



SEPTIEMBRE, 2025.
NÚMERO 01



Navegando América

MENSAJERO INTERAMERICANO DE AGENTES
MARÍTIMOS Y PUERTOS

**PUERTOS Y
MARINA
MERCANTE**

LA VOZ DE:
JULIO JOSÉ DELFINO

TECNOLOGÍA: DIGITALIZACIÓN Y
EFICIENCIA OPERATIVA



Navegando América

CONSEJO DIRECTIVO 2025 - 2027

PRESIDENTE

FERNANDO CON Y LEDESMA
MÉXICO

VICEPRESIDENTE 1.º

ANDRÉ ZANIN
BRASIL

VICEPRESIDENTE 2.º

ALFREDO SALAS
COSTA RICA

TESORERA

MÓNICA AGEITOS
URUGUAY

VOCAL

SABINO ZACOTENA
PERÚ

VOCAL

JULIO DELFINO
ARGENTINA

VOCAL

KARINA FERREIRA
PARAGUAY

VOCAL

FRANCIS ZEIMETZ
PANAMÁ

SECRETARÍA GENERAL

GIANNELLA COLOMBO
URUGUAY

SECRETARÍA EJECUTIVA

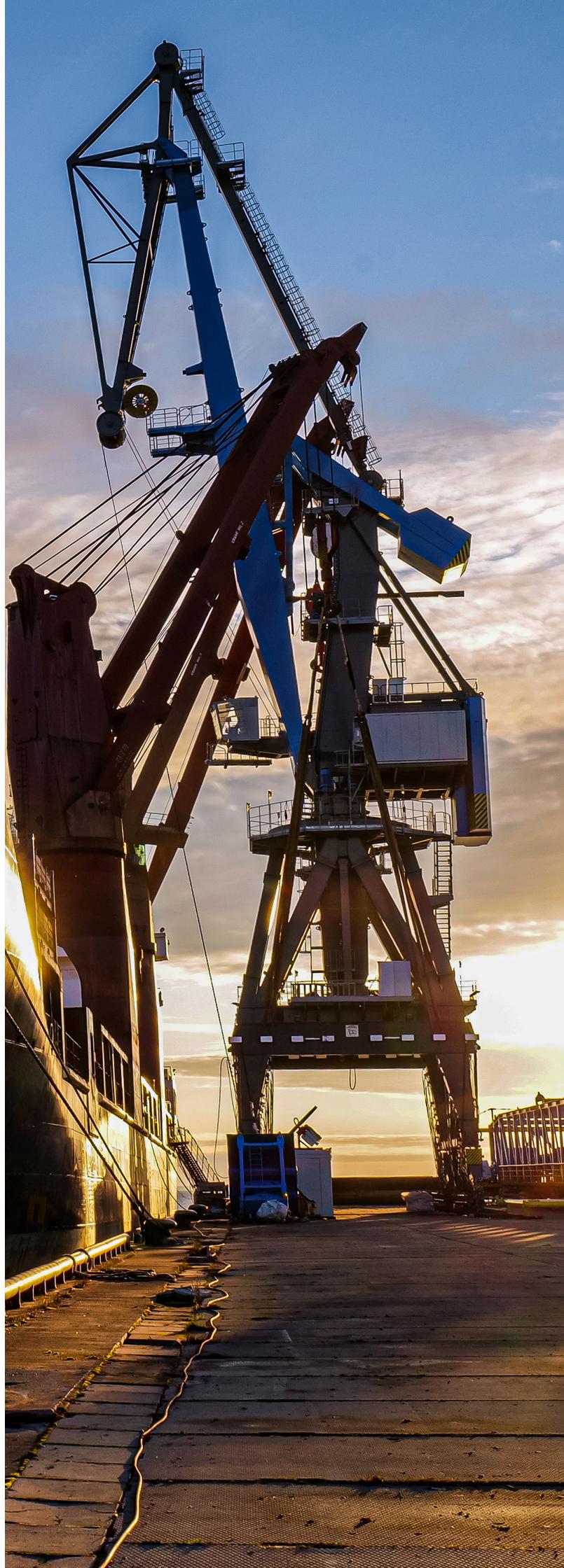
MIGUEL ÁNGEL ANDRADE
MÉXICO

EDITOR EN JEFE

ADRIÁN DE LA TEJERA
MÉXICO

FOTOGRAFÍA

ADRIÁN DE LA TEJERA
IMÁGENES EXTRAIDAS DE
CANVA PRO



05

PANORAMA PORTUARIO

Novedades relevantes de los puertos de América.

08

RADAR NORMATIVO ADUANAL

Concesiones portuarias en América Latina y el Caribe.

10

TECNOLOGÍA Y SOSTENIBILIDAD

Innovación y sostenibilidad como claves para el futuro portuario.

12

VOZ DEL AGENTE MARÍTIMO

Julio José Delfino comparte su visión sobre el sector.

15

PUERTOS EN FOCO

Los puertos más importantes de América Latina. CEPAL

18

AGENDA

Congresos, ferias y actividades de interés de la comunidad del sector.

19

CONTACTO

La mejor forma de contactarte con nosotros.

Tabla de contenido



Con gran satisfacción presentamos la primera edición de Navegando América, órgano informativo de la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos (CIANAM). Este proyecto nace con la convicción de que la información oportuna, veraz y compartida es uno de los recursos más valiosos para nuestra comunidad de asociados.

En un sector tan dinámico y global como el marítimo-portuario, los retos no se enfrentan en soledad. La experiencia de cada miembro, las lecciones aprendidas en cada puerto y la visión estratégica de cada país son piezas que, al reunirse, construyen un mapa más amplio y preciso para navegar. Navegando América quiere ser esa bitácora colectiva donde las corrientes de información nos guíen a todos hacia mejores decisiones.

Esta publicación es, por tanto, una invitación a todos nuestros asociados para que no solo la lean, sino que la nutran con sus aportaciones. Porque cuanto más sólida sea nuestra comunicación, más firme será nuestra voz y mayor nuestra capacidad para enfrentar juntos los desafíos del futuro.

Bienvenidos a bordo de Navegando América. El viaje apenas comienza, y lo hacemos con la certeza de que navegamos mejor cuando lo hacemos juntos.

Fernando Con y Ledesma
PRESIDENTE



Panorama Portuario:

El comercio marítimo internacional es dinámico y se encuentra en constante transformación. Por ello aquí presentamos las novedades de los puertos de América

SUDAMÉRICA

ARGENTINA: SENADO RECHAZA DECRETO QUE BUSCABA DESREGULAR A MARINA MERCANTE
[PortalPortuario – 25 de agosto 2025.](#)

<https://portalportuario.cl/argentina-senado-rechaza-decreto-que-buscaba-desregular-a-marina-mercante/>

El Senado votó en contra del DNU 340/25, con lo cual cae la desregulación de la Marina Mercante impulsada por el Ejecutivo. Gremios del sector celebraron; el tema deja abierto el debate sobre competitividad y flota de bandera.

BRASIL: EM JULIO, PORTO DE SANTOS BATE RECORDE COM 17 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS, ENQUANTO EMPRESAS CORREM CONTRA O PRAZO PARA EVITAR TARIFAÇÃO
[Exame - 6 de agosto de 2025.](#)

<https://exame.com/brasil/para-evitar-tarifacao-de-trump-porto-de-santos-ve-movimento-recorde-em-julho-e-segue-em-agosto/>

El puerto de Santos registró un récord mensual en julio (≈17 millones de t.) y hubo una aceleración de embarques en los primeros días de agosto por la entrada en vigor de nuevas tarifas anunciadas por EE. UU. —la nota analiza impacto operativo y urgencia logística para exportadores.

CHILE: PUERTO VALPARAÍSO SUBRAYA NECESIDAD DE CONCRETAR SU AMPLIACIÓN ANTE PROYECCIONES DE ESTRECHEZ DE CAPACIDAD
[MundoMarítimo – 25 de agosto de 2025.](#)

<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-valparaiso-subraya-necesidad-de-concretar-su-amplificacion-portuaria-ante-proyecciones-de-estrechez-de-capacidad>

El gerente general, Franco Gandolfo, advierte que sin nuevas obras (T2) aumentarán los costos logísticos y se estresará el sistema en temporadas de alta demanda; EPV avanza en trámites ambientales y libre competencia.

ECUADOR: TERMINAL PORTUARIO DE MANTA (TPM) GANA EL PREMIO MARÍTIMO DE LAS AMÉRICAS 2025 (CATEGORÍA: GESTIÓN DE RIESGOS DE DESASTRES)
[Comisión Interamericana de Puertos \(CIP\) - Agosto de 2025.](#)

URL: <https://portalcip.org/activities/maritime-award-of-the-americas-recipients/>

La CIP-OEA incluyó a TPM entre los ganadores de la undécima edición del Premio Marítimo de las Américas, reconociendo sus prácticas para mitigar riesgos por desastres y posicionando al puerto de Manta como caso de referencia regional en resiliencia.

PARAGUAY: EVALÚAN POSIBLES NUEVAS RUTAS LOGÍSTICAS PARA BARCAZAS PARAGUAYAS A TRAVÉS DE MONTEVIDEO
[La Nación - 17 de agosto de 2025.](#)

<https://www.lanacion.com.py/negocios/2025/08/17/evaluan-posibles-nuevas-rutas-logisticas-para-barcazas-paraguayas-a-traves-de-montevideo/>

Representantes del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (Cafym) y funcionarios de la Administración Nacional de Puertos (ANP) de Uruguay se reunieron para avanzar en la competitividad del tránsito de barcazas paraguayas por Montevideo, proponiendo tarifas especiales y zonas de fondeo.



PERÚ IMPLEMENTARÁ NUEVAS REGLAS DE ORIGEN Y CLASIFICACIÓN ADUANERA
[Infobae - 17 de agosto de 2025.](#)

<https://www.infobae.com/peru/2025/08/17/peru-actualiza-sus-reglas-de-origen-para-exportaciones-hacia-la-union-europea-colombia-y-ecuador-a-partir-de-cuando/>

A partir del 18 de agosto de 2025, Perú pondrá en marcha nuevas reglas de origen y criterios de clasificación aduanera para productos exportados e importados, cumpliendo con la Decisión N.º 1/2025 del Comité de Comercio establecido por el Acuerdo Comercial entre la Unión Europea, Colombia, Ecuador y Perú.

PANORAMA PORTUARIO: SUDAMÉRICA



URUGUAY: EXCESO DE CAPACIDAD: EL REAL DESAFÍO DE LAS LÍNEAS NAVIERAS FRENTE A LA CAÍDA DE LAS TARIFAS
[Mundo Marítimo - 14 de agosto de 2025.](https://calog.com.uy/2025/08/14/exceso-de-capacidad-el-real-desafio-de-las-lineas-navieras-frente-a-la-caida-de-las-tarifas/)

<https://calog.com.uy/2025/08/14/exceso-de-capacidad-el-real-desafio-de-las-lineas-navieras-frente-a-la-caida-de-las-tarifas/>

Análisis sobre la sobrecapacidad de la flota portacontenedores y su impacto en tarifas; contexto global que ayuda a explicar decisiones de *blank sailings* y reconfiguración de servicios que afectan rutas que pasan por Montevideo. ⚓

CENTROAMÉRICA Y CARIBE



COSTA RICA: 4,500 US MARINES LANZAN OPERACIÓN ANTIDROGAS EN AGUAS DE AMÉRICA LATINA

[Tico Times - 17 de agosto de 2025.](#)

<https://ticotimes.net/2025/08/17/4500-us-marines-launch-anti-drug-operation-in-latin-america-waters>

Reporte sobre el despliegue de fuerzas de EE. UU. (SOUTHCOM) en una operación marítima regional destinada a interrumpir tráfico ilícito; la nota analiza implicaciones para la seguridad marítima en el Caribe y costas centroamericanas, incluida Costa Rica.

GUATEMALA: PRESIDENTE: "GUATEMALA ESTÁ RECUPERANDO EL CONTROL DE SUS PUERTOS"

[Agencia Guatemalteca de Noticias \(AGN\) - 6 de agosto de 2025](#)

<https://agn.gt/presidente-guatemala-esta-recuperando-el-control-de-sus-puertos/>

El presidente Bernardo Arévalo destacó la recuperación del control de los puertos guatemaltecos, enfatizando la importancia de un sistema portuario moderno y competitivo para el desarrollo económico del país.

HONDURAS: APRUEBA PLAN PARA MODERNIZAR Y FACILITAR TRÁNSITO MARÍTIMO INTERNACIONAL

[Medio: Portal Portuario - 15 de julio de 2025](#)

<https://portalportuario.cl/honduras-aprueba-plan-para-modernizar-y-facilitar-transito-maritimo-internacional/>

Honduras aprobó un plan de acción que contempla la modernización integral de los procesos de facilitación del tránsito marítimo internacional, incluyendo mejoras en la ventanilla única marítima.

PANAMÁ: CANAL DE PANAMÁ PLANEA LANZAR EN 2026 LICITACIÓN PARA CONSTRUIR Y OPERAR DOS NUEVOS PUERTOS

[Reuters - 14 de agosto de 2025.](#)

<https://www.reuters.com/markets/commodities/canal-de-panam-planea-lanzar-en-2026-licitacin-para-construir-y-operar-dos-2025-08-14/>

El Canal de Panamá anunció planes para lanzar en el primer trimestre de 2026 una licitación para la construcción y operación de dos nuevos puertos dentro de su zona. ⚓

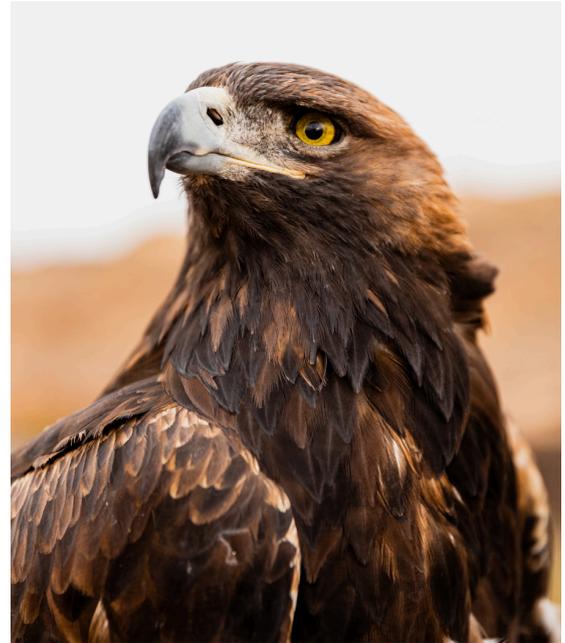
NORTEAMÉRICA

ESTADOS UNIDOS: EUROPEAN POSTAL SERVICES SUSPEND SHIPMENT OF PACKAGES TO U.S. OVER IMPORT TARIFFS

[Los Angeles Times - 23 de agosto de 2025.](#)

<https://www.latimes.com/world-nation/story/2025-08-23/european-postal-services-suspend-shipment-of-packages-to-us-over-import-tariffs>

Varias empresas postales y operadoras (ej. Deutsche Post/DHL, Royal Mail, Swiss Post y otras) suspendieron temporalmente envíos de paquetería a EE. UU. ante la eliminación del umbral "de minimis" (envíos <US\$800) y la falta de claridad operativa sobre cobro de aranceles y datos requeridos. Esto amenaza interrupciones en comercio electrónico y demanda adaptación rápida de procesos aduaneros.



MÉXICO: MANZANILLO ENTRE LOS 20 PUERTOS MÁS IMPORTANTES DEL MUNDO POR EFICIENCIA ADUANERA

[Mexico Industry - 21 de agosto 2025.](#)

<https://mexicoindustry.com/noticia/manzanillo-entre-los-20-puertos-mas-importantes-del-mundo-por-eficiencia-aduanera>

En junio de 2025, la Aduana de Manzanillo procesó más de 6,700 revisiones aduaneras con tiempos de atención dentro de los estándares internacionales, consolidando al puerto como un eje estratégico del comercio exterior mexicano. ⚓

Radar Normativo y Aduanal

CONCESIONES PORTUARIAS EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: HACIA UN MODELO INTELIGENTE Y SOSTENIBLE

POR: EQUIPO EDITORIAL
NAVEGANDO AMÉRICA

En un contexto donde el comercio marítimo internacional enfrenta disrupciones logísticas, presiones ambientales y mayores exigencias de eficiencia, los sistemas de concesión portuaria en América Latina y el Caribe se encuentran bajo la lupa. Un reciente informe de la **Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA)** —titulado *Estudio Comparativo sobre Sistemas de Gestión de Concesiones Portuarias Marítimas en América Latina y el Caribe*— ofrece un diagnóstico preciso: el modelo “**landlord**” predomina en la región, aun cuando existen divergencias y particularidades significativas en su aplicación.

Radiografía regional: entre la tradición estatal y la apertura al sector privado

El estudio analiza 10 países de la región y confirma que, salvo excepciones como Barbados y Guyana —que mantienen esquemas estatales directos—, la mayoría de las naciones han adoptado el modelo “**landlord**”, en el que el Estado conserva la propiedad de la infraestructura y delega la operación de terminales a concesionarios privados.



En **Brasil y México**, el marco concesionario es más sofisticado, con un abanico de **asociaciones público-privadas (APP), arrendamientos y terminales de uso privado**. En contraste, países como **Panamá, Chile, Colombia y Perú** consolidan esquemas “**landlord**” con contratos a largo plazo, respaldados por marcos regulatorios específicos.

La diversidad es amplia: mientras **Chile** combina concesiones estatales y marítimas privadas, **Colombia** enfrenta la coexistencia de múltiples figuras legales supervisadas por organismos especializados como la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). En **Jamaica**, el sistema heredado del Reino Unido combina licencias y concesiones bajo supervisión pública, y en **El Salvador**, la experiencia en APP comienza a ganar terreno bajo la administración de CEPA.

Se puede consultar en:

- <https://portalcip.org/wp-content/uploads/2025/05/Estudio-Comparativo-Concesiones-Portuarias.pdf>
- <https://portalcip.org/wp-content/uploads/2025/06/WebinarEstudioConcesiones-1.pdf>

La OEA advierte que, pese al predominio del modelo “landlord” en concesiones portuarias de América Latina y el Caribe, persisten retos en sostenibilidad e integración logística, y propone un nuevo esquema inteligente y sostenible: el SP3.

Debilidades compartidas: sostenibilidad e interoperabilidad pendientes

El informe identifica dos retos transversales:

1. **Sostenibilidad insuficiente:** si bien existen avances puntuales en países como Jamaica y Panamá, la mayoría de los contratos de concesión carecen de cláusulas robustas en materia ambiental y social.
2. **Interoperabilidad limitada:** los concesionarios operan de manera aislada respecto de las cadenas logísticas y aduaneras, lo que reduce eficiencia y capacidad de integración multimodal.

Estos vacíos contrastan con las tendencias globales, donde los puertos más competitivos —como Rotterdam o Singapur— integran cláusulas de **gobernanza ambiental, social y tecnológica** como requisitos básicos de las concesiones.

BUENAS PRÁCTICAS: LECCIONES QUE MARCAN EL CAMINO, DE ACUERDO CON EXPERIENCIAS REPLICABLES EN LA REGIÓN



El estudio de la CIP-OEA también rescata experiencias replicables en la región:

- **Brasil:** marco legal avanzado con múltiples instrumentos (concesión, arrendamiento y TUP), regulado por ANTAQ y articulado al Plan Nacional de Logística Portuaria.
- **Chile:** reglas claras de licitación establecidas en la Ley 19.542, con empresas portuarias estatales responsables de supervisión.
- **Panamá:** estabilidad contractual desde 1998, con concesiones de 20 a 40 años que han atraído operadores internacionales y fortalecieron a la Autoridad Marítima de Panamá como regulador especializado.
- **México:** descentralización efectiva a través de las ASIPONAs, que otorgan concesiones federales con incentivos de desempeño y contratos de largo plazo.
- **Perú:** desarrollo de terminales especializados y evaluación periódica de concesionarios por la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

Estas prácticas confirman que **un marco regulatorio estable, acompañado de supervisión técnica, genera confianza e inversión privada sostenida.**

El modelo SP3: una nueva generación de concesiones portuarias

Una de las principales aportaciones del informe es la propuesta del modelo: **Smart Public Port Partnership (SP3)**. Este esquema busca superar las limitaciones de los actuales modelos “landlord” y plantea:

- **Cooperación público-privada medible y transparente.**
- **Indicadores técnicos estandarizados**, desde tiempos de estadía de buques hasta huella de carbono.
- **Estrategias de sostenibilidad escalables**, alineadas con estándares de la OMA, OCDE, UNCTAD y el Banco Mundial.
- **Gobernanza contractual con cláusulas ESG** (ambientales, sociales y de gobernanza).
-

El SP3 se propone como un marco adaptable a las particularidades nacionales, pero con lineamientos que permitirían un benchmarking regional en concesiones portuarias, fomentando competitividad, eficiencia y responsabilidad ambiental. ⚓

Tecnología y Sostenibilidad

Puertos latinoamericanos enfrentan desafíos globales: digitalización y descarbonización como motores de competitividad

COMERCIO MARÍTIMO EN AMÉRICA LATINA: INNOVACIÓN Y SOSTENIBILIDAD COMO CLAVES PARA EL FUTURO PORTUARIO

En América Latina y el Caribe, los puertos desempeñan un rol estratégico como plataformas de exportación e importación y como *hubs* de transbordo. Sin embargo, el **Informe Portuario 2023-2024 de la CEPAL** advierte que la región aún enfrenta importantes desafíos en materia de tecnología, digitalización y sostenibilidad, condiciones indispensables para competir en un entorno global dominado por los grandes complejos portuarios de Asia.

Retos tecnológicos: digitalización y eficiencia operativa

Uno de los principales desafíos para los puertos latinoamericanos es la **adopción de tecnologías digitales** que permitan reducir costos y mejorar la eficiencia. Según la CEPAL, fenómenos como la congestión portuaria y la baja confiabilidad de los itinerarios marítimos se acentúan en la región por la **fragmentación tecnológica y la falta de integración de sistemas**.

POR: EQUIPO EDITORIAL
NAVEGANDO AMÉRICA

El informe se puede consultar en:
<https://www.cepal.org/es/publicaciones/81386-informe-portuario-2023-2024-senales-mixtas-comercio-puertos-nuevas-disrupciones>





Para los puertos de la región, esto implica:

- Electrificación de muelles (Onshore Power Supply, OPS): permitir que los buques se conecten a la red eléctrica durante su estancia en puerto, reduciendo emisiones locales.
- Uso de energías renovables en operaciones portuarias: paneles solares, aerogeneradores y eficiencia energética en grúas y equipos de patio.
- Economía circular en puertos: gestión integral de residuos y reutilización de materiales, en línea con la agenda de sostenibilidad de la OCDE y la UNCTAD.



La región necesita avanzar hacia:

- **Port Community Systems (PCS):** plataformas digitales que conecten a autoridades, navieras, agentes aduanales y operadores logísticos, reduciendo trámites y tiempos de espera.
- **Automatización y análisis de datos:** el uso de inteligencia artificial para predecir flujos de carga, gestionar slots y anticipar interrupciones.
- **Ciberseguridad portuaria:** la creciente digitalización también expone vulnerabilidades frente a ataques cibernéticos, lo que exige planes regionales de protección digital (IMO, 2022).

Retos de sostenibilidad: transición energética y reducción de emisiones

La presión internacional hacia la **descarbonización del transporte marítimo** también alcanza a América Latina. Según la **Organización Marítima Internacional (OMI)**, el sector debe reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero en un **20% para 2030** y en al menos **70% para 2050**, respecto a niveles de 2008.

Ejemplos de buenas prácticas aplicables en la región

Si bien América Latina enfrenta limitaciones presupuestales y regulatorias, existen experiencias internacionales y locales que podrían replicarse:

- **Puerto de Rotterdam (Países Bajos):** pionero en la digitalización total de operaciones mediante su "Port Cyber Resilience Programme" y el uso de gemelos digitales (digital twins) para simular escenarios logísticos. Una estrategia similar podría implementarse en hubs como Santos o Manzanillo.
- **Puerto de Los Ángeles (EE.UU.):** su iniciativa "Port Optimizer" utiliza big data para gestionar en tiempo real la congestión y coordinar con transportistas terrestres. En América Latina, Cartagena y Callao podrían aprovechar herramientas similares para consolidar su rol de hubs de transbordo.
- **Puerto de Valparaíso (Chile):** referente regional en gestión digital integrada, con su Sistema de Comunidad Logística Portuaria (SILOGPORT), que optimiza el intercambio de información entre actores públicos y privados.
- **Puerto de Colón (Panamá):** ha avanzado en programas de electrificación de equipos portuarios y eficiencia energética, convirtiéndose en un modelo regional en transición hacia operaciones más limpias.⚡

Voz del Agente Marítimo: Julio José Delfino

“La comunidad marítimo-portuaria de América tiene la oportunidad de liderar un proceso de transformación con transparencia y resultados medibles”

POR: NAVEGANDO AMÉRICA
ENTREVISTA REALIZADA EN BUENOS AIRES, 28 DE
AGOSTO DE 2025.

Julio José Delfino lleva en la sangre la tradición marítima. Heredero de seis generaciones ligadas al shipping y al agenciamiento marítimo, hoy combina su rol al frente de **Delfino Global** con responsabilidades internacionales como presidente del **Centro de Navegación de Argentina**, Chairman del **Agency Committee de FONASBA** y miembro del directorio de **CIANAM**. Su visión integra historia, práctica y futuro: desde la evolución del rol del agente naviero hasta la modernización tecnológica, pasando por los desafíos de infraestructura y sostenibilidad que enfrenta la región.

En esta conversación, Delfino comparte reflexiones sobre el lugar de Argentina en CIANAM, la relevancia del intercambio entre asociaciones, los retos del comercio exterior y la oportunidad de construir, desde América, estándares de excelencia global.

Argentina y la CIANAM: una tradición de liderazgo regional

-¿Qué rol juega Argentina dentro de la CIANAM y cómo se puede fortalecer la cooperación regional?

Julio José Delfino:

CIANAM nació para dar una respuesta con impronta 100% americana a los desafíos que enfrentan las asociaciones nacionales de agentes marítimos del continente. Fue el fruto del trabajo de Brasil, México, Uruguay y Argentina, que de manera pragmática impulsaron su creación tras años de colaboración en FONASBA.

En sus primeras dos décadas, Argentina tuvo un papel protagónico bajo la conducción de Patrick Campbell y Javier Dulce, ambos presidentes de CIANAM, acompañados por el Prefecto General Roberto Barrero y el gerente general de nuestra institución nacional. Desde Buenos Aires se brindó soporte operativo a la Secretaría, consolidando así una tradición de servicio regional y construcción de consensos.



Cada región tiene particularidades culturales, geográficas e idiomáticas. CIANAM ha sido el ámbito idóneo para debatir mecanismos de facilitación del comercio y fortalecer el diálogo con autoridades y actores del comercio exterior.

El intercambio de experiencias: el gran valor de CIANAM

Más que datos, lo que se comparte son vivencias, estrategias de resolución de conflictos y modelos de gestión institucional. Así lo resume Delfino: CIANAM es el mejor benchmark regional porque eleva la vara hacia un comercio más eficiente y previsible.

Entre los beneficios, destaca:

- Aprendizaje entre pares.
- Estandarización documental.
- Posiciones comunes ante autoridades.
- Alertas tempranas de riesgos.
- Impulso a la digitalización.
- Redes de apoyo en crisis.

Una vocación heredada y un aprendizaje permanente

—¿Qué lo motivó a dedicarse a este sector y cuáles han sido sus mayores aprendizajes?

JJD: Provengo de una familia dedicada al agenciamiento marítimo desde hace más de seis generaciones. En aquel entonces no se preguntaba demasiado por la vocación, simplemente se asumía el desafío de continuar. Hoy mi motor es proyectar esa tradición hacia una séptima generación.

Lo que más me ha enseñado esta profesión es el trabajo interdisciplinario: cada día se aprende algo nuevo por la complejidad y diversidad de actores. También destaco la riqueza del contacto humano en la interacción internacional. Dialogar con personas de culturas y creencias tan distintas nos exige apertura mental y espiritual, además de la capacidad de facilitar operaciones de comercio exterior en escenarios muy diversos.

La evolución del agente marítimo en Argentina

-¿Cómo ha cambiado el papel del agente naviero en los últimos años?

JJD: La transformación ha sido abismal. En los años 90 todavía trabajábamos con télex, papelería interminable y sin correo electrónico ni celular. La coordinación era casi exclusivamente presencial.

Con la digitalización llegaron comunicaciones más rápidas y trazables, y hoy operamos en un entorno donde la automatización y la inteligencia artificial redefinen constantemente nuestras tareas. Sin embargo, nada sustituye el criterio profesional del agente.

La tecnología agiliza, pero no reemplaza la capacidad de interpretar normas, resolver conflictos contractuales, tomar decisiones bajo presión y responder a múltiples actores en tiempo real. Allí sigue radicando la esencia de nuestro oficio.

Desafíos de la competitividad portuaria en Argentina

JJD: Hay dos frentes principales:

1. La **Vía Navegable Troncal (VNT)**. Es clave para Argentina, Paraguay, Brasil y Bolivia. La futura licitación debe contemplar el aumento del tamaño de los buques y garantizar financiamiento suficiente para obras de dragado, zonas de espera, áreas de alijo y mejoras de traza.
2. El **Puerto de Buenos Aires**. Una vez definida la VNT, el puerto debe planificar su crecimiento para equilibrar tráfico de contenedores y cruceros. Requiere muelles más largos, calados más profundos y servicios de primer nivel.



LA VOZ DEL AGENTE MARÍTIMO

LA VOZ DEL AGENTE MARÍTIMO

La modernización tecnológica: interoperabilidad y capacitación

JJD: La modernización requiere interoperabilidad antes que soluciones "desde cero". El desafío no es reemplazarlos, sino "hacerlos conversar" bajo reglas claras, respetando la "soberanía indelegable de la autoridad" y la "confidencialidad comercial" del sector privado.

La Ventanilla Única de Comercio Exterior es un avance importante, pero debemos integrarla con los **Port Community Systems**, para lograr documentación electrónica extremo a extremo con trazabilidad y seguridad.

También debemos atender la **ciberseguridad**, la **gobernanza de datos** y, sobre todo, la **capacitación** de las personas. La tecnología sin formación no entrega resultados sostenibles. No hay soluciones enlatadas: necesitamos co-diseñar arquitecturas abiertas, incrementales y medibles.



Sostenibilidad: el aporte del agente marítimo

-¿Cómo contribuyen los agentes a la descarbonización del transporte marítimo?

JJD: Aunque las grandes decisiones sobre combustibles o diseño de barcos recaen en los armadores, los agentes tenemos impacto inmediato en el cumplimiento normativo y la operación diaria: gestión de residuos, emisiones, descargas, trazabilidad documental, reducción de papel.

“El futuro se construye con estándares abiertos y personas capacitadas.”

Son acciones concretas, quizá pequeñas en apariencia, pero con gran efecto acumulado. Nuestro rol es aportar criterio operativo para que cada recalada sea más limpia y eficiente.

El diálogo con autoridades: avances

-¿Cómo valora la relación con las autoridades portuarias y aduaneras?

JJD: El carácter de nuestra asociación sin fines de lucro aporta legitimidad, neutralidad e interés público al diálogo sumado a una trayectoria centenaria y un registro ordenado de lo actuado permiten fundamentar propuestas con evidencia. Habilitando profesionalismo y canales formales de colaboración público-privada que definen mesas de trabajo efectivas.

Afortunadamente en este ciclo todo indica con ejemplos palpables que en este caso finalmente las obras llegarán en tiempo y forma. Toda vez que se alcanzaron consensos fruto del diálogo profesional, directo y transparente encabezado por la asociación, con objetivos compartidos con cámaras representando en el ámbito privado a la carga y los puertos.

En síntesis, la clave o lineamiento que seguimos desde el Centro de navegación es consolidar un trabajo público-privado sostenido, que combine institucionalidad, continuidad y resultados para el comercio exterior del país.

Un mensaje a la comunidad marítimo-portuaria de América

-En este momento de transformación, ¿qué mensaje quisiera dar a la región?

JJD: Vivimos un momento de transformación tecnológica y de infraestructura en toda América. Desde CIANAM, entiendo el llamado es a compartir mejores prácticas y construir un estándar iberoamericano de excelencia que sirva de referencia a cada una de las asociaciones nacionales con una agenda público-privada sólida, podremos tomar decisiones correctas y convertirlas en sistemas e infraestructuras acordes a las necesidades reales de nuestras economías.

El objetivo final es traccionar crecimiento, generar empleo y bienestar para nuestras sociedades. La comunidad marítimo-portuaria de América tiene la responsabilidad y la oportunidad de liderar este proceso con amplia colaboración americana, transparencia y resultados medibles.📍

Puertos en Foco

LOS PUERTOS MÁS IMPORTANTES DE AMÉRICA LATINA: DESEMPEÑO Y RETOS EN EL ESCENARIO GLOBAL

POR: EQUIPO EDITORIAL
NAVEGANDO AMÉRICA

El transporte marítimo moviliza aproximadamente el **80% del comercio mundial de bienes en volumen y el 70% en valor**. En este engranaje, los puertos de América Latina y el Caribe cumplen un rol como **plataformas de conexión entre continentes y nodos de transbordo**, aunque su peso absoluto aún se mantiene distante de las cifras que exhiben los grandes complejos asiáticos.

El movimiento portuario en América Latina y el Caribe durante 2023 mostró una dinámica compleja, marcada por señales mixtas en el comercio y por disrupciones en la cadena logística internacional. Según el **Informe Portuario 2023-2024 de la CEPAL (Boletín FAL N° 407)**, la región movilizó un total de **56,7 millones de TEU**, lo que representó una **variación positiva de 0,8% respecto a 2022**.

Según la clasificación regional de la CEPAL (Cuadro 3 del Boletín FAL N° 407), los puertos con mayor *throughput* de contenedores en 2023 fueron los siguientes:

- Santos (Brasil) – 4,284,387 TEU

Principal puerto de Sudamérica, consolidado como la puerta de salida de las exportaciones agrícolas e industriales brasileñas. Mantiene el liderazgo regional gracias a su capacidad operativa y su rol en las cadenas globales de valor.

- Manzanillo (México) – 3,698,582 TEU

Líder del Pacífico mexicano, articula el comercio con Asia y América del Norte. Se posiciona como un nodo esencial en la integración de México con el comercio transpacífico.

- Bahía de Cartagena (Colombia) – 3,300,366 TEU

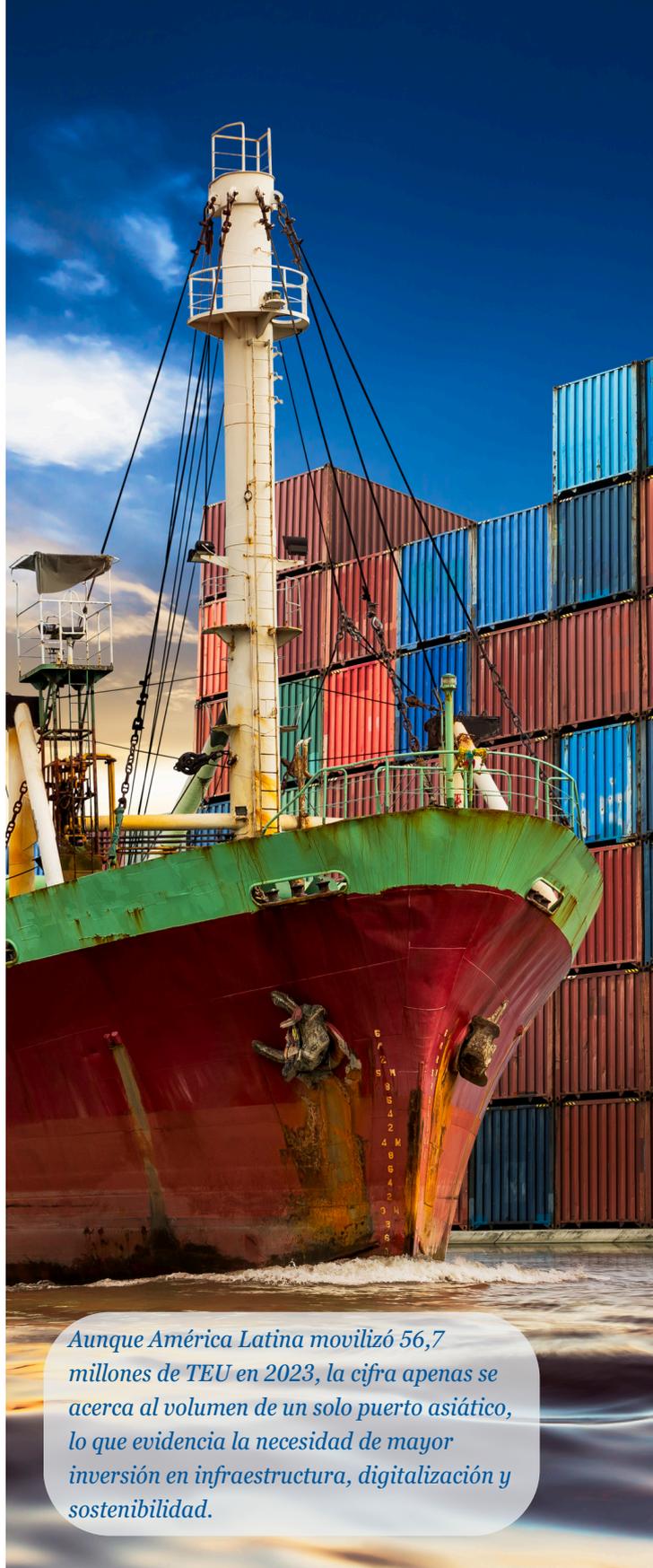
Consolidado como un hub de transbordo en el Caribe, su crecimiento refleja el fortalecimiento de la conectividad portuaria de Colombia y la creciente importancia del Caribe en la red logística internacional.

- El Callao (Perú) – 2,757,687 TEU

Superó en 2023 al MIT (Panamá), convirtiéndose en el cuarto puerto regional. Es el principal terminal del Pacífico sur, vital para las exportaciones de minerales, productos pesqueros e industriales.

El informe se puede consultar en:

<https://www.cepal.org/es/publicaciones/81386-informe-portuario-2023-2024-senales-mixtas-comercio-puertos-nuevas-disrupciones>



Aunque América Latina movilizó 56,7 millones de TEU en 2023, la cifra apenas se acerca al volumen de un solo puerto asiático, lo que evidencia la necesidad de mayor inversión en infraestructura, digitalización y sostenibilidad.

- MIT (Manzanillo International Terminal, Panamá) – 2,622,256 TEU

Aunque descendió en el ranking regional, se mantiene como uno de los hubs más importantes del continente, fuertemente vinculado al tráfico interoceánico del Canal de Panamá.



Santos, Manzanillo, Cartagena, Callao y MIT lideran la región, consolidando nodos de exportación y transbordo, aunque aún lejos de los niveles de Asia.

Otros puertos destacados fueron **Guayaquil (Ecuador, 2.544.000 TEU)**, **Kingston (Jamaica, 2.349.405 TEU)**, **Balboa (Panamá, 2.312.553 TEU)** y **Lázaro Cárdenas (México, 1.869.293 TEU)**.

América Latina frente a Asia y el sistema portuario global

Si bien los puertos latinoamericanos muestran un crecimiento sostenido, las diferencias con Asia siguen siendo significativas.

En 2023, el puerto de Shanghái movilizó más de 49 millones de TEU, cifra casi equivalente a toda la región latinoamericana en conjunto.

Este contraste revela dos realidades:

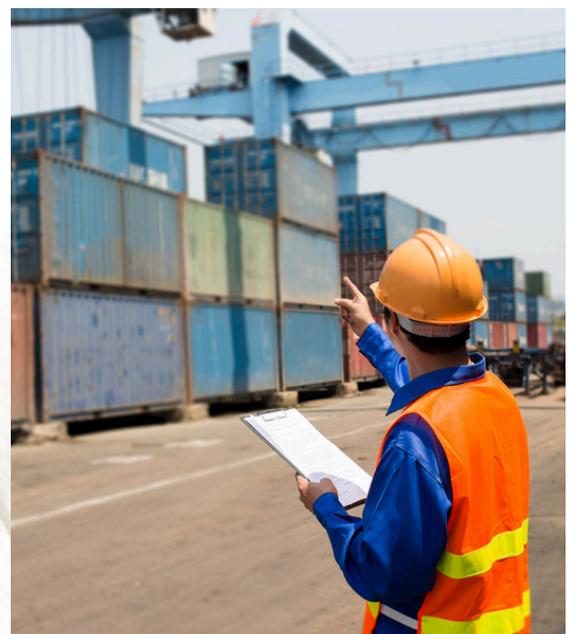
1. América Latina cumple un **rol estratégico en el comercio global** por su ubicación geográfica y especialización en transbordo (Panamá, Cartagena, Kingston).
2. Sin embargo, su **capacidad absoluta de manejo de carga** se mantiene rezagada frente a los grandes puertos asiáticos, lo que plantea la necesidad de inversiones en **infraestructura, digitalización y sostenibilidad** para elevar la competitividad regional.

RETOS: EFICIENCIA LOGÍSTICA, MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA Y TRANSICIÓN HACIA OPERACIONES PORTUARIAS MÁS SOSTENIBLES.

Tendencias y desafíos

El análisis de la CEPAL destaca tres líneas estratégicas para el futuro de los puertos de América Latina:

- **Resiliencia ante interrupciones logísticas:** fenómenos climáticos como la sequía del Canal de Panamá y conflictos geopolíticos han demostrado la vulnerabilidad de las cadenas de suministro.
- **Modernización tecnológica:** la digitalización de procesos portuarios es indispensable para mejorar la eficiencia y atraer mayores volúmenes de carga.
- **Sostenibilidad:** la presión internacional por reducir emisiones obliga a los puertos latinoamericanos a implementar políticas de descarbonización y energías limpias, lo que será clave en su posicionamiento a largo plazo. ⚡



**“El mar es la encarnación de
una existencia supernatural y
maravillosa”**

Julio Verne



Agenda

CURSO INTRODUCCIÓN AL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Objetivos estratégicos

- Garantizar capacitación de excelencia, alineada al Código IMDG, que proyecte a los profesionales del transporte marítimo hacia los más altos estándares de clase mundial.
- Asegurar el cumplimiento normativo, abordando de manera integral el marco regulatorio global para el manejo de mercancías peligrosas, con sus definiciones, nomenclatura y conceptos clave.
- Potenciar operaciones seguras y sostenibles que salvaguarden la vida humana y la carga, fortaleciendo la protección ambiental en línea con los compromisos de seguridad marítima a escala mundial.

Instructor: Cristian Bennett Lira
 Ex Presidente de la Asociación Mexicana de Agentes Navieros, con más de 45 años de experiencia en el sector marítimo y portuario. Se ha consolidado como consultor y capacitador en transporte marítimo de carga, además de colaborar por más de dos décadas en docencia y asesoría a nivel superior. Su amplia trayectoria lo respalda como un referente en la formación de profesionales del comercio marítimo.

PLATAFORMA: ZOOM WORKPLACE PRO

Fecha: Martes 02, miércoles 03, jueves 04, martes 05, miércoles 10 y jueves 11 de septiembre. Examen miércoles 17 de septiembre.

Duración: 18 horas
 6 sesiones de 3 horas cada una

Zona horaria de Ciudad de México (GMT-6): 16:00 a 19:00 horas
 Examen: 16:30 a 19:00

Curso de capacitación y adiestramiento con registro ante la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS) del Gobierno de México, AMA-870806SR1-0013.
 Con el reconocimiento y validez oficial por parte de la Dirección General de Marina Mercante, Secretaría de Marina del Gobierno de México.

Informes e inscripciones: | Paola Cardozo Salón | coordinacioncarga@amanac.org.mx | Cel.: +52 56 1079 6693

[In X](#) [F](#) [@cristianblira](#)

XXIX Congreso Anual de Agentes Navieros México 2025

Vive una agenda dinámica con mesas de trabajo y conferencias magistrales que abordan los grandes temas de la industria:

- Infraestructura portuaria y estrategia nacional
- Terminales inteligentes y conectividad estratégica
- Educación y formación de capital humano
- Innovación ambiental y gobernanza ecológica
- Evaluación de capacidades portuarias frente al comercio internacional

Y conferencias magistrales sobre:

- Inteligencia Artificial en el ecosistema marítimo
- Indicadores económicos para el comercio marítimo
- T-MEC y renegociación comercial
- Dinámicas geoeconómicas de la industria marítima

Un espacio único para actualizarse, generar alianzas y descubrir tendencias globales que marcarán el futuro del comercio marítimo-portuario.

Contacto: jancona@amanac.org.mx

El curso te brinda la oportunidad de dominar los principios esenciales del manejo seguro.

- Modalidad 100% online: estudia desde cualquier lugar
- Instructor experto con experiencia real en la industria
- Enfoque práctico en Código IMDG y normatividad nacional/internacional
- Respaldo de la STPS y validez oficial

En solo 18 horas de formación (6 sesiones dinámicas de 3 horas + examen), podrás:

- Elevar tu perfil profesional en el sector marítimo y logístico
- Garantizar operaciones más seguras y eficientes
- Proteger la integridad de cargas, personas y medio ambiente

Cupo limitado. Asegura tu lugar y actualízate en una de las áreas más críticas y reguladas del comercio internacional.

XXIX CONGRESO ANUAL DE AGENTES NAVIEROS

VERACRUZ | OCTUBRE 8 AL 11, 2025
 Grand Fiesta Americana

TRANSPORTE MARÍTIMO EN UNA ECONOMÍA INTERCONECTADA

NAVEGANDO HACIA NUEVOS HORIZONTES

Contacto: Jessica Ancona | jancona@amanac.org.mx | Cel.: 55 8549 4525

EXPLORA CIANAM

MANTENTE EN CONTACTO CON NOSOTROS A TRAVÉS DE:



Dirección
Circunvalación Durango 1449, Montevideo - Uruguay
Secretaría - Centro de Navegación

En Navegando América queremos escucharte.

Te invitamos a compartir tus opiniones, sugerencias y comentarios escribiéndonos al correo electrónico: **secretariaejecutiva@cianam.org**. Cada aporte nos ayuda a mejorar y construir juntos una publicación más cercana, útil y representativa de nuestra comunidad marítima.

WWW.CIANAM.ORG

19

CONTACTO



+598 29160995

Secretaría - Centro de Navegación



presidencia@cianam.org

Presidente- CIANAM

secretariaejecutiva@cianam.org

Secretaría Ejecutiva- CIANAM

secretaria@cianam.org

Secretaría - CIANAM