

# Revista de Ciencias Sociales

# Percepción sobre la relación ciudad puerto y satisfacción con la vida en estudiantes universitarios peruanos

**Tacca Huamán, Daniel Rubén\***  
**Pretell Domínguez, Frank Santos\*\***  
**Pariona García, Luis\*\*\***

## Resumen

La convivencia entre el puerto y la ciudad que lo alberga se puede estudiar desde diferentes ángulos, sin embargo, el factor social y su vínculo con el desarrollo de la población joven podría ser un elemento importante en estos tiempos de cambio. El objetivo de la investigación es conocer la percepción sobre la relación ciudad puerto y su vínculo con la satisfacción con la vida en estudiantes universitarios. La investigación tuvo un enfoque cuantitativo, correlacional, no experimental y transversal; la muestra estuvo conformada por 433 estudiantes universitarios de la provincia constitucional del Callao, de Lima, Perú. Según los resultados, existe correlación mediana, positiva y significativa entre las variables de estudio (.38); la primera y tercera dimensión de la relación ciudad puerto presentaron índices de .37 y .43 respectivamente con la satisfacción con la vida; mientras que el impacto positivo en la económica obtuvo una correlación pequeña (.28) con la satisfacción. Se observaron diferencias significativas en ambas variables respecto a la característica sociodemográfica sexo, obteniendo mayor puntaje las mujeres. También se encontraron diferencias significativas según edad y tiempo viviendo en el Callao. Se concluye que la relación ciudad puerto se asocia con la satisfacción con la vida de los jóvenes universitarios.

**Palabras clave:** Ciudad puerto; satisfacción con la vida; estudiantes universitarios; bienestar, calidad de vida.

---

\* Doctor en Educación. Profesional de la Educación y Psicología. Docente en la Universidad Tecnológica del Perú, Lima, Perú. E-mail: [e17500@utp.edu.pe](mailto:e17500@utp.edu.pe) ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0694-5262>

\*\* Magister en Administración Marítima y Portuaria. Capitán de la Marina Mercante. Docente y Director de la Escuela de Ingeniería Marítima en la Universidad Tecnológica del Perú, Lima, Perú. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6590-7450>

\*\*\* Doctor en Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. Magister en Gestión Ambiental. Oficial de Marina Mercante. Coordinador de la Gerencia General de la Autoridad Portuaria Nacional de Perú. Docente de la Escuela de Ingeniería Marítima en la Universidad Tecnológica del Perú, Lima, Perú.

# Perception of the city-port relationship and satisfaction with life in Peruvian university students

## Abstract

The coexistence between the port and the city that houses it can be studied from different angles, however the social factor and its link with the development of the young population could be an important element in these times of change. The purpose of the research is to know the perception of the city-port relationship and its link with life satisfaction in university students. The research had a quantitative approach, correlational, with a non-experimental and cross-sectional design; the sample consisted of 433 university students from the constitutional province of Callao, of Lima, Peru. According to the results, there is a median, positive and significant correlation between the two study variables (.38); the first and third dimension of the city-port relationship presented indices of .37 and .43 respectively with life satisfaction; while the impact on the economy obtained a small correlation (.28) with satisfaction. Furthermore, was observed that there are significant differences in both variables with respect to the sociodemographic characteristic of sex, with women obtaining a higher score. Significant differences were also found according to age and time living in Callao. It is concluded that the port-city relationship is related to the satisfaction with life of university students.

**Keywords:** Port city; satisfaction with life; university students; well-being, quality of life.

## Introducción

El mar y los ríos son medios que permiten el intercambio cultural, la movilidad de las personas y de productos que se pueden comercializar; además, han contribuido a la creación de espacios plurales y multifacéticos en distintos periodos históricos (Braudel, 2016). En este sentido, Dalbosco (2020) define a un puerto como el espacio geográfico por donde pasa el influjo de un río o del mar, modifica el suelo e influye en la relación entre los sujetos y el espacio; por su parte, Cong et al. (2020) explica que son centros de transporte intermodal navegables para el tránsito seguro de barcos, convirtiéndose en punto de distribución marítimo y terrestre.

Los puertos fungen como catalizadores de las actividades económicas para las ciudades que los albergan (Zhao, Xu y Wall, 2017); fomentan el crecimiento económico e industrial (Zhang y Lam, 2013); y son espacios estratégicos que ayudan a la inclusión de las economías (Vergara, Herrera y Armas, 2021).

Según lo anterior, todo indicaría que los puertos son parte fundamental de la vida en la ciudad.

Desde un enfoque relacional, Yeung (2005) afirma que no se estudia el desarrollo de una región por la cantidad de industrias, sino por la interdependencia de los actores locales y extranjeros, de los activos tangibles y no tangibles, de las instituciones formales y no formales, y cómo estas interactúan entre sí dándole un significado. Por ello, una ciudad que cuenta con un puerto funcional, desde el punto de vista marítimo y terrestre, es considerada una ciudad portuaria (Cong et al., 2020); donde se produce la interacción entre lo urbano y lo portuario y, de esta forma, permite el enlace entre la económica local y global (Xiao y Lam, 2017). Así mismo, las actividades portuarias actúan como factor sociocultural incuestionable que impacta en los procesos sociales e históricos de la localidad (Andrade et al., 2021); contribuyendo a mejorar la competitividad urbana (Zhao et al., 2017).

Si bien la interrelación entre la ciudad y

el puerto se puede evaluar desde la interacción de los factores económicos, especialmente del empleo (Hoyle, 1989); el vínculo que se establece entre ambos, así como su desarrollo, en realidad dependen del diálogo y la conciliación de los intereses del sector público (autoridades), privado y de la sociedad civil (Dooms, Haezendonck y Verbeke, 2015; Vergara et al., 2021); es decir, se tienen que satisfacer las demandas de todos los grupos interesados (Lam y Yap, 2019).

Lo anterior significaría, según Sandrín y Biangardi (2014), que estos espacios de convivencia portuaria en realidad son estructuras sociales complejas que se vinculan, cambian con el tiempo, tienen cierta autonomía y su integración condiciona el desarrollo de la sociedad. Los registros históricos indican que las actividades marítimas contribuyen directamente al desarrollo de las ciudades (López-Bermúdez et al., 2020), pero para que este sea sostenible e inteligente es necesario que la relación ciudad puerto se base en la sinergia entre el sistema sociocultural y económico (Fusco, 2013).

El desarrollo que la ciudad inmediata recibe del puerto gracias a las ventajas geográficas y económicas no solo se limita al ámbito socioeconómico, sino también al nivel operativo, político y de investigación (Dooms et al., 2015); y es que, para Tan (2007), no solo se intercambia bienes tangibles, también fluye la información y el conocimiento entre diferentes culturas y contextos. Según Vergara et al. (2021), la relación ciudad puerto depende de la delimitación espacial, del acceso y goce de las comunidades a sus espacios, del tráfico portuario, de la dinámica con la ciudad y también con el desarrollo sostenible cuidando el medio ambiente.

En esta línea, Andrade et al. (2021), en un estudio en Málaga, reportaron que las interacciones funcionales, el patrimonio industrial, los espacios públicos, los recuerdos de la población y el significado que le atribuyen son factores que ayudan a identificar las oportunidades de desarrollo. Pese a que las ciudades que cuentan con un puerto pueden presentar grandes desafíos, especialmente

el poco conocimiento y comprensión que el público tiene sobre las actividades portuarias y el papel que cumple el puerto en la economía (Hall, 2018); todo indicaría que las condiciones económicas, sociales y de infraestructura que existen en la ciudad y el puerto configuran un sistema simbiótico de mutua colaboración (Zhao et al., 2017).

Para Schipper, Vreugdenhil y De Jong (2017), el desarrollo portuario trae beneficios a la región, sin embargo, las grandes infraestructuras pueden ocasionar problemas ambientales, sociales y de salud que afectan a la población. Por ejemplo, la congestión vehicular y la contaminación que daña el medio ambiente son dos factores que debilitan la relación entre la ciudad y el puerto (Hall, 2014). Así mismo, según Cropper y Khanna (2014), la contaminación del transporte marítimo puede ocasionar enfermedades crónicas; por lo que las autoridades políticas deben tomar medidas para reducir con urgencia la contaminación del aire provocada por los camiones portacontenedores (Zhao et al., 2021).

Si bien la conexión física y funcional de la ciudad y el puerto es un sistema económico interactivo que no permanece estático (Hoyle, 1989); este vínculo garantiza el entrelazamiento de sus características e intereses y configura un área de cooperación, pero también de potenciales conflictos (Aouissi, Madani y Baptist, 2021). En este sentido, la ciudad y el puerto deben convivir en equilibrio para lograr un desarrollo sostenible (López-Bermúdez et al., 2020). Un ejemplo de esto fue reportado por Xiao y Lam (2017) en un estudio realizado en Singapur, donde las ventajas de la relación entre la ciudad y el puerto superan largamente los efectos negativos.

La conexión entre la ciudad y el puerto configura un sistema que consta de diversos subsistemas (aspectos históricos, económicos, culturales, de liderazgo, entre otros) que en conjunto se acoplan y complementan (Van den Berghe, Jacobs y Boelens, 2018); lo que a su vez podría impactar positiva o negativamente en la vida de los ciudadanos.

En este sentido, la satisfacción con la

vida (SV) es un importante indicador de la calidad de vida de las personas (Morrone, Piscitelli y D'Ambrosio, 2019), y representa el componente cognitivo del bienestar subjetivo (López-Gómez, Chaves y Vázquez, 2020). La evaluación de la SV consiste en un juicio global donde se evalúa la propia perspectiva de vida que tiene el individuo (Rajani, Skianis y Filippidis, 2019); y puede hacer referencia a diversos aspectos como la salud, educación, familia, relaciones sociales, trabajo, vivienda y ocio (López-Gómez et al., 2020).

La SV ha llamado la atención de las autoridades y de los investigadores en los últimos años (Ngoo, Tan y Tey, 2020), esto porque es considerada un indicador del progreso social (Durand, 2015); y su estudio como componente del bienestar en jóvenes está inmerso en el campo de la demografía, psicología y la economía (Switek y Easterlin, 2018). Según Sujarwoto, Tampubolon y Pierewan (2018), el estudio del bienestar subjetivo en países de ingresos bajos y medios puede ayudar a mejorar la comprensión de cómo los factores económicos, políticos, sociales y culturales afectan la SV.

Además, la SV se relaciona con factores familiares y con una buena gestión del gobierno local, específicamente las personas con bienestar económico, buena salud y buenos servicios públicos presentan más felicidad y satisfacción (Sujarwoto et al., 2018). En un estudio en Beijing se encontró que las características del vecindario, la seguridad, los ambientes públicos y sociales y la facilidad para viajar se relacionan positivamente con la SV (Ma et al., 2018); desde otra perspectiva, en Europa se reportó que la seguridad, los servicios de salud, el estado de las calles, el transporte público y la disposición de pequeños comercios son factores asociados a la SV en ambientes urbanos (Moeinaddini et al., 2020).

Adicionalmente, se conoce que la SV se relaciona negativamente con el daño al medio ambiente (Rajani et al., 2019); con el consumo de alcohol en grandes cantidades (Myrtveit et al., 2019); con la delincuencia (Mohamad et al., 2018); y con el desempleo (Rajani et al., 2019; López-Gómez et al., 2020);

además, cuando la corrupción se apodera del entorno y se expande, las personas pierden la confianza en las instituciones y tienden a estar más insatisfechas con su vida (Ciziceno y Travaglino, 2019). De todo esto se comprende que, al mejorar el contexto de los ciudadanos, estos podrían ser más felices y estar más satisfechos con su vida (Novianti, Wungu y Purba, 2020).

En un estudio realizado en Suecia, Switek y Easterlin (2018) comentan que, según las transiciones que suceden en la vida, la SV puede comportarse como una colina desde los 22 a 40 años. Capone, Joshanloo y Scheifinger (2021), reportó que la SV disminuye con la edad en un estudio con italianos; la misma tendencia fue reportada por Ngoo et al. (2020) en algunos países de Asia central y occidental; así mismo, los latinoamericanos ven disminuido su bienestar conforme la edad avanza, lo que no sucede en países de habla inglesa (Steptoe, Deaton y Stone, 2015).

En cuanto al sexo, Rajani et al. (2019); y, López-Gómez et al. (2020), reportan que son las mujeres las que obtienen mejores puntajes en SV en comparación con los varones; sin embargo, Capone et al. (2021) encontró que las mujeres presentan menos SV. Las mujeres empoderadas presentan mejor SV que los varones, a pesar de la desigualdad de género (Ngoo et al., 2020); así mismo, se ha visto que la SV de los hijos influye en la SV de los padres y también contribuye a la satisfacción con la vida familiar (Schnettler et al., 2021).

En el presente estudio, la relación ciudad puerto es conceptualizada como la percepción que tienen los individuos sobre la integración física y funcional de la ciudad y el puerto, siendo un fenómeno dinámico, interdependiente y que parece influir directamente en la vida de los ciudadanos que habitan las zonas urbanas aledañas al puerto. En este contexto, la relación que existe entre la ciudad y el puerto bien podría afectar la vida de los ciudadanos, especialmente de los jóvenes que buscan su desarrollo personal, profesional y económico.

Por lo anterior, el principal objetivo de la investigación es conocer la percepción

que se tiene sobre la integración de la ciudad y el puerto y su relación con la satisfacción con la vida en estudiantes universitarios con domicilio en los distritos que componen la provincia constitucional del Callao, Lima, Perú. Los resultados obtenidos podrían reflejar la percepción actual de los jóvenes universitarios respecto a las variables de estudio; así mismo, estos datos podrían ser considerados por diversas autoridades para articular los esfuerzos y contribuir a la promoción de una mejor calidad de vida.

## 1. Metodología

La presente investigación se desarrolla bajo un enfoque cuantitativo, de alcance correlacional, con un diseño no experimental y transversal. Por su naturaleza cuantitativa y correlacional, ambas variables (relación ciudad puerto y satisfacción con la vida) fueron medidas y se asociaron estadísticamente para conocer la relación entre ellas. Por su parte, el diseño es no experimental debido a que no se han manipulado deliberadamente las variables de estudio, y es transversal porque los datos fueron recogidos en un solo momento (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2018).

La población de estudio fueron todos los estudiantes universitarios de la provincia constitucional del Callao, lugar donde se convive con el terminal portuario (puerto marítimo). Para la selección de la muestra se empleó un muestreo no probabilístico: Muestreo por conveniencia; el cual permite tomar en cuenta los casos disponibles a los que se tiene acceso (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2018). De esta manera, la muestra estuvo conformada por 433 estudiantes universitarios que residen en la provincia constitucional del Callao, del departamento de Lima, Perú.

Se tuvo como criterios de inclusión: (1) Estudiar alguna carrera universitaria, (2) residir en alguno de los distritos que conforman la provincia constitucional del Callao, y (3) participar voluntariamente en la investigación. La muestra presentó una edad promedio de

23.90 años ( $DE= 5.64$ ), con una edad mínima y máxima de 17 y 54, respectivamente. El 45,5% de la muestra eran hombres y el 54,5% mujeres; 93,2% pertenecían a universidades privadas, mientras que el 6,8% a universidades públicas. Además, el 9,9% residen en la provincia del Callao por un periodo menor a 5 años, 14,8% residen por un periodo entre 5 a 10 años, mientras que 75,3% viven hace más de 10 años en el Callao.

### 1.1. Instrumentos

#### a. Relación Ciudad Puerto

La escala para evaluar la percepción de la relación ciudad puerto fue creada por los autores del presente trabajo: Profesionales ligados a las áreas de ingeniería marítima y psicología; quienes desarrollaron la primera versión en 2020 y que estuvo conformada por 20 ítems. Con la finalidad de evaluar la validez y la confiabilidad del instrumento, se realizó un estudio piloto con 49 participantes. Como resultado, se obtuvo un modelo tridimensional el cual explicó el 55,51% de la varianza de los datos.

Asimismo, se obtuvo una buena confiabilidad a través del alfa de Cronbach (.80) para la escala total, y coeficientes que oscilaban entre .72 y .82 para las dimensiones. La versión final del instrumento está conformada por 11 ítems distribuidos en tres dimensiones: (1) Integración del puerto a la vida y desarrollo personal, (2) Impacto positivo a la economía de la ciudad, y (3) Promoción del cuidado y desarrollo del puerto. Presenta un formato de respuesta tipo Likert de 5 opciones (1 = Totalmente en desacuerdo; a 5 = Totalmente de acuerdo).

Luego de haber realizado el trabajo de campo, se volvió a evaluar la confiabilidad y validez del instrumento final. Se obtuvo óptimos resultados: El análisis factorial confirmó la estructura de tres dimensiones que explican el 53,61% de la varianza de los datos obtenidos. De la misma forma, la confiabilidad obtenida para la escala total fue

.77 y los coeficientes de alfa de Cronbach para las dimensiones oscilaron entre .70 a .83.

## b. Satisfacción con la vida

La escala original fue creada por Diener en 1985; la cual está conformada por 5 ítems con un formato de respuesta tipo Likert de cinco opciones (1 = totalmente en desacuerdo a 5 = totalmente de acuerdo). Este instrumento fue validado por Oliver, Galiana y Bustos (2018) en una población de estudiantes universitarios peruanos; en esta versión, la confiabilidad obtuvo un alfa de Cronbach de .78 y los índices de ajuste en el análisis factorial confirmatorio fueron adecuados. En el presente estudio, la validez fue evaluada a través de un análisis factorial exploratorio, el cual confirmó una estructura unidimensional la cual explica el 52,01% de la distribución de los datos. La confiabilidad evaluada para la escala fue buena ( $\alpha = .84$ ).

## 1.2. Procedimiento

En el formulario enviado a los participantes, los investigadores informaron sobre el objetivo de la investigación, la duración de las pruebas, su derecho de retirarse en el momento que deseen; asimismo, se informó sobre la participación anónima y que sus datos serían usados únicamente para los objetivos del estudio. Se recolectó información tal como: Sexo, edad, universidad donde estudia (pública o privada) y tiempo viviendo en la provincia del Callao. La recolección de datos duró aproximadamente 13 minutos por participante y se llevó a cabo en el cuarto trimestre del 2020.

## 1.3. Análisis de datos

Para analizar los datos se utilizó el paquete estadístico SPSS *Statistics* versión 24.0. Primero, se realizó un análisis de identificación de casos atípicos, se encontraron cuatro casos con puntuaciones que se alejaban extremadamente de la media. A pesar de lo hallado, se decidió incluir los casos identificados en los análisis debido a: (1) Los casos formaban parte de la diversidad de respuesta otorgada por la muestra, y (2) no generan variación significativa en los resultados.

Se realizaron las pruebas de normalidad correspondientes y se encontró falta de normalidad. Sin embargo, en el análisis de los coeficientes de asimetría ( $<|3|$ ) y curtosis ( $<|8|$ ), se concluyó que no existía falta de normalidad severa (Kline, 2016), con estos resultados se emplearon los análisis paramétricos correspondientes. Se realizó el análisis correlacional con el coeficiente  $r$  de *Pearson* entre las variables de estudio. Por último, se realizaron contrastes de medias utilizando la prueba paramétrica  $t$  de *Student* y *Anova One Way* según las características sociodemográficas.

## 2. Resultados y discusión

Una vez recogidos los datos en el trabajo de campo, y para tener un panorama descriptivo sobre el comportamiento de las variables y sus dimensiones, se procedió a encontrar la media y la desviación estándar. Se evidenció un puntaje promedio de 36,61 en la variable relación ciudad puerto; para la variable satisfacción con la vida, se halló una media de 17,98 (ver Tabla 1).

**Tabla 1**

### Descriptivos de las variables de estudio

Descriptivos	M	DE	Mínimo	Máximo
Total relación ciudad puerto	39.61	6.26	11.00	55.00
Integración del puerto a la vida y desarrollo personal	10.63	2.00	3.00	15.00
Impacto positivo a la economía de la ciudad	16.71	2.65	4.00	20.00
Promoción del cuidado y desarrollo del puerto	12.28	3.47	4.00	20.00
Satisfacción con la vida	17.98	3.73	7.00	25.00

**Nota:** M= Media; DE= Desviación Estándar.

**Fuente:** Elaboración propia, 2021.

Se correlacionó las variables de estudio para responder el objetivo principal. Se encontró correlaciones significativas y positivas entre las variables, siendo de tamaño mediano las relaciones entre satisfacción con la vida y el total relación ciudad puerto; satisfacción con la vida e integración del

puerto a la vida y desarrollo personal; y satisfacción con la vida con promoción del cuidado y desarrollo del puerto. Por otra parte, la relación entre satisfacción con la vida y la dimensión impacto positivo a la economía de la ciudad fue significativa, positiva y de tamaño pequeño (ver Tabla 2).

**Tabla 2**  
**Correlaciones entre las variables de estudio**

Variable	Satisfacción con la vida
Total relación ciudad puerto	.38*
Integración del puerto a la vida y desarrollo personal	.37*
Impacto positivo a la economía de la ciudad	.28*
Promoción del cuidado y desarrollo del puerto	.43*

**Nota:** \* $p < .001$

**Fuente:** Elaboración propia, 2021.

Estos resultados reflejarían que la apreciación construida por los encuestados sobre la integración entre la ciudad y el puerto del Callao, se asocia con algunos aspectos importantes de su vida. Lo anterior, parece coincidir con lo expuesto por Dalbosco (2020) cuando se refiere a la capacidad de un puerto para modificar las relaciones entre los individuos y el espacio. Si bien cada relación ciudad puerto es única (Van den Berghe et al., 2018), siempre es necesaria la

participación directa de todos los involucrados para reducir al mínimo los conflictos y lograr el beneficio mutuo (Lam y Yap, 2019). No es de extrañar estos resultados pues, como explica Andrade et al. (2021), las actividades portuarias están vinculadas con los procesos sociales e históricos de la ciudad, por lo que se convierten en factores socioculturales de gran importancia a considerar si se desea estudiar la calidad de vida de los ciudadanos.

Se ha reportado que la integración



del puerto a la vida y desarrollo personal, se relaciona positivamente con la SV; según estos resultados, el puerto se ha convertido en parte fundamental de la vida de los jóvenes universitarios; además, consideran que la educación marítima es importante en su formación y que las carreras con perfil marítimo son atractivas. Esto confirmaría que el puerto y la ciudad son interdependientes, se superponen y se influyen mutuamente (Fusco, 2013); razón por la cual esta relación supera el criterio de uso del suelo (Van den Berghe et al., 2018).

Si bien las ciudades se convierten en grandes urbes gracias al dinamismo de los individuos y al intercambio de bienes que genera el puerto (Sandrín y Biangardi, 2014), es necesario que las políticas portuarias se interrelacionen con el aspecto social en bien de la comunidad (Schipper et al., 2017), para satisfacer sus demandas (Lam y Yap, 2019) a través del diálogo y la conciliación (Vergara et al., 2021). Como se ha visto, el ámbito educativo es un factor relevante en la SV, pues la integración entre la ciudad y el puerto se debe traducir en desarrollo social (Bottasso et al., 2014), se debe fomentar el flujo de información y conocimiento (Tan, 2007); y de esta forma se evitará que los ciudadanos tomen conciencia de la existencia del puerto solo cuando no llega determinada mercadería (Hall, 2018).

De las tres dimensiones evaluadas, la promoción del cuidado y desarrollo del puerto es la que obtiene el mayor índice de correlación con la SV; esto parece coincidir con lo reportado por Ma et al. (2018) sobre la importancia del vecindario, la seguridad, el estado de los ambientes públicos y sociales (calles, plazas, parques, entre otros) en la calidad de vida. Como explica Cha (2018), los espacios abiertos pueden promover la SV a través del desarrollo de actividades físicas; razón por la cual la población debe tener acceso y disfrutar de los espacios públicos (Vergara et al. 2021); así mismo, deben percibir que la integración de la ciudad y el puerto cuida en forma sostenida el medio ambiente, puesto que las actividades que lo dañan se relacionan

negativamente con la SV (Rajani et al., 2019).

Es posible que la congestión vehicular y la contaminación también debiliten la relación entre la ciudad y el puerto (Hall, 2014), además, pueden traer enfermedades crónicas (Cropper y Khanna, 2014); por ello sería necesario que las autoridades portuarias y municipales mantengan y sigan mejorando las políticas de cuidado y desarrollo del puerto. En este sentido, la promoción de una conciencia ambiental en los jóvenes universitarios, y en toda la población en general, resultaría ser un prerrequisito para que se muestren comportamientos proambientales (Mejía, 2020); por ello, como recomiendan Alcocer et al. (2020); Guillén et al. (2020); y, Yangali et al. (2021), se debería promover programas de intervención que abarquen tratamientos de residuos, cultura de reciclaje, ahorro de agua y energía, entre otros.

Por otra parte, la dimensión impacto positivo a la economía de la relación ciudad puerto se asoció positivamente, pero en forma pequeña con la SV; esto significaría que los jóvenes no perciben directamente al puerto ni a los turistas como una fuente de ingreso para la economía local, tampoco que hay muchas oportunidades de emprendimiento ni que se generan gran cantidad de empleos.

Si bien otras experiencias explican que los puertos son catalizadores de las actividades económicas (Zhao et al., 2017), permiten que las economías se integren (Vergara et al., 2021), contribuyen a mejorar la competitividad urbana (Zhao et al., 2017), los califican como centros de intercambio económico y puntos de encuentro culturales (López-Bermúdez et al., 2020), y generan desarrollo, producción directa, ingresos fiscales y empleo (Cong et al., 2020); todo indicaría que la población joven del Callao no lo percibe de esa forma.

Se ha visto que la SV varía entre naciones y culturas (López-Gómez et al., 2020), pero el factor económico siempre resalta e influye en la calidad de vida (Morrone et al., 2019); pues como indica Zhao et al. (2017), las condiciones económicas y sociales configurarían una simbiosis de mutua colaboración. Existe la posibilidad que los datos encontrados en

el presente estudio no reflejen el verdadero impacto de la integración ciudad puerto en la economía local por falta de conocimiento y comprensión de las actividades portuarias y del rol que cumple el puerto (Hall, 2018).

Lo anterior, es un gran reto para los responsables políticos (Capone et al., 2021), pues es imprescindible que la población perciba directa e indirectamente los beneficios económicos que trae la relación ciudad puerto. Sería recomendable seguir profundizando la relación entre el impacto positivo a la economía y la SV, pues como señala Sujarwoto et al. (2018), el estudio de los factores económicos,

políticos y sociales, contribuye a comprender mejor la SV en los países de bajos y medianos ingresos, como es el caso del Perú.

También se realizaron comparaciones de medias de acuerdo a las características sociodemográficas de los participantes (sexo, edad, tipo de universidad y años viviendo en Callao). En la característica sociodemográfica sexo, se observó que las mujeres presentan un mayor puntaje a comparación de los hombres en las variables de estudio (satisfacción total y total relación ciudad puerto) y en la dimensión Integración del puerto a la vida y desarrollo personal (ver Tabla 3).

**Tabla 3**  
**Prueba t de las variables de estudio según la variable sociodemográfica: Sexo**

Variable		M	DE	t
Total relación ciudad puerto	Hombre (n=197)	38.91	7.47	-2.06*
	Mujer (n=236)	40.19	4.98	
Integración del puerto a la vida y desarrollo personal	Hombre (n=197)	10.40	2.32	-2.13*
	Mujer (n=236)	10.82	1.68	
Impacto positivo a la economía de la ciudad	Hombre (n=197)	16.49	3.34	-1.49
	Mujer (n=236)	16.89	1.89	
Promoción del cuidado y desarrollo del puerto	Hombre (n=197)	12.03	3.75	-1.38
	Mujer (n=236)	12.49	3.21	
Satisfacción con la vida	Hombre (n=197)	17.45	4.28	-2.62**
	Mujer (n=236)	18.42	3.15	

**Nota:** \*p<.05; \*\*p<.01

**Fuente:** Elaboración propia, 2021.

Estos puntajes obtenidos por las mujeres parecen coincidir con lo hallado por Rajani et al. (2019); y, López-Gómez et al. (2020), pero se diferencian de los resultados de Capone et al. (2021), en referencia a la SV; y de Torres-

Salazar et al. (2020), respecto a los elementos del bienestar subjetivo. Es posible, según Ngo et al. (2020), que el empoderamiento, visto como el aumento de participación de las mujeres en la toma de decisiones económicas,

políticas y educativas, sea un factor decisivo para presentar mejores puntajes en SV a pesar de las diferencias sociales.

En otros estudios se ha visto que las mujeres valoran más la situación global del hogar y los elementos que contribuyen al bienestar familiar sobre otros elementos como el aporte económico (Gumà y Arpino, 2021), esto estaría en relación con la propuesta de Schnettler et al. (2021), donde se ha visto que la SV de los hijos influye en la SV de los padres y también contribuye a la satisfacción con la vida familiar. A pesar que el arraigo social puede ser un factor clave para la SV (Arpino y De Valk, 2018), estos argumentos deben ser tomados con mucha cautela, puesto que la muestra de estudio fue constituida por

estudiantes universitarios y no se profundizó en el factor familiar. Sin embargo, sería importante promover otros estudios de corte cualitativo para conocer los verdaderos motivos por los que las jóvenes adultas del puerto del Callao perciben que la ciudad puerto contribuye a su SV.

Con respecto a la característica sociodemográfica edad, se encontró diferencias significativas en el puntaje total de la variable relación ciudad puerto y en la dimensión impacto positivo en la economía. Los resultados obtenidos, indican que los estudiantes universitarios del rango de edad de 30 a 40 años, presentan mayores puntajes a comparación de los estudiantes de otros rangos de edad (ver Tabla 4).

**Tabla 4**  
**Análisis ANOVA One Way de las variables de estudio según la característica sociodemográfica: Edad**

Variable	Menores de 30 años		Entre 30 y 40 años		Mayores de 40 años		F	$\eta^2$	p
	(n=385)		(n=39)		(n=9)				
	M	DE	M	DE	M	DE			
Total relación ciudad puerto	39.48	6.03	41.74	7.00	36.22	10.44	3.63	0.02	.027
Integración del puerto a la vida y desarrollo personal	10.58	1.94	11.26	2.11	10.11	3.69	2.36	0.01	.096
Impacto positivo a la economía de la ciudad	16.61	2.62	17.82	2.05	16.44	4.95	3.69	0.02	.026
Promoción del cuidado y desarrollo del puerto	12.30	3.39	12.66	4.08	9.67	3.43	2.80	0.01	.062
Satisfacción con la vida	17.89	3.76	18.74	3.48	18.44	3.21	0.96	0.00	.383

**Nota:** M= Media; DE= Desviación Estándar.

**Fuente:** Elaboración propia, 2021.

Se halló diferencias significativas en la variable satisfacción con la vida y en la dimensión impacto positivo en la economía según la característica sociodemográfica años

viviendo en el Callao (ver Tabla 5). No se encontraron diferencias según institución de estudio.

**Tabla 5**  
**Análisis ANOVA One Way de las variables de estudio según la característica sociodemográfica: Años viviendo en la provincia constitucional del Callao**

Variable	Menos de 5 años		Entre 5 y 10 años		Más de 10 años		F	$\eta^2$	p
	(n=43)		(n=64)		(n=326)				
	M	DE	M	DE	M	DE			
Total relación ciudad puerto	38.77	7.22	40.28	8.07	39.59	5.71	0.76	0.00	.470
Integración del puerto a la vida y desarrollo personal	10.42	2.60	11.06	2.39	10.57	1.82	1.90	0.01	.152
Impacto positivo a la economía de la ciudad	15.30	2.73	16.75	3.90	16.89	2.27	6.98	0.03	.001
Promoción del cuidado y desarrollo del puerto	13.05	3.98	12.47	3.84	12.14	3.32	1.42	0.01	.244
Satisfacción con la vida	16.74	4.02	18.69	4.36	18.00	3.52	3.56	0.02	.029

**Nota:** M= Media; DE= Desviación Estándar.

**Fuente:** Elaboración propia, 2021.

En los últimos años, la población del Callao ha disminuido su hacinamiento, ha visto mejoras cuantitativas y cualitativas en el acceso a los servicios básicos (agua, alcantarillado, electricidad), más del 50% logró terminar la secundaria, más del 75% cuenta con un seguro de salud, más del 93% accede a la telefonía móvil, y existe la posibilidad de laborar en alguna microempresa (Instituto Nacional de Estadística e Informática [INEI], 2016). Por estos cambios, no es extraño que se haya encontrado que las personas entre los 30 y 40 años tengan una buena percepción de la relación ciudad puerto, pues son estos ciudadanos los que han vivido la evolución del puerto y la ciudad durante su niñez y juventud; esto coincidiría con la importancia de los recuerdos y el significado atribuido para identificar las oportunidades de desarrollo (Andrade et al., 2021).

Lo anterior, también ayudaría a comprender por qué los que viven más de diez años en el Callao perciben que el puerto ha tenido un impacto positivo a la economía de la ciudad y por qué los que vienen viviendo entre 5 y 10 años se sienten más satisfechos. El comportamiento de los promedios estadísticos de la SV según edad hace presumir que la tendencia reportada en este estudio concuerda con la curva hallada por Switek y Easterlin (2018); además coincidiría parcialmente con lo reportado por Steptoe et al. (2015); Ngoo

et al. (2020); y, Capone et al. (2021). Sin embargo, esta aparente semejanza debe ser estudiada a profundidad para evitar sesgos y tomar decisiones más sólidas y acertadas en una posible intervención.

Como se ha visto, la relación entre el puerto, la ciudad y los individuos no solo se limita a la infraestructura, sino que está sujeta a construcciones sociales que pueden evolucionar (Hesse, 2018). A pesar de la relevancia de los hallazgos encontrados en la percepción que tienen los jóvenes universitarios, es importante reconocer que el presente estudio, por su metodología, solo asocia las variables y no constituye un reporte de causa efecto. Además, es necesario resaltar que los datos fueron obtenidos en los últimos meses del 2020, cuando la pandemia por COVID-19 estaba controlada pero aún se desarrollaba una secuencia de eventos peligrosos e impredecibles (Trzebiński, Cabański y Czarnecka, 2020), por lo que la percepción evaluada pudo verse afectada.

En este sentido, los datos presentados pueden considerarse valiosos para áreas ligadas al ámbito marítimo, psicológico, sociológico, económico, entre otras; pero teniendo presente que es un punto de partida que invita a seguir profundizando en la integración de los puertos y las ciudades y cómo estos afectan la vida de las personas.

## Conclusiones

Gracias a los resultados expuestos, se ha evidenciado que existe una asociación mediana, positiva y significativa entre la percepción sobre la relación ciudad puerto y la SV de los estudiantes universitarios peruanos. También se ha mostrado que la integración del puerto a la ciudad y desarrollo personal, así como la promoción del cuidado y desarrollo del puerto se vinculan positivamente con la SV. Por su parte, la dimensión impacto positivo en la economía presenta una relación positiva pero pequeña con la SV de los estudiantes universitarios. En este sentido, el presente trabajo de investigación coincide con la literatura científica consultada que examina la integración de las ciudades y el puerto.

En cuanto a las variables sociodemográficas, se mostró que las mujeres presentan mayores puntajes en las dos variables, lo que podría encontrar explicación en los cambios sociales que vive el país respecto a la revalorización y empoderamiento de las mujeres. Así mismo, se reportó que los estudiantes con más edad y más tiempo viviendo en el Callao presentan mayores puntajes, lo que a su vez reflejaría que el impacto vivido a lo largo de los años es un factor importante cuando se desea estudiar los fenómenos y construcciones sociales.

Finalmente se espera que el presente estudio aporte al cuerpo de conocimiento existente hasta el momento, convirtiéndose en un antecedente para futuros trabajos académicos y un referente para cualquier autoridad, política o social, cuando determinen los factores que impactan en el bienestar de los ciudadanos.

## Referencias bibliográficas

- Alcocer, P., Knudsen, J., Marrero, F., y Miranda, B. (2020). Modelo multicriterio para la gestión integral de residuos sólidos urbanos en Quevedo – Ecuador. *Revista de Ciencias Sociales (Ve)*, XXVI(4), 328-352. <https://doi.org/10.31876/rcs.v26i4.34666>
- Andrade, M. J., Costa, J. P., Jiménez-Morales, E., y Ruiz-Jaramillo, J. (2021). A city profile of Malaga: The role of the port-city border throughout historical transformations. *Urban Planning*, 6(3), 105-118. <https://doi.org/10.17645/up.v6i3.4189>
- Aouissi, K. B., Madani, S., y Baptist, V. (2021). Morphological evolution of the port-city interface of Algiers (16th Century to the Present). *Urban Planning*, 6(3), 119-135. <https://doi.org/10.17645/up.v6i3.4017>
- Arpino, B., y De Valk, H. (2018). Comparing life satisfaction of immigrants and natives across Europe: The role of social contacts. *Social Indicators Research*, 137, 1163-1184. <https://doi.org/10.1007/s11205-017-1629-x>
- Bottasso, A., Conti, M., Ferrari, C., y Tei, A. (2014). Ports and regional development: A spatial analysis on a panel of European regions. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 65, 44-55. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.04.006>
- Braudel, F. (2016). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Fondo de Cultura Económica.
- Capone, V., Joshanloo, M., y Scheifinger, H. (2021). Predictors of life satisfaction in a large representative sample from Italy. *Current Psychology*, 40, 3609-3627. <https://doi.org/10.1007/s12144-019-00305-x>
- Cha, Y.-J. (2018). Correlation between leisure activity time and life satisfaction: Based on KOSTAT time use survey data. *Occupational Therapy International*, 2018, 5154819. <https://doi.org/10.1155/2018/5154819>
- Ciziceno, M., y Travaglino, G. A. (2019). Perceived corruption and

- individuals' life satisfaction: The mediating role of institutional trust. *Social Indicators Research*, 141, 685-701. <https://doi.org/10.1007/s11205-018-1850-2>
- Cong, L-Z., Zhang, D., Wang, M-L., Xu, H-F., y Li, L. (2020). The role of ports in the economic development of port cities: Panel evidence from China. *Transport Policy*, 90, 13-21. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.02.003>
- Cropper, M., y Khanna, S. (2014). How should the world bank estimate air pollution damages? *Resources for the future, Discussion Paper*, 14-30. <https://media.rff.org/documents/RFF-DP-14-30.pdf>
- Dalbosco, D. M. (2020). El puerto como espacio de diálogo en el tango y en el fado: Un enfoque geocrítico. *Universum*, 35(2), 28-56. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-23762020000200028>
- Dooms, M., Haezendonck, E., y Verbeke, A., (2015). Towards a meta-analysis and toolkit for port-related socio-economic impacts: a review of socio-economic impact studies conducted for seaports. *Maritime Policy and Management*, 42(5), 459-480. <http://dx.doi.org/10.1080/03088839.2014.944238>
- Durand, M. (2015). The OECD better life initiative: How's life? and the measurement of well-being. *Review of Income and Wealth*, 61(1), 4-17. <https://doi.org/10.1111/roiw.12156>
- Fusco, L. (2013). Toward a smart sustainable development of port cities/areas: The role of the "Historic Urban Landscape" approach. *Sustainability*, 5(10), 4329-4348. <https://doi.org/10.3390/su5104329>
- Guillén, J. Calle, J., Gavidia, A. M., y Vélez, A. G. (2020). Desarrollo Sostenible: Desde la mirada de preservación del medio ambiente colombiano. *Revista Ciencias Sociales (Ve)*, XXVI(4), 293-307. <https://doi.org/10.31876/rcs.v26i4.34664>
- Gumà, J., y Arpino, B. (2021). Satisfacción con la vida según la contribución a la esfera pública y privada en las parejas españolas adultas. *Revista Internacional de Sociología*, 79(1), e177. <https://doi.org/10.3989/ris.2021.79.1.19.045>
- Hall, P. (2018). Traffic planning in port-cities. *International Transport Forum Discussion Papers*, 11. <https://doi.org/10.1787/2641c2f2-en>
- Hall, P. V. (2014). Port-city governance: Vancouver Case Study. In Y. Alix, B. Delsalle y C. Comtois (Eds.), *Port-city governance* (pp. 209-223). Éditions EMS Management & Societe.
- Hernández-Sampieri, R., y Mendoza, C. P. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. McGraw-Hill / Interamericana Editores S.A.
- Hesse, M. (2018). Approaching the relational nature of the port-city interface in Europe: Ties and tensions between seaports and the urban. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 109(2), 210-223. <http://dx.doi.org/10.1111/tesg.12282>
- Hoyle, B. (1989). The port-City interface: Trends, problems and examples. *Geoforum*, 20(4), 429-435. [https://doi.org/10.1016/0016-7185\(89\)90026-2](https://doi.org/10.1016/0016-7185(89)90026-2)
- Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI (19 de agosto de 2016). Más de 1 millón de habitantes residen en la Provincia Constitucional del Callao. *INEI*. <https://www.inei.gov.pe/prensa/noticias/mas-de-1-millon-de-habitantes-residen-en-la-provincia-constitucional-del-callao-9257/>
- Kline, R. B. (2016). *Principles and practice of structural equation modeling*. The

- Guilford Press.
- Lam, J. S. L., y Yap, W. Y. (2019). A stakeholder perspective of port city sustainable development. *Sustainability*, 11(2), 447. <https://doi.org/10.3390/su11020447>
- López-Bermúdez, B., Freire-Seoane, M. J., Pais-Montes, C., y Lesta-Casal, E. (2020). Port-City development: The spanish case. *Transactions on Maritime Science*, 9(1), 82-89. <https://doi.org/10.7225/toms.v09.n01.007>
- López-Gómez, I., Chaves, C., y Vázquez, C. (2020). Life Satisfaction. In B. Carducci, C. Nave, A. Di Fabio, D. Saklofske y C. Stough (Eds.), *The wiley encyclopedia of personality and individual differences: Personality processes and individual differences* (Vol. III, pp. 275-280). Wiley Blackwell.
- Ma, J., Dong, G., Chen, Y., y Zhang, W. (2018). Does satisfactory neighbourhood environment lead to a satisfying life? An investigation of the association between neighbourhood environment and life satisfaction in Beijing. *Cities*, 74, 229-239. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.12.008>
- Mejía, B. A. (2020). Relación entre la conciencia ambiental y el comportamiento ecológico. *Centro Sur*, 3(2), 74-85.
- Moeinaddini, M., Asadi-Shekari, Z., Aghaabbasi, M., Saadi, I., Shah, M. Z., y Cools, M. (2020). Applying non-parametric models to explore urban life satisfaction in European cities. *Cities*, 105, 102851. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102851>
- Mohamad, M., Mohammad, M., Mat, N. A., y Awang, Z. (2018). The impact of life satisfaction on substance abuse: Delinquency as a mediator. *International Journal of Adolescence and Youth*, 23(1), 25-35. <https://doi.org/10.1080/02673843.2016.1267021>
- Morrone, A., Piscitelli, A., y D'Ambrosio, A. (2019). How disadvantages shape life satisfaction: An alternative methodological approach. *Social Indicators Research*, 141, 477-502. <https://doi.org/10.1007/s11205-017-1825-8>
- Myrtveit, S. M., Knapstad, M., Askeland, K. G., y Skogen, J. C. (2019). Alcohol consumption, life satisfaction and mental health among Norwegian college and university students. *Addictive Behaviors Reports*, 10, 100216. <https://doi.org/10.1016/j.abrep.2019.100216>
- Ngo, Y. T., Tan, E. C., y Tey, N. P. (2020). Determinants of life satisfaction in Asia: A quantile regression approach. *Journal of Happiness Studies*, 22, 907-926. <https://doi.org/10.1007/s10902-020-00257-1>
- Novianti, L. E., Wungu, E., y Purba, F. D. (2020). Quality of life as a predictor of happiness and life satisfaction. *Jurnal Psikologi*, 47(2), 93-103. <https://doi.org/10.22146/jpsi.47634>
- Oliver, A., Galiana, L., y Bustos, V. (2018). Validación de la Escala de Satisfacción con la Vida y su relación con las dimensiones del autoconcepto en universitarios peruanos. *Persona*, 21(2), 29-44. <https://doi.org/10.26439/persona2018.n021.3018>
- Rajani, N. B., Skianis, V., y Filippidis, F. T. (2019). Association of environmental and sociodemographic factors with life satisfaction in 27 European countries. *BMC Public Health*, 19, 534. <https://doi.org/10.1186/s12889-019-6886-y>
- Sandrín, M. E., y Biangardi, N. (Comps.) (2014). *Los espacios portuarios: Un*

- lugar de encuentro entre disciplinas. Universidad Nacional de La Plata.
- Schipper, C. A., Vreugdenhil, H., y De Jong, M. P. C. (2017). A sustainability assessment of ports and port-city plans: Comparing ambitions with achievements. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 57, 84-111. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.08.017>
- Schnettler, B., Rojas, J., Grunert, K. G., Lobos, G., Miranda-Zapata, E., Lapo, M., y Hueche, C. (2021). Family and food variables that influence life satisfaction of mother-father-adolescent triads in a South American country. *Current Psychology*, 40, 3747-3764. <https://doi.org/10.1007/s12144-019-00328-4>
- Steptoe, A., Deaton, A., y Stone, A. A. (2015). Subjective wellbeing, health, and ageing. *The Lancet*, 385(9968), 640-648. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(13\)61489-0](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(13)61489-0)
- Sujarwoto, S., Tampubolon, G., y Pierewan, A. C. (2018). Individual and contextual factors of happiness and life satisfaction in a low middle income country. *Applied Research Quality Life* 13, 927-945. <https://doi.org/10.1007/s11482-017-9567-y>
- Switek, M., y Easterlin, R. A. (2018). Life transitions and life satisfaction during young adulthood. *Journal of Happiness Studies*, 19, 297-314. <https://doi.org/10.1007/s10902-016-9817-y>
- Tan, T-Y. (2007). Port cities and hinterlands: A comparative study of Singapore and Calcutta. *Political Geography*, 26(7), 851-865. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2007.06.008>
- Trzebiński, J., Cabański, M., y Czarnecka, J. Z. (2020). Reaction to the COVID-19 pandemic: The influence of meaning in life, life satisfaction, and assumptions on world orderliness and positivity. *Journal of Loss and Trauma*, 25(6-7), 544-557. <https://doi.org/10.1080/15325024.2020.1765098>
- Torres-Salazar, C., Moreta-Herrera, R., Ramos-Ramírez, M., y López-Castro, J. (2020). Sesgo cognitivo de optimismo y percepción de bienestar en una muestra de universitarios ecuatorianos. *Revista Colombiana de Psicología*, 29(1), 61-72. <https://doi.org/10.15446/v29n1.75853>
- Van den Berghe, K., Jacobs, W., y Boelens, L. (2018). The relational geometry of the port-city interface: Case studies of Amsterdam, the Netherlands, and Ghent, Belgium. *Journal of Transport Geography*, 70, 55-63. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.05.013>
- Vergara, M., Herrera, Y., y Armas, M. (2021). Ciudad y puerto en Esmeraldas, Ecuador: una aproximación histórica. En Y. Alix, M. Montantín y J. M. Pagés (Eds.), *Dinámicas portuarias en el Caribe y América Latina: Ports in transition to face global challenges* (pp. 161-182). Éditions EMS Management & Societe.
- Xiao, Z., y Lam, J. S. L. (2017). A systems framework for the sustainable development of a Port City: A case study of Singapore's policies. *Research in Transportation Business & Management*, 22, 255-262. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2016.10.003>
- Yangali, J. S., Vásquez, M. R., Huaita, D. M., y Baldeón, M. D. (2021). Comportamiento ecológico y cultura ambiental, fomentada mediante la educación virtual en estudiantes de Lima-Perú. *Revista de Ciencias Sociales (Ve)*, XXVII(1), 385-398. <https://doi.org/10.31876/rcs.v27i1.35321>
- Yeung, H. W-C. (2005). Rethinking relational economic geography. *Transactions*,



- 30(1), 37-51. <http://dx.doi.org/10.1111/j.1475-5661.2005.00150.x>
- Zhang, W., y Lam, J. S. L. (2013). Maritime cluster evolution based on symbiosis theory and Lotka-Volterra model. *Maritime Policy and Management*, 40(2), 161-176. <http://dx.doi.org/10.1080/03088839.2012.757375>
- Zhao, H-M., He, H-D., Zhao, J-Q., Ding, Y., Peng, Z-R., y Wang, H-W. (2021). Characterizing the particle variations and human exposure in port and urban areas. *Transportation Research Record*, 2675(11), 669-684. <https://doi.org/10.1177/03611981211019041>
- Zhao, Q., Xu, H., y Wall, R. S. (2017). Building a bridge between port and city: Improving the urban competitiveness of port cities. *Journal of Transport Geography*, 59, 120-133. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.01.014>