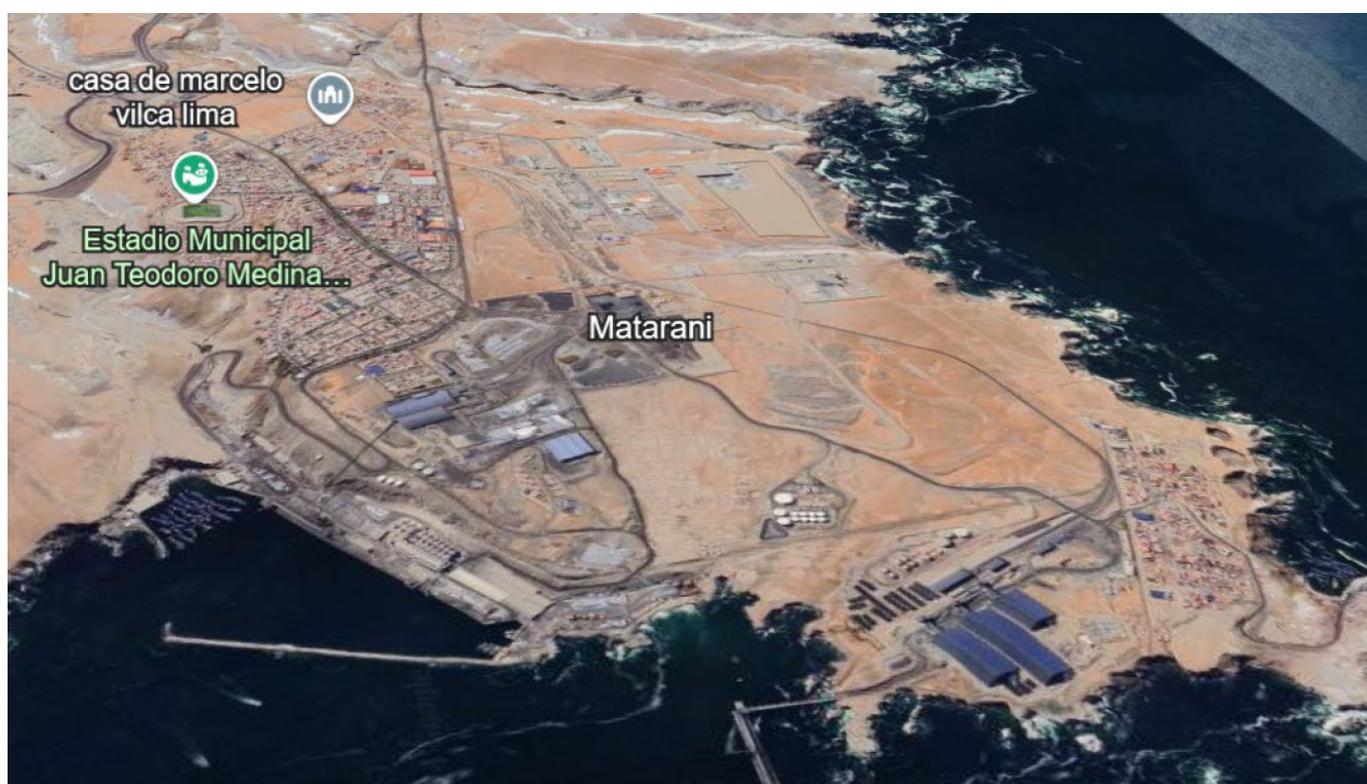




Matarani (Perù)

Programa de puesta en valor de la cultura e identidad portuaria



Emplazamiento

Vista satelital de los ámbitos urbano y portuario en Matarani. (Fuente: <https://earth.google.com/web/search/puerto+de+matarani>).

Caracterización de la ciudad portuaria

Datos y cifras claves

Dimensión territorial

Superficie total del municipio	97.585,00 hectáreas
Superficie del núcleo urbano	323,01 hectáreas
Superficie terrestre total del puerto	160 hectáreas

Evolución población total de la ciudad

2019	2020	2021	2022	2023
5165 habitantes	5202 habitantes	6000 habitantes	6836 habitantes	6836 habitantes
Tasa de juventud (% población con edad inferior a 15 años)			27% (Año 2017)	
Tasa de envejecimiento (% de población con edad superior a 64 años)			6% (Año 2017)	

Condiciones de vida

Principales actividades económicas que proporcionan empleo y riqueza a la ciudad	Sector pesquero y subproductos, Acuicultura, Turismo, Servicios e infraestructura de alojamiento y alimentación
Tasa de paro	N / D
Renta per cápita de la ciudad	US\$7000 - US\$9,638 (Año 2023)

Actividad portuaria

	2020	2021	2022	2023
Tráfico total anual (t)	6073658.73	6455960.56	6430920.89	7552435.11
Tráfico, por forma de presentación (t) (Año 2023)	Graneles Líquidos	Graneles Sólidos	Mercancía General	
	205,444.56	1,638,220.56	662,834.43	
Principales grupos de mercancías (Año 2023)	Minerales y productos derivados, Graneles sólidos (productos agrícolas y fertilizantes, materia prima para la industria de la construcción), Graneles líquidos (alcohol, aceite a granel), Carga general (productos manufacturados, maquinaria, equipo industrial y productos de consumo), Contenedores (importación y exportación)			
Pasajeros (Año 2023)	606 (cruceros)		N / A (otros)	
Empleos directos generados por el puerto (AP + Com. Port) (Año 2023)	866			

Breve reseña histórica

Islay fue fundada el 2 de enero de 1857 como la capital de la provincia del mismo nombre, con el Puerto Santa Rosa constituyéndose como un lugar estratégico para el embarque y desembarque de mercancías del y para el interior del país.

La ciudad se desarrolló con una estructura urbana sencilla, con avenidas y pasajes peatonales, y se convirtió en la sede de oficinas administrativas portuarias y de comercio exterior. Históricamente, el puerto fue clave en el comercio marítimo del imperio incaico. La ciudad de Islay desapareció debido a la epidemia de fiebre amarilla, que obligó a la población a ser desplazada y las viviendas fueron destruidas por el gobierno.

El Puerto de Matarani comenzó a operar en 1947 y, con el tiempo, la población creció, formando el Barrio Marginal Primero de Mayo. Tras años de lucha, el 13 de octubre de 1980, Islay recuperó su autonomía política, fecha que se celebra la “Reivindicación Política del Distrito de Islay”.

El 17 de agosto de 1999, en que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y el Terminal Internacional del Sur S.A. (en adelante, Concesionario o TISUR) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del TPM (en adelante, el Contrato de Concesión), dicho contrato tiene una vigencia de 30 años.

Gobernanza de la ciudad y del puerto

La gobernanza de Matarani y su puerto implica colaboración entre el sector público y privado, con enfoque en desarrollo económico sostenible, responsabilidad social y gestión ambiental. La participación comunitaria y el cumplimiento normativo son claves para un crecimiento equilibrado.

El distrito de Islay, se encuentra bajo la administración de la Municipalidad Distrital de Islay, que es la entidad local responsable de la gestión urbana y el desarrollo socioeconómico de la ciudad.

Sus principales funciones son:

- Planificación Urbana
- Provisión de Servicios
- Desarrollo Económico
- Medio Ambiente

Operación del Puerto: TISUR

El Puerto de Matarani es operado por Terminal Internacional del Sur (TISUR), una empresa privada con concesión otorgada por el Estado en 1999 por 30 años.

Sus responsabilidades incluyen la operación y mantenimiento del puerto, modernización de infraestructuras, gestión de carga y cumplimiento de estándares de seguridad y sostenibilidad, además de colaborar en responsabilidad social empresarial.

Relación entre la Ciudad y el Puerto

El puerto y la ciudad de Matarani tienen una relación simbiótica. El puerto es la principal

fuelle de empleo y actividad económica, generando oportunidades no solo en el manejo de la carga, sino también en sectores secundarios como transporte, logística, comercio y servicios.

La gobernanza entre la ciudad y el puerto implica una cooperación constante entre las autoridades locales (municipalidad) y los operadores del puerto para minimizar los impactos negativos y maximizar los beneficios para la población.

Los desafíos relacionados con esta relación incluyen:

- Gestión del impacto ambiental
- Infraestructura urbana
- Relaciones comunitarias

Desafíos y Oportunidades de la Gobernanza en Matarani

- **Sostenibilidad Ambiental:** El puerto de Matarani está ubicado en una zona costera sensible. Asegurar que las actividades portuarias no afecten negativamente el ecosistema marino y costero es un reto clave. Se han implementado programas para reducir el impacto ambiental, pero sigue siendo una prioridad para la comunidad y las autoridades.
- **Crecimiento Económico y Desarrollo Social:** A medida que el puerto sigue creciendo, se presentan oportunidades para expandir la economía local. Sin embargo, es importante que las ganancias económicas se distribuyan de manera equitativa entre la comunidad local, a través de inversiones en infraestructura, educación y salud.
- **Integración con la Comunidad:** Es esencial que las empresas operadoras, como TISUR, mantengan relaciones armoniosas con la comunidad local. Esto puede lograrse a través de programas de responsabilidad social empresarial y la creación de empleos que beneficien directamente a los habitantes de Matarani.

Descripción del caso puerto-ciudad

El reto

Antecedentes

El proyecto de cultura e identidad portuaria en Matarani se justifica por la necesidad de reconectar a la comunidad con su patrimonio histórico, cultural y ambiental.

El Puerto de Matarani, clave para la economía del sur de Perú desde 1942, ha impulsado el comercio, pero también ha generado desconexión social y pérdida de la identidad cultural local.

El rápido crecimiento industrial ha provocado tensiones debido a la distribución desigual de los beneficios, afectando especialmente a la pesca artesanal y las tradiciones marítimas.

Además, el impacto ambiental del puerto y la contaminación requieren una mayor conciencia ecológica. A pesar de su relevancia histórica, Matarani no ha aprovechado completamente su potencial turístico, lo que podría diversificar su economía. Un proyecto que valore la identidad portuaria ayudaría a promover el orgullo local, restaurar la relación con el mar y fomentar el respeto por el medio ambiente, mientras ofrece nuevas oportunidades económicas y sociales para la comunidad.

Necesidad de un Proyecto de Cultura e Identidad Portuaria

El proyecto de cultura e identidad portuaria en Matarani tiene como objetivo preservar el patrimonio cultural local, fortalecer el sentido de pertenencia y promover la sostenibilidad ambiental. A través del turismo y la integración social, busca generar oportunidades económicas inclusivas.

Su propósito es desarrollar un programa integral que valore al puerto como un centro de desarrollo cultural, económico, social y ambiental, enfocado en la identidad local, sostenibilidad y participación ciudadana.

Entre sus objetivos específicos están revalorizar el puerto como símbolo cultural, fomentar una economía sostenible, promover la cohesión social y proteger el ecosistema marino.

Ejes de Acción

Eje Cultural: Patrimonio e Identidad Portuaria

El Eje Cultural del proyecto “Patrimonio e Identidad Portuaria” tiene como objetivo preservar y promover la historia y tradiciones del puerto.

Incluye la creación de un Museo Portuario para exhibir su historia y tradiciones marítimas, una investigación histórica para recopilar documentos, fotografías y relatos orales sobre el origen y crecimiento del puerto, y la creación de un circuito histórico portuario con recorridos guiados.

Además, se propone conmemorar eventos históricos clave con un calendario anual y establecer un Centro Cultural Comunitario que promueva talleres de cultura marítima y tradiciones locales.



Pueblo Viejo de Islay, sitio arqueológico en Matarani. (TISUR, 2017).

Eje Económico: Desarrollo Local y Sostenible

El proyecto busca fomentar el turismo portuario mediante el desarrollo de infraestructura turística, como paseos en barco, tours y mercados de productos del mar.

Además, se promoverán emprendimientos locales vinculados a la cultura portuaria, apoyando la venta de artesanías y productos del mar, y ofreciendo talleres para capacitar a los ciudadanos en áreas relacionadas con el turismo, la pesca y actividades portuarias. Se fomentará la pesca responsable mediante mercados sostenibles para los pescadores locales y se desarrollarán ferias gastronómicas para promover la cocina marítima de la región.

Eje Ambiental: Sostenibilidad y Protección del Ecosistema Marino

El proyecto busca involucrar al puerto y la comunidad en prácticas sostenibles, como limpiezas de playas, reciclaje de desechos marinos y protección de la biodiversidad costera. Entre los programas propuestos se incluyen el desarrollo de un plan de manejo ambiental para reducir el impacto de las actividades portuarias, la creación de áreas protegidas para conservar especies marinas, y campañas de limpieza y preservación del litoral. Además, se implementarán programas educativos en escuelas sobre la relación entre el puerto y el medio ambiente, y se promoverán prácticas de pesca sostenible entre los pescadores locales.

Eje Social y cultural: Participación Ciudadana y Educación

El proyecto propone diversas iniciativas para fortalecer la identidad portuaria en Matarani, entre las que incluye la organización de un Festival de la Cultura Portuaria, programas educativos en escuelas sobre la historia y ecología marina, y campañas de sensibilización sobre la importancia del puerto.

Además, se promoverán talleres comunitarios, proyectos juveniles, exposiciones de arte marítimo, y charlas con pescadores y trabajadores portuarios.

Libro de fotografías Islay Matarani, Posso James. (TISUR, 2024).



También se implementará el proyecto “Voluntariado PORT II”, un programa que inicialmente esta orientado a los trabajadores de la organización pero busca en esta oportunidad la de integración de los residentes del distrito, y concursos creativos para involucrar a la comunidad en actividades relacionadas con la vida marítima y la identidad local.

Eje Tecnológico y de Comunicación

- Documentales y medios digitales: Producir documentales y series audiovisuales que narren la vida en el puerto de Matarani, sus protagonistas, y la evolución histórica. Esto puede ser transmitido en medios locales y redes sociales.

- Plataforma digital interactiva: Crear una página web o aplicación móvil que permita a los visitantes conocer la historia del puerto, las actividades turísticas, y las tradiciones locales, con mapas interactivos y calendarios de eventos.
- Redes sociales y campañas: Desarrollar campañas de comunicación en redes sociales bajo un hashtag unificado, como #MataraniCiudadPortuaria, donde se compartan historias, fotos antiguas, videos y eventos relacionados con la identidad portuaria.

El programa “Matarani: Ciudad Portuaria” busca revalorizar el puerto como el principal eje cultural, económico, social y ambiental del distrito, a través de la participación de la comunidad, el desarrollo económico sostenible y la conservación del ecosistema marino. Al centrarse en la identidad portuaria y su impacto en la vida de los habitantes, este proyecto tiene el potencial de generar un desarrollo integral para Matarani, basado en la preservación de su cultura y la sostenibilidad.

Reflexiones, soluciones y perspectivas [1]

Este reto tuvo la peculiaridad de concentrar algunas de las cuestiones que fueron planeando a lo largo de todo el desarrollo del taller, ya que se trataba de un supuesto en el que el sector privado pasaba a asumir determinadas funciones atribuibles prima facie al sector público, siendo la percepción ciudadana de esta realidad un tanto distorsionada al no conocer realmente ni el contenido de la actividad portuaria, ni su relevancia económica, ni, en fin, la labor desarrollada por el puerto en el ámbito de la responsabilidad social corporativa.

Realizada la presentación, que incluía una propuesta de proyecto de cultura e identidad portuaria ambicioso y perfectamente estructurado, se concluyó que, sin perjuicio del desarrollo de este a medio y largo plazo, sería conveniente plantear simultáneamente actuaciones a corto plazo que mejoraran la percepción ciudadana respecto al puerto y su actividad.

En esta línea se consideró de especial importancia en el debate el análisis de la percepción por la ciudadanía del origen de las inversiones de la empresa explotadora del puerto en acciones responsabilidad social corporativa, siendo clave la cuestión del “relato” de tal forma que se consiga que socialmente se valore el esfuerzo inversor del puerto en este ámbito. Se habló también de la credibilidad que los puertos deben generar frente a la sociedad en cuanto a sus actuaciones de responsabilidad social, lo que se concluyó es aún

más difícil si las mismas proceden de puertos gestionados por el sector privado, como era el caso.

En fin, en el estudio del reto surgió una cuestión de gran interés como fue el de la percepción de la ciudadanía de los puertos como un activo de titularidad nacional -bien sea gestionado públicamente, bien lo sea a través de modelos concesionales- y el debate actual de si la concesión íntegra de un puerto a empresas controladas por otros Estados suponía o no una cesión de la soberanía nacional en un ámbito estratégico para el país.

IMAGEN INICIAL | *Puerto y ciudad de Matarani. (Fuente: TISUR, 2022).*

□

NOTA

[1] Estas conclusiones constituyen un resumen del trabajo de comparación y discusión de los estudios de caso presentados con motivo del Taller Internacional “Relaciones Puerto Ciudad en América Latina y el Caribe”, que tuvo lugar en Buenos Aires (Argentina) en noviembre de 2024. Se trata de reflexiones desarrolladas por los Directores del Taller -junto con el autor- sobre el reto, las posibles soluciones y las perspectivas vinculadas al estudio de caso específico descrito en esta contribución.

REFERENCIAS

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ISLAY (2014), Plan Estratégico de Desarrollo Concertado Islay al 2014.

OSITRAN (2016), Informe de Desempeño Concesión del Terminal Portuario de Matarani 2016.

Reporte de Sostenibilidad - TISUR Puerto Peruano Socialmente Responsable (2016). TISUR.

Estudio de imagen corporativa en la opinión de los pobladores de los distritos de Islay y Mollendo. (2023). aurum.
