

# Estudio descriptivo sobre la Relación ciudad puerto, Caso del Puerto del Callao

## **Autores**

Mg. Pretell, Frank (Universidad Tecnológica del Perú)

[frankpretell@outlook.com](mailto:frankpretell@outlook.com)

<https://orcid.org/0000-0002-6590-7450>

Dr. Pariona, Luis (Universidad Tecnológica del Perú)

[C10052@utp.edu.pe](mailto:C10052@utp.edu.pe)

<https://orcid.org/0000-0003-1320-2616>

## **Resumen**

El objetivo de esta investigación es medir la percepción que tienen los ciudadanos sobre el puerto del Callao. En el Perú y en especial en el puerto del Callao, se viene experimentando importantes proyectos de desarrollo portuario necesarios y claves para nuestro comercio exterior. Sin embargo, la idea general de un puerto suele ser negativa: contaminación, tráfico, ruido etc. Instituciones internacionales reconocen la importancia de medir la percepción que tiene el ciudadano sobre el puerto, que el mismo tenga apoyo de la población siendo que la sostenibilidad de los puertos se juega entre tres frentes, siendo uno de ellos el entorno comunitario social. Adicionalmente el factor social relacionado a la percepción que tienen las personas sobre los puertos está entre otros tres que determinan la competitividad de un puerto. Lo que significaría que no importa el tamaño de la inversión portuaria, si el puerto no busca una buena relación con los ciudadanos, no sería sostenible y a la larga no sería competitivo. Para la medición realizamos una encuesta online a más de 400 jóvenes universitarios que viven en el Callao, planteamos 11 preguntas considerando los aspectos (i) Integración del puerto a la vida y desarrollo personal, (ii) Impacto positivo a la economía de la ciudad y (iii) Promoción del cuidado y desarrollo del puerto. Los resultados indican un nivel medio, alto y medio de aceptación para cada aspecto respectivamente.

## **Palabras clave:**

Percepción ciudad puerto Callao, Relación ciudad puerto Callao, Integración Social de los puertos, Profesiones Marítimas, Educación Marítima, Conciencia Marítima.

Callao Port City Perception, Callao Port City relationship, Societal Integration of Ports, Maritime Professions, Maritime Education, Maritime Awareness

## **Abstract**

The objective of this research is to measure the perception that citizens have about the port of Callao. In Peru and especially in the port of Callao, important port development projects necessary and key to our foreign trade have been experimenting. However, the general idea of a port is usually negative: pollution, traffic, noise etc. International institutions recognize the importance of measuring the perception that the citizen has about the port, that it has the support of the population being that the sustainability of the ports is played between three fronts, one of them being the social community environment. Additionally, the social factor related to the perception that people have about ports is among three others that determine the competitiveness of a port. Which would mean that no matter the size of the port investment, if the port does not seek a good relationship with citizens, it would not be sustainable and in the long run would not be competitive. For the measurement we used an online survey of more than 400 young university students living in Callao, we posed 11 questions considering the aspects (i) Integration of the port to life and personal development, (ii) Positive impact to the economy of the city and (iii) Promotion of the care and development of the port. The results indicate a medium, high, and medium level of acceptance for each aspect respectively.

## **INTRODUCCIÓN**

El aumento del comercio internacional, el mayor flujo de bienes que pasan por los puertos, aunque indicadores alentadores para cualquier economía, suelen ser ensombrecidos por una inadecuada gestión de la relación con los vecinos del puerto. De acuerdo con la Organización de Puertos Europeos (ESPO), éstos suelen ser considerados contaminantes, generadores de caos y delincuencia, etc. Esto ha generado que los puertos presenten una imagen negativa hacia los ciudadanos en general y en particular, a los que habitan en su vecindad. Ante eso, los administradores portuarios europeos asociados en la ESPO buscaron mejorar la imagen de los puertos y su relación con la ciudad y plantearon en 2010, una serie de acciones para gestionar la relación ciudad puerto, entre ellas: medir la percepción de los ciudadanos hacia el puerto. Dichas acciones se tornan imperiosas si se considera que la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OECD, 2014) ha considerado el respaldo social como uno de los cuatro criterios que hacen a un puerto competitivo. Atendiendo estos planteamientos es que el objetivo de esta investigación es medir la percepción que tienen los ciudadanos del Callao hacia su puerto.

El Perú está experimentando un importante desarrollo portuario: ampliaciones de infraestructura en los terminales de Paita, Salaverry, Callao (Terminal DP World y Terminal APM), Paracas, Marcona, Ilo; y nuevos proyectos portuarios como el de Chancay y Pucusana. Toda esta gran inversión en desarrollar los puertos está creando una gran expectativa para la economía nacional debido a que una economía con mejores carreteras, puertos y ferrocarriles reducen los costos de transporte, aumentando la competitividad de las empresas locales y a la estrecha relación entre crecimiento económico, infraestructura y prosperidad de los países (Sánchez & Chauvet, 2019).

Pero los proyectos de desarrollo portuario arriba mencionados no sólo impactarán en la economía del país, que realiza el 72% de las exportaciones y el 85% de las importaciones por vía marítima (Banco Mundial citado por Comex Peru, 2017) sino también a los ciudadanos

que viven en zonas aledañas a estos desarrollos portuarios. La construcción de un puerto aledaño a una población implica manejo legal, económico, empresarial que no suelen tener inconvenientes -o si los tuviera serían pasajeros- porque se resuelven con adecuada gestión. Sin embargo, se olvida que la construcción de esa infraestructura portuaria produce un impacto en la vida de los ciudadanos y tal impacto necesita ser también gestionado. Así, el puerto suele demandar mayor terreno y autonomía, mientras que las ciudades reclaman mayor integración y diálogo (Pavía, 2008). Este impacto en la vida de los ciudadanos resulta ser más complejo ya que está relacionado a la expectativa que tienen los ciudadanos hacia el puerto. Lo que significa que, si no se tiene el respaldo de los ciudadanos, no importa el nivel de inversión del proyecto; los puertos no serían sostenibles.

Actualmente, no se ha encontrado una cuantificación de la percepción que tienen los habitantes del Callao hacia su puerto (Relación Ciudad Puerto); conocerlo nos ayudaría a mejorar esa relación mediante acciones o actividades que conduzcan a una plena integración social del puerto del Callao.

¿Qué debemos entender por “relación ciudad puerto”?

Ducruet (2011) concuerda con (Chaline, 1993, 1994) que pocos conceptos enfrentan una falta de definición como la ciudad portuaria (p.2). Sin embargo, aventuran una sencilla definición como una ciudad donde se realizan actividades portuarias y marítimas. También se expone que la ciudad portuaria es un nodo de comunicación entre redes terrestres y marítimas que desarrollan actividades auxiliares y tienen una fuerte influencia en la organización espacial de la región periférica (Brocard, 1994, citado por Ducruet, 2011).

El desarrollo portuario obliga a cambiar la geografía urbana de las regiones. Antes las ciudades contenían a los puertos ahora, los nuevos desarrollos suelen establecerse fuera de la periferia de la ciudad, adquiriendo una autonomía que no existía antiguamente, por lo que es más apropiado hablar de puertos urbanos (City Port) que de ciudades puerto (Port City) Pavia (2008). De tal manera que el Callao sería una ciudad portuaria, mientras que, a Paíta, Salaverry, Matarani y muchos puertos inclusive el futuro puerto de Chancay les correspondería la clasificación de puertos urbanos. Es este estudio tratamos la relación de la ciudad del Callao con su puerto.

Luego de la definición básica de ciudad portuaria vayamos por la definición de “relación ciudad puerto”, la cual tampoco son fáciles de enunciar. Algunos autores se limitan sólo a enumerar los ámbitos de tal relación. Las relaciones ciudad puerto cubren una amplia gama de temas relacionados con logística, turismo, actividades terciarias y planificación (Bienfait y Delsalle, 1989; Amato, 1999, citado por Ducruet, 2011). Otra definición insiste más en el grado de intensidad de las relaciones ciudad puerto y el desequilibrio en la influencia socioeconómica mutua entre puerto y ciudad, así; la ciudad portuaria puede considerarse como un "sistema" en sí misma: es una ciudad donde las actividades portuarias y marítimas tienen una influencia tan fuerte en la economía local que la ciudad depende de la existencia del puerto (Forno, 1985, citado por Ducruet, 2011).

Antecedentes

Desde que Pesquera y Ruiz (1996) concluyeran que es necesario un nuevo compromiso entre la ciudad y el puerto y que “dicho compromiso supone reformular sus actuales parámetros de relación y entendimiento, modificar los equilibrios preestablecidos, y construir un nuevo marco de relaciones sobre la base de una nueva identificación entre puerto y ciudad destinada

a revitalizar su vocación marítima y comercial” (p.15); se entiende que como todo fenómeno social, las relaciones de los puertos con las ciudades transitan por etapas. Las relaciones ciudad puerto como procesos sociales se caracterizan por una periodización en cuanto a cómo el puerto y la ciudad han entendido el espacio común que comparten. Si antes el crecimiento del puerto obedecía a razones eminentemente funcionales, ahora la planificación debe abordarse desde una perspectiva más integradora, donde juega un papel importante la relación del puerto con la ciudad (Ramón-Ojeda y Gonzales-Morales, 2020).

#### Las primeras mediciones

Las primeras mediciones de la percepción de los habitantes acerca de la relación ciudad puerto, se realizaron en Europa, en el puerto de Gijón (España) en 2007. Sus autoridades implementaron el denominado “puerto-barómetro”, -una entrevista estructurada vía telefónica asistida por computadora- con el propósito de iniciar el proceso de gestión de las relaciones del puerto con los ciudadanos. La idea de medir estas percepciones se explica claramente en el Código de buenas prácticas para la integración social de los puertos de la ESPO, publicado en 2010 donde se contempla esta medición como una necesidad.

Por su parte, la Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades (RETE) manifiesta que tanto el presente como el futuro de los puertos se juegan en tres frentes: medioambiental, capacidad para competir y el social. Respecto al frente social -como era de esperarse- se hace énfasis en la relación con comunidades locales (Revista PORTUS, 2013, p.10).

En 2014, en el estudio “The Competitiveness of Global Port-cities editado en el marco del PortCities Programme” de la OECD, Olaf Merck analizó el caso de 16 puertos -principalmente europeos- e identificó de forma resumida los factores determinantes para que un puerto sea competitivo y genere valor económico. En ese estudio se establecieron cuatro determinantes claves para considerar a un puerto competitivo: (1) Conectividad Marítima, (2) Eficiente operaciones portuarias, (3) Fuerte conexión con su hinterland, (4) El apoyo de la población local. Para este último determinante y al igual que RETE, la OECD nos enumera una serie de instrumentos de acción que miden esas relaciones como: implementación de port centers, educación portuaria, museos marítimos, eventos portuarios, información y aparición en medios y acceso libre al puerto. En el mismo documento, se menciona largamente la importancia de mantener una suerte de licencia social y que es el *orgullo* y el sentido de *propiedad y pertenencia* a un puerto, lo que diferencia a las ciudades-puerto que han tenido éxito, de las que no. Que la herencia y tradiciones marítimas -continúa el estudio- también son identificadas como un factor fundamental, principalmente relacionadas y mantenidas con las políticas específicas adoptadas por las autoridades tanto del puerto como de las ciudades. Todo esto debería entenderse como un reto para las autoridades responsables de los puertos y las ciudades y entendemos que tal orgullo y pertenencia del ciudadano hacia su puerto debe ser identificado y cuantificado en términos de percepción para poder gestionarlo. Las ciudades que viven de espaldas a sus puertos resultan del distanciamiento físico y mental producido por la mala imagen de los puertos y los impactos negativos de la propia actividad portuaria hacia el medio ambiente. De las Peñas (2017).

Galimberti (2014) expone que “un tema recurrente en el reclamo de la comunidad local respecto a la infraestructura portuaria es la recuperación de tierras para espacio público y el libre acceso a la ribera, contra la apropiación de ésta para emprendimientos privados que contribuyen al divorcio entre el centro de la ciudad y su frente costero”. Ese libre acceso a la

playa denominada maritimidad debe entenderse como “el concepto que defiende la calidad específica de una ciudad portuaria y la de sus espacios públicos y abiertos que permitan a la ciudadanía el contacto con el agua” (p.127). De igual modo Vergara-Perucich, J. & Texido, A. (2018) concuerdan con Giovinazzi & Moretti, (2020) en que “el fenómeno de las ciudades puerto ha obligado a cambios en la planificación territorial, diseño urbano, innovación e incorporación de tecnologías, buscando hacer de los espacios portuarios preexistentes reservas históricas de la memoria cultural de dichas ciudades, generalmente con privilegio de la restauración patrimonial y espacios públicos (...)” (p.10).

La identidad de una comunidad entendida como tradición y costumbres formadas por años, también es un factor importante para considerar. Así como se afirma en el estudio de la OECD, es importante considerar en la relación ciudad puerto, la demanda relacionada a la revalorización de las huellas históricas que identifican el pasado histórico de la comunidad (Galimberti, 2014).

Las acciones necesarias, para mejorar la relación de las ciudades y los puertos, de la Red Mundial de Ciudades y Puertos (AIVP) se publicaron en la Guía “Hacer la ciudad con el puerto: guía de buenas prácticas”, cuyo objetivo es ofrecer a las autoridades de los puertos y ciudades, de una herramienta que les ayude a traducir concretamente la ambición de “Hacer la Ciudad con el Puerto” (AIVP, 2015). La Guía se divide en cuatro partes que corresponden a los cuatro grandes desafíos de los desarrollos portuarios establecidos por la AIVP: (1) Los desafíos ambientales, (2) La organización del espacio, (3) Gestión de Proyectos y su Gobernanza y (4) Las estrategias de desarrollo económico. Respecto a ésta última relacionada al desarrollo económico, la Guía plantea la siguiente pregunta ¿Qué papeles deben desempeñar los actores, las autoridades portuarias y urbanas? Y presenta las respectivas respuestas: (1) Formalizar entre la ciudad y el puerto los proyectos urbanos situados en la interfaz con el puerto, (2) Hacer del puerto un protagonista de la sociedad, (3) Dar a conocer el puerto a los ciudadanos. En estos dos últimos se denota la necesidad de medir la percepción de los ciudadanos toda vez que permitiría colocar al puerto, sus actividades e importancia en la vida de los ciudadanos.

Todo lo anterior hace notar que la preocupación por la sostenibilidad de los puertos pasa -no sólo por el tema medioambiental- sino también por un tema social, relacionado a la percepción que tienen los ciudadanos del equilibrio entre las operaciones portuarias y su propio bienestar. La incorporación de los actores locales al proceso de transformación del puerto es una oportunidad para usar el proceso de modificaciones espaciales sobre una infraestructura productiva, como un catalizador de instancias democráticas y de resignificación cultural a otra escala (Sieber,1991) citado por Vergara-Perucich, J.y Texido, A. (2018).

#### Definición de relación ciudad puerto y la integración social de los puertos

Las ciudades tienen su propia complejidad urbana y social. Poseen tradiciones, su folklore, su propia industria, sus propias características económicas que la dotan de carácter especial. Los puertos por su lado también tienen las suyas, derivadas de la movilización de fuerza laboral originada por la llegada de buques y el tipo de carga, que a su vez generan una serie de actividades complejas que afecta positivamente pero también negativamente a las ciudades que lo circunda y a sus habitantes. Tenemos entonces a dos entes que gravitan entre sí. La cercanía de estos dos entes (el puerto y la ciudad) produce necesariamente una conexión mutua en diferentes ámbitos y con diferentes niveles de intensidad, que hace que tal conexión

sea percibida como buena, mala o moderada. En tal sentido la ciudad y el puerto tienen crecimientos y desarrollos paralelos y ambos espacios influyen mutuamente en este proceso y existe un espacio de correlación entre ambas realidades y éste viene definido por el ámbito de gestión portuaria de confluencia actual con la ciudad (Ramón-Ojeda y Gonzales-Morales, 2020). Para nosotros la relación ciudad puerto es la percepción que construyen los ciudadanos en base a la aceptación, convivencia armoniosa y expectativa hacia el puerto. Esta relación se fortalece a través de la integración de diversos aspectos socioculturales. Produce una conexión mutua entre las actividades propias de cada uno, que necesita ser medido en términos de percepción y adecuadamente gestionado para fomentar un desarrollo armonioso de ambos. En esa línea de ideas, la ciudad y el puerto tienen muchos ámbitos mediante los cuales se relacionan entre sí. Estos ámbitos pueden ser político, territorial, económico, social, cultural, educativo, profesional, medioambiental y otros. Mientras mayor sea el número de ámbitos, es mejor la relación. Mientras más profunda y estrecha sea la relación en cada ámbito, es mejor la relación. A mayor número de ámbitos y mejor nivel de relación de cada una de éstos, más integrados estarán las ciudades a los puertos. Debe entenderse también, que a más ámbitos de relación mayor posibilidad de conflictos. Cuando se llegue a un mejor nivel en cada ámbito de relación, se podría decir que el puerto y la ciudad han llegado a integrarse socialmente. Es decir, la integración social sería el fin de un proceso estructurado de actividades que se inicia con medición de la percepción de la relación ciudad puerto, continúa con el reto de mejorar de la imagen de los puertos y finalmente la búsqueda del respaldo de la población, todo ello a fin de consolidar la relación ciudad puerto.

## **METODOLOGÍA**

### **Diseño de la investigación**

La presente investigación tiene un enfoque cuantitativo, de alcance descriptivo, con un diseño no experimental y transversal. El diseño es no experimental debido a que no se han manipulado las variables de estudio, y es transversal porque los datos fueron recogidos en un solo momento (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2018).

### **Participantes**

La muestra estuvo conformada por 433 estudiantes universitarios de la provincia constitucional del Callao, del departamento de Lima, Perú. Se tuvo como criterios de inclusión: (1) estudiar alguna carrera universitaria, (2) residir en alguno de los distritos que conforman la provincia constitucional del Callao y (3) participar voluntariamente en la investigación. La muestra presentó una edad promedio de 23.90 años (DE= 5.64), con una edad mínima y máxima de 17 y 54, respectivamente. El 45.5% de la muestra eran hombres y el 54.5% mujeres, 93.2% pertenecían a universidades privadas, mientras que el 5.8% a universidades públicas. Además, el 9.9% residen en la provincia del Callao por un periodo menor a 5 años, 14.8% residen por un periodo entre 5 a 10 años, mientras que 75.3% viven hace más de 10 años en el Callao. Por otro lado, el 52.9% estudian carreras de humanidades, y 47,1% carreras universitarias en ciencias.

### **Instrumentos**

Relación Ciudad - Puerto (Elaboración propia, 2020).

La escala Relación Ciudad-Puerto fue creada para medir la relación entre el ciudadano y el

puerto donde vive. La elaboración de enunciados fue realizada por los investigadores<sup>1</sup> quienes desarrollaron una primera versión conformada por 20 enunciados. Con la finalidad de evaluar la validez y la confiabilidad del instrumento, se realizó un estudio piloto con 49 participantes. Como resultado, se obtuvo un modelo tridimensional el cual explica el 55.51% de la varianza de los datos. Asimismo, se obtuvo una buena confiabilidad a través del alfa de Cronbach de .80 para la escala total, y coeficientes que oscilaban entre .72 y .82 para las dimensiones. La versión final de la escala Relación Ciudad-Puerto está conformada por 11 enunciados distribuidos en tres dimensiones: Integración del puerto a la vida y desarrollo personal, Impacto positivo a la economía de la ciudad, y Promoción del cuidado y desarrollo del puerto. Presenta un formato de respuesta tipo Likert de 5 opciones (1 = Totalmente en desacuerdo; 5 = Totalmente de acuerdo).

Asimismo, tras el recojo de datos se volvió a evaluar la confiabilidad y validez del instrumento. Se obtuvo óptimos resultados, el análisis factorial confirmó la estructura de tres dimensiones que explican el 53.61% de la varianza de los datos obtenidos. De la misma forma, la confiabilidad obtenida para la escala total fue .77 y los coeficientes de alfa de Cronbach para las dimensiones oscilaron entre .70 a .83.

#### Procedimiento

Para la selección de la muestra se empleó un muestreo no probabilístico: muestreo por conveniencia; el cual permite tomar en cuenta los casos disponibles a los que se tiene acceso (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2018). De esta manera, la muestra estuvo conformada por 433 estudiantes universitarios que residen en la provincia constitucional del Callao y que aceptaron participar de forma voluntaria en la investigación. Los investigadores informaron a los participantes los objetivos de la investigación, la duración de las pruebas, su derecho de retirarse en el momento que desee; asimismo, se informó sobre la participación anónima y que sus datos serían usados únicamente para los objetivos del estudio. Se recolectó información tal como: sexo, edad, universidad donde estudia (pública o privada), tiempo viviendo en la provincia del Callao, distrito donde reside y carrera que estudia (humanidades o ciencias). La recolección de datos duró aproximadamente 13 minutos por participante y se llevó a cabo en el tercer trimestre del 2020 en Lima, Perú.

Cada dimensión consta de enunciados.

#### Dimensión: Integración del puerto a la vida y desarrollo personal

- El puerto se ha convertido en parte importante de mi vida cotidiana.
- La educación marítima y portuaria es importante en la formación de los ciudadanos.
- Las carreras con perfil marítimo son atractivas para los jóvenes que terminan la secundaria.

#### Dimensión Impacto positivo a la economía de la ciudad

- Los puertos son fundamentales para la económica de las ciudades costeras

---

<sup>1</sup> Los enunciados fueron realizados en base a un borrador proporcionado por la Prof. Isabel Pérez de la Universidad UNITECNAR de Cartagena, Colombia.

- Los turistas que arriban en cruceros al puerto contribuyen a la economía del Callao
- Las ciudades que cuentan con un puerto ofrecen más oportunidades para el emprendimiento
- La presencia de un puerto contribuye a la generación de empleo en la ciudad

#### Dimensión Promoción del cuidado y desarrollo del puerto

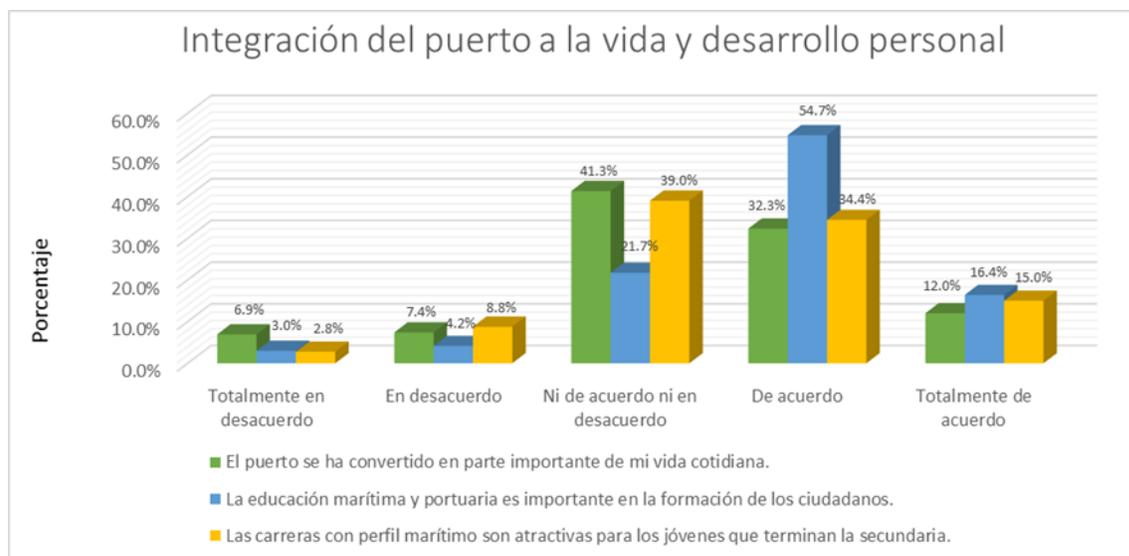
- Las autoridades del Municipio y las autoridades portuarias promueven la conservación de las zonas turísticas.
- Las principales calles, plazas y parques de la ciudad contienen elementos marítimos (anclas, cadenas, cabos, timones) que hace se respire ambiente portuario en la ciudad.
- Las autoridades que gestionan el puerto promueven la responsabilidad social.
- Las autoridades del Municipio y autoridades portuarias realizan actividades en conjunto que fomenten la mejora de la relación ciudad puerto.

La percepción sobre la relación ciudad puerto de los ciudadanos, se verifica con el puntaje obtenido en cada una de las dimensiones arriba mencionadas.

## RESULTADOS Y DISCUSIÓN

### Dimensión: Integración del puerto a la vida y desarrollo personal

Gráfico 1 Distribución porcentual de respuestas relacionadas a la Dimensión Integración del puerto a la vida y desarrollo personal, según estudiantes universitarios que residen en el Callao.



Fuente: Elaboración propia con resultados de la medición

El gráfico 1 muestra las respuestas de los tres enunciados relacionados a esta dimensión.

Para el primer enunciado (en verde) se observa que el 41.3 %, que representa a 179 del total de los encuestados optó con contestar “ni de acuerdo ni en desacuerdo” a que el puerto sea parte importante de su vida cotidiana. El enunciado con mayor porcentaje es el segundo, relacionado a educación marítima y portuaria (en azul) donde 54.7 %, que representa 237 del total de los encuestados -más de la mitad-, la considera importante en la formación de los ciudadanos. Sin embargo, respecto al tercer enunciado (en amarillo) un 39 %, que representa a 169 del total de los encuestados, percibe que las carreras marítimas son indiferentes para los jóvenes que terminan la secundaria. Ahora bien, si comparamos esta respuesta con las del segundo enunciado anterior (relacionada a la importancia de la educación marítima y portuaria) encontramos que, a pesar de que el 71.1 % percibe como importante la educación marítima, sólo el 49.4 % se sentiría atraído por estas carreras. Es decir, los universitarios residentes en el Callao -a pesar de que consideran este tipo de educación importante para la formación de los ciudadanos- responden no sentirse atraídos hacía ella. Esto podría deberse a la poca oferta universitaria de la educación marítima y al desconocimiento del perfil del egresado de esta carrera.

Dimensión: Impacto positivo a la economía de la ciudad

Gráfico 2 Distribución porcentual de respuestas relacionadas a la Dimensión Impacto positivo a la economía de la ciudad, según estudiantes universitarios que residen en el Callao.



Fuente: Elaboración propia con resultados de la medición

Este gráfico 2, muestra las respuestas a los cuatro enunciados de esta dimensión. De hecho, se observa una gran percepción en positivo (de acuerdo y totalmente de acuerdo) que los puertos son fundamentales para la economía, la contribución de los cruceristas, emprendimiento y generación de empleo, en las ciudades.

Para el primer enunciado “los puertos son fundamentales para la economía de las ciudades costeras” (en verde), los resultados son contundentes con un 91.4 % que está “de acuerdo” y “totalmente de acuerdo”. De hecho, sólo “totalmente de acuerdo” obtuvo la mayor cantidad de respuestas en toda la encuesta con 57.5 %, que representan a 249 de los encuestados.

Quedando aún un 4.2 % que responde en negativo (en desacuerdo y totalmente en desacuerdo) y 4.4 % que optó por responder “ni de acuerdo no en desacuerdo” respecto a la influencia del puerto en la economía y desarrollo de las ciudades costeras.

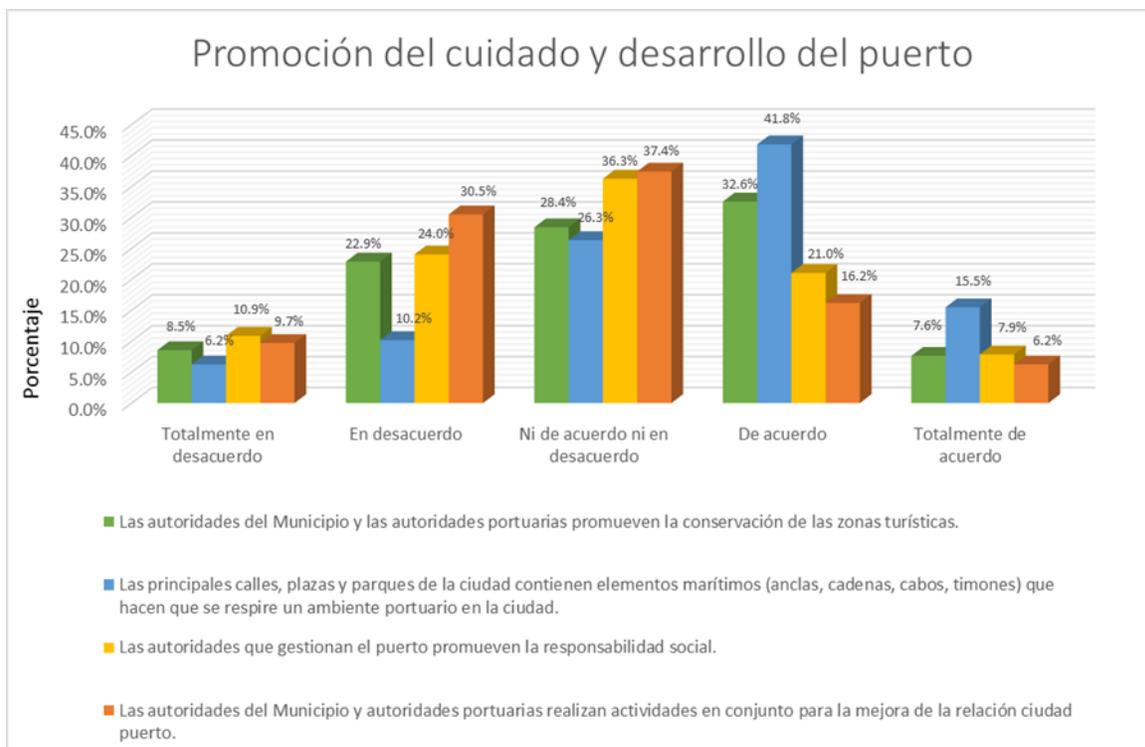
Para el segundo enunciado “los turistas que arriban en cruceros al puerto contribuyen a la economía del callao” (en azul), se observa que un total de 86.4 %, que representa a 374 de los encuestados, consideran estar “de acuerdo” y “totalmente de acuerdo” a que los puertos contribuyen a la economía local. Es importante resaltar esta percepción en positivo no obstante la oferta turística de las líneas navieras -en coordinación con las empresas turísticas locales- no incluye a la ciudad del Callao dentro de sus opciones de visita.

Para el tercer enunciado “las ciudades que cuentan con un puerto ofrecen más oportunidades para el emprendimiento” (en amarillo), las respuestas son muy alentadoras. Si sumáramos las respuestas en positivo “de acuerdo” y “totalmente de acuerdo” llegaríamos a un importante 78.7 %, que representan a 341 de los encuestados, que si creen que hay oportunidad para emprender negocios en una ciudad portuaria como el Callao. Hacemos la salvedad de que -no obstante- los servicios a las naves o buques se encuentran regulados, los encuestados perciben que si tienen oportunidad para emprender.

Para el cuarto y último enunciado de esta dimensión “la presencia de un puerto contribuye a la generación de empleo a la ciudad” (en naranja), se observa que 52.4 %, que representa a 227 de los encuestados, considera como “de acuerdo” a que la presencia de un puerto contribuye a la generación de empleo en la ciudad y 30.9 %, que representa a 134 de los encuestados, considera como “totalmente de acuerdo” con ello.

#### Dimensión: Promoción del cuidado y desarrollo del Puerto

Gráfico 3 Distribución porcentual de respuestas relacionadas a la Promoción del cuidado y desarrollo del puerto, según estudiantes universitarios que residen en el Callao



Fuente: Elaboración propia con resultados de la medición

En el gráfico 3 se muestran los resultados para los cuatro enunciados de esta dimensión.

Para el primer enunciado “las autoridades del municipio y las autoridades portuarias promueven la conservación de las zonas turísticas” (en verde), el 32.6 %, que representan a 141 de los encuestados, percibe que sí, que si las promueven. Sin embargo, hay un importante 28.4 %, que representan a 123 de los encuestados, que optó por responder “ni de acuerdo no en desacuerdo” respecto a tal actividad. “En desacuerdo” se pronunciaron 22.9 %, que representan a 99 de los encuestados.

Respecto al segundo enunciado “las principales calles, plazas y parques de la ciudad contienen elementos marítimos (anclas, cadenas, cabos, timones) que hacen que se respire un ambiente portuario en la ciudad” (en azul), se observa que un 41.8 %, que representa a 181 de los encuestados, percibe estar de acuerdo con ello.

Siguiendo con este segundo enunciado, los resultados arrojan que el 26.3 %, que representa a 114 de los encuestados, es indiferente a la presencia de elementos marítimos en las calles.

Para el tercer enunciado “las autoridades que gestionan el puerto promueven la responsabilidad social” (en amarillo), se observa que 36.3 %, que representa a 157 de los encuestados, optó por responder “ni de acuerdo ni en desacuerdo”. Esto podría deberse a que los encuestados son indiferentes a ello, o las actividades promovidas y realizadas no impactan en la percepción de éstos.

Para el cuarto y último enunciado de esta dimensión y de todo el instrumento “las autoridades del municipio y autoridades portuarias realizan actividades en conjunto para la mejora de la relación ciudad puerto” (en naranja) los resultados arrojan que 37.4 %, que representa a 162 de los encuestados, optó por responder “ni de acuerdo ni en desacuerdo” y el 30.5 %, que

representa a 132 de los encuestados, considera “en desacuerdo” en que las autoridades del municipio y autoridades portuarias realizan actividades en conjunto para la mejora de la relación ciudad puerto.

Esto último debería llamar altamente la atención, sabiendo que las autoridades portuarias han hecho grandes esfuerzos para mejorar la relación entre la ciudad y el puerto. En setiembre del 2019, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) en coordinación con la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA) y la Autoridad Portuaria de Santander, organizaron el Seminario Internacional ‘Relaciones puerto – ciudad, competitividad global y sostenibilidad local’; evento portuario en el que por primera vez contaron con la presencia de autoridades como el presidente de la región Callaoel alcalde de la Municipalidad Distrital de Salaverry; la alcaldesa de la Municipalidad Provincial de Chancay, Domitila; la alcaldesa de la Municipalidad Distrital de San Andrés de Ica, ciudades donde se están realizando importantes desarrollos portuarios.

Además, en octubre del 2019 se crea el Consejo Ciudad Puerto del Callao por el Gobierno Regional y un año después, noviembre del 2020 se aprobó el Plan 2020-2022. Los resultados que obtuvimos indican que tales actividades han sido invisibles para la mayoría de los encuestados.

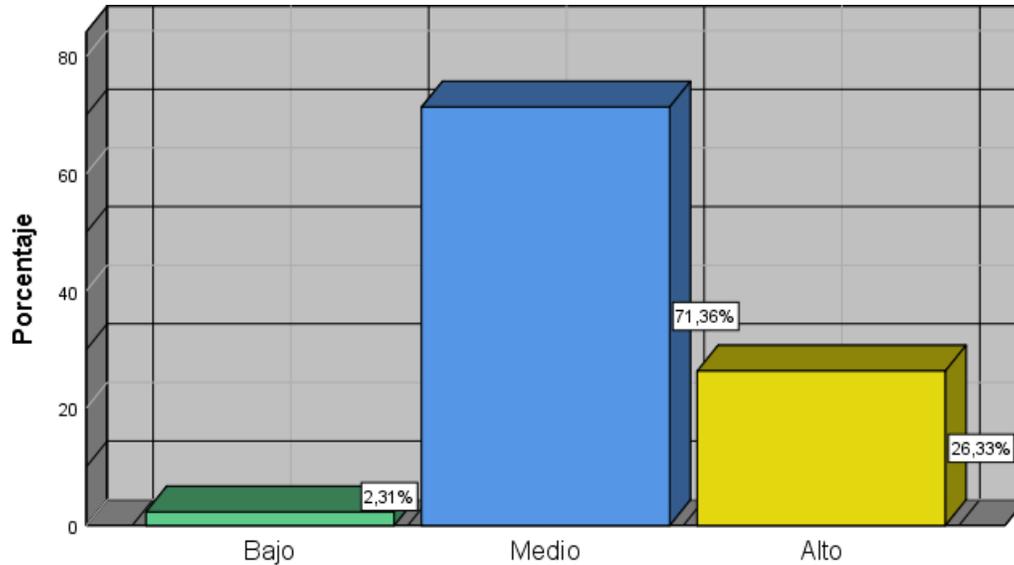
#### Variable percepción relación ciudad puerto

Vayamos ahora al resultado de la percepción sobre la relación ciudad puerto de los ciudadanos la cual se verifica con el puntaje obtenido en cada una de las dimensiones arriba mencionadas y analizadas. De acuerdo con los datos tenidos de la muestra encuestada, tal como se muestra en la Tabla 1 y Gráfico 4; el 71.36 % que representa a un total de 309 estudiantes percibe una relación ciudad puerto a nivel medio, un 26.33 % que representa a 114 estudiantes percibe una relación ciudad puerto a nivel alto, y un 2.31 % que representa a 10 estudiantes percibe una relación ciudad puerto a nivel bajo.

Tabla 1. Distribución de frecuencias y porcentajes por niveles de la variable Percepción de la relación ciudad puerto.

PERCEPCIÓN SOBRE LA RELACIÓN CIUDAD PUERTO					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bajo	10	2,3	2,3	2,3
	Medio	309	71,4	71,4	73,7
	Alto	114	26,3	26,3	100,0
	Total	433	100,0	100,0	

Gráfico 4 Distribución porcentual por niveles de la variable Percepción de la relación ciudad puerto según estudiantes universitarios que residen en el Callao.



Fuente: Elaboración propia con resultados de la medición

## CONCLUSIONES

Los jóvenes universitarios que residen en el Callao son indiferentes a que el Puerto sea parte importante de su vida cotidiana, a la vez consideran que la educación marítima y portuaria sí son importantes. Sin embargo, al terminar la secundaria los jóvenes no se sienten atraídos por tales profesiones. Ser parte de la vida diaria implicaría identificación, tradición y orgullo.

Esto nos indica que es necesario mejorar la oferta de estas profesiones en la región Callao y sobre todo promocionarlas. Un plan regional sobre educación y conciencia marítima a nivel secundaria sería novedoso e innovador.

Sin duda los mejores resultados correspondieron al aporte económico del puerto del Callao a la ciudad. Los ciudadanos perciben a los puertos como generadores de empleo y oportunidades para emprendimiento. Si la conciencia marítima está relacionada a la capacidad de entender qué tanto dependemos del mar, los resultados indican que los jóvenes la tienen, sin embargo, considero que son necesario mayores estudios al respecto.

Los resultados indican que las actividades realizadas por las autoridades de la ciudad y la Autoridad Portuaria Nacional para mejorar la relación del Puerto con la ciudad no han llegado a los jóvenes. La percepción hacia tales actividades es mínima y la indiferencia es mayor. Este resultado no ayuda a la relación ciudad puerto. Se hace necesario una estrategia comunicativa que comprenda todas las redes y formas de comunicar, cuidando de no caer en comunicaciones vacías y sin fundamento. “Predicar con el ejemplo”.

La relación ciudad puerto es percibida por el 71.36 % de los encuestados que representa a un total de 309 estudiantes a nivel medio, un 26.33 % que representa a 114 estudiantes la percibe a nivel alto, y un 2.31 % que representa a 10 estudiantes percibe una relación ciudad puerto a nivel bajo. Es necesario que la percepción puede llegar a mayores niveles.

Es importante continuar la medición de la percepción de los chalacos sobre la relación con su puerto. Una medición anual usando el mismo instrumento de este estudio, cada vez ampliando y diversificando la muestra, sería un buen instrumento de gestión.

Implementar de este tipo de medición en todo el sistema portuario nacional.

## **AGRADECIMIENTOS**

Nuestro agradecimiento al Bach. Fernando Pérez Montoya, por el apoyo en el proceso estadístico

## REFERENCIAS

- Agustín Guimerá Ravina, (2006). Puertos y ciudades portuarias (siglos XVI-XVIII). Una aproximación metodológica. J.I. FORTEA PÉREZ; J.E. GELABERT GONZÁLEZ (eds.), La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX., Universidad de Cantabria-Autoridad Portuaria de Santander, 26 p. |
- [http://cchs.csic.es/en/personal/agustin.guimera?qtview\\_user\\_scientific\\_output\\_block\\_1=0](http://cchs.csic.es/en/personal/agustin.guimera?qtview_user_scientific_output_block_1=0)
- AIVP, Red Internacional de Ciudades Puerto. Hacer la ciudad con el puerto: Guía de buenas prácticas. <http://www.aivp.org/es/2019/05/30/hacer-la-ciudad-con-el-puerto-guia-de-buenaspracticass/>
- Autoridad Portuaria Nacional (2020). Boletín Anual – Estadísticas Portuarias 2020. <https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/799884-estadisticas-2020-apn-trafico-de-carga>
- Autoridad Portuaria Nacional página oficial (2019), Seminario Internacional Relaciones Ciudad Puerto. <https://www.gob.pe/institucion/apn/noticias/127704-apn-inauguro-seminario-internacional-relaciones-puerto-ciudad-competitividad-global-y-sostenibilidad-local>
- Autoridad Portuaria Nacional página oficial (2020), Consejo Ciudad Puerto del Callao, <https://www.gob.pe/institucion/apn/noticias/320936-se-crea-el-consejo-ciudad-puerto-del-callao-en-beneficio-del-desarrollo-portuario-y-social>
- Antonio A. Ramón-Ojeda & Alejandro Gonzales-Morales (2020) Integración urbanística de proyectos y planes portuarios en las palmas de gran canaria (1883-1991). *Ciudad y Territorio*, Vol. LII, N°204 verano 2020, pp.247-262. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.204.04>
- César Ducruet. The port city in multidisciplinary analysis. Joan Alemany and Rinio Bruttomesso. The port city in the XXIst century: New challenges in the relationship between port and city, RETE, pp.32-48, 2011. halshs-00551208. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00551208/document>
- De las Peñas García, J. (2017). Proposal for an indicators system of urban integration of the maritime ports heritage. En IDA: Advanced Doctoral Research in Architecture (1°. 2017. Sevilla) (989-1009), Sevilla: Universidad de Sevilla
- European SeaPort Organization (2010) “Código de buenas prácticas para la integración social de los puertos”. <https://www.espo.be/media/espopublications/code%20of%20practice%20on%20societal%20integration%20of%20ports%20-%20spanish%20codigo%20de%20buenas%20prcticas2013.pdf>
- Gobierno Regional del Callao página oficial (2020), Plan ciudad puerto del Callao, <http://www.regioncallao.gob.pe/consejo-directivo-ciudad-puerto-del-callao-aprueba-plan-ciudad-puerto-del-callao-2020-2022/>

- Galimberti, Cecilia. (2014). Reflexiones en torno a las transformaciones de waterfronts contemporáneas. *Arquitectura y Urbanismo*, 35(2), 19-35. Recuperado en 20 de enero de 2021, de [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1815-58982014000200003&lng=es&tlng=es](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-58982014000200003&lng=es&tlng=es)
- Hernández-Sampieri, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. México: McGraw-Hill.
- Magrinyá, Francesc, Navas, Teresa, Mercadé, Josep, & Mayorga, Miguel. (2014). Del urbanismo del proyecto urbano (1980-1992) al urbanismo ciudadano y de apropiación social (2011-2014). REFLEXIONES SOBRE LAS TRANSFORMACIONES URBANAS DEL PUERTO Y FRENTE MARÍTIMO DE BARCELONA Y EL ROL DE LA CIUDADANÍA. *Bitácora Urbano Territorial*, 24(1), 125-132. Retrieved January 20, 2021, from [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0124-79132014000100125&lng=en&tlng=es](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-79132014000100125&lng=en&tlng=es)
- Merk, Olaf, (2014), “The Competitiveness of Global Port-cities”, OECD <https://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Competitiveness-of-Global-Port-CitiesSynthesis-Report.pdf>
- Pavia, R. (2008), *City Ports, PORTUS*, 15, 4-13. [http://retedigital.com/wpcontent/themes/rete/pdfs/portus/Portus\\_15/I\\_porti\\_delle\\_citt%C3%A0.pdf](http://retedigital.com/wpcontent/themes/rete/pdfs/portus/Portus_15/I_porti_delle_citt%C3%A0.pdf)
- Pesquera M.A. & Ruiz, J.R. Estrategias de desarrollo sostenible para ciudades y puertos, UNCTAD Monografías, Naciones Unidas, 1996. [https://unctad.org/es/Docs/ship49414\\_sp.pdf](https://unctad.org/es/Docs/ship49414_sp.pdf)
- Puertos sostenibles: compromiso con el porvenir, *PORTUS*, 24, 8-11. [http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus/portus\\_24/Puertos\\_sostenibles\\_compromiso\\_con\\_el\\_porvenir.pdf](http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus/portus_24/Puertos_sostenibles_compromiso_con_el_porvenir.pdf)
- R. J. Sánchez y P. Chauvet, “Contratos de concesión de infraestructura: incompletitud, obstáculos y efectos sobre la competencia”, serie Comercio Internacional, N° 150 (LC/TS.2019/104), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2019.
- Semana económica (22 de marzo de 2021). La información: Mas obras portuarias, *Semana* (13), p.3. <https://semanaeconomica.com/sectores-empresas/infraestructura/apn-puertos-estamos-buen-camino-para-aumentar-capacidad-carga-portuaria>
- Sociedad de Comercio Exterior del Perú (2017), *Semanario ComexPerú* N°897, p.3 <https://www.comexperu.org.pe/articulo/ineficiencias-del-sector-publico-en-la-logistica-portuaria>
- Vergara-Perucich, J. & Texido, A. (2018). Hacia la utopía concreta: crítica y prospección para la Ciudad Puerto de Antofagasta, Chile. *Revista de Urbanismo*, 39,1-24. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2018.50800>