

## Reglamentación e infraestructura para que el Puerto del Callao sea Hub en la Costa Oeste Sudamericana

*Regulation and infrastructure for the Port of Callao to become a hub on the south American West Coast*

*Regulamentação e infraestrutura para que o Porto do Callao se torne um Hub na Costa Oeste da América Do Sul*

**Saúl Morán Relaiza**

[aduanassaul@hotmail.com](mailto:aduanassaul@hotmail.com)

<https://orcid.org/0009-0003-3166-1469>

Universidad Nacional Mayor de San Marcos  
Lima - Perú

<http://doi.org/10.59659/impulso.v.4i8.53>

Artículo recibido 28 de junio de 2024 / Arbitrado 26 de julio de 2024 / Aceptado 15 de septiembre 2024 / Publicado 20 de octubre de 2024

### RESUMEN

Una reglamentación apropiada e infraestructura de vanguardia son fundamentales para que el puerto del Callao se posicione como hub en la costa oeste sudamericana. La presente investigación tiene como objetivo determinar si la reglamentación estatal tiene el nivel de suficiencia adecuado para que el puerto del Callao reúna las condiciones de un puerto HUB en la costa oeste sudamericana para el año 2030. La investigación se llevó a cabo con un diseño analítico y un enfoque cuantitativo. La muestra estuvo conformada por diecinueve funcionarios. Los principales resultados destacan que la reglamentación estatal tiene un impacto positivo en el desarrollo de la infraestructura necesaria para que el puerto cumpla con los requisitos de un puerto Hub. Se concluye que la mayoría de los encuestados, perciben la reglamentación estatal como buena, lo que refleja un alto nivel de satisfacción con las reformas implementadas en el Puerto del Callao como Hub.

**Palabras clave:** Reglamentación, infraestructura, puerto del Callao, Hub, Perú.

## ABSTRACT

An appropriate regulation and cutting-edge infrastructure are essential for the Port of Callao to position itself as a hub on the west coast of South America. This research aims to determine whether state regulation has the adequate level of sufficiency for the Port of Callao to meet the conditions of a HUB port on the west coast of South America by the year 2030. The research was conducted using an analytical design and a quantitative approach. The sample consisted of nineteen officials. The main results highlight that state regulation has a positive impact on the development of the necessary infrastructure for the port to meet hub requirements. It is concluded that the majority of respondents perceive state regulation as good, reflecting a high level of satisfaction with the reforms implemented at the Port of Callao as a hub.

**Keywords:** Regulation, infrastructure, port of Callao, hub, Perú.

## RESUMO

Uma regulamentação apropriada e infraestrutura de ponta são fundamentais para que o porto do Callao se posicione como um hub na costa oeste da América do Sul. Esta pesquisa tem como objetivo determinar se a regulamentação estatal possui o nível de suficiência adequado para que o porto do Callao atenda às condições de um porto HUB na costa oeste da América do Sul até o ano de 2030. A pesquisa foi realizada com um desenho analítico e uma abordagem quantitativa. A amostra foi composta por dezenove funcionários. Os principais resultados destacam que a regulamentação estatal tem um impacto positivo no desenvolvimento da infraestrutura necessária para que o porto cumpra os requisitos de um porto hub. Conclui-se que a maioria dos entrevistados percebe a regulamentação estatal como boa, refletindo um alto nível de satisfação com as reformas implementadas no Porto do Callao como hub.

**Palavras chave:** Regulamentos, infraestruturas, porto de Callao, hub, Peru.

## INTRODUCCIÓN

La reglamentación y la infraestructura son elementos cruciales para que el Puerto del Callao se consolide como un hub logístico en la costa oeste sudamericana. Un marco normativo sólido, como el establecido por el Reglamento de la Comunidad Portuaria del Callao, promueve la eficiencia operativa y la inversión en infraestructura moderna. Esto incluye la mejora de instalaciones y servicios que facilitan el flujo de mercancías y optimizan la conectividad con otros puntos estratégicos. Al integrar una reglamentación adecuada con inversiones significativas en infraestructura, el Puerto del Callao puede posicionarse como un actor clave en el comercio regional, impulsando el crecimiento económico y la competitividad del país (Zegarra, 2021).

Según la ONU (Informe sobre el Transporte Marítimo, 2023), en las últimas décadas, el transporte marítimo ha experimentado un notable aumento y una tendencia al alza sostenida debido principalmente al crecimiento del comercio internacional y a la globalización de los mercados. Aproximadamente el 80% de las mercancías que se mueven a nivel mundial se transportan por vía marítima, registrando un incremento constante impulsado por la globalización y los avances tecnológicos que, de manera conjunta, han propiciado una mayor integración de las economías a escala global. Además, la mejora de las instalaciones portuarias y la adopción de tecnologías de vanguardia han optimizado la eficiencia y seguridad del transporte marítimo.

De acuerdo con Ashar (2010), los puertos de Latinoamérica enfrentan una profunda transformación a nivel global, especialmente en lo referente a la cadena de suministro. El autor señala que los gobiernos deberían impulsar la colaboración entre el sector público y privado en las reformas políticas para mejorar las infraestructuras y operaciones portuarias, facilitando así las exportaciones, importaciones y tránsito en los puertos. Además, destaca la necesidad de contar con un marco jurídico adecuado para respaldar estos cambios.

Según Martínez et al. (2016), el sistema portuario peruano incluye 87 puertos públicos y privados, tanto marítimos como fluviales, destacando el puerto del Callao, que maneja el 90% de las mercancías del país. Este puerto se beneficia de una ubicación geográfica privilegiada, lo que atrae a concesionarias y asegura un retorno de inversión a corto y mediano plazo. Por ello, el estado peruano debería fomentar contratos de concesión que contribuyan al desarrollo económico y posicionen al país como líder en infraestructura portuaria, con el potencial de convertir al Callao en el hub de la costa oeste sudamericana.

Al respecto Martner (2010), afirma que los puertos hubs se han consolidado como un nuevo paradigma en el desarrollo del transporte y el comercio marítimo internacional en el contexto de la globalización. En este sentido, prácticamente todos los países de América Latina han anunciado megaproyectos destinados a la creación de puertos hubs en sus costas, lo que genera grandes expectativas de desarrollo regional. Estos proyectos buscan aprovechar la ubicación estratégica de los países latinoamericanos para convertirse en centros de transbordo y distribución de mercancías a nivel global.

Por su parte, Lucenti (2021) asevera que, para que el puerto del Callao se consolide como un nodo portuario clave en la costa oeste de Sudamérica, es fundamental contar con un marco regulatorio apropiado y desarrollar infraestructura de vanguardia. Según el autor, el gobierno peruano debe establecer un entorno normativo claro que facilite las concesiones y atraiga capitales privados, actualizando la legislación existente para optimizar la gestión portuaria. Además, también destaca el plan de modernización del Callao, que contempla el proyecto del Terminal Norte Multipropósito, el cual mejorará su eficiencia. Con estas iniciativas, el puerto del Callao puede posicionarse como un centro estratégico en el comercio internacional.

El presente artículo tiene por objetivo determinar si la reglamentación estatal tiene el nivel de suficiencia adecuado para que el puerto del Callao reúna las condiciones de un puerto HUB en la costa oeste sudamericana para el año 2030.

## METODO

Se llevó a cabo un diseño de investigación de nivel analítico, con enfoque cuantitativo. Este estudio es transversal y evalúa la situación actual del puerto del Callao, adoptando un enfoque prospectivo para prever su desarrollo como HUB en la costa oeste sudamericana para el año 2030.

La muestra estuvo conformada por diecinueve funcionarios: 14 de la Autoridad Portuaria Nacional, 4 del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, y 1 de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada. La investigación se desarrolló en el año 2023.

Para la recolección de información, se utilizó la técnica de encuesta con un cuestionario. Este incluye preguntas sobre la problemática portuaria del puerto y la normativa legal relacionada, como la Ley del Sistema Portuario Nacional, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, y temas de inversión, infraestructura, desarrollo sostenible e integración puerto-ciudad. Por ello, se les aplicó a expertos en estos temas. El cuestionario estuvo conformado 50 preposiciones de carácter declarativo.

La investigación consta de dos variables, cada una con dos dimensiones, lo que da lugar a un cuestionario de cuatro secciones. Estas se dividen en 12 subgrupos denominados indicadores. El cuestionario fue elaborado a través de la herramienta de Google Forms.

En lo relativo a la primera dimensión.

Reformas en materia portuaria.

- 1er indicador: Promoción a la inversión privada (4 preposiciones)
- 2do indicador: Seguridad jurídica (respeto a los contratos), (5 preposiciones)
- 3er indicador: Facilidades y apoyo a inversiones privadas (3 preposiciones)

Segunda Dimensión: Responsabilidad social.

- 1er indicador: Gestión en Responsabilidad Social de las empresas concesionarias (5 preposiciones)
- 2do indicador: Desarrollo Sostenible (4 preposiciones)
- 3er indicador: Integración puerto – ciudad (4 preposiciones)

Segunda variable: Infraestructura del puerto del Callao.

- Primera dimensión: Infraestructura intraportuaria
  - 1er indicador: Grúas pódico de muelle y grúas de patio (2 preposiciones)
  - 2do indicador: Ubicación geográfica, carga en tránsito, comercio exterior, muelles (7 preposiciones)
  - 3er indicador: Fondo marino (calado) (4 preposiciones)
- Segunda dimensión: Infraestructura extraportuaria
  - 1er indicador: Antepuerto (4 preposiciones)
  - 2do indicador: Viaducto (4 preposiciones)

- 3er indicador: Red ferroviaria (4 preposiciones)

Se calculó al Alfa de Cronbach para ambos cuestionarios y se obtuvo como resultado que es mayor que 0.85, lo cual indica un buen grado de confiabilidad de los instrumentos, ya que es superior al 0.7, como se observa en la tabla. Para procesar la información se empleó el software SPSS, versión 23.

Cuestionario	Alfa de Cronbach	N de elementos
Reglamentación Estatal	.908	25
Infraestructura del puerto del Callao	.864	25

## RESULTADOS

En la tabla 1, relacionado con el modelo de regresión indica que la reglamentación estatal tiene un promedio de cambio en la infraestructura en 0,57, también el análisis de varianza (ANOVA) tiene un p-valor de .000 menor que .01, por lo que el modelo encontrado es adecuado para los datos recolectados, es decir la reglamentación estatal influye significativamente y de manera positiva en la infraestructura del puerto del Callao. Además, según el coeficiente de Spearman (.614) existe una correlación positiva media entre las variables y también se tiene que el 47% de los cambios en la infraestructura se debe a la reglamentación estatal. Estos resultados muestran que, aunque la reglamentación estatal influye positivamente en la infraestructura del puerto, se requieren mejoras adicionales para lograr el estatus de Hub deseado.

**Tabla 1.**

*Evaluación de la Suficiencia de la Reglamentación Estatal para el Puerto del Callao como Hub en la Costa Oeste Sudamericana.*

Modelo Regresión	R <sup>2</sup>	ANOVA		Coeficiente de correlación (Spearman)
		F	p-valor	
Y=28,54+.57x	,47	15,05	<.001	,614**

*Nota: \*\*Correlación significativa al nivel del .01; x=reglamentación; y=infraestructura.*

En la tabla 2, se puede apreciar que el modelo de regresión indica que la reglamentación estatal tiene un promedio de cambio en la infraestructura intraportuaria de 0,30. Además, el análisis de varianza (ANOVA) muestra un p-valor de .000, que es menor que .01, lo que sugiere que el modelo es adecuado para los datos recolectados. Esto implica que la reglamentación estatal influye significativamente y de manera positiva en la infraestructura intraportuaria del puerto Asimismo,

el coeficiente de correlación de Spearman de 0,645 indica una correlación positiva media entre las variables. Finalmente, se estima que el 55,8% de los cambios en la infraestructura intraportuaria se deben a la reglamentación estatal. Estos hallazgos aluden que la reglamentación estatal tiene un impacto positivo y significativo en el desarrollo de la infraestructura necesaria para que el puerto cumpla con los requisitos de un puerto Hub.

**Tabla 2.**

*Influencia de la Reglamentación Estatal en la Infraestructura Intraportuaria del Puerto del Callao*

Modelo Regresión	R <sup>2</sup>	ANOVA		Coeficiente de correlación (Pearson)
		F	p-valor	
Y=13,06+0,30x	,558	21,44	<.001	,645**

*Nota: \*\*Correlación significativa al nivel del .01; x=reglamentación; y=infraestructura intraportuaria.*

En la tabla 3, se presenta un análisis de la influencia de la reglamentación estatal sobre la infraestructura extraportuaria del puerto del Callao, utilizando un modelo de regresión que muestra la ecuación  $Y=15,48+0,26x$ . El coeficiente de determinación  $R^2$  es de 0,296, lo que indica que aproximadamente el 29.6% de la variabilidad en la infraestructura extraportuaria puede ser explicada por la reglamentación. La prueba ANOVA revela un valor  $F$  de 7,156 con un p-valor de 0,016, lo que sugiere que la relación es estadísticamente significativa al nivel del 5%. Además, el coeficiente de correlación de Pearson es de 0,519, indicando una correlación positiva moderada entre la calidad de la reglamentación y la infraestructura extraportuaria. Estos resultados destacan la importancia de la reglamentación en el desarrollo de la infraestructura necesaria para que el puerto del Callao pueda funcionar como un Hub en la costa oeste sudamericana.

**Tabla 3.**

*Análisis de la influencia de la reglamentación sobre la infraestructura extraportuaria del puerto del Callao.*

Modelo Regresión	R <sup>2</sup>	ANOVA		Coeficiente de correlación (Pearson)
		F	p-valor	
Y=15,48+0,26x	,296	7,156	.016	,519*

*Nota: \*Correlación significativa al nivel del .05; x=reglamentación; y=infraestructura extraportuaria.*

En lo concerniente a la distribución de la percepción del nivel de reglamentación estatal entre los encuestados, en tabla 4 se puede observar. De un total de 19 participantes, ninguno (0%)

considera que la reglamentación es mala. Por otro lado, 7 personas (36.8%) la perciben como regular, mientras que 12 (63.2%) la consideran buena. Estos resultados indican que la mayoría de los encuestados tienen una opinión positiva sobre la calidad de la reglamentación estatal en relación con el desarrollo del puerto del Callao como un Hub en la costa oeste sudamericana.

**Tabla 4.**

Nivel de reglamentación estatal.

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Mala	0	0
Regular	7	36,8
Buena	12	63,2
Total	19	100

La tabla 5, presenta la evaluación del nivel de reglamentación estatal desglosada en dos dimensiones: reformas en materia portuaria y responsabilidad social. En la dimensión de reformas portuarias, 1 encuestado (5.3%) considera que el nivel de reglamentación es malo, mientras que 4 (21.0%) lo califican como regular y 14 (73.7%) lo ven como bueno. En cuanto a la responsabilidad social, ningún participante (0%) considera que la reglamentación sea mala, 9 (47.4%) la califican como regular y 10 (52.6%) como buena. Estos resultados indican que, aunque la mayoría de los encuestados perciben la reglamentación como buena en ambas dimensiones, existe una mayor insatisfacción en la dimensión de responsabilidad social, donde casi la mitad de los participantes la consideran regular.

**Tabla 5.**

*Nivel de las dimensiones de reglamentación estatal.*

Nivel	Reformas en materia portuaria		Responsabilidad social	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Mala	1	5,3	0	0
Regular	4	21,0	9	47,4
Buena	14	73,7	10	52,6
Total	19	100	19	100

## DISCUSIÓN

La terminal portuaria del Callao, según Boyle (2012), es el principal puerto comercial de Perú en términos de volumen de carga movilizada. Además, se encuentra en camino de convertirse en la plataforma logística más importante de la costa oeste de Sudamérica. Asimismo, se destacan

las significativas inversiones en infraestructura y equipamiento que respaldan este desarrollo, con el objetivo de aumentar su capacidad y eficiencia operativa. Por lo tanto, estas inversiones no solo mejoran la infraestructura existente, sino que también posicionan al Callao como un actor clave en el comercio regional.

En consonancia con este estudio Martínez et al. (2016), aseveran que el puerto del Callao tiene el potencial para convertirse en el puerto más competitivo de Sudamérica. Sin embargo, para lograr esta visión al año 2025, se requiere la participación activa de todos los miembros de la comunidad portuaria, así como un rol fundamental del Estado peruano a través de la Autoridad Portuaria Nacional. Esta entidad debe actuar como coordinador para asegurar que se dispongan de todos los recursos necesarios, tanto a nivel de infraestructura como de gestión integrada de la cadena logística. Solo con un esfuerzo conjunto y una visión compartida de los diferentes actores involucrados, el puerto del Callao podrá aprovechar sus fortalezas y oportunidades para posicionarse como líder regional en competitividad portuaria.

Se coincide con Lucenti (2021), en que el puerto del Callao enfrenta importantes desafíos en el desarrollo de sus infraestructuras. Esto incluye la expansión de los Terminales Norte y de Contenedores del Muelle Sur, así como la construcción del Antepuerto. Además, es necesario mejorar los accesos al puerto y la circulación vial para optimizar su operatividad. Existe un amplio margen de mejora en la gestión del clúster portuario, la gestión operativa y la seguridad y protección. En este contexto, el desarrollo del Sistema de Control Portuario (PCS) se presenta como un elemento catalizador esencial para abordar estos retos y potenciar la eficiencia y competitividad del puerto.

Se coincide con Silva (2023), quien afirma que la industria portuaria en Perú se ha convertido en un sector de vital importancia para el país. El Puerto del Callao, como el principal puerto marítimo de Perú, ejemplifica claramente el potencial del país en esta industria y su capacidad para transformarse en un puerto hub en la región. Además, destaca que el concepto de puerto hub se ha vuelto una herramienta clave para conectar diversas regiones del mundo, ofreciendo un valor añadido en la cadena logística del transporte de mercancías.

La disponibilidad de infraestructura portuaria desempeña un papel crucial en el crecimiento económico de las regiones, especialmente en las zonas portuarias de México, como lo indican Zepeda et al. (2017). Sin embargo, este impacto positivo no se limita a la mera existencia de dicha infraestructura; también depende en gran medida de su utilización y aprovechamiento, que están determinados por la demanda de servicios de transporte. Por lo tanto, es esencial que la planificación y dotación de infraestructura portuaria se alineen con proyectos y políticas públicas que no solo fomenten su explotación eficiente, sino que también generen beneficios sociales.

Se coincide con Chang & Castro (2018) en que la inversión en infraestructura portuaria tiene un impacto significativo en el crecimiento económico, estableciendo una relación unidireccional a largo plazo entre la inversión en este sector y el desarrollo económico en países como Perú. Este fenómeno indica que, a medida que aumenta la inversión en infraestructura portuaria, se observa un crecimiento correspondiente en la economía regional, lo que resalta la

importancia de priorizar el desarrollo de estos activos para fomentar el crecimiento económico sostenible en el país.

El Reglamento de la Comunidad Portuaria del Callao (2019), alega que la reglamentación desempeña un papel crucial en el desarrollo de la infraestructura necesaria para los puertos. También establece los lineamientos y procedimientos que deben seguirse para planificar, construir y operar instalaciones portuarias de manera eficiente y segura. Este marco regulatorio aborda aspectos clave como la concesión de permisos, la coordinación interinstitucional, los estándares técnicos y las medidas de seguridad, entre otros. Al proporcionar un entorno normativo claro y estable, la reglamentación fomenta la inversión en infraestructura portuaria, promueve la competitividad del sector y garantiza que el desarrollo de los puertos se realice de forma sostenible y en beneficio de la comunidad.

La calidad de la reglamentación estatal, destacada por Lucenti (2021), es fundamental para el desarrollo del Puerto del Callao como un hub logístico clave en la costa oeste de Sudamérica. Al establecer un marco normativo claro y estable que fomenta la inversión en infraestructura portuaria, promueve la competitividad del sector y garantiza un crecimiento sostenible, junto con las significativas inversiones en infraestructura y equipamiento, posiciona al Callao como el principal puerto comercial de Perú y lo encamina a convertirse en la plataforma logística más importante de la región.

Estos hallazgos concuerdan con el Reglamento de la Comunidad Portuaria del Callao (2019), que establece los lineamientos y procedimientos para el desarrollo portuario eficiente y seguro. Al abordar aspectos clave como la concesión de permisos, la coordinación interinstitucional y los estándares técnicos, la reglamentación estatal crea un entorno propicio para la inversión y contribuye a consolidar al Callao como un hub estratégico en el comercio internacional.

La legislación portuaria vigente en los países de América Latina se remonta a los años noventa y tenía como objetivo consolidar la presencia y actividad del sector privado en instalaciones que aún operaban bajo modalidades de gobernanza *service* o *toolport*. Según Sánchez (2014), las reformas implementadas en los puertos de los países de la CEPAL buscan principalmente mejorar la eficiencia a través de la desregulación, priorizando la reducción de restricciones en lugar de la cantidad de servicios ofrecidos. Este enfoque ha permitido una mayor participación del sector privado, aunque también ha generado debates sobre la calidad y diversidad de los servicios portuarios.

Se concuerda con Freire et al. (2018), que afirman que la legislación vigente en Latinoamérica indica que la mayoría de los puertos se encuentran en la fase *landlord* de gobernanza, aunque el avance hacia la privatización no está consolidado. Esto se debe a las complejas interacciones económicas globales que afectan a todos los actores de la industria marítima, provocando repercusiones nacionales y supranacionales. Ante esto, algunos gobiernos han creado entidades supraportuarias estatales para coordinar la operativa y políticas de inversión en infraestructura. Países como Argentina, Guatemala y El Salvador han establecido organismos que

aportan coherencia a sus sistemas portuarios y diseñan estrategias para impulsar el negocio marítimo y el crecimiento económico regional.

Weidenslaufer (2023), sostiene que, desde la década de 1990, se llevaron a cabo reformas legales importantes en la regulación del desarrollo portuario en Chile y Perú, las cuales incluyeron la adopción de un sistema de concesiones y la creación de Asociaciones Público-Privadas (APP) para la modernización de la infraestructura portuaria. En la actualidad, ambos países mantienen un modelo de organización de tipo landlord, donde el Estado, propietario de la infraestructura, delega su gestión y los servicios relacionados al sector privado.

Lucenti (2021), asevera que la reglamentación del Puerto del Callao se considera buena en Perú, lo que refleja un sólido marco normativo que favorece su desarrollo. Esta calidad regulatoria no solo promueve la eficiencia operativa, sino que también asegura la responsabilidad social en las actividades portuarias. Al establecer directrices claras, la reglamentación contribuye a la competitividad del puerto, posicionándolo como un hub logístico clave en la costa oeste de Sudamérica y facilitando la inversión en infraestructura y servicios.

Se concuerda con Zegarra (2021), que refiere que la reglamentación del Puerto del Callao se considera buena debido a su enfoque integral y detallado, que garantiza la eficiencia y la seguridad en las operaciones portuarias. También asevera que establece competencias y responsabilidades claras para la Autoridad Portuaria Nacional, se logra una gestión centralizada que facilita el control de las actividades en el puerto. Además, los requisitos exigidos a los prestadores de servicios, como licencias y certificaciones, aseguran la calidad de las operaciones. La implementación de reglamentos internos específicos para cada terminal, junto con la adopción de medidas que facilitan el comercio, como ventanillas únicas marítimas, contribuyen a reducir los tiempos de espera y a mejorar la experiencia de los usuarios.

## CONCLUSIONES

El estudio muestra que la reglamentación estatal tiene una influencia significativa en el desarrollo del Puerto del Callao como hub en la costa oeste sudamericana, con un coeficiente de correlación de Spearman de 0,614 y un  $R^2$  de 0,47, lo que indica que explica el 47% de la varianza en la infraestructura portuaria.

La reglamentación estatal tiene una mayor influencia en la infraestructura intraportuaria ( $R^2=0,558$ ) que en la infraestructura extraportuaria ( $R^2=0,296$ ) del Puerto del Callao. Esto sugiere que las reformas regulatorias han tenido un mayor impacto en la mejora de las instalaciones y equipamiento dentro del recinto portuario.

La mayoría de los encuestados, perciben la reglamentación estatal como buena, lo que refleja un alto nivel de satisfacción con las reformas implementadas. Específicamente, el 73,7% considera que las reformas en materia portuaria son buenas, mientras que el 52,6% opina lo mismo sobre la responsabilidad social.

## REFERENCIAS

- Ashar, A. (2012). The Fourth Revolution: Long-Term Container Shipping Developments, *Port Technology*, 55(1). <https://www.porttechnology.org/technical-papers/the-fourth-revolution-long-term-developments-of-containerized-shipping/>
- Boyle, F. (2012). Lecciones aprendidas en el proceso de modernización y desarrollo del Terminal Portuario del Callao. *Revista De Derecho Administrativo*, (12), 281-290. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/13538>
- Chang, V. & Castro, F. (2018). Infraestructura portuaria y crecimiento económico regional en la Costa Oeste del Pacífico Sur: Un análisis de causalidad de Granger. *Revista de Análisis Económico y Financiero*, 1(1), 43-52. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8566450>
- Freire, M., López, B., & Pais, C. (2018). Gobernanza portuaria clásica y la nueva tendencia en los países de Latinoamérica. *Boletín mexicano de derecho comparado*, 51(153), 517-550. <https://doi.org/10.22201/ijj.24484873e.2018.153.13649>
- Lucenti, K. (2021). Puertos Inteligentes: Estrategia de desarrollo para el Puerto del Callao. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://webaplicacion.apn.gob.pe/proyecto/wp-content/uploads/2021/12/Puertos-Inteligentes-estrategia-de-desarrollo-para-el-Puerto-del-Callao.pdf>
- Martínez, J., Tinajero, W., Zevallos, M., & Zerpa, Y. (2016). Planeamiento Estratégico del Puerto del Callao. [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú]. [https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/7433/MARTINEZ TI NAJEROS PLANEAMIENTO PUERTO CALLAO-opt.pdf;jsessionid=9FBFA2D3AEA72CEA78E540440E18B3B8?sequence=5](https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/7433/MARTINEZ_TI NAJEROS PLANEAMIENTO PUERTO CALLAO-opt.pdf;jsessionid=9FBFA2D3AEA72CEA78E540440E18B3B8?sequence=5)
- Martner, C. (2010). Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México. *Revista Convergencia*, 17(52), 319-360. <https://www.scielo.org.mx/pdf/conver/v17n52/v17n52a13.pdf>
- ONU. (2023). Informe sobre el Transporte Marítimo. [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023overview\\_es.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023overview_es.pdf)
- Reglamento Comunidad Portuaria del Callao. (2019). Acta de Reconocimiento y funcionalidad de la Comunidad Portuaria del Callao. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1698899/REGLAMENTO%20DE%20LA%20COMPORT%20CALLAO.pdf.pdf>
- Sánchez, R. (2014). Los puertos requieren un cambio de gobernanza para su futuro", *Boletín Marítimo y Logístico, CEPAL*, 55. <https://portusonline.org/gobernanza-e-institucionalidad-del-sistema-portuario-chileno-aplicacion-a-puerto-valparaiso/?pdf=20537>
- Silva, J. (2023). El puerto del Callao: La clave del comercio internacional en América Latina. Universidad Cooperativa de Colombia, Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables, Comercio Internacional, Bogotá. <https://hdl.handle.net/20.500.12494/53073>
- Weidenslaufer, C. (2023). La gestión de los puertos en Chile y Perú. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile.

[https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/35619/2/BCN\\_Gestion\\_de\\_puertos\\_comparado\\_Chile\\_Peru\\_CW.pdf](https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/35619/2/BCN_Gestion_de_puertos_comparado_Chile_Peru_CW.pdf)

Zegarra, M. (2021). Logística portuaria del Callao para mejorar el servicio del comercio internacional, en el periodo 2010-2019. [Tesis de pregrado, Universidad César Vallejo, Perú].

[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/69342/Zegarra\\_PMK-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/69342/Zegarra_PMK-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Zepeda, I., Ángeles, G., & Carrillo, D. (2017). Infraestructura portuaria y crecimiento económico regional en México. *Revista Economía, sociedad y territorio*, 17(54), 337-366. <https://doi.org/10.22136/est002017806>