

## Hacia una política de relanzamiento del Centro Histórico y Puerto del Callao



Muelle de fleteros  
(Cortesía H. Currarino)

Las ciudades portuarias de todo el mundo compiten por ser puntos de llegada de las mercancías así como de los pasajeros, para ello apuestan a diversificar su oferta agregando nuevos elementos a su carta de presentación. Algunas con pasado histórico apuestan a la recuperación de su patrimonio arquitectónico, reasignando nuevas funciones a zonas que antes las tenían abandonadas debido al envejecimiento de su infraestructura y a la aparición de nuevos espacios asignados a la dinámica del transporte multimodal que ya han hecho obsoleta estas partes del puerto.

## Antecedentes

En el caso del Callao, la creación del nuevo Terminal Marítimo realizada a partir de 1928 marcó la lenta agonía del centro histórico al levantarse muros, separando el puerto de la ciudad. El Muelle de Fleteros, desaparecerá a la hora de desecarse los terrenos ganados al mar, las calles Grau, Huancavelica, San Patricio, así como las playas del norte de la ciudad donde quedaban los baños La Salud y el Porvenir y a las cuales acudía enorme cantidad de bañistas también desaparecerán para dar paso al nuevo Terminal Marítimo. Calles como Nicolás de Piérola, Ayacucho, Junín, Lazareto, quedarán sin salida al litoral, perdiéndose así el paisaje marino de la zona norte del Callao.



Desecación de la poza del antiguo muelle.  
(Cortesía H. Currarino)

Las obras iniciadas en 1928 de desecación de La poza de 160mt. (Que albergaba los Muelle de fleteros, de pescadores, astilleros, Arsenales, locales de clubes de remo), hicieron que todo este sector perdieran su prestigio. Calles como Constitución y Manco Capac donde estaba la estación del Ferrocarril Central perderán funcionalidad para empezar la ciudad a destacar el uso del camino colonial a Lima. La introducción del automóvil, y la aparición del tranvía en la Av. Sáenz Peña lentamente fue minando el uso de las ferrovias del Ferrocarril Central que ya para la década del 50 solo realizaba transporte de carga. Este hecho significó la total obsolescencia de esta zona dentro de las nuevas dinámicas del desarrollo portuario y urbano que se presentaban. Así, lentamente empezó a decaer y a ser abandonada.

Aceleró el abandono de esta zona el terremoto de 1940 que destruyó gran parte de su construcción y marcó la agudización de su deterioro, luego vendría el terremoto de 1966 el cual dejaría fuera de servicio edificaciones emblemáticas como la iglesia matriz.



Terremoto de 1940  
(Cortesía H. Currarino)

El decaimiento de estas zonas atrajo gente de pocos recursos que empezó a poblar las viviendas abandonadas, debido al deterioro de su construcción, el crecimiento de esta población originó su respectiva tugurización y con ello todas las secuelas sociales que esta situación implica.

Hacia la década de los noventa con el cambio de modelo económico de sustitución de importaciones por el modelo antiguo primario exportador, desapareció la Autoridad Portuaria y con ello se inicio el proceso de privatización del almacenamiento de la carga, fuera de los linderos del puerto. La Av. Argentina, sufrirá un cambio dramático en su uso, grandes almaceneras aparecerán en lo que antes eran fábricas; hacia la Carretera a Ventanilla también empezarán a aparecer almacenes privados. La cada vez mayor mecanización y

automatización del trabajo marítimo así como el desarrollo de nuevas tecnologías (fax, celulares satelitales, computadoras, contenedores, Internet, etc.) hicieron innecesaria la presencia de oficinas cerca de los muelles.

El puerto fue perdiendo poco a poco funcionalidad. La estiba y desestiba de la carga se realizará a kilómetros de distancia, encareciendo su manipulación y transporte, enormes cargas serán transportadas por las avenidas principales de la ciudad, así como también el transporte de los concentrados de minerales, deteriorando su infraestructura, de esta forma empezará a verse el caos en la interacción entre la ciudad y el puerto. Esta modificación en el uso de su espacio sirvió además para terminar de abandonar el Centro Histórico, el cuál, al no ser considerado como área de negocios empezó a sumir en la pobreza a su población, barrios aledaño al puerto también quedarán afectados por esta modificación en su dinámica espacial. Chacaritas, Buenos Aires, Loreto, y toda la zona de la Mar Brava, barrios que crecieron al pie de los muelles y de donde se servían las empresas la mano de obra para la estiba y desestiba así como las diferentes funciones

que requiere la atención de las naves en el puerto quedaron excluidos de sus beneficios. Este hecho terminó por generar bolsones de miseria al interior de la ciudad, aumentando la inseguridad de la zona.

## ¿Qué Hacer?



Vista desde los techos del centro histórico.  
(Cortesía Red Maristas)

El Callao dentro de este panorama descrito líneas arriba se encuentra con un patrimonio arquitectónico de indiscutible valor histórico abandonado, que de ser puesto en valor generaría la recuperación de la antigua ciudad portuaria y ayudaría a la creación de nuevos puestos de trabajo. Sin embargo, en la actualidad la tugurización del mismo no permite un manejo fácil en cuanto a su reconversión. Se requieren proyectos de viviendas para la reubicación de los excedentes de población y una política clara de recuperación de edificaciones emblemáticas. en donde se le asigne un nuevo

uso a la infraestructura del Centro Histórico, esta vez más orientada al turismo cultural, marítimo y portuario. La oferta turística puede y debe por tanto estar en condiciones de atraer aún público del interior como extranjero.

Atraer a los turistas que llegan en los cruceros es el primer reto para el Callao, el Centro Histórico podría albergar hostales de una calidad suficiente como para retener a este turista, la gastronomía tiene aquí un campo mayor de innovación y desarrollo.

En esta nueva dinámica son necesarios la creación de capítulos museísticos, el Museo Bonberil, el museo de los inmigrantes, salas de teatro, pequeñas salas de cine alternativo, anticuarios, artesanos, restaurantes, cafés, etc., etc. darían la dinámica a esta reorientada y recuperada ciudad portuaria.

El Callao debe hacer así valer su especificidad cultural para atraer flujos y no convertirse en metrópoli regional indistintas. Debe apoyarse en su pasado histórico y marítimo para valorizar su patrimonio, rehabilitando edificios, equipos y espacios portuarios abandonados a través del tiempo ya que estos son el soporte de diversas manifestaciones culturales y

foros privilegiados de su creación arquitectónica.

El otro punto de atracción de nuestra ciudad portuaria lo representa el Castillo del Real Felipe, el cuál con un trabajo paciente puede ponerse en valor, para ello es indispensable hacer las reformas necesarias para llevarlo a su diseño original y con ello incorporarlo dentro del patrimonio universal de la UNESCO. Obviamente esto pasa por reubicar el cuartel militar que aún funciona dentro de su recinto. El Castillo puede convertirse en un importante centro de convenciones internacionales, así como albergar al aún ausente Museo del Callao. Espacio necesario para mostrar todas las etapas del desarrollo social y cultural del hombre porteño.



Rampa de acceso al torreón del Rey

La destugurización del Callao ayudaría a la recuperación del paisaje marino en las zonas aledañas al puerto. Por el norte, Puerto Nuevo y Barrio

Frigorífico y por el sur, las márgenes de la costanera, llámense los barrios aledaños a Buenos Aires hasta el parque guardia Chalaca y de allí hasta el colegio Militar Leoncio Prado. Todo un reto que de plantearse podría generar una enorme cantidad de puestos de trabajo e ingresos para el gobierno local al recuperar de esta forma el valor predial de la zona.



Crucero de verano acoderado en el muelle 5 frente al AAHH Puerto Nuevo (cortesía Luís Dávila)

Esta tarea debe ser abordada por todos los agentes del desarrollo portuario, para lo cual es imprescindible el concurso de la Autoridad Portuaria que en colaboración con el Municipio, el Gobierno Regional, la Cámara de Comercio, la universidad, el sector privado y miembros representantes de la sociedad civil, puedan dar inicio a la recuperación y relanzamiento de nuestra histórica Ciudad Portuaria.

Alberto Paz de la Vega M.  
[pazdelavega@hotmail.com](mailto:pazdelavega@hotmail.com)