recordó Moreno.

El resultado, advirtió, es un crecimiento que en algunos casos responde más a coyunturas o presiones de inversión que a una estrategia de largo plazo. Un ejemplo que menciona es Altamira, cuyo desarrollo industrial ha avanzado con ajustes sucesivos a los proyectos originales.

“Había un proyecto bien planeado, pero se fue desordenando conforme llegaron inversionistas que querían ubicarse en ciertos espacios”, explicó.

La falta de planeación integral también se refleja en proyectos portuarios emergentes. Moreno menciona el caso de Matamoros, cuyo desarrollo ha partido de una infraestructura que originalmente no fue concebida como puerto comercial.

En su opinión, la prioridad no debería ser multiplicar nuevos recintos, sino consolidar la planeación del sistema portuario existente y su conexión logística con el interior del país.

Otro tema que consideró subestimado en la agenda marítima nacional es el cabotaje. Mientras el transporte carretero enfrenta saturación, inseguridad y altos costos, el movimiento de carga entre puertos nacionales continúa siendo marginal.

“Seguimos pensando que todo es tránsito internacional y no prestamos atención al cabotaje, que podría aliviar el congestionamiento de nuestras carreteras”, advirtió.

Pero más allá de la eficiencia logística, Moreno colocó en el centro de su reflexión otro elemento que considera crítico para el futuro de los puertos: el medio ambiente.

La propia evolución del nombre de la asociación -de ingeniería portuaria a infraestructura portuaria, marítima y costera- refleja una ampliación del enfoque hacia la protección de las costas y el entendimiento integral del entorno marítimo.

“Las costas están teniendo afectaciones importantes y necesitamos más conocimiento sobre la ingeniería marítima para diseñar obras de protección, dragado y manejo litoral”, señaló.

NotiAmip 32

Noticia 1. (Continuación)

La preocupación no es menor. Desde la erosión de playas hasta el impacto de obras mal planeadas, el desarrollo portuario puede generar efectos ambientales que requieren regulación y conocimiento técnico especializado.

“A veces alguien construye un espigón sin considerar el proceso litoral y termina afectando otras zonas de la costa”, explicó Moreno.

En ese contexto, el fortalecimiento del conocimiento técnico sigue siendo el núcleo de la misión de la AMIP. La asociación mantiene vínculos con organismos internacionales como [PIANC -La Asociación Mundial para las Infraestructuras de la Navegación-](#) y promueve congresos, cursos y publicaciones técnicas.

Sin embargo, el propio Moreno reconoció que **la organización enfrenta un reto generacional**. Muchos de sus miembros tienen décadas de trayectoria, lo que vuelve urgente incorporar nuevas generaciones de ingenieros.

“Uno de mis objetivos es **rejuvenecer la asociación** y motivar a los jóvenes para que le den continuidad”, afirmó.

A esa meta se suma otra prioridad que considera inseparable del futuro portuario: **construir una mayor conciencia ambiental dentro de la ingeniería marítima**.

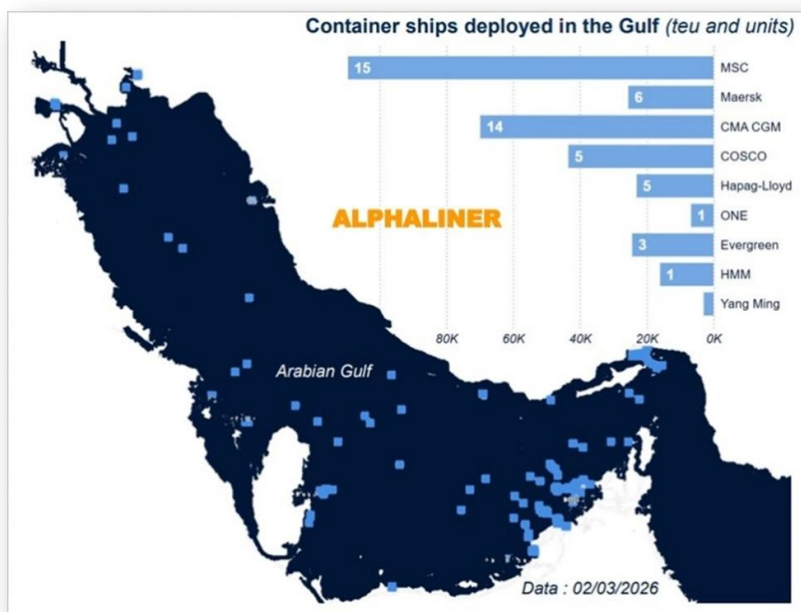
Porque después de seis décadas de historia, la AMIP sigue sosteniendo el mismo principio fundacional que motivó a aquel grupo de ingenieros jóvenes que la creó: **utilizar el conocimiento técnico para mejorar la planeación, construcción y conservación de la infraestructura marítima del país**.

Un objetivo que, en palabras de su presidente, sigue siendo tan vigente como hace 60 años: aportar conocimiento para que las obras marítimas y las vías navegables contribuyan al **desarrollo económico de México**.

NotiAmip 32

Noticia 2. 138 buques con una capacidad combinada de 470 mil TEUs estarían atrapados en el Golfo Pérsico

MSC y CMA CGM son las líneas navieras más afectadas con 109 mil y 70 mil TEUs, respectivamente



El transporte marítimo de contenedores en Medio Oriente enfrenta un escenario de “gran inestabilidad” luego de los ataques aéreos lanzados por Estados Unidos e Israel contra Irán, según un análisis de [Alphaliner](#). Las represalias del régimen de Teherán, incluyendo acciones contra infraestructuras en países vecinos del Golfo Pérsico, han deteriorado severamente la seguridad regional.

Como consecuencia de la escalada, “los dos principales estrechos de la región, Ormuz y Bab el-Mandeb, ya no son seguros para la navegación y ningún gran operador de línea está asumiendo el riesgo de transitar por ellos”.

138 portacontenedores atrapados

Al 2 de marzo, *Alphaliner* registró 138 portacontenedores atrapados en el Golfo Pérsico, con una capacidad conjunta cercana a 470.000 TEUs. Las líneas navieras más afectadas son **MSC** y **CMA CGM**, con 15 buques (109.000 TEUs) y 14 buques (70.000 TEUs), respectivamente, buscando refugio. En el caso de MSC, la flota comprometida incluye un “megamax” de 19.224 TEUs.

En paralelo, 26 portacontenedores fuera de la zona seguían listando puertos de destino como Abu Dhabi, Dammam o Jebel Ali, aunque se espera su desvío tras los avisos oficiales de sus líneas navieras matrices.

Pese a que los bombardeos provocaron al menos un incendio en el puerto de **Jebel Ali**, el recinto se mantuvo como refugio preferente, con veinte naves atracadas. Su operador anunció la reanudación de las operaciones comerciales el lunes 2 de marzo.

Por: MundoMaritimo

Información Marítima de Latinoamericana

05 marzo, 2026

Puertos alternativos bajo presión

Si el estrecho de Ormuz continúa siendo riesgoso, los puertos situados en la costa exterior de la península arábiga podrían convertirse en los principales accesos regionales. Sin embargo, un ataque con drones contra el puerto de **Duqm**, demuestra que tampoco los terminales omaníes están completamente a salvo.

El puerto de **Salalah**, también en Omán, dispone de una capacidad anual de diseño de 6 millones de TEUs, mientras que **Khor Fakkan**, en **Emiratos Árabes Unidos (EUA)**, ha ganado protagonismo recientemente. Buques de gran tamaño que normalmente recalán directamente en el Golfo Pérsico ya tienen recaladas programadas en estos puertos.

Impacto global: 10,7% de la flota afectada

El alcance real del conflicto puede dimensionarse al analizar el despliegue de las líneas navieras en la región. *Alphaliner* identifica 124 servicios regulares que incluyen al menos un puerto del Golfo Pérsico en su itinerario, lo que representa 3,60 millones de TEUs desplegados en 520 buques. En términos concretos, “el conflicto en curso en Medio Oriente tiene un impacto directo sobre el 10,7% de la flota mundial de transporte marítimo de contenedores en base a capacidad medida en TEUs”.

La exposición varía según línea naviera. **MSC** lidera con 1,24 millones de TEUs vinculados a recaladas en el Golfo Pérsico—equivalente a un tercio de la exposición global total— aunque ello representa 17,2% de su propia flota.

Entre las diez mayores líneas navieras por capacidad, **Yang Ming** aparece como la más expuesta proporcionalmente, con 35,2% de sus buques recalando en la zona, seguida por **HMM** con casi 30%. **Maersk** mantiene 0,47 millones de TEUs de capacidad en la región.

Reservas detenidas, recargos y desvíos de rutas

Las principales líneas navieras ya comunicaron a sus clientes suspensiones de reservas, ajustes de itinerarios, recargos de guerra y nuevos desvíos por el Cabo de Buena Esperanza. **MSC** anunció el 1 de marzo una “suspensión total de reservas para todo cargamento con destino a Medio Oriente hasta nuevo aviso”. Otras compañías siguieron medidas similares o limitaron la aceptación de carga reefer.

CMA CGM introdujo un “Recargo de Conflicto de Emergencia” de US\$2.000/TEU y US\$3.000/FEU, aplicable tanto a nuevas reservas como a carga ya en tránsito hacia puertos del Golfo Pérsico. Por su parte, **Hapag-Lloyd** estableció un “Recargo por Riesgo de Guerra” de US\$1.500/TEU.

“El mensaje común de las principales líneas navieras es que la seguridad de las tripulaciones, los buques y su carga es la máxima prioridad”. Los buques en la región han sido instruidos a dirigirse a zonas designadas de refugio.

Además, ante el riesgo de nuevos ataques de rebeldes hutíes en Yemen contra naves que transiten Bab el-Mandeb, “todos los servicios que habían sido recientemente redirigidos al Mar Rojo y Suez han vuelto a ser desviados por el Cabo de Buena Esperanza”, destaca *Alphaliner*.

Solo en el comercio dedicado Lejano Oriente-Medio Oriente, alrededor de 140 buques con 1,28 millones de TEUs deben esperar nuevas órdenes para sus itinerarios de navegación, consolidando uno de los episodios de mayor disrupción reciente para la industria del transporte marítimo de contenedores a nivel global.

NotiAmip 32

Noticia 3. Alerta científico: colosal franja marrón se mueve a través del océano Atlántico y golpea las costas de las Américas con una fuerza récord

No es una masa compacta, sino múltiples esteras de algas que se desplazan siguiendo las corrientes oceánicas



Foto: Pixabay

Una enorme franja de algas pardas se extiende actualmente a lo largo del Océano Atlántico, formando una estructura visible incluso desde el espacio. Se trata de un cinturón natural de casi 8.000 kilómetros de longitud y está compuesto por millones de toneladas de vegetación marina.

Vale la pena destacar que no es una masa compacta, sino múltiples esteras de algas que se desplazan siguiendo las corrientes oceánicas, según reseña Indian Defence.



NotiAmip 32

Noticia 3. (Continuación)

¿Qué se sabe de las algas pardas?

Los pescadores del Caribe fueron los primeros en notar el fenómeno cuando sus redes comenzaron a llenarse de esta vegetación espesa. Con el paso del tiempo, muchas aguas costeras cambiaron de un azul claro a un tono marrón turbio y es que **estas grandes acumulaciones de sargazo viajan con el viento y las mareas hasta terminar varadas en las costas americanas.**

En mar abierto, estas algas cumplen un papel ecológico importante al servir de refugio y alimento para peces pequeños y tortugas marinas. Sin embargo, [la magnitud actual del fenómeno no tiene precedentes en décadas recientes](#), lo que ha despertado preocupación entre científicos y comunidades costeras.

- **El fenómeno fue identificado gracias a observaciones satelitales de investigadores** de la Universidad del Sur de Florida, quienes lo denominaron Gran Cinturón de Sargazos del Atlántico.
- **Con imágenes de la NASA, los científicos detectaron que esta formación** comenzó a aparecer de manera recurrente alrededor de 2011 y desde entonces sigue creciendo cada año.
- **Anteriormente, estas algas se concentraban sobre todo en el Mar de los Sargazos**, pero ahora también prosperan en el Atlántico Ecuatorial, entre África y Sudamérica.
- **Durante su expansión estacional puede superar las 20 millones de toneladas** y recorrer miles de kilómetros hasta el Mar Caribe y el Golfo de México, impulsado por la Corriente Ecuatorial del Norte.
- **Los científicos atribuyen su crecimiento al aumento de nutrientes en el océano**, en parte procedentes de descargas del río Amazonas y de cambios en la química marina.

Cuando las algas llegan a las playas se acumulan en grandes montículos que liberan gases con olor fuerte y pueden afectar la salud humana, además de dañar arrecifes, turismo y economías locales.

Por: Redacción
redaccion@eluniverso.com

03 marzo, 2026

El Universo / El Mayor Diario Nacional

The logo for AMIP's 60th anniversary, featuring the number '60' in a large, golden, serif font. Below it, the word 'Años' is written in a smaller, elegant script font, and 'AMIP' is written in a bold, sans-serif font at the bottom. The background of the entire page is a photograph of a port at sunset, with silhouettes of cranes and a ship on the water under a golden sky.

60
Años
AMIP

No todos los
aniversarios marcan
historia.

Algunos la consolidan.

La historia ya hizo su parte.
Ahora nos toca estar.

Sesenta años no son una cifra.
Son una trayectoria técnica, institucional y ética
que merece reunirse con altura.

El Foro 60 Años no es una conmemoración simbólica.
Es un punto de encuentro para quienes entienden
que permanecer exige compromiso.

19 y 20 de mayo.
La historia no se repite.
Se sostiene.

“Lo que permanece”

No todas las decisiones son visibles.

No todos los esfuerzos reciben reconocimiento inmediato.

No todas las acciones se anuncian.

Pero todo suma.

El compromiso técnico construye precisión.

El compromiso institucional construye continuidad.

El compromiso ético construye confianza.

Y la confianza es lo que realmente sostiene a una comunidad profesional.

A lo largo de seis décadas, la Asociación ha atravesado contextos distintos, generaciones diversas y escenarios cambiantes. Lo que ha permanecido no es la circunstancia, sino la convicción.

Convicción de que la técnica exige rigor.

Convicción de que la institución requiere responsabilidad.

Convicción de que la profesión demanda integridad.

Marzo no es un mes de celebración ni de inicio.

Es un mes de sostener.

Sostener estándares.

Sostener principios.

Sostener credibilidad.

Porque pertenecer fue el comienzo.

Pero permanecer con coherencia es lo que define.

Ese es el compromiso que nos distingue.

Pertenecer
nos hizo comunidad.
Permanecer nos obliga
a ser dignos de ella.



Nota Informativa AMIP

Renovación de Membresía 2026 — asegura tu lugar en la comunidad

Gracias a tu participación, AMIP continúa consolidándose como el espacio de referencia para el intercambio técnico, la actualización profesional y el fortalecimiento del sector marítimo-portuario de México.

Hoy te invitamos a dar el siguiente paso: **renovar tu membresía 2025** y mantenerte activo dentro de la red que impulsa el conocimiento, las oportunidades y el encuentro entre especialistas.

Cuotas de renovación

Para facilitar tu planeación, compartimos los montos vigentes:

- **Socio individual:** \$1,500.00 M.N.
- **Estudiantes y jóvenes profesionales PIANC México:** \$500.00 M.N.
- **Socio patrocinador:** \$35,000.00 M.N. *(sin cambio respecto al año anterior)*

Forma de pago

El depósito o transferencia puede realizarse vía **Scotiabank**.

Los datos completos de la cuenta están disponibles en la sección de **Registro** dentro del sitio web de AMIP.

Mantente activo. Mantente visible.

Al renovar, conservas acceso a:

- ✓ actividades técnicas y académicas
- ✓ prioridad en eventos
- ✓ información especializada
- ✓ red de contactos del sector
- ✓ difusión profesional
- ✓ beneficios exclusivos para socios vigentes

Nueva Plataforma Digital AMIP

Nota Informativa AMIP (Continuación)

Diseñada para ser moderna, intuitiva y accesible desde cualquier dispositivo.

Vigencia clara, seguimiento sencillo

Tu membresía mantiene la fecha de aniversario de afiliación.

Además, recibirás **recordatorios automáticos** cuando se acerque tu vencimiento, facilitando la renovación sin contratiempos.

Acción recomendada hoy

Ingresa a la plataforma, verifica tu información y prepara tu renovación.

 <https://www.amip.org.mx/>

Las asociaciones crecen cuando sus miembros permanecen activos.

Renovar es seguir formando parte del rumbo.

¡Gracias por continuar con nosotros!!



**Y mientras las obras continúan
en costas, terminales y canales de navegación...**

*también se construye algo menos visible,
pero igual de importante:*

una generación preparada para lo que viene.

Mayo se acerca.

Y no nos encontrará improvisando.

¡Nos encontrará listos!