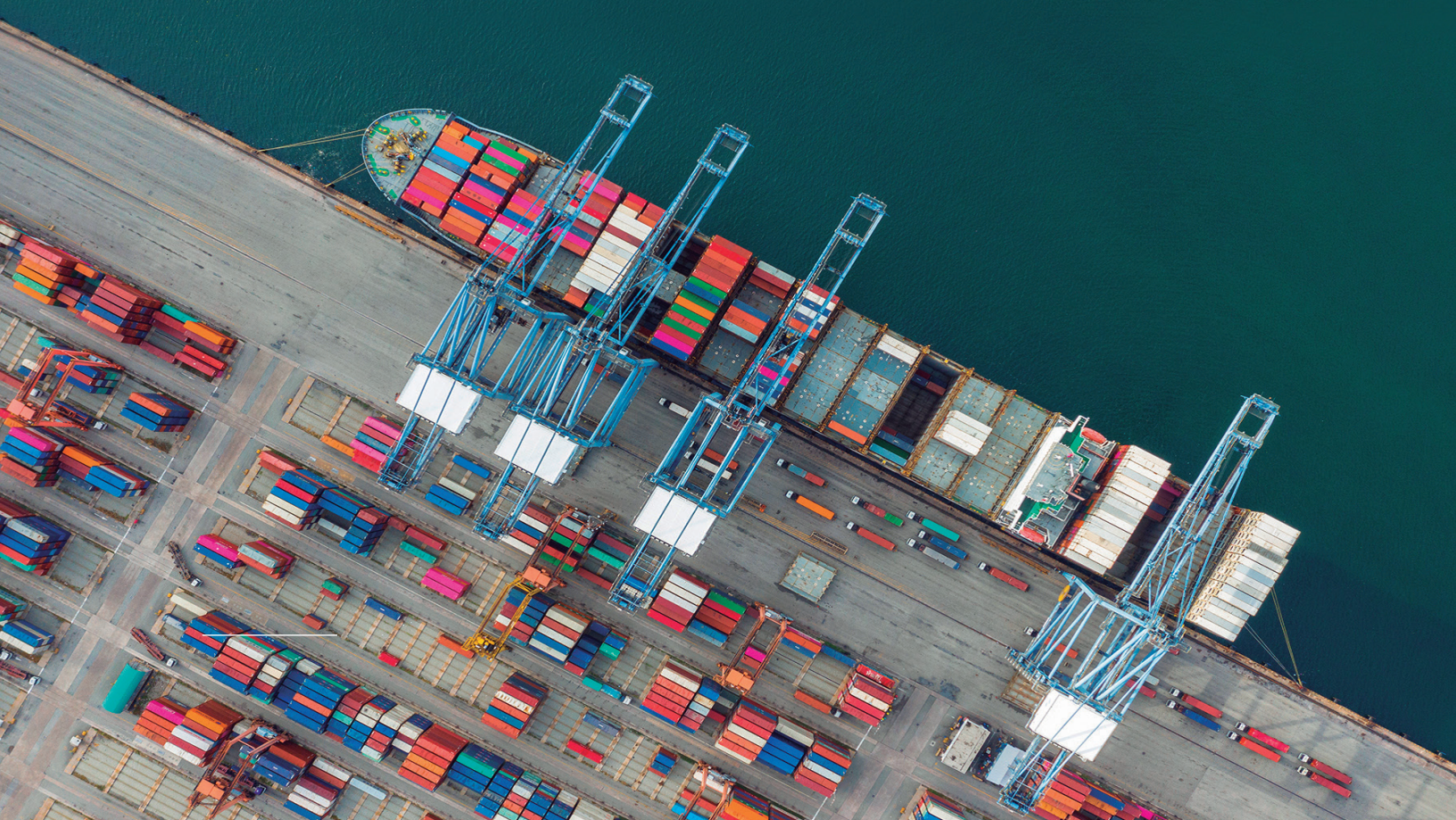
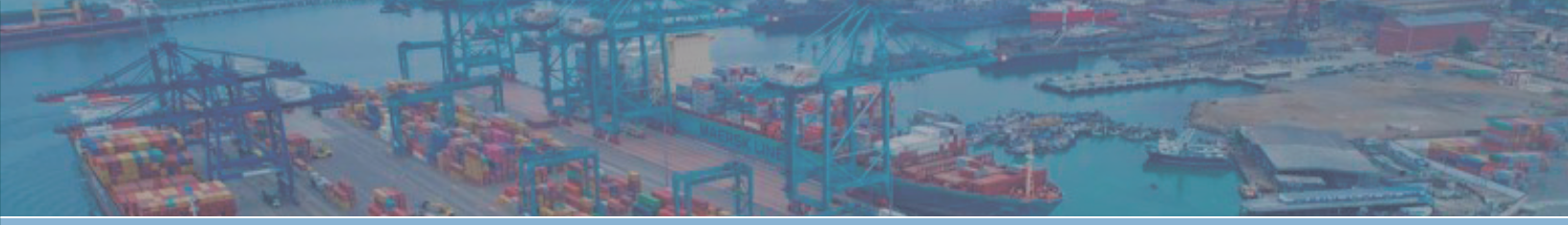
LA COMPETITIVIDAD PORTUARIA DEL PERÚ:

RETOS HACIA LA GLOBALIZACIÓN





La Competitividad Portuario del Perú: retos hacia la globalización



ROLLIN THORNE DAVENPORT
Licenciado en Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales por la Universidad de Westminster (Reino Unido). Además, cuenta con una maestría en Desarrollo Económico por la Universidad de Cambridge (Reino Unido) y una especialización en Gestión Empresarial e Innovación por la Universidad del Pacífico. Tiene experiencia profesional en el sector minero y energético. Ha participado en el desarrollo de planes de gestión de asuntos sociales y en proyectos de consultoría en temas de sostenibilidad para diversas empresas extractivas.

RESUMEN
Este artículo reconoce la importancia de ampliar la competitividad portuaria del Perú como mecanismo para potenciar el crecimiento económico, el desarrollo y la integración en las cadenas de valor globales. En este sentido, el artículo propone tres principales proyectos de desarrollo de infraestructura marítima en el corto, mediano y largo plazo, respectivamente: el proyecto de creación del antepuerto del Callao, el proyecto de creación del megapuerto de Chancay y el proyecto de creación del puerto de San Juan de Marcona y la red ferroviaria del sur.

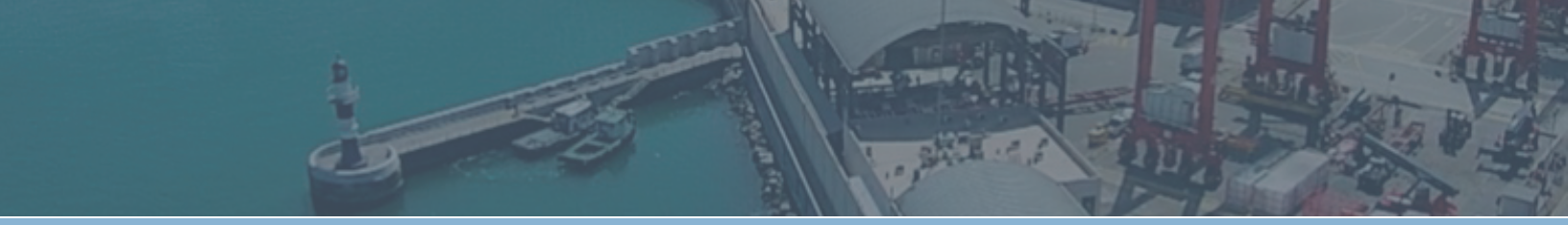
PALABRAS CLAVE
Competitividad portuaria, desarrollo económico, infraestructura marítima, cadenas de valor globales, puerto del Callao, megapuerto de Chancay, puerto de San Juan de Marcona.

ABSTRACT
This article recognises de importance of enlarging Peru's port competitiveness as a mechanism through which to promote economic growth, development and the integration in global value chains. Thus, the article puts forward three main maritime infrastructure projects in the short, medium and long term respectively: the creation of the outer harbour of the port of Callao, the creation of the megaport of Chancay and the creation of the port of San Juan de Marcona and the southern railway network.

KEYWORDS
Port competitiveness, economic development, maritime infrastructure, global value chains, Port of Callao, Megaport of Chancay, Port of San Juan de Marcona.

La proliferación exponencial de tecnologías de comunicación, información y transporte en las últimas décadas ha generado un evidente aumento en la integración global. En este sentido, las economías desarrolladas han optado por adoptar políticas económicas liberales como mecanismo para potenciar la generación de riqueza y el bienestar. Este proceso de integración —llamado globalización— excede sobremanera el campo económico, ya que los países han logrado interconectar tanto mercados como valores políticos. Elementos inherentes a todo régimen democrático como la importancia de la libertad individual, el Estado de derecho y el respeto irrestricto a los derechos humanos son centrales al proceso de integración[1]. De esta forma, la globalización ha incrementado

1. BOLOÑA BEHR, Carlos. *De la confusión al caos*. Lima: Instituto de Economía de Libre Mercado. 2002.



sustancialmente el costo de oportunidad de modelos de gobierno ajenos a un sistema democrático y de respeto al libre intercambio de bienes y servicios, hasta hacerlos inviables en el largo plazo. Asimismo, los procesos de integración económica han sido responsables por engendrar corporaciones verdaderamente globales, las cuales gestionan la ventaja comparativa de los países en los que operan y adecúan continuamente sus procesos para incorporar avances tecnológicos y de innovación, que estimulan la generación de valor agregado a lo largo de sus cadenas de suministros. Sin embargo, contrariamente a lo que algunos discursos políticos sostienen, el aprovechamiento de la interconexión global no solo brinda beneficios para los actores en países avanzados, sino que —como la vasta evidencia empírica sugiere[2]— también genera desarrollo en economías emergentes, al aportar con la generación de empleo local, el aumento de réditos fiscales y el progreso en infraestructura productiva[3]. De esta forma, se puede sostener que la estimulación del libre intercambio de bienes y servicios a lo largo de las fronteras entre naciones es un elemento crucial en el proceso de desarrollo económico.

En el caso particular del Perú, resulta vital que el país promueva la inversión en proyectos de infraestructura productiva que fomenten la puesta en valor de su ventaja comparativa —particularmente en sectores como el agrícola y minero— y logren posicionar al sector privado nacional como un importante eslabón de las cadenas de valor globales. En este contexto, son los puertos marítimos y fluviales los que han jugado un rol decisivo en el manejo de las importaciones y exportaciones peruanas en los últimos años. En 2019, por ejemplo, los terminales portuarios peruanos de uso público y privado manejaron un total de casi 110 000 000 TM de carga, según cifras de la Autoridad Portuaria Nacional[4], de las cuales aproximadamente la mitad corresponden solo al terminal portuario del Callao.

A través de su historia virreinal y republicana, el Perú ha sido capaz de consolidar el puerto del Callao como una puerta de acceso a mercados internacionales. Desde su concepción durante el periodo colonial, el puerto del Callao ha sido responsable por fortalecer el prestigio comercial de la ciudad de Lima, potenciando el comercio exterior peruano —en un inicio con España y luego con el resto del mundo— para beneficiar el tesoro público y el desarrollo del país[5]. Hoy, sin duda, el terminal portuario representa uno de los principales puertos marítimos de la región y ha sido elemental en el aprovechamiento de los beneficios de la Alianza del Pacífico, del APEC y de la veintena de TLC que ha suscrito el país. Sin embargo, pese a ello, la infraestructura portuaria nacional actual resulta insuficiente. Según el *Índice de Conectividad Marítima* elaborado por el Banco Mundial, el cual examina la capacidad que tienen los países de conectarse con las redes de transporte marítimo globales, el Perú ocupó en 2019 el puesto 38 de un total de 170 países evaluados. Respecto a la región, el país se ubica en el cuarto puesto tras Panamá,

2. GREENWAY, David. *The World Economy: Global trade policy 2010.* Oxford: Blackwell Publishing. 2010.
3. O'BRIEN, Robert y WILLIAMS, Marc. *Global political economy*. Londres: Palgrave McMillan. 2013.
4. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL. Movimiento de carga en las instalaciones portuarias de uso público y privado a nivel nacional [en línea]. Enero de 2020. [Consulta: 28 de marzo de 2021]. Disponible en: https://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2020/02/xls/VDWVJ0XE8CSINCGUOPH62DU3OYRTLQQJW5KB.xls
5. SÁNCHEZ OLIVENCIA, Fernando. *Historia del Callao. Pasado, presente, futuro*. Lima: Okura Editores. 1989.



México y Colombia en relación con su conectividad marítima[6]. Si bien estos resultados son alentadores, es fundamental que el país continúe priorizando el desarrollo de una cartera de proyectos de infraestructura portuaria —no solo marítima, sino también fluvial, en la que el potencial de avance es enorme—, para incrementar su competitividad comercial e impulsar su rol hacia un mayor protagonismo en la región.

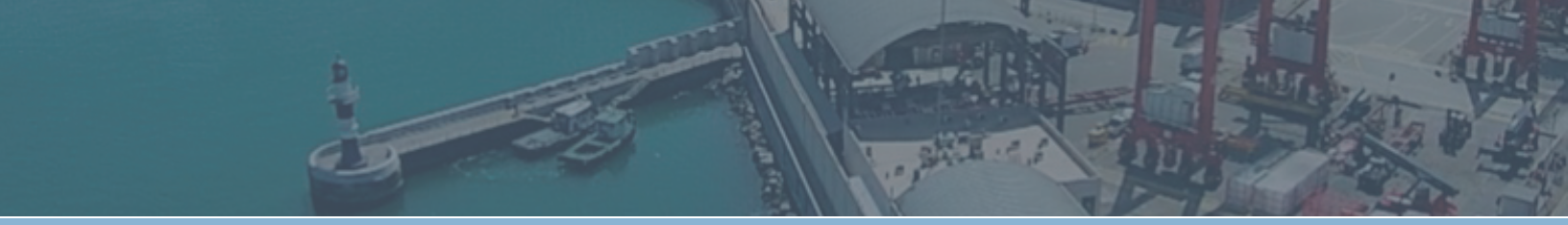
Este análisis sugiere un portafolio de tres proyectos de infraestructura marítima a corto, mediano y largo plazo para potenciar estratégicamente la competitividad portuaria del Perú. Es importante reconocer que la viabilidad de estos proyectos está estrechamente relacionada con la evaluación de diversas características geográficas y la existencia de corredores logísticos, los cuales resultan fundamentales para extender la rentabilidad de su ejecución. Sin embargo, es evidente que el desarrollo de la competitividad portuaria nacional se vería beneficiada considerablemente por la puesta en marcha de estos tres proyectos de infraestructura marítima.

Corto plazo

Proyecto de creación del antepuerto del Callao

Quizás uno de los proyectos de desarrollo portuario con mayor viabilidad en el corto plazo es la creación del antepuerto del Callao. Con el fin de consolidar el terminal portuario del Callao como el *hub* portuario líder de América Latina, la

6. CONSEJO NACIONAL DE COMPETITIVIDAD. Índice de conectividad marítima [en línea]. 2019. [Consulta: 28 de marzo de 2021]. Disponible en: http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2019/08/Liner-Shipping-Connectivity-Index-2019-1.pdf



Marina de Guerra del Perú y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) han suscrito un convenio interinstitucional para promover el proyecto denominado "Creación del antepuerto del Callao y mejoramiento de vías de acceso al puerto y antepuerto del Callao". Este convenio de colaboración, suscrito en junio de 2020, es crucial para el desencadenamiento de las obras de construcción del antepuerto. En el corto plazo será responsable de optimizar los flujos de transporte terrestre hacia el puerto del Callao, al ampliar la capacidad de acopio de los vehículos de carga que ingresan al terminal portuario, lo que producirá un ahorro sustancial en costos operativos y logísticos para beneficio de los exportadores peruanos. Por ejemplo, la actual congestión vehicular causada por los más de 3800 camiones que ingresan al terminal portuario diariamente, complementada por factores adicionales como la inseguridad en la zona del puerto, genera un costo adicional de USD 500 por contenedor, según cifras del MINCETUR y el Banco Mundial[7]. Estos costos se podrán reducir considerablemente con la creación del antepuerto.

El proyecto, que está dividido en tres fases, beneficiará tanto al desarrollo operativo del terminal portuario del Callao como a la Marina de Guerra del Perú, ya que promoverá la modernización de la Base Naval y la dotación de aproximadamente USD 90 millones anuales adicionales para el presupuesto de la Armada. Estos ingresos extraordinarios podrán ser invertidos en diversos proyectos incluidos en el "Plan de largo plazo", el cual se orienta principalmente a renovar diversos equipos y unidades navales (Marchessini, 2020). El plan maestro del proyecto contempla principalmente la entrega de un terreno de concesión al sur del río Rímac, de aproximadamente 80 hectáreas, perteneciente a la Marina de Guerra del Perú, el cual será destinado a ampliar la capacidad de las operaciones portuarias y anteportuarias logísticas del terminal del Callao. Como consecuencia de esta entrega, todas las dependencias navales ahí establecidas serán reubicadas paulatinamente, con la excepción del SIMA y del arsenal naval. En la primera fase, se liberará un terreno de aproximadamente 43 hectáreas a través de la reubicación de diversas dependencias navales como la Dirección de Abastecimiento (DIABASTE), la Dirección de Alistamiento Naval (DIALI) y la Dirección de Contrataciones de Material (DIRCOMAT)[8]. Esta primera fase, que comprende una inversión de aproximadamente USD 115 millones, es vital para que se inicie con el proceso de concesión del terreno para ampliar, en un principio, algunas de las operaciones logísticas del puerto. La segunda fase comprende la reubicación de las dependencias navales ubicadas en el muelle y la construcción de nuevos muelles por medio de una inversión de aproximadamente USD 1500 millones. En la tercera fase se liberarán unas 14 hectáreas adicionales, ocupadas actualmente por el Instituto de Educación Superior Tecnológico Público Naval (CITEN), a través de una inversión de aproximadamente US$ 300 millones. En este sentido, se prevé que la implementación del proyecto del

7. ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES MARÍTIMOS. Un antepuerto en Callao: ¿Qué efectos tendrá para las exportaciones peruanas? [en línea]. 4 de agosto de 2020. [Consulta: 21 de mayo de 2021]. Disponible en: https://www.apam-peru.com/web/un-antepuerto-en-callao-que-efectos-tendra-para-las-exportaciones-peruanas/
8. MARCHESSINI, Alejo. Suscrito el Convenio de Cooperación para la construcción en Perú del Antepuerto y la nueva Base Naval del Callao. Defensa [en línea]. 9 de junio de 2020. [Consulta: 28 de marzo de 2021] Disponible en: https://www.defensa.com/peru/suscrito-convenio-cooperacion-para-construccion-peru-antepuerto.



antepuerto del terminal portuario del Callao y la liberación de terrenos ocupados actualmente por la Marina de Guerra del Perú represente un incremento de aproximadamente 1% en las importaciones nacionales[9], el cual se dará en el contexto del eventual ingreso de un nuevo operador portuario que complemente las concesiones ya otorgadas a APM Terminals Callao (muelle norte) y DP World Callao (muelle sur).

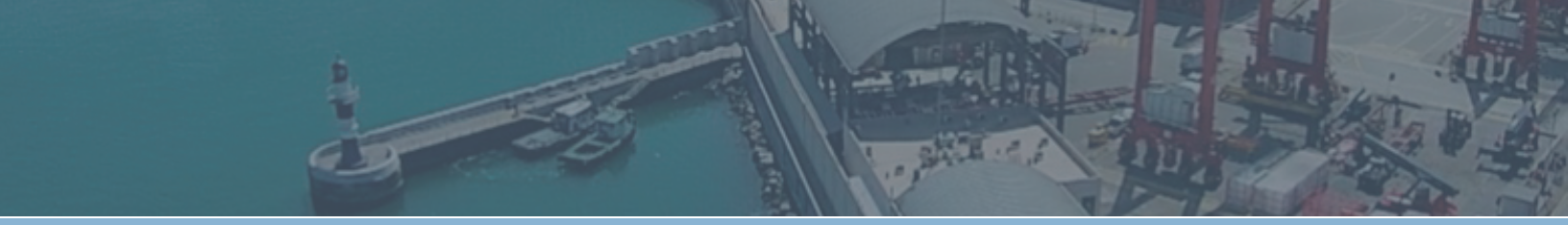
Por lo tanto, la puesta en marcha de este proyecto de reubicación de ciertas dependencias de la Base Naval resulta una oportunidad excepcional para, en simultáneo, ampliar la capacidad operativa del terminal portuario del Callao, dotar de mayor eficiencia a las actividades logísticas en el puerto, y aumentar los recursos disponibles para la modernización de la Base Naval y el desarrollo de los planes de inversión propios de la Marina de Guerra del Perú.

Mediano plazo

Proyecto de creación del megapuerto de Chancay

Para impulsar la competitividad de la infraestructura portuaria nacional hacia un desarrollo realmente descentralizado, la ejecución de una cartera de proyectos de infraestructura portuaria ajena al terminal portuario del Callao es crucial[10]. En este sentido, el proyecto de creación del megapuerto de Chancay es quizás

9. Ibídem.
10. CENTRO PERUANO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES. *La reinserción del Perú en el sistema financiero internacional*. Lima: CEPEI. 1990.



una de las principales apuestas por descongestionar el terminal portuario del Callao y descentralizar la capacidad portuaria del Perú.

El nuevo terminal portuario multipropósito de Chancay, ubicado en la provincia de Huaral, a 78 kilómetros de la capital, será responsable por impulsar la capacidad de las exportaciones peruanas y generar nuevas oportunidades comerciales. La construcción del nuevo megapuerto será llevada a cabo por el consorcio Terminales Portuarios Chancay, en el cual participan la gigante china Cosco Shipping Corporation, que cuenta con más de USD 130 000 millones en activos a nivel mundial, y la empresa minera Volcan, con una participación accionaria de 60% y 40%, respectivamente. Asimismo, su construcción contempla la perforación de un viaducto subterráneo de aproximadamente 1,8 kilómetros de largo, que conectará la zona operativa del puerto con el complejo de ingreso. Este viaducto contará con tres carriles vehiculares al igual que fajas transportadoras para graneles sólidos y tuberías para graneles líquidos. Adicionalmente, el terminal portuario incluirá también áreas de almacenamiento para contenedores, zonas de mantenimiento y talleres multipropósito[11]. Con una inversión total de aproximadamente USD 3000 millones en la primera etapa, la construcción del nuevo terminal portuario de Chancay —la cual se estima que creará 9000 empleos adicionales— tendrá un impacto sustancial en la dinamización económica nacional, ya que complementará al puerto del Callao como hub regional. De esta forma, el Perú podrá contar con un segundo puerto con capacidad para graneles sólidos, graneles líquidos y contenedores que opere con relevancia regional, en el cual se movilizará alrededor de 1,5 millones de TEU de carga por año, de acuerdo con la proyección de la Asociación Portuaria Nacional (APN), y que tendrá las características adecuadas para recibir buques de carga portacontenedores triple E con capacidad de hasta 18 000 contenedores directamente desde Asia, para luego redistribuir la carga a otros países como Chile, Colombia y Ecuador[12].

Por ende, de la misma forma en que el puerto de Iquique sirvió como elemento clave en la exportación peruana del guano y el salitre previo a la Guerra del Pacífico durante el siglo XIX, el terminal portuario de Chancay convertirá a Huaral en una de las principales puertas de ingreso a la región, lo que incrementará la competitividad de las exportaciones peruanas en su conjunto.

Largo plazo

Proyecto de creación del puerto de San Juan de Marcona y la red ferroviaria de sur

Uno de los proyectos de desarrollo portuario más significativos —al igual que discutido— es la creación del terminal portuario de San Juan de Marcona. El desarrollo de este puerto, ubicado en la provincia de Nasca al interior del departamento de Ica, resulta fundamental para incrementar no solo la competitividad de las exportaciones peruanas en su conjunto, sino particularmente la producción minera. Esto se debe a que la construcción del puerto de Marcona es una pieza clave para poner en valor el corredor minero del sur del Perú.

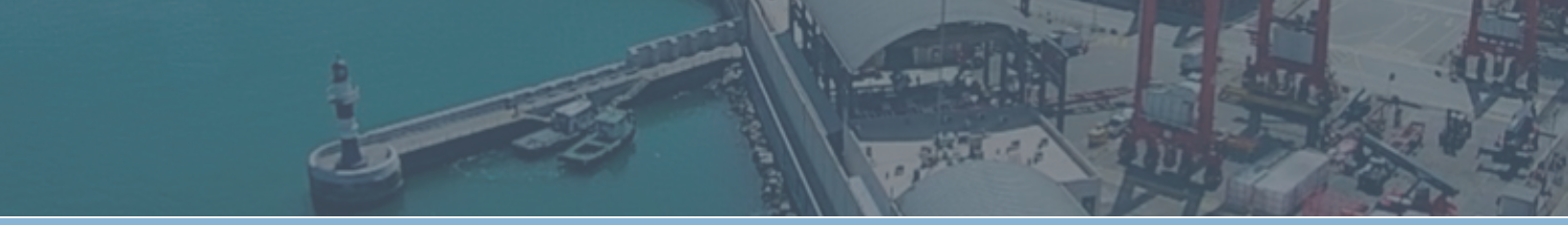
11. ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES MARÍTIMOS. Puerto de Chancay convertirá a Huaral en una de las principales puertas de entrada al Perú [en línea]. 14 de febrero de 2021. [Consulta: 6 de mayo de 2021]. Disponible en: https://www.apam-peru.com/web/puerto-de-chancay-convertira-a-huaral-en-una-de-las-principales-puertas-de-entrada-al-peru/
12. Ibídem.



En la actualidad, la producción minera que deviene de yacimientos sureños como Las Bambas (Apurímac), Antapaccay (Cusco), Mina Justa (Ica), entre otros, tiene que ser transportada por vías terrestres al puerto arequipeño de Matarani, desde donde es embarcada en buques especializados para ser exportada. Desafortunadamente, esta dinámica ha generado diversos bloqueos de vías y conflictos sociales con las comunidades aledañas, lo que a su vez ha causado desagrado en la población así como importantes pérdidas para las empresas mineras que operan en la zona. Adicionalmente, el terminal portuario de Matarani manejó, tan solo en 2019, un total de 8 624 256 TM de carga, según cifras de la APN[13], lo cual lo hace el segundo puerto con más tráfico de carga del Perú tras el terminal portuario del Callao. Esto pone en seria cuestión la posible saturación del puerto de Matarani, particularmente ante la eventual ejecución del proyecto de irrigación Majes-Siguas II y la explotación del yacimiento cuprífero de Tía María. Por lo tanto, la construcción del terminal portuario de Marcona resulta vital, tanto para reducir los costos del transporte de la producción minera que se encuentran lejos del puerto de Matarani, como para abordar las demandas sociales hechas por comunidades aledañas relacionadas con el uso de vías terrestres.

Sin embargo, el real potencial de la creación del puerto de San Juan de Marcona solo será realizado si la construcción del terminal portuario se complementa con la ejecución del proyecto de la red ferroviaria minera del sur. La idea es que esta red ferroviaria inicie en la mina de Las Bambas, ubicada en la provincia apurimeña de

13. AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, óp. cit.

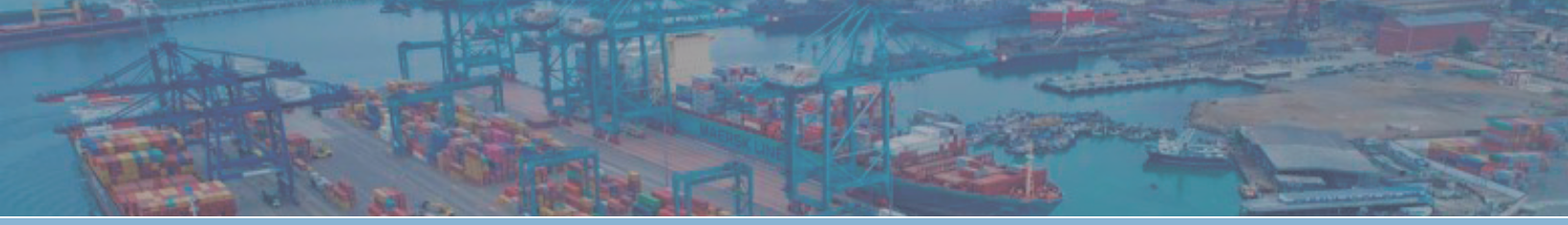


Cotabambas, y se extienda a lo largo del sur de Apurímac, pasando por el río Acarí en el departamento de Arequipa, hasta terminar en el distrito de Marcona. La creación de esta red no solo permitirá que diversas operaciones mineras reduzcan costos logísticos asociados al transporte de la producción hacia el puerto de Matarani, sino que también estimulará la ejecución de proyectos de exploración en la zona de influencia de la red. Esto es necesario principalmente para fomentar la puesta en valor de yacimientos de mineral de hierro, el cual tiene un potencial económico significativo, pero solo si es extraído en grandes volúmenes. En este sentido, la red ferroviaria minera del sur —complementada con la creación del terminal portuario de Marcona— es una alternativa mucho más eficiente y sostenible que el actual modelo de transportar la producción minera hacia el puerto de Matarani. Inclusive, se puede argumentar que la creación del corredor ferroviario es una mejor opción que la construcción de un mineroducto, como se ha sugerido, ya que este requiere de un consumo de agua excesivo para su funcionamiento. Por lo tanto, el proyecto de creación del puerto de Marcona y la red ferroviaria del sur, aunque de una significativa envergadura, incrementaría sustancialmente la competitividad del sector extractivo nacional.

Un ejemplo extremadamente revelador de la sinergia que puede generar la combinación estratégica de un terminal portuario y una red ferroviaria, aunque en un contexto geopolítico distinto al peruano, es Mauritania. Esta nación de África occidental, a pesar de ubicarse en el puesto 157 de 189 países según el Índice de Desarrollo Humano elaborado por las Naciones Unidas[14], ha puesto en valor los yacimientos de mineral de hierro más extensos del mundo al construir la línea ferroviaria Nuadibú-Zuérate. Por medio de este corredor minero, la producción de mineral de hierro de la zona minera de F'dérik es transportada vía terrestre a la localidad de Zuérate, donde es colocada en el tren —considerado uno de los más largos del mundo— y dirigida al puerto de Nuadibú para su embarque y exportación. Esta red ferroviaria tiene una extensión de 700 kilómetros, atraviesa una buena parte del desierto del Sahara y sirve como un eslabón determinante para la infraestructura competitiva mauritana. En 2014, la empresa minera Glencore, que opera los yacimientos de mineral de hierro de F'dérik, desembolsó aproximadamente USD 1000 millones a la Sociedad Nacional Industrial y Minera del gobierno mauritano para acceder a la red ferroviaria, contribuyendo sustancialmente con el desarrollo del erario público. De esta forma, Mauritania ha logrado rentabilizar sus extensos yacimientos de mineral de hierro mediante la combinación estratégica del terminal portuario de Nuadibú con la red ferroviaria minera. Inspirado en el modelo mauritano, el Perú puede lograr incrementar la competitividad de sus recursos minerales y poner en valor recursos como el mineral de hierro, los cuales no son explotados debido a la carencia de infraestructura que lo facilite.

En un contexto de una creciente integración económica global, la ejecución de nuevos proyectos de infraestructura marítima contribuirá sustancialmente a que el Perú obtenga una mayor relevancia comercial regional e internacional. En los mercados actuales, la mayoría de la PEA mundial trabaja en empresas medianas y pequeñas. Sin embargo, en el núcleo de

14. UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME. Human development report 2020 [en línea]. 2020. [Consulta: 7 de mayo de 2021]. Disponible en: http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2020.pdf



estos mercados se encuentran las grandes corporaciones, con las cuales se relacionan el resto de empresas a través de la conexión a sus cadenas de valor (Nolan, 2015). Estas corporaciones han adoptado modelos empresariales que se enfocan en consolidar el *core* de sus actividades, externalizando todas las operaciones consideradas como no esenciales (Nolan, 2015). Esta es una enorme oportunidad económica para un país como el Perú. En este sentido, es fundamental que el país logre integrar estas cadenas de valor globales para alcanzar mayores tasas de crecimiento y desarrollo. Por ende, es a través de la creación de terminales portuarios estratégicos que la ventaja comparativa del Perú puede ser aprovechada, para así potenciar las exportaciones peruanas y desarrollar nuevas oportunidades comerciales. Por lo tanto, los proyectos de creación del antepuerto del Callao, del megapuerto de Chancay y del terminal portuario de San Juan de Marcona —integrado este último a la red ferroviaria del sur— serán determinantes para potenciar la competitividad de la infraestructura marítima del Perú hacia el largo plazo. Es importante que se den los espacios políticos necesarios para la discusión y ejecución de estos proyectos, ya que su puesta en marcha será responsable por brindar enormes réditos económicos y sociales al país. Los mercados son cada vez mas globales y el Perú, por una carencia de infraestructura marítima adecuada, no puede quedar rezagado.

Bibliografía

- ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES MARÍTIMOS. Puerto de Chancay convertirá a Huaral en una de las principales puertas de entrada al Perú [en línea]. 14 de febrero de 2021. [Consulta: 6 de mayo de 2021]. Disponible en: https://www.apam-peru.com/web/puerto-de-chancay-convertira-a-huaral-en-una-de-las-principales-puertas-de-entrada-al-peru/
- ASOCIACIÓN PERUANA DE AGENTES MARÍTIMOS. Un antepuerto en Callao: ¿Qué efectos tendrá para las exportaciones peruanas? [en línea]. 4 de agosto de 2020. [Consulta: 21 de mayo de 2021]. Disponible en: https://www.apam-peru.com/web/un-antepuerto-en-callao-que-efectos-tendra-para-las-exportaciones-peruanas/
- AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL. Movimiento de carga en las instalaciones portuarias de uso público y privado a nivel nacional [en línea]. Enero de 2020. [Consulta: 28 de marzo de 2021]. Disponible en: https://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2020/02/xls/VDWVJ0XE8CSINCGUOPH62DU3OYRTLQQJW5KB.xls
- BOLOÑA BEHR, Carlos. De la confusión al caos. Lima: Instituto de Economía de Libre Mercado. 2002.
- CENTRO PERUANO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES. La reinserción del Perú en el sistema financiero internacional. Lima: CEPEI. 1990.
- CONSEJO NACIONAL DE COMPETITIVIDAD. Índice de conectividad marítima [en línea]. 2019. [Consulta: 28 de marzo de 2021]. Disponible en: http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2019/08/Liner-Shipping-Connectivity-Index-2019-1.pdf
- GREENWAY, David. The World Economy: Global trade policy 2010. Oxford: Blackwell Publishing. 2010.
- MARCHESSINI, Alejo. Suscrito el Convenio de Cooperación para la construcción en Perú del Antepuerto y la nueva Base Naval del Callao. Defensa [en línea]. 9 de junio de 2020. [Consulta: 28 de marzo de 2021] Disponible en: https://www.defensa.com/peru/suscrito-convenio-cooperacion-para-construccion-peru-antepuerto
- NOLAN, Peter. Is China buying the world? Cambridge: Polity Press. 2015.
- O'BRIEN, Robert y WILLIAMS, Marc. Global political economy. Londres: Palgrave McMillan. 2013.
- SÁNCHEZ OLIVENCIA, Fernando. Historia del Callao. Pasado, presente, futuro. Lima: Okura Editores. 1989.
- UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME. Human development report 2020 [en línea]. 2020. [Consulta: 7 de mayo de 2021]. Disponible en: http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2020.pdf