



prestigio internacional que va *contigo*

Agenda Pública

Foro Internacional

LA INTEGRACIÓN URBANA EN CIUDADES PUERTO: EXPERIENCIAS Y APRENDIZAJES



Augusto Hidalgo Sánchez

Decano de la Facultad de Ciencias Administrativas, UNMSM.



Enrique Cornejo Ramírez

Vicedecano de Investigación y Posgrado, Facultad de Ciencias Administrativas, UNMSM.



Teófila Martínez

Presidenta de RETE. Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.



Francisco Javier Álvarez

Autoridad Portuaria de Santander



Sabah Zrari

Directora Ejecutiva de International Institute of Ports and Cities. Directora académica del Programa de Cursos sobre la Sostenibilidad de las Ciudades Puerto de AIVP-IIPC.



Juan M. Esquembe Menor

Exdirector comercial y jefe de operaciones del puerto de Valencia.



Eusebio Vega Bueza

Experto en desarrollo portuario.



Mario Arbulú Miranda

Expresidente del directorio de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU) Consultor internacional.



Cinthya Morales Pastor

Abogada. Especialista en derecho marítimo y portuario. Secretaria del Consejo Directivo de WISTA PERÚ.



Frank Boyle Alvarado

Expresidente del Comité Ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos (CECIP-OEA) Expresidente de la Autoridad Portuaria Nacional (APN)



Edgar Patiño Garrido

Expresidente de la Autoridad Portuaria Nacional (APN).



Manuel Gilberto Hinojosa López

Presidente del directorio de la Autoridad Portuaria Nacional (APN).



Gonzalo Rios Polastri

Gerente General Adjunto en COSCO SHIPPING Ports Chancay Perú.



Juan Alberto Álvarez Andrade

Alcalde distrital de Chancay.



Jorge Arrieta Camacho

Representante de la Sociedad Civil de Chancay.





UNMSM

Facultad de Ciencias
Administrativas

Vicedecanato de
Investigación y Posgrado

prestigio internacional que va *contigo*

Decano:

Dr. Augusto Hidalgo Sánchez

**Vicedecano de Investigación y
Posgrado:**

Dr. Enrique Javier Cornejo Ramírez

Este Foro Internacional fue
coorganizado con:



**Secretaria de la Dirección de la
UPG - FCA:**

Juana Sulca Brancacho

Editora:

Marisabel Cuzma Sánchez

Diseño y diagramación:

Abrahan Eduardo Gabino Rojas

Julio, 2023

ÍNDICE |

LA INTEGRACIÓN URBANA EN CIUDADES PUERTO: EXPERIENCIAS Y APRENDIZAJES

Presentación

Augusto Hidalgo Sánchez
Decano de la FCA - UNMSM.

Panel 1 Experiencias de ciudad puerto en el mundo:

Teófila Martínez
Presidenta de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.
Presidenta de RETE.

Francisco Javier Álvarez
Autoridad Portuaria de Santander.

Sabah Zrari
Directora Ejecutiva de International Institute of Ports and Cities.
Directora académica del Programa de Cursos sobre la Sostenibilidad
de las Ciudades Puerto de AIVP-IIPC.

Juan M. Esquembre Menor
Exdirector comercial y jefe de operaciones del puerto de Valencia.

Panel 2 Expertos en puertos:

Eusebio Vega Bueza
Experto en desarrollo portuario.

Mario Arbulú Miranda
Expresidente del directorio de la Empresa Nacional de
Puertos S.A. (ENAPU) Consultor internacional.

Cintha Morales Pastor
Abogada. Especialista en derecho marítimo y portuario.
Secretaria del Consejo Directivo de WISTA PERÚ.

Frank Boyle Alvarado
Expresidente del Comité Ejecutivo de la Comisión Interamericana
de Puertos (CECIP-OEA) Expresidente de la Autoridad
Portuaria Nacional (APN).

Edgar Patiño Garrido
Expresidente de la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

Panel 3 Megapuerto de Chancay: hacia una relación sostenible ciudad - puerto:

Manuel Hinojosa López
Presidente del directorio de la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

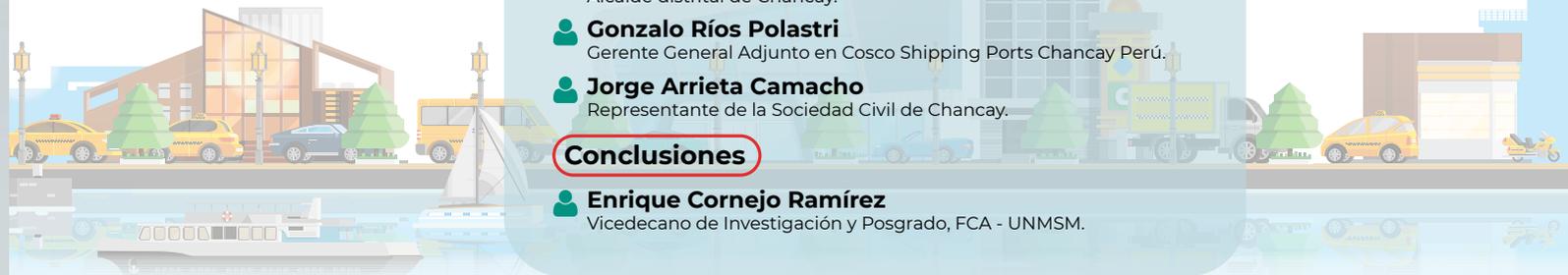
Juan Álvarez Andrade
Alcalde distrital de Chancay.

Gonzalo Ríos Polastrí
Gerente General Adjunto en Cosco Shipping Ports Chancay Perú.

Jorge Arrieta Camacho
Representante de la Sociedad Civil de Chancay.

Conclusiones

Enrique Cornejo Ramírez
Vicedecano de Investigación y Posgrado, FCA - UNMSM.



PRESENTACIÓN

Augusto Hidalgo Sánchez, decano de la FCA - UNMSM:

“ **Vamos a crear la escuela profesional de administración portuaria y marítima** ”

Así lo anunció el Decano, tras señalar que ya se ha conformado la comisión organizadora para constituir esta escuela, que sería la cuarta de la Facultad de Ciencias Administrativas.

La construcción del puerto de Chancay va a generar una serie de cambios en el país. Y como comunidad universitaria buscamos participar activamente a través de proyectos académicos y de investigación. Iniciativas que nos permitan consolidar la tradición

marítima que tiene el Perú, desde que se inició aquí la civilización más antigua de América, Caral.

La Facultad de Ciencias Administrativas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Decana de América, se suma a este megaproyecto portuario mediante la formación de los profesionales y técnicos. Por ello, hemos conformado una comisión organizadora para crear la escuela profesional de Administración Portuaria y Marítima.

“Este proyecto de nueva escuela debe ser aprobado este año e incorporar vacantes en el 2024. Y a partir del 2025 esperamos abrir operaciones en Chancay, en el fundo Santa María que el ministerio de Justicia y Derechos Humanos le ha asignado a la Facultad. Además, hemos establecido puentes sobre el tema con la Universidad de Fudan, con quien San Marcos ya tiene un convenio”, detalló el doctor Hidalgo Sánchez.

 **VER VIDEO:**
<https://acortar.link/JXy3uw>

Enrique Cornejo Ramírez, vicedecano de investigación y posgrado de la FCA - UNMSM:

“ **Sin esta infraestructura portuaria así concebida, hubiera sido mucho más difícil para el Perú afrontar la pospandemia** ”

El reto es que estos proyectos portuarios permitan el desarrollo de las ciudades que albergan estos puertos, convirtiéndolas en polos de desarrollo.

Entre el 2009 y el 2011, varios de los aquí presentes, gestamos una estrategia para la modernización de la infraestructura portuaria en el Perú. Así comenzaron las estrategias para el inicio de las operaciones del muelle Sur en el puerto del Callao. Y también la construcción del terminal multipropósito de este puerto.

Se inició la modernización del puerto de Paita y también se concesionó el nuevo muelle de minerales, solucionando un problema que teníamos en relación al tema de comercialización de minerales, el transporte marítimo y el cuidado ambiental.

Iniciamos también la concesión y construcción del primer puerto fluvial en el Perú, que tiene capacidad porta contenedores, el puerto fluvial de Nueva Reforma en Yurimaguas, que abre una condición multimodal extraordinaria para la interconexión Pacífico Atlántico en el eje Bayóvar y carretera interoceánica, puerto fluvial de Nueva Reforma, río Huallaga, río Amazonas y Atlántico.

 **VER VIDEO:**
<https://acortar.link/bVT2NB>

Hace más de una década se iniciaron estos proyectos, cuyos resultados son ya visibles, no obstante las dificultades del contexto internacional, como lo fue la pandemia; además de los problemas de la cadena logística.

El proceso de modernización continúa, pero ahora el reto es que estos proyectos portuarios, sumándose el megapuerto de Chancay, permitan el desarrollo de las ciudades que albergan dichos puertos.

Desde la academia nos hemos propuesto tener este Foro para responder al desafío de lograr que la infraestructura portuaria genere también un desarrollo armónico, sostenible y una conexión e inclusión con la población.



Experiencias de ciudad puerto en el mundo:



Teófila Martínez

Presidenta de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

VER VIDEO:
<https://acortar.link/yJ04DP>

VER PPT:
<https://acortar.link/C6Rb6z>

“En la integración ciudad puerto no deben haber ganadores, ni perdedores. Y para ganar todos debemos trabajar de manera leal y participativa”

Martínez ha sido alcaldesa de Cádiz por un período de 20 años. Y desde el 2020 es presidenta de RETE, asociación internacional sin fines de lucro que promueve el diálogo y la convivencia entre puertos y ciudades.

La presidenta de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (APBC) sostuvo que el obstáculo principal para el desarrollo armónico del puerto y la ciudad que los alberga es que ambos están convencidos de que uno de ellos será el perdedor: “A mi entender, en la integración puerto ciudad no pueden haber ni perdedores, ni ganadores, ya que todos tenemos que ganar y, para eso, tenemos que trabajar de manera leal y muy participativa”, explicó, tras detallar su experiencia tanto como alcaldesa, autoridad portuaria y ahora también presidenta de la asociación académica sin fines de lucro, RETE.

No podemos perder de vista que los puertos, en todos sus procesos de inversión, son agentes económicos de primer orden, son modernas empresas, son actividades económicas que generan empleos de calidad, duraderos y en

permanente transformación:

“Decimos que la actividad portuaria es un agente económico de primer orden porque los que hemos vivido y estudiado la historia de las ciudades portuarias sabemos que ellas son puertas de entrada al progreso. Y eso lo tienen que saber no solo las autoridades de las instituciones públicas, sino todos los ciudadanos. Entender la importancia que tiene para su economía la actividad portuaria, en un mundo moderno que tiene que ser cada vez más sostenible y respetuoso con las ciudades y territorio donde se ubica”, detalló la autoridad portuaria de Cádiz.

Martínez explicó que la mayoría de puertos importantes del mundo se han quedado encorsetados en unas integraciones urbanas que en un principio no pensaron en propiciar salidas y entradas de mercancías a

ese puerto a través del territorio de una manera clara y que no fueran vistas por los vecinos como un peligro o como una incomodidad:

“Creo que es muy importante a la hora de analizar el papel del territorio de los puertos y las ciudades, tener muy en cuenta un diseño de los accesos a vías de transporte en el territorio. El territorio en el que está un puerto determina el acceso a sus vías de transporte, a través de carreteras, ferrocarriles y de redes de transporte marítimo menores. Un puerto necesita estar conectado eficientemente con el resto del sistema de transporte para permitir el flujo de las mercancías y personas de manera rápida y eficiente”.

Asimismo, Martínez fue enfática al señalar que la integración puerto ciudad no solo debe ser física, urbanística o territorial; sino ante todo social, económica y cultural.



■ Ciudad de Cádiz, isla ubicada entre el océano Atlántico y el mar Mediterráneo.



■ “Cádiz, además de un puerto fantástico, con unas infraestructuras adecuadas para acoger a cualquier crucero en el corazón de la ciudad más antigua de Occidente, es un destino apasionante aún por descubrir”, señala Teófila Martínez.

DATO

La exalcaldesa comentó que para sus avances en el proceso de integración puerto ciudad en Cádiz han tomado como ejemplo los puertos de Málaga, Valencia, La Coruña, Santander y Barcelona, ya que ellos están mucho más avanzados en dicho proceso integrador.



Francisco Javier Álvarez García

Jefe de Departamento de Administración General y Servicio Jurídico en la Autoridad Portuaria de Santander.

VER VIDEO:
<https://youtu.be/djp5J1FizWo>

VER PPT:
<https://acortar.link/B3wnWq>

Santander: un polo cultural y de conocimiento frente al mar cantábrico

El puerto de Santander tiene una larguísima experiencia en materia cultural e identidad marítima portuaria. El Centro Cultural Botín es uno de los más visitados.

Javier Álvarez explicó que en la Bahía de Santander tuvieron que cambiar de paradigma para lograr su desarrollo urbanístico. Así, elaboraron el proyecto “Frente marítimo portuario Santander” para ordenar urbanísticamente los espacios integrados a la trama urbana y que ya no se estaban usando como puerto comercial. Dicho frente no sólo congregó al ayuntamiento de Santander y la Autoridad Portuaria, sino a las diversas administraciones

con competencias en ese territorio, como el gobierno regional.

“En el año 2010, el planteamiento que hizo la Autoridad Portuaria de Santander es que debemos sentarnos todos a la mesa. Ese grupo de trabajo hizo un plan maestro que permitió desarrollar esos espacios desafectados”.

Este plan maestro o plan general de ordenamiento urbano es el que ha

permitido a Santander convertirse en un foco cultural, académico, científico y deportivo. Sea mediante proyectos de concesión o bajo responsabilidad del ayuntamiento y su autoridad portuaria.

“Hemos realizado un trabajo constante que nos ha permitido que el ciudadano de Santander nos perciba como un polo cultural más dentro de la ciudad”

Aquí algunos de estos espacios que son gran atractivo turístico en puerto Santander:

Centro Cultural Botín



Centro de Arte Faro Cabo Mayor



Nave Sotoliva



Otros aportes:

Programa Editorial: han elaborado cómics dirigidos al público infantil, con historias relativas al puerto.

Cátedra con la Universidad de Cantabria y Nexport sobre IA aplicada a los puertos. “Llevamos más de 20 años siendo sede del Curso Iberoamericano de Gestión Portuaria”, detalló Álvarez.



■ La ciudad de Valparaíso recibió su primera embarcación en 1536, tras el arribo del Santiaguillo, nave que apoyaba la expedición de Diego de Almagro.



Sabah Zrari

Directora ejecutiva de International Institute of Ports and Cities. Directora académica del Programa de Cursos sobre la Sostenibilidad de las Ciudades Puerto de AIVP-IIPC.

 **VER VIDEO:**
<https://youtu.be/EK9bFna7kal>

 **VER PPT:**
<https://acortar.link/wThFwh>

El hito histórico que marcó el proyecto de red vial Acceso Sur a Valparaíso

Este proyecto es la obra con mayor presupuesto de inversión pública en Chile e implicó para su construcción tres décadas.

La doctora Sabah expuso sobre el proyecto “Acceso Sur a Valparaíso” que se focalizó en entregar una solución para sacar los vehículos de carga de la ciudad. Sostuvo que esta experiencia podría ayudar al puerto del Callao, ya que uno de los problemas que este enfrenta es también la saturación de sus accesos viales.

Camino “La Pólvora”

El proyecto Acceso Sur a Valparaíso (Camino La Pólvora) marcó un hito en la historia de la red vial de Chile.

De hecho es la obra con mayor presupuesto de inversión pública, que implicó para su construcción tres décadas entre los estudios de ingeniería y su ejecución. Fueron 22 kilómetros, lo que incluía tres túneles, tres viaductos, además de una vía exclusiva para transporte de carga. También se cuenta con una

vía para los vehículos livianos con miradores que permiten apreciar la belleza escénica del océano.

“El objetivo del Acceso Sur a la ciudad de Valparaíso (...) fue dotar de un nuevo acceso a la ciudad y al recinto Portuario, permitiendo con ello la reasignación del tránsito de cargas en el casco urbano (...) generando espacios con características urbanas, descongestión de la ciudad, disminución de la polución y facilitando condiciones para fines inmobiliarios o turísticos en el borde costero”. (Cita del libro de antología sobre el Camino La Pólvora, ruta 60 CH, p. 29).

El autor intelectual y promotor de este proyecto fue el arquitecto del municipio de Valparaíso, Harken Jensen.

A pesar de este proyecto que logró

eliminar un problema crítico como lo era el tema de accesibilidad, Valparaíso es una de las ciudades en Chile donde el nivel de conflicto entre ciudades y puertos ha sido el más agudo, llegando hasta procesos judiciales.

Tal es así que en la actualidad se ha retomado la inversión portuaria, pero con un proceso muy distinto que incluye la participación ciudadana de una forma muy activa.

¿Cómo explicar estos conflictos?

1. Las mejoras son un activo y se normalizan. La gente se olvida cómo eran antes las cosas.
2. Las poblaciones perciben la relación puerto ciudad de manera integral y multidimensional.



■ Foto de Zrari. Mirador en av. Altamirano, acceso para vehículos livianos en el camino a La Pólvora.

3. Refleja un deterioro de la confianza entre las autoridades y entre éstas y la población.

Aprendizajes

1. La relación puerto-ciudad debe entenderse de manera sistemática, abarcando los 3 pilares del desarrollo sostenible: social, económico y ambiental.
2. La evolución socio-política que se observa en todos los continentes requiere cambiar en profundidad el relato, la manera de comunicar y el cómo concebir los proyectos.
3. La promesa de creación de empleos y un relato basado exclusivamente en la competitividad ya no son suficientes.
4. Es determinante concebir los proyectos pensando en cómo este mejora la calidad de vida de la poblaciones que residen, estudian, trabajan en esos territorios.



Juan M. Esquembre Menor

Exjefe de operaciones de la Autoridad Portuaria de Valencia.

“La municipalidad y la autoridad portuaria deben liderar el núcleo del proceso de integración puerto y ciudad”

La armonización de los intereses del puerto y la ciudad es una tarea muy compleja. El primer paso es establecer la fórmula que garantice la permanencia del proceso en el tiempo, más allá de los avatares políticos.

El economista Juan Esquembre señaló unas pautas, o denominadores comunes que han tenido los casos exitosos de integración puerto y ciudad, que colocaron en el centro al ciudadano y la persona:

1. La profesionalidad y fortaleza de las instituciones públicas que tienen la competencia en la planificación, gestión y desarrollo tanto del puerto, como de la ciudad.
2. Hacer un buen diagnóstico de la realidad portuaria y de su ciudad. Los encargados de esta tarea deben ser la municipalidad y la autoridad portuaria. Luego se podrán incorporar otras instituciones.
3. Las instituciones y sus responsables políticos deben tener la mentalidad y la convicción para llegar a acuerdos y llevarlos a la

práctica, porque de lo contrario no vale la pena comenzar y perder el tiempo.

4. Armonizar los intereses del puerto y la ciudad es un proceso muy complejo y que además debe tener garantizada la continuidad y los resultados.
5. El proceso de integración puerto y ciudad necesita grandes inversiones. Y hay que comenzar en cada sitio partiendo de la realidad de la ciudad concreta y de su puerto concreto. No vale importar modelos. Centrarse en la situación real del puerto, de la ciudad y del país y su idiosincrasia.
6. Las personas pasamos, pero las instituciones permanecen, y no se puede estar cambiando de criterio con



■ Puerto de Valencia. Fue sede en el 2007 y 2010 de la Copa América, competición más importante de vela a nivel mundial.

cada cambio político. Se necesita una buena planificación del territorio en armonía con una buena planificación portuaria.

7. Las instituciones deben ser eficientes. Responder al proceso de cambio y de anticipación a los acontecimientos. Y las personas que integran estas instituciones deben estar cualificadas para su rol.
8. Trabajar en un buen diagnóstico y trabajar en los retos que se nos presentan debe ser también una

tarea modesta. Ya que estos procesos requieren muchos acuerdos y consensos, y mucha inversión. Entonces hay que ir poco a poco. Y de allí la importancia de tener equipos de trabajo equilibrados y permanentes.

9. Es fundamental la voluntad política, los equipos de trabajo, tiempo y empezar por poco. “Muchos pocos, hacen mucho”.

VER VIDEO:
<https://youtu.be/Ox4LHcNkr8s>

Expertos en Puertos



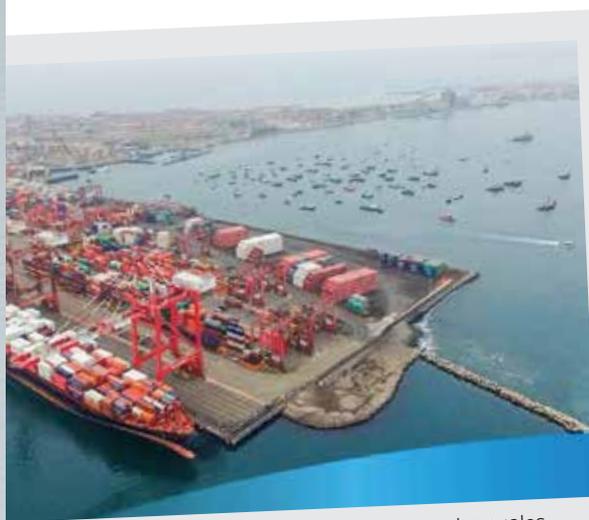
Eusebio Vega Bueza

Exdirector de planeamiento y estudios económicos de la Autoridad Portuaria Nacional.

VER VIDEO:
<https://youtu.be/CAdIHhE3NxQ>

“Es necesario reorientar las retribuciones económicas de las concesiones para acciones directas que permitan la integración puerto y ciudad”

Según OSITRAN, aproximadamente se recaudan 27 millones de dólares al año por concepto de retribución de las concesiones. Callao recibe aproximadamente 15 millones.



■ El puerto del Callao tiene tres concesiones las cuales responde a la APN | Fuente: DP World.

El ingeniero Eusebio Vega explicó que el Sistema Portuario Nacional (SPN) en los últimos 30 años alcanzó metas relacionadas con la dimensión económica de los puertos, vale decir tuvo como objetivos cerrar brechas de inversión en ellos, mejorar la competitividad para el comercio exterior, pero poco se avanzó en las otras dimensiones como la social y la ambiental.

“La experiencia española nos muestra que nuestras ciudades portuarias están de espaldas al mar. Solo basta dar una mirada alrededor de los terminales portuarios que operan actualmente cómo se dificulta esa mirada hacia el mar. Poco se ha avanzado en

mejorar esta relación puerto y ciudad, a pesar de tener los recursos disponibles por las retribuciones económicas que se obtienen mediante las concesiones”.

En el caso del SPN se ha tratado de mejorar la relación puerto ciudad incorporando en los contratos de concesión retribuciones al Estado para destinarlo a un fondo social que ha logrado experiencias exitosas. Sin embargo, es claro que el desarrollo del puerto no ha sido armonioso con el de la ciudad. Y los temas de mayor preocupación son los referidos a la ocupación de las áreas de desarrollo portuario, accesibilidad vial de los vehículos de carga a los puertos, la afectación de la calidad del aire, del agua y el ruido.

“Si nos preguntamos hacia dónde se han orientado esas retribuciones del 5 y 3 por ciento derivados de los contratos de concesión, no se sabe a ciencia cierta su destino”.

Redefinir la gobernanza portuaria

1. Es necesaria una mayor participación de las municipalidades en el sistema portuario nacional. Desde mi experiencia en el SNP hay necesidad de establecer políticas que incorporen a los gobiernos locales y regionales. Asimismo hay clara necesidad de mejorar las estructuras de diálogo, como la formación de los consejos de coordinación.
2. Hay que redefinir la gobernanza portuaria con participación real de las autoridades implicadas. Formular planes regionales portuarios, que no existen, y que puedan incorporar acciones de integración puerto y ciudad.
3. También incorporar en la discusión los conceptos de puerto verde e inteligente, para el desarrollo de la excelencia de la dimensión ambiental, que es un principio fundamental de la competitividad económica portuaria y la integración con la ciudad.
4. Finalmente, es necesario revisar y reorientar las retribuciones económicas establecidas en los contratos de concesión hacia actuaciones directas para mejorar la integración puerto y ciudad. Y compatibilizar los planes de desarrollo portuario nacional con los planes de desarrollo portuario regional, los planes de desarrollo urbano y los planes de desarrollo de áreas abiertas a la ciudadanía.

P

A

N

E

L

2

8.



Mario Arbulú Miranda

Expresidente del directorio de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU).

“Compadrazgo, contubernio y corrupción, las ‘triple C’ que impiden el desarrollo portuario sostenible y eficiente”

Arbulú sostuvo que la infraestructura de transporte es la prioridad para el desarrollo del país. Hipótesis la desarrolló en su investigación para lograr el grado de magíster.

Mario Arbulú lideró el grupo de trabajo que elaboró el Primer Plan de Desarrollo Portuario. En el 2003 se dió un primer paso con la creación de la Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley N.º 27943: “esta fue y sigue siendo una mala ley. Entre el 2018 y 2019 quisimos hacer algunos cambios, pero nos enfrentamos a un contexto político y todo quedó en el papel”, explicó, tras precisar que al menos esta norma permitió la creación de la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

El Corredor Camionero y la infraestructura de transporte

En el 2007 empecé a exponer en foros y programas de televisión la idea del “Corredor Camionero”, al que hasta la fecha no se le ha prestado atención, salvo los concesionarios, como una solución para el gran problema de ingreso y salida de camiones que afecta el acceso a los puertos.

“Para tener un buen puerto hay que

tener buenos gestores y líderes. Y lamentablemente, al politizarse los cargos, se nombran a personas que no están capacitadas, ni tienen experiencia en interconexión logística, por ejemplo”.

De otro lado, he sostenido también en mi investigación para obtener mi grado de magíster, la hipótesis de que la primera prioridad en el desarrollo del país es la infraestructura de transporte. Recibí muchas críticas, pues dijeron que prioridad son la educación y la salud, que lo son, pero si no tenemos las vías en un país como el nuestro, que es un país con diferentes mesetas, climas y regiones, no vamos a poder hacer nada. La interconexión es clave.

Las triple “C” que en el mundo afectan la integración puerto y ciudad

Compadrazgo, contubernio y corrupción son las “triples C modernas” y principales barreras que se enfrentan, no solo en el Perú, para poder



VER VIDEO:

<https://youtu.be/4aokqnGJIro>



despegar en el desarrollo portuario sostenible y eficiente.

“Nelson Shack, el Contralor General de la República del Perú, dijo que solamente en el año 2022 en el Perú se habían perdido 24 mil millones de soles producto de la corrupción, y para erradicar la pobreza en nuestro país se necesitaba la mitad de ese dinero perdido. Y que solamente en ese mismo año se habían incluido 8730 funcionarios del Estado en procesos ligados a presuntos temas de corrupción”.

Esta situación expuesta por el Contralor nos lleva a pensar que los puertos no saldrán adelante solo con planes maestro, pues la gran lucha es contra la corrupción, la necesidad de nombrar gente que no tiene capacidad, ni conocimiento ni experiencia en el desarrollo de liderazgo y de gestión en los puertos.

El SIMA

La construcción de la nueva Base Naval del Callao dejará espacios liberados en el puerto, donde se proyecta potencializar el Sistema del Servicio Industrial de La Marina (SIMA), para que este pueda convertirse en el “gran taller del Pacífico Sudamericano”.

■ SIMA Perú: actividades orientadas a la construcción, reparación, mantenimiento y modernización de buques de la Marina de Guerra del Perú.





Cinthya Morales Pastor

Secretaria del Consejo Directivo de WISTA Perú.



El cabotaje como alternativa próxima para descongestionar el acceso a los puertos

Explicó que los veinte puertos más importantes del mundo son megaciudades.

Los veinte puertos más importantes del mundo tienen en común que son megaciudades. Esto lo han logrado gracias al diálogo y consensos que les ha permitido unificar sus visiones. Y esas experiencias nos sirven como ejemplo.

Los puertos son exitosos en la medida que puedan contribuir con su progreso a la ciudad. El fin de un puerto es cargar mercancías, pero de nada servirá que internamente sus operaciones sean eficientes, cuando en la calle, los ciudadanos se encuentran con escenarios de caos producto de la congestión vehicular maximizada por el tráfico de carga pesada.

“La congestión vehicular del puerto del Callao le cuesta 931 millones de soles anuales al comercio exterior. Y se estima que el puerto de Chancay agregará 2500 camiones al tráfico de carga pesada en el norte chico”, refirió Cinthya tras mostrar datos difundidos por la prensa local.

Desafíos de la realidad peruana:

1. Planificación urbana desconectada de la planificación portuaria. Urge actualizar los planes catastrales para identificar las vías de acceso a la ciudad.
2. Necesidad de compatibilizar actividad logístico - portuaria con usos urbanos.
3. Ausencia de identificación del ciudadano frente a los beneficios del puerto, pese al canon portuario.

Soluciones:

1. Políticas públicas integradoras. Voluntad política que quieran realizar los cambios pero no de manera aislada.
2. La Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) es una buena experiencia integradora que se debe replicar.
3. Desarrollo de redes de infraestructura de transporte para el tráfico portuario (carreteras, ferrocarriles y canales) que no afecten la vida ciudadana.

La Ley del Cabotaje marítimo

El cabotaje se constituye en una alternativa porque no el mar no requiere infraestructura costosa ni proyectos de larga ejecución. Debemos usar nuestro mar y sus puertos para reducir los costos logísticos que permitirán el traslado más eficiente de las mercancías, mientras que, en paralelo, vamos descongestionando el tráfico y vamos ejecutando vías alternas.

La ley de Cabotaje necesita mejoras, hay en el Congreso un proyecto legislativo pendiente de la segunda legislatura. Esta va a generar menores costos de mantenimiento en carreteras, menor contaminación, etc.

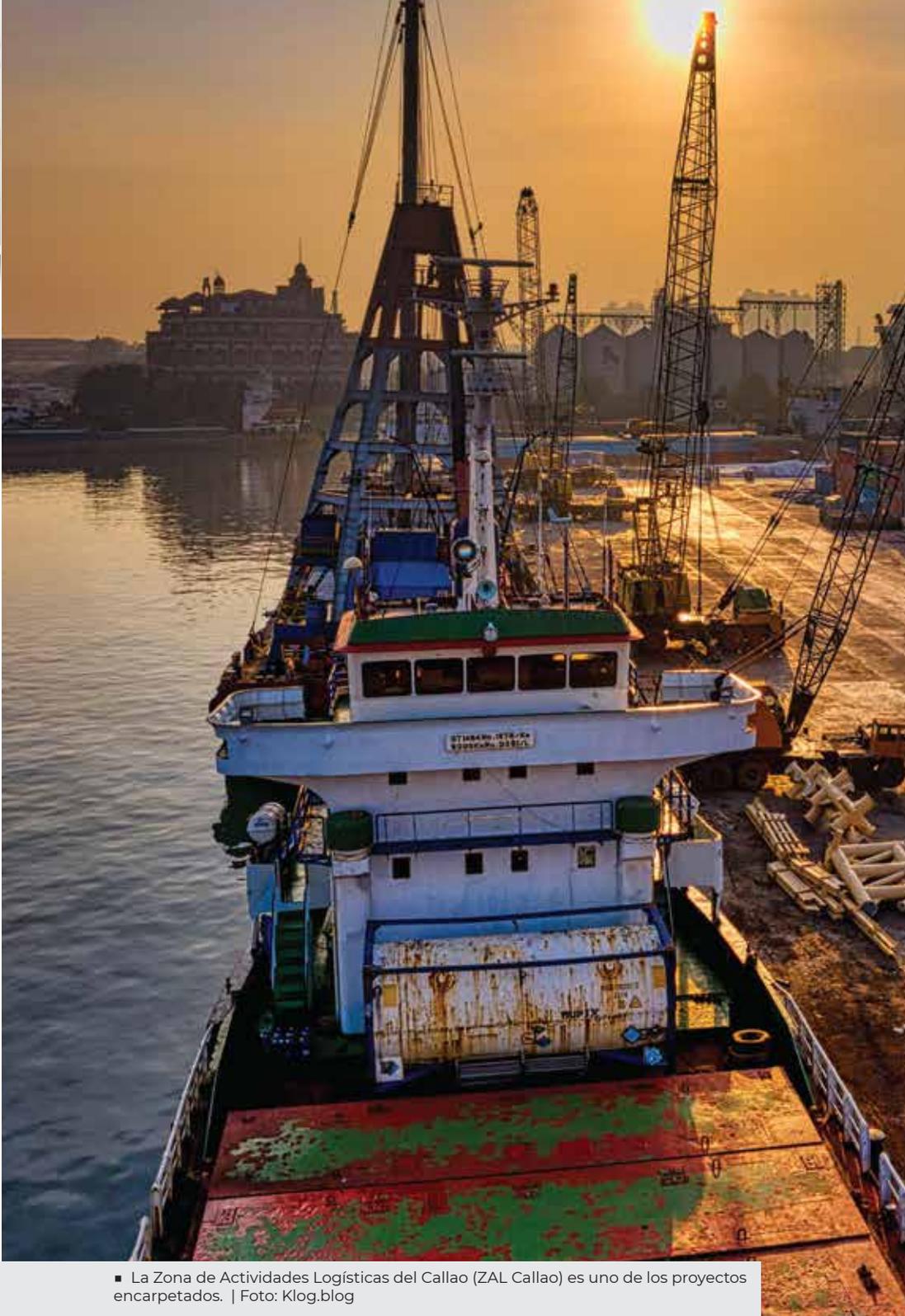
¿POR QUÉ NECESITAMOS UNA LEY QUE PERMITA EL CABOTAJE MARÍTIMO?

WISTA

- Menor uso de carreteras por lo que se disminuye el tráfico y reduce los accidentes de tránsito.
- Menores costos de mantenimiento de carreteras
- Menor contaminación por menor uso de camiones.
- Menores riesgos implícitos al transporte terrestre (demoras, asaltos, congestión).
- Genera una vía de suministro alterna a la Carretera Panamericana en caso de desastres naturales u otros.
- Mayor capacidad de reacción en caso de desastres naturales
- Incrementa la competitividad de las exportaciones regionales.

VER VIDEO:
<https://youtu.be/koNXzGKSHWA>

VER PPT:
<https://acortar.link/qeoSm4>



VER VIDEO:
<https://youtu.be/H5YHSBW7RDI>



Frank Boyle Alvarado

Expresidente del Comité Ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos (CECIP-OEA). Expresidente de la APN:

“En el puerto del Callao tenemos muchos proyectos para mejorar su acceso que están encarpetados por causa de la mentalidad cortoplacista de los gobiernos”

Boyle Alvarado dijo que uno de los proyectos estancados es el traslado del terminal pesquero al distrito de La Perla.

El puerto del Callao es el más grande del Perú y de la costa oeste del Pacífico sudamericano. Durante la Colonia fue el principal puerto para el comercio español.

Desde mi experiencia como expresidente de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), puedo afirmar que en el Callao se realizaron un conjunto de proyectos para facilitar las actividades portuarias, pero estas han quedado encarpetadas porque no tenemos políticas permanentes, políticas de Estado. Cada gobierno que ingresa o es un avance o es un retroceso, o también nos quedamos firmes en un punto y no se avanza más.

En el 2006 se inició el proceso de concesiones en el Callao. Desde entonces se empezó a prever los problemas para el ingreso y salida del puerto, y empezó a mejorarse las vías de acceso; como por ejemplo, las avenidas Manco Cápac, Guadalupe y Mariátegui.

Se buscó también integrar el sistema ferroviario, pues como se ha

visto en las experiencias anteriores de ciudades puerto en el mundo, el ferrocarril cumple un rol fundamental.

Intentamos que la zona de Puerto Nuevo fuera añadida al ámbito portuario. Se conversó con la gente para que puedan ser trasladadas a viviendas seguras, pero esto no logró concretarse.

Otro proyecto importante que se quedó en el tintero fue conformar la Zona de Actividades Logísticas del Callao (ZAL Callao). Esta debería estar integrada al sistema de ferrocarril.

Esperamos que estos estudios y proyectos se reactiven, ya que no solo facilitarían la actividad en el puerto, sino que también contribuiría a una relación amigable con la población.

Han transcurrido 17 años desde la primera concesión en el Callao y el desafío que se tiene es a todo nivel de autoridades, empezando por la APN, siguiendo por el gobierno regional, local y los ministerios involucrados en el tema, como Transportes, Vivienda y el de la Producción.

■ La Zona de Actividades Logísticas del Callao (ZAL Callao) es uno de los proyectos encarpetados. | Foto: Klog.blog



Edgar Patiño Garrido

Expresidente de la Autoridad Portuaria Nacional (APN):

“Planes para los puertos existen, el problema sigue siendo su implementación”

El expresidente de la APN sostuvo que los planes de desarrollo urbano deben estar alineados con los planes logísticos portuarios.

 **VER VIDEO:**
<https://youtu.be/QITjd1Qct2A>



La inversión en los puertos al año 2021 es de 2800 millones de dólares, proveniente del sector privado. Esta situación ha significado que el Perú pueda dar ese gran salto en su sistema portuario a lo largo de estos 20 años, mediante las asociaciones público privadas, lo que evidencia que sí ha habido una política portuaria.

Las plataformas logísticas en el Perú han creado parques industriales, pero en un orden no planificado, no orgánico. Los planes de desarrollo urbano deben estar alineados con los planes logísticos y portuarios.

El Perú ha avanzado en su proceso de modernización de gestión pública. Y la Ley del Sistema Nacional Portuario ha permitido las inversiones en el Perú. Lo que necesitamos es crear comunidades portuarias para seguir generando esa participación del sector público y privado para una logística eficiente en los puertos.

Y el pilar en la cadena logística portuaria es contar con profesionales capacitados. También se debe garantizar la seguridad, porque sin ella no hay inversión. La seguridad es

un aspecto cardinal también de la cadena logística que las autoridades deben resolver, ya que sin ella no hay inversión, ni satisfacción de la comunidad.

Si estos pilares no se cumplen, habrá:

- Ineficiencia
- Desconocimiento
- Escasa coordinación
- Infraestructura no adecuada
- Sin conectividad
- Inseguridad
- Deficiente servicio
- Sin integración con la ciudad

Se necesita también que los alcaldes se comprometan a integrar la ciudad al puerto, ellos deben liderar esta tarea.

Finalmente, señalar que el problema en el país no es que no se tenga clara la ruta a seguir, planes nacionales hay, también planes institucionales, de sector, de desarrollo urbano, pero lo que no tenemos son gestores que los implementen y la gran tarea de nosotros, y de la academia, es que se explique esto, de que el gran problema en el Perú es la implementación de los planes y su continuidad en el tiempo.



■ Callao Monumental se ha convertido en un potente eje cultural y artístico del puerto. Aquí encontrarás galerías, exposiciones de arte, tiendas de artistas independientes, conciertos y festivales de música al aire libre. | Foto Perú Travel.

Megapuerto de Chancay: hacia una relación sostenible ciudad - puerto



Manuel Hinojosa López

Presidente del directorio de la Autoridad Portuaria Nacional.

VER VIDEO:
<https://youtu.be/sVI31WDZgtg>

“Se debe incorporar el concepto puerto ciudad en la norma para poder regularlo”

El presidente de la APN dijo que además se debe determinar el alcance de lo que significa terminal portuario o puerto.

Los puertos son polos de desarrollo importantes para un país. Así tenemos que la evolución del movimiento de carga del Sistema Portuario Nacional (SPN) ha sido positiva. Del 2002 al 2023 ha aumentado en más de 120 por ciento. Mientras que la evolución del movimiento de contenedores del 2010 al 2023 ha crecido en más de 310 por ciento.

En la interacción puerto ciudad intervienen tres actores principales que se interrelacionan: las autoridades locales, los operadores portuarios y las personas. Ellos comparten espacios, vías de comunicación y servicios comunes.

Pero no basta con que interactúen, sino que se integren. Esta integración no se ha dado porque no se ha planificado.

Terminal Internacional del Sur (TISUR) - Matarani

El Terminal Internacional del Sur que opera en el puerto de Matarani ha desarrollado acciones de responsabilidad social orientadas a aspectos básicos como: salud y bienestar, educación, becas a estudiantes, financiación a docentes. También actividades vinculadas a la ODS como la igualdad de género y acción por el clima. Así, del año 2012 a la fecha, TISUR ha invertido en proyectos sociales más de 9 millones de dólares.

Terminal portuario de Paita

En el 2009 se creó la Asociación Civil Fondo Social Terminal Portuario de Paita para administrar los recursos provenientes de los procesos de



■ Inversión del Fondo Social del Terminal Portuario de Matarani.



■ Inversión del Fondo Social del Terminal Portuario de Paita.

inversión privada y desarrollar proyectos sociales enfocados a mejorar la calidad educativa, sanitaria, de bienestar social y de infraestructura del distrito de Paita.

En educación se ha invertido más de 22 millones de soles. En salud, más de 4.5 millones y en temas de bienestar, como implementación de Cuna Más, ollas comunes, etc., más de 1.5 millones.

Accesos al terminal portuario del Callao

Más de 4 mil camiones ingresan al Callao diariamente, lo que afecta a la comunidad. Para salir de este caos se ha pensado en el proyecto de antepuerto en la Base Naval del Callao.

Acciones de la APN para contribuir a la integración puerto ciudad

- Foros informativos.
- Visitas guiadas a los terminales portuarios.
- Limpieza de playas.
- Talleres sobre el cuidado del medio ambiente.
- Talleres sobre igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.

Desafíos de la APN

1. Actualización de la normativa a fin de que se evite duplicidad de funciones.
2. Incorporar el concepto puerto ciudad en la norma para poder regularlo.
3. Determinar el alcance de lo que significa terminal portuario o puerto.
4. Con quién va a interactuar el puerto: con la autoridad distrital, provincial o regional.
5. Mayor y mejor coordinación entre las entidades del estado.
6. Fomentar la responsabilidad social para que sea mayor y orientada a lo que requiera la población.
7. Identificar las áreas de influencia del terminal portuario. Planificación urbana coordinada con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.
8. Esta integración tiene que darse a favor de la buena vecindad, promoviendo objetivos comunes.



Juan Álvarez Andrade

Alcalde del distrito de Chancay para el período 2023 - 2026:

VER VIDEO:
<https://youtu.be/yPRIX0B3Ri8>

“No solo queremos que nuestro distrito crezca, sino que se desarrolle”

El burgomaestre señaló que vienen elaborando el Plan de Desarrollo Urbano para aprovechar al máximo la oportunidad de crecimiento que les brindará el megapuerto de Chancay.



Chancay tiene 140 kilómetros cuadrados de territorio y un aproximado de 70 mil habitantes. La construcción del megapuerto en la zona, cuyas operaciones iniciarán en el 2024 les ha puesto retos muy altos a nivel organizacional. Por ello, informó su alcalde, vienen elaborando el Plan de Desarrollo Urbano del distrito que les permita armonizar el puerto con la ciudad y aprovechar al máximo la oportunidad de crecimiento que les brindará cobijar al futuro puerto más importante para el comercio de China con América Latina.

“No solo queremos que Chancay crezca, sino que se desarrolle. No solo mejorar las cifras económicas, sino también la educación en nuestro distrito. Hemos avanzado en infraestructura educativa, más no en calidad. Eso nos falta”.

Se necesita también preparar a los jóvenes de Chancay para que puedan ser parte del desarrollo que traerá este megapuerto. Por ello, solicitamos el apoyo del ministerio de Educación para implementar las mejoras en el Instituto Superior Tecnológico de Chancay.

Solicitó el apoyo inmediato del MTC y del Gobierno Nacional para solucionar temas vinculados con la salud y educación. Por ejemplo, para los 22 mil asegurados que tienen solo cuentan con un centro de salud que tiene 5 médicos.

Necesitamos también una alianza con todas las autoridades del entorno, desde el Callao pasando por Huaral y Huacho. Y solicitamos que la costa marina de Chancay, de 20 kilómetros con vista al mar, se preserve y no desperdicie su valor turístico.





Gonzalo Ríos Polastri

Gerente general adjunto en Cosco Shipping Ports Chancay Perú:

VER VIDEO:
<https://youtu.be/igFKfBR5ALQ>

“De Chancay a Shanghái” : el megapuerto más grande que se ha desarrollado en el Perú tiene como tarea principal el cierre de brechas para integrar puerto y ciudad

Ríos explicó que se ha invertido casi 1.5 millones de dólares en estudios, que han permitido, por ejemplo, tener la preinversión viable para el sistema de tratamiento de aguas residuales de la ciudad de Chancay, ya que en la actualidad, los desagües van directamente al mar.

El puerto de Chancay viene a cubrir una necesidad que existe de poder tener un contacto directo hacia el mercado asiático. Es un proyecto que nace desde cero, en una zona que había sido un criadero de cerdos. Para contrarrestar los problemas de accesibilidad y no afectar a la ciudad, contará con un complejo de ingreso, que incluye un túnel. Además de una zona logística adyacente de 870 hectáreas. Y se ha reservado un espacio de aproximadamente 30 hectáreas para que Chancay pueda tener una estación de tren.

Plan de Desarrollo Urbano

En los planes de desarrollo es necesario considerar el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que es un documento de reciente gestación. También es importante el Plan de Acondicionamiento Territorial (PAT) de Huaral. Actualizar el Plan de Desarrollo Urbano es una absoluta prioridad. Este debe permitir una visión de 10 años, en

donde el cierre de brechas tiene que estar incluido como primera tarea.

El cierre de brechas sociales: primera tarea para lograr la integración con la ciudad

Queremos ser parte integral del desarrollo de Chancay, para ello tiene que haber primero un cierre de brechas sociales.

Chancay es el primer puerto privado de uso público, por tanto, tiene una fuerte vocación de bienestar para la comunidad. Estamos comprometidos con el cierre de brechas sociales, se ha trabajado de la mano con los pobladores, para identificar consensos durante el proceso de la construcción del puerto. También con las 11 agrupaciones de pescadores artesanales con quienes se ha firmado convenios.

En su diseño, se han considerado todos los elementos para minimizar el impacto del puerto en la ciudad. Nuestro compromiso no es solo tener un mejor puerto, sino una mejor ciudad y mejores ciudadanos.

Se han invertido casi 1.5 millones de dólares en estudios, que han permitido, por ejemplo:

- Tener la preinversión viable para el sistema de tratamiento de aguas residuales de la ciudad de Chancay, ya que en la actualidad, los desagües van directamente al mar.
- Preinversión viable para el Centro de Salud Peralvillo I - 4.
- Preinversión viable para acción integral de respuestas a emergencias. Gestión de asignación de predios para Proyecto de Complejo Policial y sede Capitania.
- Preinversión viable para el Instituto Superior Tecnológico de Chancay (4 carreras nuevas a las dos existentes).
- Financiamiento del Plan de Desarrollo Turístico de Chancay. Financiamiento del Plan Regional de Turismo.
- Mercado de abastos para la ciudad entregado en obras por impuesto.
- Polideportivo de Chancay en obras por impuestos.

Diseño en relación al concepto puerto y ciudad

Desde su diseño, el puerto ha buscado identificar las ventajas que tiene ser un greenfield, y complementarse con la ciudad a través de determinadas características, como puede verse en este cuadro:



El puerto del futuro hoy

Como se ha visto, hay muchos planes, visiones y proyectos en desarrollo. Hay acciones de cierre de brechas en curso por el propio proyecto y la propia gestión pública. Hay una visión de futuro, pero falta ese elemento integrador del que se ha hablado a lo largo de este foro.

Y de nada servirá materializar los planes estructurados, si no tenemos coherencia y continuidad. Pues un gran problema en la gestión pública es que no hay continuidad en la visión y en la gestión. Los planes deben dejar de ser solo letra.



Jorge Arrieta Camacho

Representante de la sociedad civil de Chancay:

VER VIDEO:
https://youtu.be/C_f8OJ_mi2Y

“Mediante normas, el alcalde debe desterrar el fantasma de que a los habitantes aledaños al puerto de Chancay se les va a expropiar sus viviendas”

Arrieta dijo que los chancayanos le abren sus puertas a la inversión siempre y cuando esta respete su medio ambiente y su historia. Y que no solo quieren ser espectadores, sino socios del desarrollo que provocará el megapuerto de Chancay.



■ El Castillo de Chancay es uno de los lugares más concurridos. Obra arquitectónica al pie del océano construida en 1924 bajo la dirección de doña Consuelo Amat y León, poeta, arquitecta y escritora descendiente de italianos residentes en el Perú.

Por legado e historia, los chancayanos somos hombres de mar y siempre aspiramos a ser un puerto mayor. Hoy que la oportunidad se da tenemos que resolver algunas preocupaciones, siendo la fundamental, la educación y preparación de nuestros jóvenes, para que puedan aprovechar y ser socios de los cambios que se vienen para el distrito de Chancay, tras la construcción de uno de los puertos más importantes para el comercio con China.

Necesitamos tener jóvenes con formación en mecánica, electricidad, aduanas, naviera industrial, en todo lo que va a ofertar el puerto. “Nos preocupa que nuestros jóvenes no solo sean la mano de obra para cargar el bulto, sino que sean actores principales”.

La relación puerto y ciudad se ha ido deteriorando con el tiempo porque

los puertos responden, en mayor medida, a imperativos económicos fuera de las ciudades que los cobijan. Pero a su vez, como se ha visto en este foro, hay experiencias integradoras que podemos seguir. Por ejemplo, el puerto La Luz, el más importante de Canarias, a 150 metros están las viviendas todas mirando hacia su mar, desarrollándose actividades para preservar su historia y costumbres.

Corredores turísticos, el Museo de Sitio y tráfico de terrenos

Solicitamos a la empresa apoyarnos en los corredores turísticos. Por ejemplo, el museo de sitio en Laure, que es la capital de la cultura Chancay y que contaba con 200 hectáreas, hoy apenas estamos llegando a 49. Va desapareciendo producto de la demanda y tráfico de terrenos y es necesario intervenir.



■ Los cuchimilcos son unas estatuillas de arcilla pertenecientes a la cultura Chancay.

Chancay que está próximo a los 500 años de fundado, puede lograr el éxito, como otros puertos, pero de forma ordenada, y para ello tiene que tener vías, cultura, educación y seguridad.

Al alcalde, pedirle que destierre ese fantasma, a través de normas y ordenanzas, que a los habitantes aledaños al puerto se le va a expropiar sus viviendas. Que declare intangible algunos sectores, como el puerto de Chancay, Santa Rosa, Los Álamos, y tantos pueblos aledaños para que sean zonificados como espacios de vivienda y donde se permitan negocios locales y familiares, como hoteles, restaurantes, farmacias. El puerto no tiene una sola farmacia.

El chancayano tiene que ser socio de esta oportunidad

Los chancayanos abrimos las puertas y corazón a la inversión privada, nacional, local y extranjera, pero bajo el irrestricto respeto a su ecología y su medio ambiente, a su tradición, a su cultura, a su historia, a su folklore. Una ciudad que no respeta su tradición no puede pensar en su futuro. Chancay le abre las puertas al avance y desarrollo, pero avancemos todos, no como simples espectadores, sino como socios de ese desarrollo.



Enrique Cornejo Ramírez

VER VIDEO:
<https://youtu.be/04NLndcHInQ>

Vicedecano de investigación y posgrado de la Facultad de Ciencias Administrativas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Docente fundador de la escuela de Negocios Internacionales de esta Universidad. Exministro de Estado:

“ Tenemos que mirar al Perú como un hub regional mirando hacia el Asia ”

Informó que una próxima actividad debe contar con la participación del presidente del Consejo de Ministros y de los ministerios involucrados para lograr avanzar en la integración puerto y ciudad, como son Transportes y Comunicaciones, Vivienda, Comercio Exterior, Cultura. Y también se invitará a los organismos reguladores.

Este Foro Internacional nos deja nuevos planteamientos y autocríticas, que podría resumirlas así:

- 1. Teófila Martínez** nos llamó la atención de que acá no debe haber ni ganadores, ni perdedores. Que la integración no solo es física, sino social, cultural y humana.
- 2. Javier Álvarez** nos habló de la importancia de articular los planes de desarrollo portuario con los planes de desarrollo de las ciudades. Y nos contó la experiencia de que el ciudadano de Santander percibe a su puerto como un polo cultural y de conocimiento.
- 3. Sabah Zrari** nos contó la experiencia de Valparaíso justamente en relación al tema ciudad puerto y el hecho de que este ha logrado avances importantes en este objetivo, no obstante de que no hace mucho tiempo tenía una situación de conflicto respecto al avance de la actividad portuaria. También dijo algo muy importante, de que hay que cambiar la narrativa, no solo impactando en la competitividad, sino cómo se mejora de manera concreta el nivel de vida de la población.
- 4. Juan Esquembre** nos dio la lección sobre cómo debe desarrollarse el tema de la integración ciudad puerto. En su opinión, la iniciativa debe partir del municipio y de la Autoridad Nacional Portuaria. Coincidió con otros expositores de que debe haber una buena planificación del territorio. Y que no se trata de importar modelos, sino de tener instituciones sólidas y personas calificadas.
- 5. Eusebio Vega** nos comentó que la dimensión económica ha tenido un gran avance, en términos de inversiones, competitividad, pero no así la dimensión social y ambiental. Entonces si queremos un enfoque integral este es el camino que debemos enfatizar. Llamó la atención también de que en el caso de los puertos que tiene contribuciones, estas no han ido en planes que permitan integración con las ciudades. Reclamo mayor relación de los actores involucrados.
- 6. Mario Arbulú** nos dio un panorama del marco normativo en la que se ha desarrollado la actividad portuaria las dos últimas décadas y media. Refiriéndose entre ellos al proyecto del corredor camionero. Y nos habló de las triples “C” virtuales: cantidad, calidad y competitividad y las triples “C”, perversas: compadrazgo, contubernio y corrupción.
- 7. Cinthya Morales** incorporó al debate la visión de los usuarios de los puertos.
- Habló de los problemas como la congestión en los accesos y destacó los ejemplos de buenas prácticas, como el de la VUCE. También se refirió al cabotaje marítimo que requiere mejoras en la normatividad.
- 8. Frank Boyle** nos explicó como desde la APN se han hecho esfuerzos para mejorar proyectos vinculados a los accesos, particularmente en el caso del Callao. Hablo de la necesidad de políticas de Estado y que se ejecuten los proyectos ya existentes.
- 9. Edgar Patiño** nos dio una visión optimista y para él sí ha habido una política portuaria en estos años. Explicó los impactos de la logística en las ciudades y reclamó la necesidad de generar comunidades portuarias para una logística eficiente en los puertos.
- 10. Manuel Hinojosa** destacó como se viene dando la relación puerto ciudad en Matarani y Paita. Afirmó que los puertos son polos de desarrollo, pero con vías de acceso que no están dedicadas por falta de planificación. Y que hay que incorporar el concepto puerto ciudad en la normatividad.
- 11. Juan Álvarez** nos dio una visión de cómo la autoridad local está mirando

este proyecto desde la perspectiva de su población: “no quiero que crezca la ciudad, quiero que se desarrolle”. Propuso que Chancay sea un piloto para que muchas de las propuestas acá planteadas puedan aplicarse. Un elemento clave es el nuevo plan de desarrollo para Chancay. Finalmente reclamó que el gobierno nacional de el apoyo que se necesita para estos esfuerzos.

- 12. Gonzalo Ríos** nos habló de las características de este proyecto, de la importancia que tiene este para integrar muchos aspectos, y no mirarlos como competencia, sino como parte del crecimiento del mercado actual. Tener en cuenta también un enfoque integral para el cierre de brechas. Coincidió con el alcalde en que el elemento integrador más importante es el desarrollo del nuevo plan de desarrollo urbano. Y yo agregaría que este se integre al plan de desarrollo portuario.
- 13. Jaime Arrieta** nos dijo que en Chancay siempre han aspirado a ser un puerto mayor. Que están de acuerdo con la inversión privada, pero que esta vaya en armonía con la historia, la cultura, con el desarrollo del distrito y dijo que su población necesita capacitación, corredores turísticos y seguridad ciudadana.

DATOS:

- En el Perú tiene 62 puertos: 45 marítimos, 11 fluviales y 6 lacustres. Los puertos marítimos más importantes son: Callao, Paita y Pisco. El 91% de las exportaciones del Perú se hacen mediante transporte marítimo.
- El Foro Internacional “La integración urbana en ciudades puerto: experiencias y aprendizajes” se llevó a cabo el 5 de julio, vía Google Meet. Fue organizado por el Vicedecanato de Investigación y Posgrado de la Facultad de Ciencias Administrativas de la UNMSM y WISTA Perú, asociación de mujeres de los sectores marítimo, portuario, comercio exterior y logística.

CONCLUSIONES |

Desde la Academia nos queda claro ahora aspectos importantes para trabajar con ustedes:

- Hay planes, pero hay que aplicarlos. Y esta ya es una primera tarea. El planeamiento estratégico no está avanzando adecuadamente.
- La articulación entre los actores. Estamos pensando en un próximo que cuente con la participación del presidente del Consejo de Ministros y de los ministerios involucrados para lograr avanzar en la integración puerto y ciudad, como son Transportes y Comunicaciones, Vivienda, Comercio Exterior, Cultura. Y también se invitará a los organismos reguladores.
- Se realizará un evento específico sobre cabotaje, que es uno de los grandes subproductos de este mega puerto de Chancay.
- Incorporar también a la Marina Mercante entre los actores. Proyectos que están en camino hace tiempo, no solo tienen que ser priorizados, sino ejecutados.
- No solo hay que mirar a Callao y a Chancay como hub, sino al Perú como un hub regional mirando hacia el Asia, y no para competir entre nosotros, sino para complementar este trabajo que va a significar y que es monumental. Pero que al mismo tiempo que se traduzca en la mejora de calidad de vida de los

peruanos que no solo están en la zona de Chancay y Callao, sino en toda la zona costera donde tenemos puertos en actividad.

- Poner en marcha el tren de cercanías que unirá Huacho con el Callao, que a su vez se integra con la Línea 2 y parte de la Línea 4 del metro de Lima y Callao, que a su vez se integra con la Línea 1 y que se tendría que reintegrar con el tren de cercanías hacia el Sur, que podría llegar a Pisco y conectar con ese puerto.

Entonces tenemos muchos desafíos en donde la academia tiene que estar presente. Y, por supuesto, mirando también la integración Atlántico - Pacífico.

Muchas gracias.



**Facultad de Ciencias
Administrativas**
**Vicedecanato de
Investigación y Posgrado**

prestigio internacional que va *contigo*



Posgrado Administración UNMSM
[/upg.administracion](#)



Facultad de Ciencias
Administrativas UNMSM
[/fca_unmsm](#)



Facultad de Ciencias
Administrativas - UNMSM
[@fcaunmsm](#)

PÁGINA WEB:
<https://upg.administracion.unmsm.edu.pe/>



PUEDES DEJARNOS UN COMENTARIO Y/O
SUGERENCIA A NUESTRO CORREO:
comunicacionesfca.upg@unmsm.edu.pe