Comunicación

Reconocerse, el punto de partida para la ciudad puerto del Callao

Cabada, Daysi

arqdaysicabada@gmail.com

Universidad Privada del Norte. Facultad de Arquitectura y Diseño.

Callao, Perú.

Palabras clave

Callao, Ciudad, Centralismo, Planificación, Ciudadanía, Identidad.

Resumen

En términos de planificación urbana, por muchos años la ciudad fue afectada por el centralismo, teniendo como resultado ser el patio logístico de la capital, al poseer el puerto y aeropuerto más importante del Perú, no se tomó en cuenta las necesidades de diversificar el puerto, generando nuevas opciones laborales y sectores de producción enfocados en poseer zonas empresariales, hoteleras y turísticas y la oportunidad de involucrar a la ciudadanía con su historia e identidad. Por consecuencia trajo por años condiciones urbanas deficientes reflejadas al tener que desarrollar su vida laboral, educativa y recreativa en un territorio fuera del que nacieron, lo cual conlleva a horas de viaje desde los distritos de Callao hacia Lima.

La ciudad puerto presenta años de historia de relevancia para el Perú siendo parte de hechos históricos, como la primera llegada del hombre a Sudamérica, hasta ser parte de guerras civiles peruanas y la independencia del país, su identidad brava por defender lo correcto y su territorio está en su sangre, lo cual se refleja actualmente en sus profesionales en las diferentes disciplinas que se

dedican a analizar y proponer mejoras para el Callao.

En los últimos años se han basado sus investigaciones en hacerse la pregunta: ¿Cómo se debería planificar la ciudad puerto, desde y para Callao?, prueba de ello surgió el Laboratorio de Urbanistas del Callao Soñadores Urbanos, el Plan de Desarrollo Metropolitano Callao 2040, colectivos ciudadanos, asociaciones civiles y de profesionales interdisciplinarios que empezaron a encontrarse en torno a esta pregunta, desarrollándose foros, simposios, marchas ante proyectos que afectan la ciudad, evidenciando que el enfoque que se da a las preguntas en una investigación deben articularse con lo que sucede en el territorio propuesto y así lograr una planificación territorial factible que toma en cuenta a la ciudadanía.

La tercera ciudad más grande del Perú

La ciudad del Callao tiene un área urbanizada de 147 km2, posee más de 1 millón de habitantes, lo cual permite darle la denominación de metrópoli a la cual podremos añadirle su característica de vital importancia para el Perú, debido a que alberga al puerto y aeropuerto más importante del país, actualmente sus límites político administrativos están siendo ocupados en su totalidad no solo por suelo urbano sino también suelo insular como son sus islas e islotes, suelo de protección y conservación como son lomas, sitios arqueológicos y humedales. Es la única provincia constitucional del Perú con rango de departamento, que se lo ha ganado con mucho esfuerzo, valentía y generosidad defendiendo al país en la época de la independencia y en grandes disputas por proteger la patria, por lo tanto, se le otorgó el lema gracias a Orbegoso (1834): “La fiel y generosa ciudad del Callao, asilo de las leyes y la libertad”. La identidad que esta frase y la misma ciudadanía posee hace que conocer, respetar, vivir e investigar sobre la ciudad de Callao sea tan importante para todos los peruanos.

Figura 1: Evolución Histórica del Callao según el PDM Callao 2040

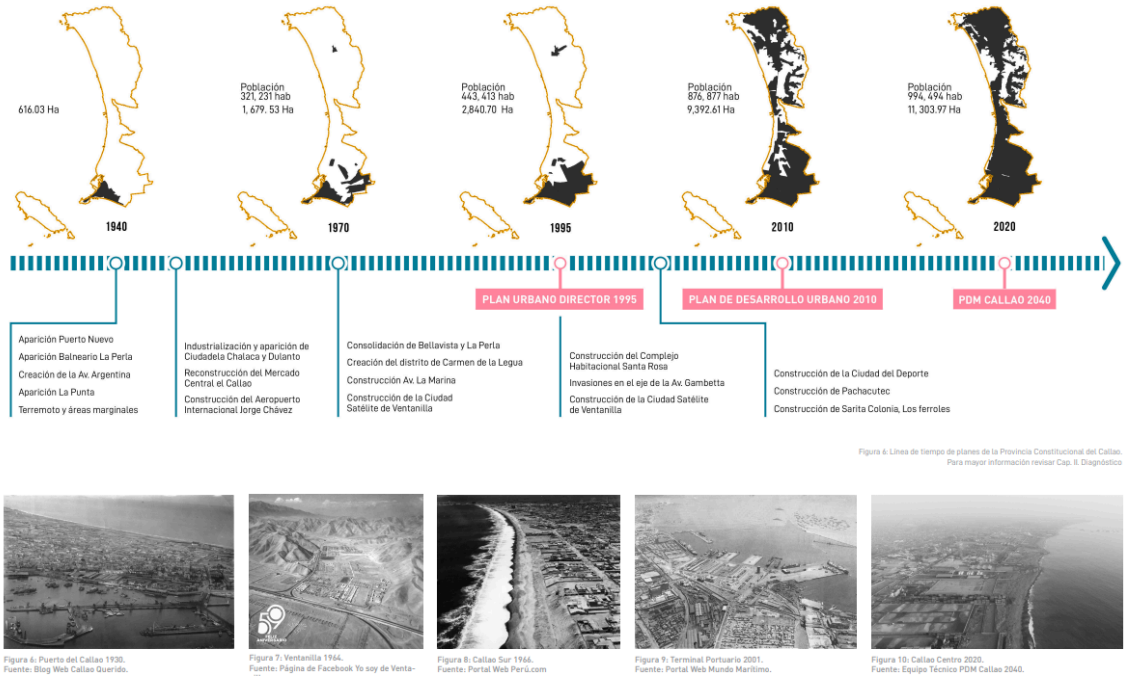


Figura 6: Línea de tiempo de planes de la Provincia Constitucional del Callao. Para mayor información revisar Cap. II. Diagnóstico

Figura 6: Puerto del Callao 1930. Fuente: Blog Web Callao Querido.

Figura 7: Ventanilla 1964. Fuente: Página de Facebook Yo soy de Venta-

Figura 8: Callao Sur 1966. Fuente: Portal Web Perú.com

Figura 9: Terminal Portuario 2001. Fuente: Portal Web Mundo Marítimo.

Figura 10: Callao Centro 2020. Fuente: Equipo Técnico PDM Callao 2040.

Laboratorio de Urbanistas Soñadores Urbanos

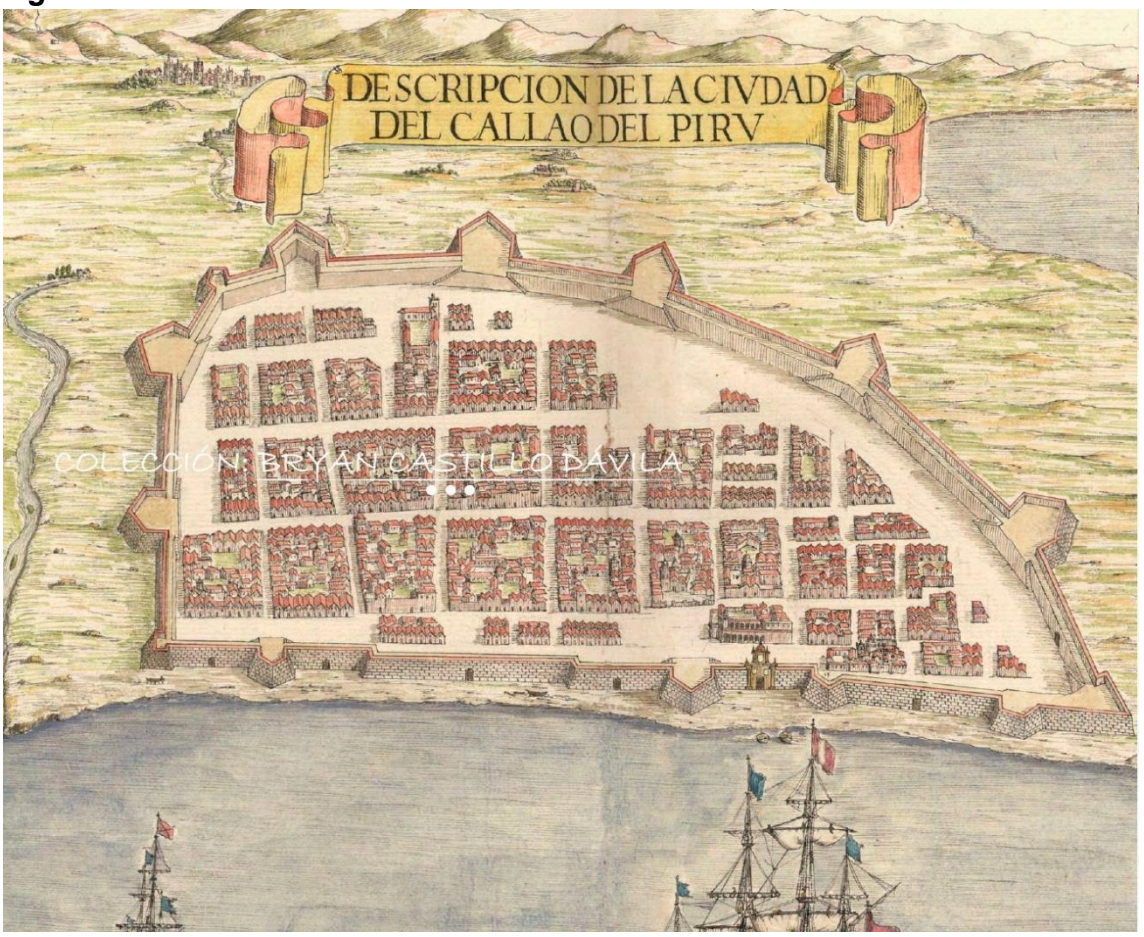
Emergió la urbe portuaria del Callao

La fundación de Lima como capital dió el inicio para que Callao sea el puerto principal del Perú, con un papel estratégico y comercial el cual era vital para la conquista Española en América, no obstante antes de este suceso se sabe por medio de las teorías de los primeros pobladores en Sudamérica que llegaron a Callao por medio del rio Rímac y Chillón, prueba de ello hoy existe el Complejo de Chivateros en el actual distrito de Ventanilla en la región Callao y como manifestación de primeras agrupaciones está Piti Piti viejo, un pueblo de indios pescadores, según Sánchez, (1989): 72 “El Callao sería poblado poco a poco por españoles peninsulares y criollos, negros esclavos y otros indígenas, que contribuyeron al mestizaje en la costa central del Perú.”

Callao amurallado

Por lo antes mencionado podemos dar pie a que no solo funcionaba como un puerto, sino que ya se tenían actividades en este territorio, considerando que aproximadamente desde 1700 Callao tuvo una muralla para su protección contra piratas y corsarios que solían arribar en tierras peruanas por su oro.

Figura 2: Ciudad amurallada del Callao



Colección del Arq. Bryan Castillo Dávila

El funcionamiento y realidades que se tenía a partir de esta muralla hacía que exista población dentro y fuera con funciones diferenciadas pero todas las personas que lo habitaban no sabían que estaban contribuyendo a la conversión de la urbe más importante del Perú, lo dicho por Castillo, (2024): “Esta transformación se dio gracias a que callao diversificó las actividades que sucedían en su interior.”, porque gracias al análisis que pudo realizar el arquitecto chalaco en mención se identificaron actividades comerciales como restaurantes, hoteles, salones de té, que tenían una estrecha relación con las actividades socioculturales como las procesiones religiosas que recorrían las infraestructuras ya construidas entre muros como la Fortaleza Real Felipe y edificios públicos y privados como hoteles, oficinas, colegios, etc.

Callao autónomo

La autonomía de la ciudad del Callao en 1836 se consiguió por el reconocimiento de su ubicación estratégica e importancia económica por lo cual el presidente de la confederación Perú-Boliviana, Andrés de Santa Cruz influyó y tomó la decisión de declararla Provincia Litoral del Callao, otorgándole

el que posea un gobierno autónomo y administración propia de sus recursos y territorio, en 1857 por un hecho histórico que enorgullece actualmente a los chalacos y chalacas, que representa esa identidad de ser parte de la brava ciudadanía chalaca, ya que jugaron un papel crucial en la defensa y lucha por defender no solo Callao sino al Perú, que en la guerra civil peruana pelearon junto a las tropas peruanas derrotando a los insurrectos del general Manuel I. de Vivanco que tenían la intención de tomar el puerto, por lo cual en el gobierno del entonces presidente Ramón Castilla se aprueba denominarla Provincia Constitucional del Callao.

Callao delimitación definitiva

La ciudad autónoma vivía su propio proceso de expansión, su puerto era accesible al público, era todo un evento poder ir a visitar y ver los barcos zarpar y llegar, mediante fotografías aéreas se devela que la conexión con el mar siempre fue una opción no solo de recreación sino también de habitabilidad, con nuevas urbanizaciones, plazas, parques, edificios administrativos, públicos y de inversión privada, nacieron también los primeros distritos como son Bellavista y La Punta en 1915, posterior a ellos Carmen de la Legua Reynoso, La Perla y Ventanilla entre los años 1964 y 1969.

Figura 3: Puerto del Callao

El Callao que se nos fue

Callao y su transporte innovador

Hechos históricos sobre la manera de transportarse también sucedieron en esta urbe, como lo menciona Dávila (2010): “La industria ferroviaria del país empezó el siglo pasado e incluso nuestro país fue líder en su momento. El Callao definitivamente por su ubicación estratégica y por ser el centro industrial del país fue uno de los más beneficiados”. Este ferrocarril pudo transportar personas en los viajes interprovinciales entre Callao y Lima que actualmente son reemplazados por vagones de carga, posteriormente sucedió la llegada del tranvía eléctrico y su estación cerca de la plaza matriz del Callao, que recorría las principales calles del distrito de Callao Cercado y posteriormente se pudo prolongar hasta La Punta.

Figura 4: Tranvía del Callao

Periódico El Peruano

Nuevas formas de asentarse y ocupar el suelo chalaco

Entre los años 1900 y 2000 hubieron hechos importantes que permitieron el crecimiento no solo de la población sino también del uso del suelo que en esa época reflejaba la necesidad de tener vivienda y trabajo en el mismo territorio donde naciste o elegiste vivir. El desarrollo del puerto y la industria como tal generó fuentes de trabajo y permitió que se impulse y desarrolle la economía local alrededor de esta, barrios y nuevos agrupamientos de viviendas eran construidas para esta época. La elección de tener un aeropuerto fue tomada, su ubicación fue en zonas rurales donde se tenían antiguas haciendas, esto también dio pase al inicio de identificar a Callao como una ciudad aeroportuaria, la migración interna que se dio en el Perú desde las zonas rurales a las urbanas, no necesariamente en el mismo territorio debido a que muchas de estas venían de provincias cercanas a la ciudad puerto, hizo que

Callao sea un punto importante y atractor de ofertas laborales y de mejoras en la calidad de vida, se considera también el alto crecimiento en número de infraestructuras de salud, educación y de vivienda incluyendo los servicios básicos también fue vital para este hecho.

Figura 5: Conjunto Habitacional Ciudad Satélite Santa Rosa

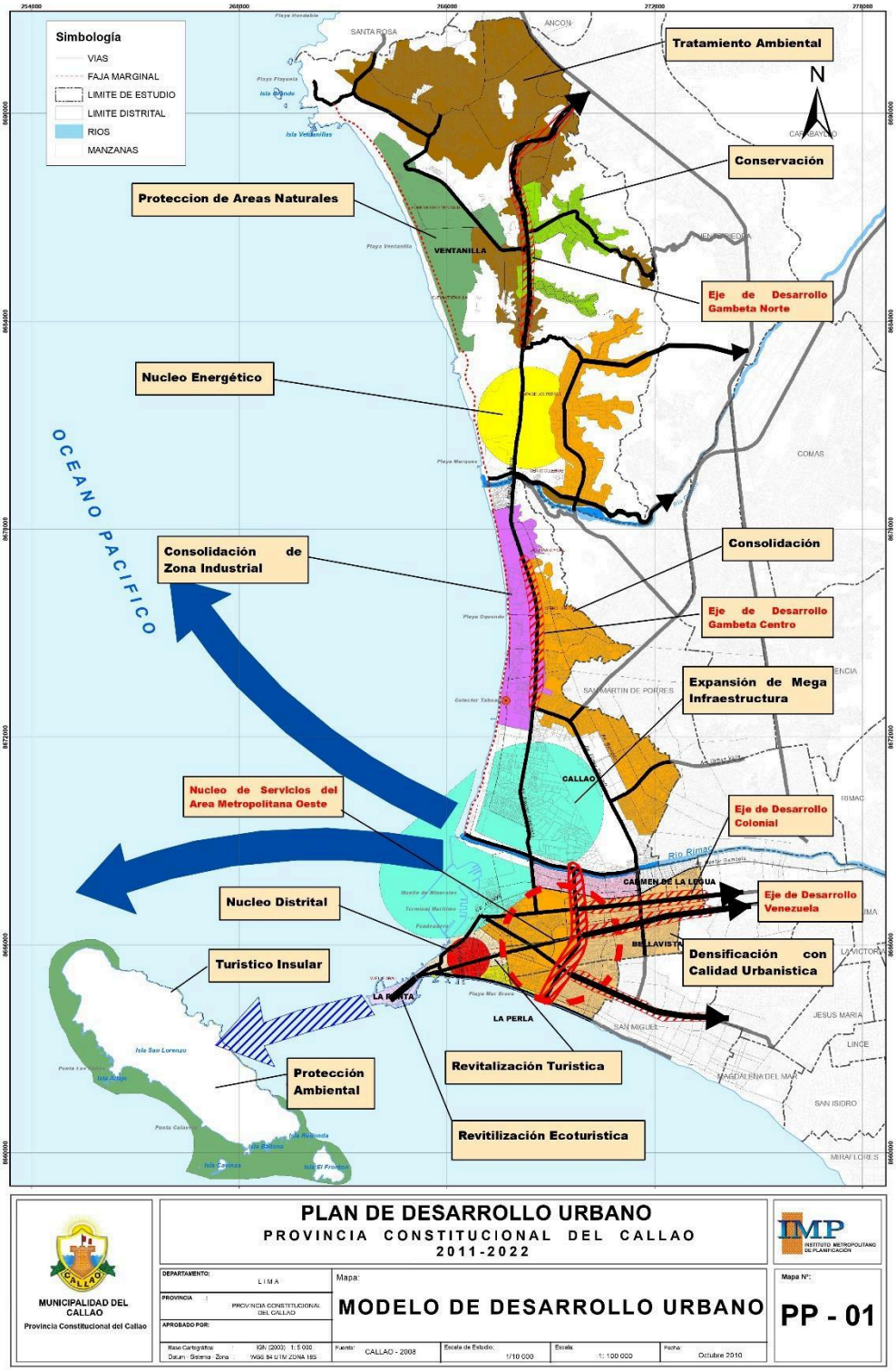
Secretaría de Prensa de la Presidencia de la República

Callao planificación inicial

En el año 1995 la Municipalidad del Callao, Coorporación de Desarrollo Lima – Callao - CORDELICA y el Instituto Metropolitano de Planificación de Lima, generaron alianzas para crear el primer instrumento de planificación que tendría Callao para poder desarrollarse en los próximos 15 años, con el objetivo, descrito en el Plan Urbano Director (1995): 26 “Consiste en orientar el ordenamiento territorial, el acondicionamiento físico y el desarrollo urbano de la Provincia Constitucional del Callao; de modo de contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de su población y de las condiciones de su hábitat.” Lo cual suena bien si buscamos el desarrollo desde y para Callao pero se encuentra contradictorio el seguir leyendo y encontrar que un objetivo operativo para poder lograr lo antes mencionado sea implementar lo desarrollado en el Plan de Desarrollo Metropolitano Lima-Callao que se realizó en 1990, el cual busca que en el PUD 1995 tome lo referido a la organización físico-espacial, acondicionamiento territorial, zonificación de los usos de suelo y vialidad que en esta se proponen, en conclusión es utilizar lo que planificadores de Lima pensaron para Callao y a partir de eso hacer el PUD 1995, lo cual no tendría sustento debido a que dicho PDM no logró hacer un diagnóstico que ponga en

igualdad de condiciones e información a Callao con Lima, porque es lo que sucede cuando intentas unificar 2 territorios que no están listos para este tipo de fenómeno de planificación, terminas desestimando a uno y haciendo de que este sirva al de mayor poder.

Figura 6: Modelo de Desarrollo Urbano



Municipalidad Provincial del Callao

Las propuestas del Plan de desarrollo urbano Callao 2011-2022 no fueron enfocadas en mejorar el potencial de la región, ni de buscar diversificar el puerto para que no solo sea un polo logístico abasteciendo a Lima, sino que pueda rentabilizar esta características mediante zonas empresariales cerca al puerto, hoteles que reciban a los visitantes extranjeros y nacionales representantes de las alianzas que se hacen con el puerto, las oficinas y empresas que gestionan el aeropuerto tampoco fueron pensadas en posicionarse en el Callao, la generación de nuevas viviendas al norte de Callao pensando en su futura expansión o el promover el museo regional, centros de interpretación y culturales para involucrar a la ciudadanía en equipamiento de gran escala.

En ambos documentos se evidencia que Lima y sus planificadores territoriales buscan esta unificación la cual va en contra de toda la historia antes mencionada, de la identidad y el respeto por cada territorio y el tiempo que puede tomarse para lograr un adecuado mecanismo para mirarse en sí misma y buscar su planificación, este fenómeno en sociología se conoce como asimilación, el cual describe el proceso mediante el cual un grupo dominante intenta subordinar a individuos o grupos de personas que están en proceso de reconocer su identidad cultural, obligándolos a adoptar normas, valores y características del grupo dominante para crear una homogeneidad cultural o identitaria, también se puede tomar en cuenta lo que instituciones han escrito como el CIAC PUCP, (2022): “El Callao se ha planificado urbanísticamente en las últimas décadas priorizando su equipamiento industrial y logístico (puerto, aeropuerto, almacenes, etc.), y las necesidades de Lima Metropolitana”.

Callao reconociendo su esencia para un futuro planificado

En los últimos 10 años la ciudad del Callao ha vivido muchos hechos importantes que han dado frutos en el autoconocimiento de los chalacos y chalacas sobre su territorio, historia e identidad, en otros casos ciudadanos y profesionales se han unido en pie de lucha para evidenciar propuestas sobre movilidad urbana dadas por el estado peruano que afectan la calidad de vida y por consecuencia se han creado colectivos, organizaciones y asociaciones que buscan trascender y crear un legado para tener el futuro soñado desde y para Callao.

Soñar desde y para Callao

Teniendo esta concepción nació el Laboratorio de Urbanistas Soñadores Urbanos que invita a soñar cómo mejorar la ciudad del Callao, para luego buscar contribuir mediante propuestas en la construcción de una mejor ciudad puerto para todos y todas, según Rogers (2000): 8-9 “Si preguntáramos a la gente qué son las ciudades, es probable que nos hablarán más de coches y edificios que de calles y plazas”, por lo cual este espacio se vuelve el nexo entre autoridades y ciudadanía generando una plataforma de análisis pensando en el uso de tecnicismos que pueda ser entendido por todos y todas, imaginarios, crítica, contribución urbana y difusión de data generada por profesionales de diferentes carreras que tienen como centro las personas y la ciudad. Propician un espacio abierto y seguro para compartir, generar

conocimiento e información urbana que pueda actualizarse con el tiempo de la mano con colectivos, instituciones, academia y el gobierno chalaco. En los últimos 6 años han realizado proyectos e implementación de intervenciones urbanas, participado en espacios de planificación urbana representando a la región Callao, han generado propuestas siendo la más resaltante el Plan Santa Rosa de la mano de la oficina chalaca de planificación urbano territorial SURB Callao el cual fue presentado a las diferentes municipalidades involucradas en mejorar la Av. Santa Rosa, realizan capacitaciones constantes a profesionales y ciudadanía sobre urbanismo ciudadano chalaco. El laboratorio fundando y codirigido por el Arq. Bryan Castillo Dávila ha creado un hito en el tiempo del redescubrimiento de Callao, manifestando así los más de 10 años que lleva trabajando el arquitecto por la ciudad que lo vio nacer y que al día de hoy refleja el real apoyo que puede tener un territorio gracias a sus profesionales.

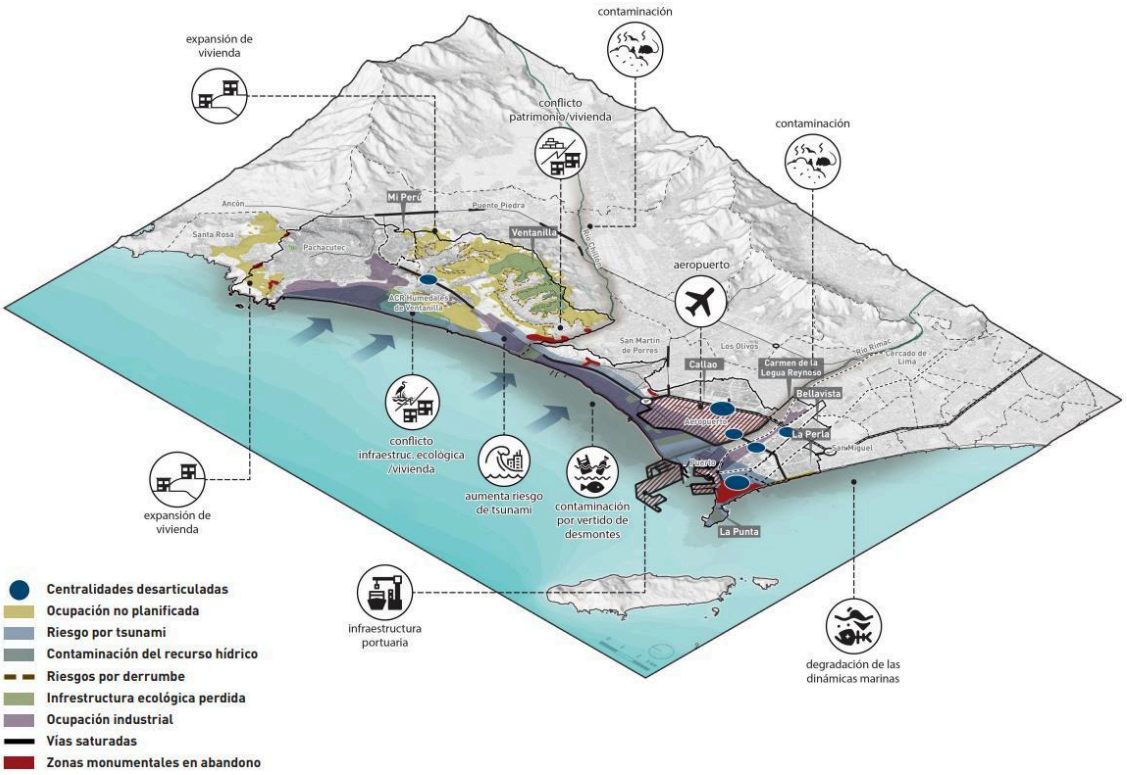
Figura 7: Plan Santa Rosa, mejoras para la movilidad urbana de la Av. Santa Rosa en los distritos de Callao Cercado, Bellavista y La Perla

Laboratorio de Urbanistas Soñadores Urbanos

Callao se planifica desde y para sí mismo

En época de pandemia en el Perú se buscó que las regiones puedan planificarse a sí mismas actualizando sus instrumentos de planificación o creándolos en caso no los tengan, para la región Callao por el número de sus habitantes, por su extensión en suelo urbano y resaltando su importancia al poseer el puerto y aeropuerto más importante del país le correspondía un Plan de Desarrollo Metropolitano, el cual en el año 2020 junto al Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento coordinado con la Municipalidad Provincial del Callao se pudo llevar a cabo y tener el primer diagnóstico actualizado, claramente con las limitaciones que se tenía por estar en una pandemia mundial, donde se evidencia y logra difundir data que revela que se posee 42 km de litoral, zonas arqueológicas relacionadas al Qhapaq Ñan, lomas estacionales y humedales que deben ser conservadas y protegidas, centralidades urbanas que son atractores comerciales y turísticas, reconocer a la fortaleza Real Felipe como un hito urbano e histórico con un potencial que ayude a descubrir el Callao antiguo que tiene debajo de sus infraestructuras y una red de movilidad y transporte público que hoy puede pensarse en como conectar Callao Norte con Callao Centro-Sur. Las propuestas que se pensaron para la metrópoli del Callao fueron enfocadas en generar nueva vivienda social, reforzar y crear nuevas centralidades, tener mayor número de equipamientos distribuyéndolos de manera equitativa en el territorio, en velar por evitar la reducción de las lomas, humedales y fajas marginales de ríos aprovechando así esta infraestructura ecológica generando nuevos espacios públicos, proteger el patrimonio cultural creando una vinculación con las comunidades cercanas creando nuevos puntos de encuentros y articulando a la metrópoli mediante un sistema eficiente de transporte público, no motorizado y una gestión adecuada del transporte de carga.

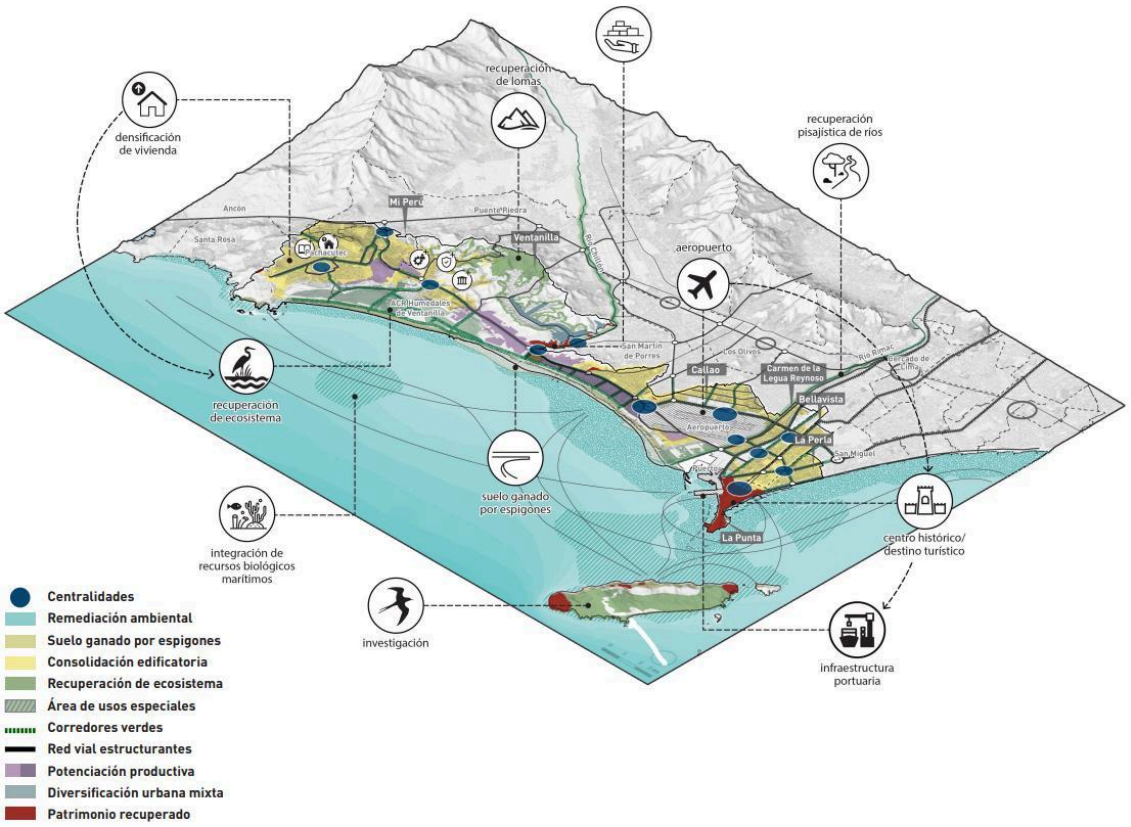
Figura 7: Diagnóstico del PDM Callao 2040



Laboratorio de Urbanistas Soñadores Urbanos

ISSN: 2796-7905

Figura 8: Propuestas del PDM Callao 2040



Laboratorio de Urbanistas Soñadores Urbanos

Callao en pie de lucha

El colectivo ciudadano Callao le dice no a la vía expresa Santa Rosa de la mano con el apoyo técnico del Laboratorio de Urbanistas Soñadores Urbanos, viene impulsando acciones para la defensa del ecosistema que existe en los casi 4km de la Av. Santa Rosa, la calidad de vida de los residentes y visitantes de la alameda y el derecho a la ciudad. Según lo dicho por Jacobs, (1961): 378 “Un buen transporte y una buena comunicación no son solamente cosas difíciles de obtener, son necesidades básicas. El sentido de una ciudad es la multiplicidad de opciones”, lo que actualmente no está tomando en consideración el Ministerio de Transportes y Comunicaciones al querer utilizar solo una vía para el ingreso y salida de la ampliación del aeropuerto del Callao, sobre todo siendo elevada cambiando de 6 carriles a 3 generando cuellos de botella que provocarán tráfico, este proyecto tiene observaciones realizadas por los profesionales de este colectivo y otras instituciones a su estudio de impacto ambiental, dado que también este proyecto que no solo vulnera derechos fundamentales de la constitución peruana sino que genera un gasto millonario injustificado condenando al país a pagar con la construcción de cemento sobre una alameda de más de 1000 árboles los cuales serán talados o reubicados para colocar los pilares estructurales. Actualmente muchas ciudades del mundo están demoliendo las vías expresas para construir espacios abiertos y públicos para el disfrute, reencuentro social y mejora de la calidad ambiental en épocas de calor, caso contrario con lo que sucederá si

este proyecto sigue su curso, son ya casi 3 años en los que la ciudadanía chalaca profesional de los distritos de La Perla, Bellavista y Callao Cercado manifiestan su oposición a esta obra promulgada por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, participando en foros, charlas, bicisalidas donde se visibiliza el real y potencial uso de la avenida, buscando la participación de la universidad nacional más importante del Callao, como es la UNAC y los colegios aledaños a la avenida que se verán afectados antes, durante y después de esta obra, a ellos se han unido las voces de las autoridades de los tres distritos los cuales no aceptan la viabilidad de este proyecto, esta es la lucha chalaca que une a todo una metrópoli en salvaguarda de su alameda.

Figura 9: Entrevista en prensa nacional a colectivo ciudadano chalaco

Colectivo Callao le dice no a la vía expresa santa rosa

Figura 10: Bicicleteada en defensa de los árboles y por una movilidad sostenible

Laboratorio de Urbanistas Soñadores Urbanos

Figura 11: Vista aérea de la Av. Santa Rosa, distrito de Bellavista, región Callao

Laboratorio de Urbanistas Soñadores Urbanos

Bibliografía

Libro:
Berger & Luckmann, P&T. (1968). *La construcción social de la realidad*. Lugar de Edición: Amorrortu editores, S.A.

Careri, F. (2016). *Pasear, Detenerse*. Lugar de Edición: Gustavo Gili, S.L.

Cortázar, P. (1970). *Documental del Perú - Callao*. Lugar de Edición: ioppe Editores S.A.

Lefebvre, H. (1972). *La Revolución Urbana*. Lugar de Edición: Alianza Editorial, S.A.

Quiroz, F. (2007). *Historia del Callao: De puerto de Lima a provincia constitucional*. Lugar de Edición: Fondo Editorial del Pedagógico San Marcos.

Capítulo de libro:
Jacobs, J. (1961). Erosión de las ciudades o sacrificio de los automóviles. En: *Muerte y vida de las grandes ciudades* (pp. 378). Lugar de Edición: Capitán Swing Libros, S.L.
MPC. (1995). Objetivos. En: *Plan Urbano Director de la Provincia Constitucional del Callao* (pp. 26). Lugar de Edición: Municipalidad Provincial del Callao

Rogers, R. (2000). La cultura de las ciudades. En: *Ciudades para un pequeño planeta* (pp. 8-9). Lugar de Edición: Gustavo Gili, S.L.

Sánchez Olivencia, C. (1989) Organización y desarrollo de los pueblos prehispánicos. En: *Historia del Callao, Pasado, Presente y Futuro* (pp. 72). Lugar de Edición: Okura Editores S.A.

Material online:
Castillo, B. (2024) Entendiendo a la ciudad del Callao. Urbanismo Callao. Recuperado el 26/06/2024 de: https://urbanismocallao.blogspot.com/2024/04/entendiendo-la-ciudad-del-callao.html

Castillo & Cabada, B. & D. (2023) ¿Qué es Soñadores Urbanos?. SURB. Callao. Recuperado el 26/06/2024 de: https://sites.google.com/view/surbcallao/inicio?authuser=0

Castillo & Cabada, B. & D. (2024) Plan Santa Rosa. SURB. Callao. Recuperado el 26/06/2024 de: https://sites.google.com/view/surbcallao/an%C3%A1lisis?authuser=0

Castillo & Cabada, B. & D. (2023) PDM Callao 2040 (MVCS-2021). SURB. Callao. Recuperado el 26/06/2024 de: https://sites.google.com/view/surbcallao/an%C3%A1lisis?authuser=0

Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad (2022) Pronunciamiento sobre derrame de petróleo en el Callao. CIAC. Recuperado el 26/06/2024 de: https://www.facebook.com/CIAC.PUCP/posts/pfbid033kwBaMQ99qnBH2uPVb9fVhpSCAbS81aNLuXTUUiS79d1QbMh7oWdggGLsvFY3dNFl

Dávila, J. (2010) Trenes y tranvías en el Callao. Callao Centro Histórico. Recuperado el 26/06/2024 de: https://www.callaocentrohistorico.com/search?q=tranvia

Gonzáles, R. (2021) La plaza Grau y la plaza del Pueblo. El Callao que se nos fue. Recuperado el 26/06/2024 de: https://www.facebook.com/photo/?fbid=3624209704314405&set=a.692295160839222

Municipalidad Provincial del Callao (2011) Plan de Desarrollo Urbano de la Provincia Constitucional del Callao 2011-2022. MPC. Recuperado el 26/06/2024 de: https://www.municallao.gob.pe/portal-anterior/contenidosMPC/transparencia/plan-desarrollo-urbano-2011.html

Rivera, Y. (2024) Bicicleteada en la alameda. Callao le dice NO a la Vía Expresa Santa Rosa. Recuperado el 26/06/2024 de: https://www.facebook.com/CallaoLeDiceNOalaViaExpresaSantaRosa/posts/pfbid0pu2j47pVyscNChssTmB3rFdVh321ho2yJyrXPnQDEvQrQvcXADuuEk2paeCCotVPl

Secretaria de Prensa de la Presidencia de la República (1985) Conjunto Habitacional Ciudad Satélite Santa Rosa. Repositorio Usil. Recuperado el 26/06/2024 de: https://repositorio.usil.edu.pe/entities/publication/07d82c3d-5931-4521-89d1-8aec57993272