

Gestión del terminal portuario de Salaverry y su contribución en el desarrollo económico del distrito de Salaverry

Port terminal management Salaverry and its contribution to the economic development district Salaverry

CARLOS GARCÍA PAUCARIMA¹

RESUMEN

El objetivo de la investigación es definir cómo una adecuada gestión portuaria contribuye en el desarrollo económico del distrito de Salaverry de la provincia de Trujillo, departamento La Libertad y sus zonas de influencia como Lambayeque, Cajamarca, San Martín y Áncash; se ha recopilado y analizado información estadística relevante del terminal portuario para establecer una relación competitiva del puerto frente a los nuevos retos que impone la globalización. La investigación fue aplicada y descriptiva, además de documental e histórica. La población es similar a la muestra y son las principales empresas del proyecto Chavimochic y el propio puerto de Salaverry. Los resultados permiten determinar la actual gestión portuaria de Salaverry y la infraestructura ofrecida, mostrando cómo un puerto influye en su entorno, y cómo permite crear un marco competitivo a las distintas actividades de producción, tales como la agroindustria, minería, pesquería, etc., que necesitan del puerto y su infraestructura como alternativa competitiva para el transporte marítimo de sus cargas. Se evidencia así mismo que se mantiene una gestión estática del terminal portuario sin considerar los cambios generacionales del entorno y las nuevas necesidades portuarias que puedan atender los nuevos retos logísticos.

Palabras clave: gestión portuaria; desarrollo económico; transporte marítimo.

ABSTRACT

This research defines as a suitable port management contributes to the economic development of the Salaverry District of Trujillo Province, La Libertad Department and their areas of influence as Lambayeque, Cajamarca, Ancash and San Martín; having collected and analyzed relevant statistical information terminal port, to establish a

¹ Universidad Nacional de Trujillo. La Libertad, Perú.

competitive relationship port meet the new challenges posed by globalization, through a descriptive and applied research as well as documentary and historical. The population and the sample are the main companies and their use loads and self Salaverry Port Terminal. The results allow to interpret the current management of the port of Salaverry and offered infrastructure, showing how a port affects its environment, and how they can create a competitive framework for the various production activities, such as agribusiness, mining, fishery, etc. who they need the port and its infrastructure as a competitive alternative for shipping your goods. Demonstrating that a static port terminal management is maintained regardless of generational changing environment and the new port needs to meet the new logistical challenges.

Keywords: port management; economic development; maritime transport.

ICHIKLLACHAW

Kay urya willakuy tsayran rurakaykan, tsaycahwmí allí ruray *portuaria* yanapakun Trujilluchaw, Salaverry distritu allí winananpaq, niykur Lambayikichaw, Kashamarkachaw, San Martinchaw, Anqashchawpis yanapakun. Tsaypaqmi ashkashqa willakuykuna, tsaykunawan kay *globalización* nishqanwan allí churapanakuy kananpaq. Kay yashay ashíy kashqa portuaria ruray, hina qillqashqakunachawpis ashíy, unay willakuykunapis kashqam. kikin nunakunallawanmi kashqa, *empresakuna* hatun ruray Chawimuchikmi kayashqa niykur hina kikin Salaverry puertu. Kaychaw yachay tarishqakuna willakun kay *portuaria* ruray, infraestructura kashqan, rikaatsikun allí puestukuna llapan hiruruqinchaw kaqtam tanqapan allípaq, yanapakun agroindustriapis, mineriyaq, pesqueriyaq, imakunapaqpis, llapan puertu ministiqpaq, lamarpa imatapis apanapaq. Hina kaychaw rikantsik kay terminal portuario unay kashqannawllam kaykan.

Pushaq shimikuna: Imanawpis puertu allí pushay; qillaypaq kaqkunata miratsiq; lamarpa imatapis puritsikkuna.

INTRODUCCIÓN

Estepa (2013) manifiesta que se denomina puerto marítimo al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situados en la ribera del mar o de los ríos, reúnan las condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la administración pública competente.

Según Ulloa (2001), el terminal portuario de Salaverry fue creado en 1954 y se acondicionó una faja para el embarque de azúcar a granel en 1965. Esta faja fue desinstalada en el 2013 por quedar en desuso a pesar de que la producción de azúcar continúa y la necesidad de la faja es importante para las exportaciones. En la actualidad se embar-

ca vía muelle, operación menos salubre, clara muestra de que el progreso técnico de infraestructura no fue incorporado a la cadena de comercio internacional. La faja no recibió mejoras, sino por el contrario, se fueron desmantelando partes de sus instalaciones competitivas, sin tener un plan de servicio para las exportaciones de azúcar a granel.

El desarrollo de esta investigación nos permite conocer las zonas de influencia del puerto de Salaverry como Lambayeque, Cajamarca, San Martín y Áncash y las cargas en contenedores, a granel seco, refrigerado o líquido que necesitarán para su manipulación, permitiendo tener la proyección de infraestructura necesaria a fin de atender la carga y las naves eficientemente.

Los puertos marítimos son las puertas de acceso a las distintas cargas internacionales o las puertas de salida. Los puertos atenderán los diferentes proyectos que puedan estar en estudio dentro de la región tales como desarrollo de proyectos de la actividad turística debido a los complejos turísticos de Chan Chan, Huacas del Sol y la Luna, Señora de Cao, El Brujo, Huanchaco, así también el proyecto de explotación de la mina La Paloma, ubicada en el distrito de Quiruvilca, provincia de Santiago de Chuco, departamento de La Libertad, megaproyecto de explotación de carbón Hayday Ambara, que comprende ocho concesiones mineras del departamento de La Libertad, Consolidación de la I y II Etapa y ejecución de la III Etapa del Proyecto de Irrigación Chavimochic, departamento de La Libertad, proyecto de explotación de yacimientos de sal en Guañape, Chao y Guadalupe, proyecto de explotación carbonífera del Alto Chicama, que permitirán aprovechar las reservas de 270 millones de T.M. de carbón antracita.

Actualmente, el sistema portuario nacional, cumple un papel estratégico en la competitividad del comercio exterior. En ese sentido, los puertos están accionando como pieza fundamental en el crecimiento y competitividad de un país (Carbajal y Chang, 2009).

Un puerto genera trabajo y dinamismo en sus áreas de influencia, mantiene a la población económicamente activa (PEA) de la zona y adicionalmente incrementa el aporte de impuestos al estado. Según López y Blasco (2009), el estudio de los espacios portuarios en el horizonte mediterráneo está desde los años setenta en la frontera disciplinaria que separa la arqueología terrestre de la subacuática.

A la hora de enfrentarnos a una investigación en torno a infraestructuras portuarias de la antigüedad hay que tener en cuenta algunos principios generales aplicables en el entorno mediterráneo. El primer principio a considerar es que el lugar de la localización de puertos desde el origen de la navegación siempre ha buscado espacios que por su naturaleza ofrezcan refugio al navegante: ensenadas, bahías, lagos interiores y golfos y estos se han convertido en perfectos puertos naturales.

Según continúan diciendo López y Blasco (2009), la ingeniería no desarrollará espacios de aprovisionamiento náutico artificiales hasta el siglo V a.C., momento a partir del cual convivirán puertos naturales y artificiales por todo el Mediterráneo. El segundo principio a tener en cuenta es que desde la aparición de las primeras embarcaciones destinadas a los enfrentamientos bélicos, se han separado de forma irreconciliable las instalaciones portuarias según su funcionalidad comercial o militar. Las infraestructuras que los dos tipos de puerto necesitan son totalmente diferentes e incluso, la propia adecuación de estos espacios corre a cuenta de diferentes responsables. Por último, aunque sea evidente, es importante señalar que la ciudad subsidiaria del puerto será tan importante como importancia tenga el mismo. De este modo, las ciudades que crecen en torno a puertos de las grandes rutas comerciales mediterráneas se convierten en grandes puntos de atracción de la población, mientras que las poblaciones relacionadas con puertos de las rutas de cabotaje regional no tendrán más que un predicamento zonal de poca envergadura. En este mismo sentido, aquellas instalaciones portuarias dedicadas exclusivamente a fines militares tendrán una configuración distinta a aquéllas que son emporios comerciales.

MATERIALES Y MÉTODOS

Esta es una investigación aplicada; el método utilizado es hipotético-deductivo, hermenéutico y descriptivo. La población está conformada por las principales empresas del proyecto de irrigación Chavimochic y el propio Terminal Portuario de Salaverry y la muestra es equivalente a la población por tratarse de una población pequeña o finita y para no afectar la validez de los resultados.

Asimismo, la técnica que se emplea es la encuesta, cuyo instrumento es el cuestionario; también, la técnica de la entrevista cuyo instrumento es la guía de entrevista y por último, la técnica documental. El diseño de investigación es no experimental, en la modalidad descriptiva transaccional.

RESULTADOS

Para conocer cómo una adecuada Gestión Portuaria puede contribuir en el desarrollo económico del distrito de Salaverry y sus zonas de influencia, se presenta un análisis preliminar con información descriptiva y estadística relevante del terminal portuario, como a continuación se detalla:

1. Distrito de Salaverry

Según la subgerencia de turismo de la municipalidad provincial de Trujillo (2015), Salaverry es un puerto marítimo peruano y un pueblo ubicado en el distrito de Salaverry en el área metropolitana de la ciudad de Trujillo, región La Libertad. El puerto

está ubicado a 8° 13' 27" de latitud sur y a 78° 59' 52" de longitud oeste, dista aproximadamente 14 kilómetros del centro de la ciudad de Trujillo y 8 kilómetros de la Carretera Panamericana, lo cual hace que el puerto sea de fácil acceso por carretera a los cargadores y receptores situados dentro de su área de influencia. Actualmente es uno de los puertos comerciales más activos del país.

Tabla 1. Principales indicadores del distrito de Salaverry

Indicador	Medida	Salaverry
Superficie	Kilómetros cuadrados	295.9
Población estimada	Personas	18 129
Desnutrición crónica (<5 años)	Porcentaje	14.5
Población en edad de trabajar	Personas	9 661
PEA	Personas	4 612
PEA Administración pública y defensa	Personas	126
PEA Agricultura	Personas	546
PEA Pesca	Personas	278
PEA Minería	Personas	12
PEA Manufactura	Personas	619
PEA Educación	Personas	146
PEA Electricidad, gas y agua	Personas	8
PEA Construcción	Personas	353
PEA Restaurantes y hoteles	Personas	228
PEA Transporte y comunicaciones	Personas	716
PEA Financiera	Personas	16
PEA Inmobiliaria	Personas	210
PEA Estibadores portuarios	Personas	564
Pobreza	Porcentaje	18.1
Alfabetismo	Personas	11 727

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI

Según la data del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2012), los indicadores del distrito de Salaverry reflejan ciertos atrasos, que debieran ser superados mediante una adecuada gestión portuaria. Esto podría ser posible a partir de la cooperación pública y privada, desarrollando la competitividad del territorio y generando empleo digno.

2. Terminal Portuario Salaverry

Según la Empresa Nacional de Puertos (2014), el Terminal Portuario de Salaverry cuenta con una instalación portuaria construida en 1954, y tiene como zonas de influencia natural las regiones de Áncash, Lambayeque, La Libertad y Cajamarca. Las facilidades de atraque constan de dos muelles, uno de 225 m. y otro de 230 m., cada uno con dos amarraderos que permiten atender naves de hasta 25,000 DWT. Cuenta con un silo de 60,000 TM para almacenar azúcar, disponiendo de una capacidad total de 78,000 TM, carga que se embarcaba con una faja de almacén a la nave, dada de baja el año 2013.



Figura 1. Terminal Portuario de Salaverry

3. Restricciones Portuarias

Las restricciones que presenta el terminal portuario de Salaverry se describen en la siguiente tabla:

Tabla 2. Restricciones portuarias

Muelles	Largo (metros)	Ancho (metros)	
Muelle 1	225	25	
Muelle 2	230	30	
Amarradero	Largo (metros)	Calado (Pies)	DWT
1 – A	225	32	25 000
1 – B	225	32	25 000
2 – A	230	32	25 000
2 – B	230	32	25 000

Fuente: Empresa Nacional de Puertos - ENAPU

Las restricciones por las que atraviesa el puerto de Salaverry en cuanto a muelles y amarraderas son que no se encuentra al nivel de competitividad que poseen los puertos modernos como en Italia, España, Brasil, etc. Esto nos acarrea una desventaja al no poder brindar servicios a embarcaciones con mayores necesidades de carga.

4. Operatividad del Terminal Portuario de Salaverry

Tabla 3. Ritmos Usuales de embarque / Descarga

Operación	Carga	Promedio (TM)	Cuadrillas	Equipos
Embarque	Harina de Pescado en sacos	200 TM Bodega / Jornada	3	Grúas de la nave
Embarque	Concentrado de minerales	1800 TM Jornada	1	Shiploader
Embarque	Carbón	900 TM Jornada	3 / 4	Clamshells / tinas
Descarga	Maíz / trigo / soya / fertilizantes	900 TM Bodega / Jornada	3 / 4	Grúas de la Nave / clamshells

Fuente: Empresa Nacional de Puertos – ENAPU

El terminal portuario de Salaverry presenta serias limitaciones en los equipos y maquinarias tales como las grúas, los shiploader, los clamshells, tinas, etc. La mayoría de ellos son obsoletos y de poca capacidad. Esto implica que no brinde un adecuado servicio a sus clientes.

Tabla 4. Cargas movilizadas por el Terminal Marítimo de Salaverry

(Toneladas Métricas) Terminal Portuario	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Paíta	1 014 309	1 021 019	1 264 774	1 048 031	1 333 240	1 401 589
Salaverry	1 204 505	1 362 233	1 267 160	1 544 603	1 762 366	2 062 505
Chimbote	239 318	169 023	261 347	287 855	211 121	86 311
Callao	14 727 698	16 399 133	19 049 522	17 388 176	21 136 514	24 681 649
G San Martín	1 142 703	997 740	1 542 221	1 166 679	1 431 968	1 548 363
Matarani	-	2 816 187	2 898 144	2 794 253	3 350 204	3 318 609
Ilo	246 758	301 612	438 389	240 113	287 747	496 071

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) - DTIE, 2012

De acuerdo a la tabla 4 puede apreciarse que las cargas movilizadas por el terminal marítimo de Salaverry han ido en aumento cada año, sin embargo son menores comparadas con el rendimiento del puerto de Matarani, eso se debe a que éste último se entregó en concesión el 18.08.99 a la empresa peruana Terminal Internacional del Sur (TISUR).

5. Evolución de las naves en el tiempo









		Length	Draft	TEU
First (1956-1970)	 Converted Cargo Vessel	135 m	< 9 m	500
	 Converted Tanker	200 m	< 30 ft	800
Second (1970-1980)	 Cellular Containership	215 m	10 m 33 ft	1,000 – 2,500
Third (1980-1988)	 Panamax Class	250 m	11-12 m	3,000
	 Panamax Class	290 m	36-40 ft	4,000
Fourth (1988-2000)	 Post Panamax	275 – 305 m	11-13 m 36-43 ft	4,000 – 5,000
Fifth (2000-2005)	 Post Panamax Plus	335 m	13-14 m 43-46 ft	5,000 – 8,000
Sixth (2006-)	 New Panamax	397 m	15.5 m 50 ft	11,000 – 14,500

Figura 2. Evolución de las naves en el tiempo
Fuente: Gerencia de Regulación – OSITRAN (2009)

Según OSITRAN (2009), durante el año 2009, el terminal portuario Salaverry (TPS) recibió 189 naves, lo que significó 10 naves menos con relación al año 2008. Sin embargo, se registró una mayor cantidad de carga transportada, lo que repercutió en un incremento en el tonelaje promedio por nave pasando de 6,4 miles a 8,2 miles de toneladas. Es importante señalar que la mayor afluencia de buques de contenedores registrada en el año 2004, 50 naves, se ha visto disminuida en los últimos dos años. Es así que en el año 2009 se atendieron 11 buques de contenedores, número inferior a las 34 unidades atendidas en el año 2008.

Tabla 5. Índice de desempeño Logístico (IDL) según El País

País	IDL	Eficiencia aduanera	Calidad de la infraestructura	Facilidad para coordinar embarques	Calidad de los servicios logísticos	Facilidad de seguimiento a los envíos	Frecuencia de arribo de embarques
Corea del Sur	3.70	3.42	3.74	3.68	3.69	3.68	4.02
Brasil	3.13	3.11	3.18	3.12	3.12	3.42	3.55
México	3.06	2.68	3.07	3.07	3.02	3.22	3.47
Chile	3.00	2.65	3.03	3.06	3.00	3.15	3.47
Colombia	2.95	2.63	2.73	2.87	2.95	2.99	3.45
Perú	2.94	2.51	2.72	2.76	2.91	2.66	3.40

Fuente: Banco Mundial (2012)

En el Perú aún existe mucho por trabajar y mejorar en temas de desempeño logístico. Ello será posible si se continúa con la política de inversiones en infraestructura y en software para mejorar sus procesos logísticos de compra y almacenaje, entre otros, con inversión en tecnología. En ese sentido Chile nos lleva ventaja.

DISCUSIÓN

El terminal portuario de Salaverry es una construcción de 1954. No ha recibido mejoras en su infraestructura salvo la faja para embarque de azúcar en 1965, la misma que fue desmontada en el año 2013. Esta cual es una clara muestra de la falta de proyección sobre la necesidad del puerto para las exportaciones de la producción de la región y sus zonas de influencia, con lo que se muestra que el Índice de Desempeño Logístico (IDL) está por debajo de los países que exportan similares productos que el Perú, con mayor eficiencia.

Según la tabla 1, el distrito de Salaverry muestra indicadores de mucho interés de análisis, debiendo llamarnos la atención por reducir algunos elevados índices como el de pobreza que muestra un 18.1%, el índice de analfabetismo de 35.3% y el índice de desempleo de 47.74%.

Esto concuerda con lo expuesto por Vargas (2014), quien manifiesta que el desarrollo económico no es tan solo crecimiento económico, sino también un completo y amplio conjunto de políticas sociales y debe ser entendido como un proceso sostenible de acumulación de las economías locales, aprovechando los recursos endógenos del territorio, a partir de la cooperación pública y privada para desarrollar la competitividad del territorio, generar empleo digno y poder aportar mejorando la calidad de vida de la población.

De acuerdo a la tabla 3. Ritmos Usuales de embarque / Descarga, el desarrollo económico local podría sustentarse en la necesidad de contar con un terminal portuario eficiente para atender el crecimiento industrial de sus zonas de influencia, y por la existencia del proyecto de irrigación CHAVIMOCHIC y su próxima ampliación, así como también de los proyectos mineros pendientes. Su ubicación estratégica, la casi nula competencia y el estar considerado como un puerto de categoría nacional, lo muestra como una opción competitiva para el ingreso y salida de cargas y como punto de encuentro con el mercado Pacífico - asiático.

El desarrollo de la industria exportadora comercial ligada a la actividad portuaria permitirá emplear mano de obra local, generando de esta manera el desarrollo socioeconómico de las familias que se encuentran dentro del ámbito territorial, mediante la ejecución de la actividad turística hacia los complejos turísticos de la región (Chan Chan, Huacas del Sol y la Luna, Señora de Cao, El Brujo, Huanchaco, entre otros).

Coincidimos de esta forma con lo expuesto por Vargas (2014) quien nos indica que los ejes del desarrollo económico lo conforman la metalurgia, nodo energético y

petroquímico, puertos, servicios portuarios y logísticos, servicios turísticos, pesca industrial y de consumo humano, manufactura de soporte a actividades económicas con mypes.

Como se muestra en la tabla 4, el incremento de cargas por el terminal portuario de Salaverry muestra lo confiable y oportuno que resulta esta infraestructura que contribuye al desarrollo del comercio exterior de la región. Para ello es conveniente contar con el recurso tecnológico y humano capacitado para dichas operaciones.

El incremento de las cargas que moviliza el puerto de Salaverry se debe al aumento de la agroindustria que necesita fertilizantes dentro de sus procesos y a la exportación de minerales de sus zonas de influencia. Así mismo se debe tomar en cuenta los proyectos pendientes de desarrollo como la ampliación del proyecto Chavimochic, el proyecto Olmos, el proyecto Chincas, el proyecto Magistral, el proyecto Conga.

Todo esto coincide con Montero (2012), quien manifiesta que el logro de una óptima y eficaz gestión portuaria dependerá de los siguientes objetivos:

- Incrementar la eficiencia y diversificación de los servicios.
- Reducir su costo y fomentar la competencia.
- Promover recursos financieros para su desarrollo.

En la figura 2 se muestra cómo las naves han evolucionado en el tiempo, siendo cada vez más exigentes las condiciones de infraestructura para atender este tipo de naves. Sin embargo, también es notorio que el puerto de Salaverry y su competencia el puerto de Chimbote, no han tenido mejoras en su infraestructura. Ello permite que muestren incompetencia frente a las nuevas expectativas globales, con naves de mayor calado, sin grúas, como las de Panamax, Post Panamax, etc., que son las naves destinadas a dominar el transporte de las cargas.

También coincidimos con Muller (1999), quien afirma que el esquema de las fuerzas influye en la dirección y ritmo de cambio a la que mueve la industria del transporte intermodal y en consecuencia los puertos, sobre 3 puntos:

- La globalización de las actividades que originan cambios en los modelos de comercio.
- Las tecnologías nuevas y emergentes, barcos más grandes, rápidos y sofisticados, nuevos equipos de manipulación, internet, etc.
- La desregulación del transporte.

CONCLUSIONES

Queda demostrada la necesidad de mejorar la infraestructura portuaria a fin optimizar el Índice de Desempeño Logístico (IDL) y atender los próximos proyectos exportadores muy importantes como el proyecto CHAVIMOCHIC, proyectos mineros pendientes y ampliaciones de proyectos agroindustriales tanto regionales como de las zonas de influencia, con el fin de evitar el traslado de los productos al puerto del Callao o Paita.

Se hace evidente la necesidad de una mejora en la infraestructura portuaria, toda vez que de acuerdo al estudio realizado por el Banco Mundial el 2012, el Perú quedó relegado como el último de la costa oeste en el Índice de Desempeño Logístico, en los componentes de la frecuencia de arribo de embarques, calidad de los servicios logísticos, la calidad de la infraestructura y la poca eficiencia en los servicios de las importaciones y las exportaciones.

Existe una nueva generación de naves que los puertos peruanos y en especial el de Salaverry no podrían atender, su capacidad instalada les permitiría atender solamente naves de primera y segunda generación mas no las modernas, lo que nos pondría en desventaja con aquellos puertos que manejan tecnologías de punta en sus instalaciones.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Carbajal, Max y Chang, Víctor. 2009. *Medición de productividad y eficiencia de los puertos regionales del Perú: un enfoque no paramétrico*. <<http://cies.org.pe/es/investigaciones/empresa-y-finanzas/medicion-de-productividad-y-eficiencia-de-los-puertos-regionales>> [Consulta: 15-10-2015].
- Empresa Nacional de Puertos. 2014. *Memoria anual 2014*. <http://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/Memoria_ENAPU_2014.pdf> [Consulta: 23-07-2015].
- Estepa, Manuel. 2013. *Los puertos del Estado y el tráfico de cruceros marítimos*. *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, XLVI. <[file:///C:/Users/usuario/Downloads/Dialnet-LosPuertosDelEstadoUElTraficoDeCrucerosMaritimos-4182258%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/usuario/Downloads/Dialnet-LosPuertosDelEstadoUElTraficoDeCrucerosMaritimos-4182258%20(1).pdf)> [Consulta: 15-10-2015].
- López, Alejandro y Blasco, Pilar. 2009. *Evolución de las ciudades portuarias durante la antigüedad tardía*. <http://www.academia.edu/1287391/Evoluci%C3%B3n_de_las_ciudades_portuarias_durante_la_antig%C3%BCedad_tard%C3%ADa_el_ejempl_de_los_campos_flegreos_Anales_de_Arqueolog%C3%ADa_Cordobesa_XX_2009_pp.305-322> [Consulta: 23-07-2015].
- Montero, Luis. 2012. *Modelos de gestión portuaria, participación privada concesiones administrativas*. <http://www.aippyc.org/materiales_archivos/Modelos-Gestion-Portuaria-Montero.pdf> [Consulta: 15-10-2015].
- Muller, Gerhardt. 1999. *Intermodal Freight Transportation*. Eno Transportation Foundation, Inc./Intermodal Association of North America; 4th. edition.
- OSITRAN. 2009. *Evaluación Económica de la Empresa Nacional de Puertos*. <http://nuevoportal.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/0/0/par/002-2012/Desempeno_ENAPU_2009.pdf> [Consulta: 15-10-2015].

Sub Gerencia de Turismo de la Municipalidad Provincial de Trujillo. 2015. *Portal de Turismo*. <<http://www.munitrujillo.gob.pe/turismo/index.php/presentacion>> [Consulta: 23-07-2015].

Ulloa, Eduardo. 2001. *Reseña Histórica: Enapu. Empresa Nacional de Puertos*, Lima. <<http://www.enapu.com.pe>> [Consulta: 22-07-2015].

Vargas, Sergio. 2014. *Plan de desarrollo económico de la provincia de Ilo*. <<http://es.slideshare.net/SVargasG/plan-de-desarrollo-economico-de-la-provincia-de-ilo-final-38698938>> [Consulta 15-10-15].

Fecha de recepción: 09 de noviembre 2015

Fecha de aceptación: 07 de diciembre 2015

Correspondencia

Carlos García Paucarima

carlosgarciapa@hotmail.com