



INFORME VÍA EXPRESA SANTA ROSA

*Vía Expresa Santa Rosa , una obra que discrimina
Callao, Perú*

Autor:
Laboratorio de Urbanistas del Callao
Soñadores Urbanos





ANÁLISIS DEL PROYECTO

Título: Vía Expresa Santa Rosa, una obra que discrimina, Callao, Perú

De esta edición:
© Análisis Urbano

Autor:
Laboratorio de Urbanistas Soñadores Urbanos

Asesor:
Arq. Bryan Castillo Dávila
Arq. Daysi Cabada Silva

Diseño y Edición:
©Soñadores Urbanos

Reservado todos los derechos.
El contenido de esta obra no puede ser reproducido total o parcialmente sin la autorización previa del autor.

Callao, Junio 2024

INFORME VÍA EXPRESA SANTA ROSA

Análisis del proyecto Vía Expresa Santa Rosa

Autor:
Laboratorio de Urbanistas del Callao
Soñadores Urbanos

La VESR es una obra que no posee sustento técnico, mucho menos licencia social o apoyo de las autoridades locales. Es una obra que rompe con todo enfoque y normativa de desarrollo urbano sostenible. Este tipo de infraestructuras obsoletas vienen siendo destruidas en muchas ciudades del mundo que, tras décadas de congestión vehicular que jamás fue solucionada con las vías expresas elevadas.

Las vías expresas elevadas son infraestructuras que generan una fractura urbana enorme dentro de cualquier territorio, y genera enormes afectaciones a las ciudades y a la vida misma de los habitantes que sufren por vivir bajo ellas o en sus proximidades. Algunas de las afectaciones son:

- Sombra permanente e iluminación deficiente.
- Contaminación ambiental y sonora.
- Degrado visual y del espacio urbano.
- Expulsión de inversiones públicas y privadas.
- Falta de atractivo y desplazamiento de la población.
- Degrado en el Espacio Público.
- Incremento en la sensación de inseguridad y criminalidad.
- Barreras físicas, fragmentación urbana.
- Devaluación de los predios.
- Incremento de la congestión vehicular a causa del tráfico inducido.

El presente artículo aborda de manera urbana todas las afectaciones y problemáticas generadas por un proyecto injustificado como la Vía Expresa Santa Rosa. Una infraestructura que además de generar problemáticas no cubre brechas o necesidades, se configura como una obra que discrimina y devalúa la ciudad del Callao.





*Figura 01: Vista Aérea Av. Santa Rosa,
Bellavista, Callao (2023)
Fuente: Elaboración Propia*





Figura 02: Vista Aérea Av. Santa Rosa, La Perla, Callao (2023)
Fuente: Elaboración Propia





*Figura 03: Vista Aérea Av. Santa Rosa,
Callao Cercado, Callao (2023)
Fuente: Elaboración Propia*

Índice Temático

*Análisis del proyecto Vía Expresa Santa Rosa
Callao, Perú*

Capítulo 1: Antecedentes

1.1.- La discriminación hecha obra: El caso de la Vía Expresa Santa Rosa	14
1.2.- Problemas en la concepción de la obra	16
1.3.- El errado enfoque de desarrollo y modernidad	38
1.4.- El errado enfoque de buscar mejorar o solucionar el tráfico vehicular haciendo más espacio para el auto particular	40
1.5.- Dentro de las ciudades, las vías expresas se destruyen, no se construyen .	42
1.6.- El derecho a la ciudad y el estigma hacia la ciudad del Callao	46
1.7.- Trunca el desarrollo urbano, económico y turístico de la ciudad del Callao ..	51
1.8.- Qué significa y debe significar el aeropuerto para la ciudad del Callao	56

Capítulo 2: Problemas técnicos de la Vía Expresa Santa Rosa

2.1.- Una obra que se anuncia como integración pero que en realidad divide la ciudad	64
2.2.- La misma Vía expresa Santa Rosa genera un cuello de botella enorme	66
2.3.- La VERS y la fantasía de llegar al aeropuerto en 5 minutos	68
2.4.- La vía expresa Santa Rosa genera a nivel de calle una sensación de inseguridad y propicia la degradación urbana	72
2.5.- La concentración de automóviles en una sola vía, genera tráfico, contaminación ambiental y sonora	74
2.6.- Eliminación de +1000 árboles, +19 000 m ² se traduce en atentado a la calidad de vida y pérdida del valor de los predios	76
2.7.- Eliminación del libre acceso a la luz solar	80
2.8.- Eliminación de la condición de zona segura que posee la avenida	82
2.9.- Reducción del espacio urbano para el peatón	84
2.10.- La VESR no permite que se genere movilidad intermodal	86
2.11.- Concentran el flujo en una única vía de acceso al aeropuerto en vez de usar 10 avenidas existentes que conectan con el aeropuerto	88

Referencias



Figura 04: Alameda Juan Pablo II (Av. Santa Rosa), Bellavista, Callao (2023)
Fuente: Bryan Castillo Dávila.



Figura 05: Alameda Santa Rosa (2023)
Fuente: Dayvi Cabada Silva



C1

Antecedentes

1.1 La discriminación hecha obra. El caso de la Vía Expresa Santa Rosa

Diversos ejemplos de proyectos que fueron criticados en su momento por carecer de sustento, pero la arrogancia e ignorancia de los promotores hicieron que se construya y que miles, sino, millones sufran las consecuencias advertidas

La vía expresa Santa Rosa es una obra de infraestructura vial que pretende cubrir los 4km de la avenida Santa Rosa para generar un flujo vial de autos particulares que se dirijan de manera expresa desde el Aeropuerto Internacional del Callao Jorge Chávez hacia la avenida Costa Verde, también dentro de la ciudad del Callao.

Esto, que solo podría sonar positivo para quien es ajeno al conocimiento sobre urbanismo, planificación urbana o para quien desconozca sobre la ciudad del Callao, es una obra que amenaza la vida y el desarrollo de la urbe chalaca. Los problemas con la vía expresa se deben separar en dos ramas; la primera relacionada al concepto, el fondo y la razón que justifica la obra; y por otro lado la rama formal y/o el diseño del proyecto en sí. Desde la especialidad de la arquitectura y el urbanismo es siempre necesario analizar las propuestas como la vía expresa Santa Rosa, debido a que, en arquitectura se enseña que una obra, por más imponente o bella que sea, si no responde a generar ninguna necesidad o propósito real solo sería una obra mediocre que, debió replantearse o simplemente no ejecutarse.

Quizá esta premisa resulte extrema para muchos, pero para los y las arquitectas esta es una práctica cotidiana en el ejercicio de la profesión. Y es que desde el primer ciclo en la carrera de arquitectura, se nos enseña a diseñar y sustentar lo que proyectamos. Esto responde al hecho que lo proyectado por un arquitecto o urbanista, puede terminar impactando la vida de cientos o incluso de millones, es pues, esta la razón por la cual cada línea dibujada debe ser resultado de un correcto y profundo análisis previo.



Experiencias a lo largo y ancho del mundo hay sobre estudiantes de arquitectura que tuvieron que replantear todo el proyecto desde cero, porque, ante cada crítica recibida de la cátedra, el alumno no pudo sustentar debidamente lo proyectado, resultando inexorablemente en una petición de replanteo. Este ejercicio forma al profesional quien luego al ejercer es capaz de analizar, justificar y replantear proyectos en función a las necesidades del entorno y/o cliente. El mundo profesional de la arquitectura y el urbanismo, permite entonces que ante un escenario con más errores que aciertos o incluso, tras analizar un proyecto y evidenciar que carece de sustento real, es posible concluir que es necesario un replanteo total del proyecto o incluso señalar que no debe realizarse.

Esta presentación ha sido necesaria ya que como profesionales de la arquitectura y el urbanismo, sorprende y horroriza con la naturalidad que se ha expandido el imaginario que “toda obra es desarrollo”. Esa afirmación perpetúa la mediocridad y la generación de problemas en muchas ciudades del mundo, y para el caso de la ciudad del Callao, se traduce en una amenaza latente.

El caso de la Vía Expresa Santa Rosa - VESR es el objeto de este análisis, sin embargo antes de hablar de esta obra, resulta importante referirse a la recientemente construida, vía expresa de Alejandría. Una obra que se publicitó como desarrollo, modernidad, rapidez y promoción de turismo, terminó siendo, entre otras cosas, la razón del incremento del tráfico vehicular. En Alejandría advirtieron que dicha obra no generaría ningún beneficio, sin embargo, al igual que en Perú, autoridades motivadas por intereses alejados de la razón impusieron la construcción de la vía expresa. El monumental impacto negativo que representa la VESR para la primera ciudad puerto del Perú, demanda un análisis técnico claro y sustentado desde la mirada profesional y chalaca.

*Figura 06: Vía Expresa en Alejandría, supuesta solución al tráfico (2023)
Fuente: Car Ruined City.*

1.2 Problemas en la concepción de la obra

Análisis del discurso que cambió en el tiempo sobre el sustento y la necesidad del proyecto Vía Expresa Santa Rosa

¿Cuál es el problema público que intenta solucionar esta obra? y/o ¿Cuál es la razón de ser de la VESR? Desde la anunciación del proyecto el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, promotores de la obra, ha cambiado de sustento en 6 ocasiones. Algo que desde ya, levanta sospechas. Sin perjuicio de ello, se procede a analizar cada uno de esos supuestos sustentos y se evidencia la falsedad de cada uno.

1.2.1. “El megaproyecto descongestionará el flujo vehicular en la Av. Elmer Faucett” (MTC,2021)

Todo aquel que haya experimentado la congestión vehicular en la Av. Elmer Faucett podrá quedar atónito y emocionado por tan categórica afirmación. Según la Nota de Prensa del MTC, se señala lo siguiente; “este viaducto elevado reducirá el tiempo de traslado hacia el aeropuerto del Callao y descongestionará el flujo vehicular por la avenida Elmer Faucett. Además, mejorará el desplazamiento de los usuarios hacia el terminal aéreo.” (MTC, 2021).

Sin embargo, se puede evidenciar que dichas afirmaciones son, cuando menos, carentes de lógica al referirse a lo expuesto por Onu-habitat (2017), “la construcción de carreteras más anchas no es la solución a la congestión. En realidad, la construcción de carreteras más anchas puede crear más congestión. Cuando se reduce el espacio vial para los vehículos, el tráfico disminuye ,porque los conductores cambian sus rutinas, como lo demostró un estudio en más de 100 lugares en Canadá, Australia y Japón.” (p.51).

Asimismo, en una entrevista realizada por Jaime de Althaus en Canal N, el ex alcalde de Bogotá, Enrique Peñalosa señala lo siguiente en relación a la mayor capacidad de transporte de la movilidad colectiva frente al transporte particular, “esto es un tema matemático, no es un tema de discusión, es un tema medido.” (Peñalosa, 2012).

Figura 07: Flyers publicitarios de la obra Vía Expresa Santa Rosa. Queda en evidencia que la ciudad de Callao es vista y tratada como una mancha gris a la que hay que saltar de manera rápida.
Fuente: El Comercio, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Gob.pe.

Vía Expresa Santa Rosa

ACUERDO



2

HAY CUATRO ESTADOS INTERESADOS EN SUSCRIBIR EL ACUERDO DE GOBIERNO A GOBIERNO.

3

CONSTARÁ DE UN VIADUCTO ELEVADO QUE UNIRÁ LA COSTA VERDE Y EL FUTURO PUENTE SANTA ROSA.



4

EL MEGAPROYECTO DESCONGESTIONARÁ EL FLUJO VEHICULAR EN LA AV. ELMER FAUCETT.



CONECTANDO
VIDAS



Vía Expresa Santa Rosa



Aeropuerto



Inversión aproximada:
S/ 819.7 millones



Extensión:
3.67 kilómetros

Aeropuerto

Av. Santa Rosa
Av. Argentina
Av. Pérez Salomón
Av. Oscar R. Benavides

Costa Verde

Vía Expresa Santa Rosa

El MTC suscribió el contrato para elaborar el estudio de impacto ambiental de la Vía Expresa Santa Rosa, que unirá la Costa Verde y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.



Aeropuerto

Aeropuerto

Av. Santa Rosa
Av. Argentina
Av. Pérez Salomón
Av. Oscar R. Benavides

Costa Verde

Es luego a través del silencio de Althaus que se puede advertir un posible conflicto entre un profesional capacitado y con experiencia en su materia, que ante información nueva sobre un tema que desconoce, puede resultar difícil interiorizar nueva información, ideas o conceptos. Este fenómeno es común de encontrar en diversos espacios donde se tratan temas de desarrollo urbano, puesto que las visiones caducas que priorizan el auto particular, se resiste a todo sustento o estudio que demuestra lo peligrosos de dicha priorización.

Si bien la solución al tráfico vehicular pasa por priorizar el transporte público, es quizá la romantización del auto particular lo que ha llevado a creer ciegamente que el tráfico vehicular se soluciona haciendo más espacio para el auto particular. Esto es prueba de cómo el imaginario construido a partir de publicidad, prensa o incluso cine y series, se puede imponer a la razón, la lógica, lo real y lo normado. Por ejemplo, para el caso peruano, existe la Política Nacional de Transporte Urbano, documento que, en el marco de su Objetivo Prioritario Número 1, señala lo siguiente: El sistema de transporte de cada ciudad priorizará el transporte público (masivo, colectivo, compartido) y los modos alternativos de transporte no motorizado (peatonal y bicicletas) sobre el transporte particular. Se desincentivará el uso ineficiente del automóvil en zonas urbanas, ofertando a los/as usuarios/as alternativas para utilizar servicios de transporte público urbano en condiciones de calidad, seguridad y oportunidad. (PNTU, 2020, p. 26). Sin embargo, desde el mismo Ministerio de Transportes y Comunicaciones, parece desconocerse este enfoque para priorizar una obra que prioriza monumentalmente el uso del auto particular, la Vía Expresa Santa Rosa.

Al revisar la normativa peruana resulta evidente que la construcción de una infraestructura vial como la vía expresa Santa Rosa no responde a los criterios de desarrollo urbano sostenible o modernidad, todo lo contrario, es a todas luces una infraestructura heredada de un pasado que impuso el auto por encima de la razón. Sin perjuicio de ello, es importante retomar lo dicho en relación a la Av. Elmer Faucett para evidenciar lo incoherente de señalar que la VESR descongestionará el tráfico vehicular en dicha vía. El flujo vehicular que soporta la avenida Faucett incluye vehículos de carga, transporte privado y transporte público que, entre otros flujos, conecta el primer y el segundo distrito más poblado de la ciudad del Callao, además de conectar con la ciudad vecina de Lima Metropolitana. Siendo estos flujos motivados por razones no necesariamente vinculadas al aeropuerto, la construcción de una infraestructura en otra avenida sólo resulta, en el mejor de los casos, un traslado del flujo relacionado al aeropuerto más no una solución al tráfico en la av. Elmer Faucett.

En el año 2021, se llevó a cabo el Primer Foro de Movilidad Urbana del Callao, organizado por el Laboratorio de Urbanistas del Callao Soñadores Urbanos. Este evento analizó integralmente el proyecto Vía Expresa Santa Rosa, resaltó la participación del ingeniero de Tránsito, David Fairlie, quien señaló categóricamente que la vía expresa Santa Rosa no era una solución para descongestionar el tránsito vehicular existente en la avenida Elmer Faucett, puesto que, según Fairlie, “no me parece que sea la solución más adecuada para descongestionar la avenida Faucett, en primer lugar porque ni siquiera toca la avenida Faucett.” (2021).

En relación a la VESR y la supuesta mejora que significaría para el tránsito de la avenida Elmer Faucett, Fairlie señala lo siguiente, “esa no es una solución aceptable para mí, dado de que la avenida Faucett está en pésimo estado, no se está haciendo ningún tipo de mejor para tratar de optimizar lo que se tiene en la avenida Faucett.” (Fairlie, 2021).

En línea con lo mostrado líneas arriba, resulta evidente que la VESR, no descongestionará el tránsito vehicular en la avenida Elmer Faucett. Por lo mismo, es alarmante la ligereza del discurso del Estado Central para intentar dar sostén al proyecto.

00075

Gráfico N° 35 Árbol de Problemas, Causas y Efectos

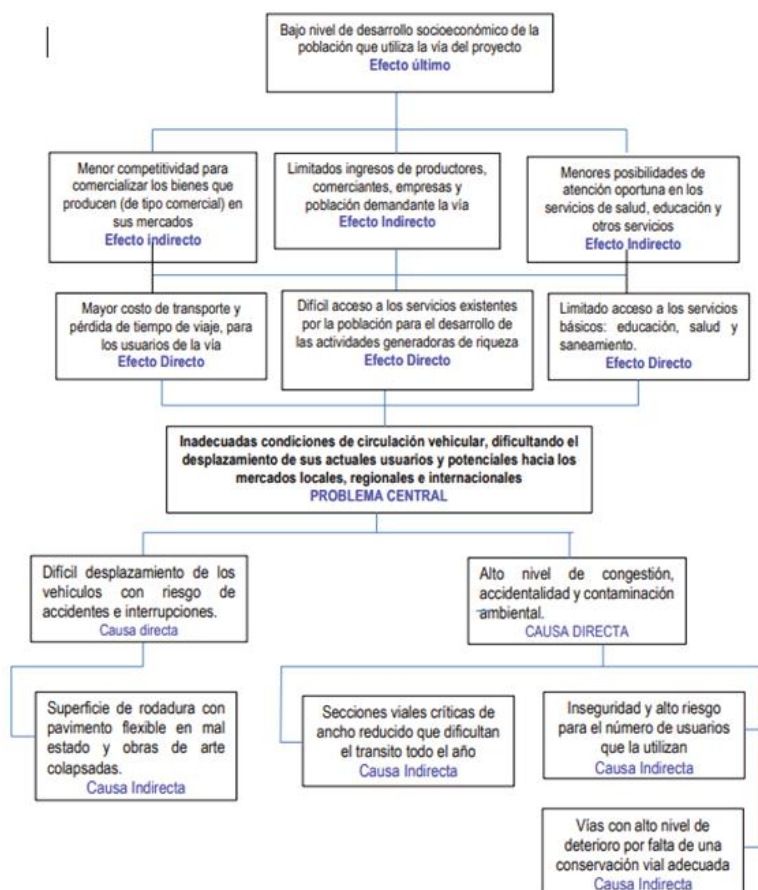


Figura 08: Árbol de problemas, causas y efectos del proyecto Vía Expresa Santa Rosa. Fuente: Estudio de Preinversión de la Vía Expresa Santa Rosa.

1.2.2. Para solucionar el tráfico en la Av. Santa Rosa

Al respecto cabe mencionar que, a partir del trabajo de difusión técnica-informativa del Laboratorio de Urbanistas del Callao Soñadores Urbanos, en relación a la problemática de la VESR, la ciudadanía chalaca empieza a buscar más información sobre el proyecto y tiempo después crea el colectivo ciudadano Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa - CLNAVESR y el colectivo Defensores de la Alameda Santa Rosa y Juan Pablo II. Es a raíz de las acciones de difusión que viene realizando estos colectivos que ha sido posible tener acceso al estudio de JNR Consultores. Como toda obra del Estado, es el estudio de preinversión el documento que genera el sustento para el proyecto propuesto. Sin embargo, para el caso de la VESR, el estudio de Preinversión presenta un problema público falso y más alarmante aún, sostiene un camuflado discurso de discriminación y estigmatización hacia Callao. Si bien el informe merece la revisión de todo aquel interesado en la materia, se advierte que este es un estudio de pobre rigurosidad que no representa sustento alguno para la obra Vía Expresa Santa Rosa.

Por lo mismo el informe requiere un estudio particular, sin embargo para fines del presente informe, se recoge el cuadro de Árbol de Problemas, Causas y Efectos de la página 19, puesto que este debiera contener el sustento a la Vía Expresa Santa Rosa.

Del cuadro, resulta alarmante que se identifique como problema central “inadecuadas condiciones de circulación vehicular”, para luego sustentar esas supuestas inadecuadas condiciones de circulación vehicular con fotos de Google Street View donde se enfocan pequeños baches y desprendimientos de los bordes de las bermas, tal como figura en las imágenes a continuación.

Gráfico N° 33



Observación: desprendimiento de agregados de severidad baja y fisuras transversales de severidad alta.

Figura 09: Vista de Google Street View que muestra en un círculo un pequeño bache en la pista de la av. Santa Rosa. Fuente: Estudio de Preinversión a nivel de Perfil del proyecto de la Av. Santa Rosa

Gráfico N° 31



Observación: huecos de severidad media en la vía.

Gráfico N° 28



Observación: fisura longitudinal de severidad baja, pulimiento de agregados de severidad media y parcheo de severidad media

Gráfico N° 25



Observación: pulimiento de agregados de severidad baja.

Figura 10: Vista de Google Street View que muestra en un círculo un pequeño bache en la pista de la av. Santa Rosa. Fuente: Estudio de Preinversión a nivel de Perfil del proyecto de la Av. Santa Rosa.

Figura 11: Vista de Google Street View que muestra parches en la av. Santa Rosa. Fuente: Estudio de Preinversión a nivel de Perfil del proyecto de la Av. Santa Rosa.

Figura 12: Vista de Google Street View que muestra desprendimiento de parte del sardinel de la av. Santa Rosa. Fuente: Estudio de Preinversión a nivel de Perfil del proyecto de la Av. Santa Rosa

Si la condición del pavimento y de los sardineles fueran sustento para la construcción de vías expresas elevadas, ciudades como Lima que tiene vías como la avenida Salaverry, Pershing o la misma avenida Larco serían techadas íntegramente con vías expresas elevadas. Es importante señalar que en ninguna de las imágenes proporcionadas por el estudio de Preinversión se muestra alguna condición que amerite la constitución de una vía expresa elevada, como máximo demuestra que la vía necesita algunas reparaciones mínimas. Algo que cualquier municipio distrital podría hacer sobre la vía, si es que el MTC no se hubiera hecho con las competencias sobre la avenida Santa Rosa en 2016.(MTC, 2016)

Quizá alarma con mayor medida que una de las causas directas identificadas por el estudio de Preinversión es el “alto nivel de congestión, accidentalidad y contaminación ambiental”. En relación a ello, es importante referirnos al Plan Urbano Director del Callao al 2010 y al Plan de Desarrollo Metropolitano del Callao al 2040 (2021), ambos documentos técnicos que han estudiado la ciudad del Callao en su integridad y que, en su capítulo de movilidad, evidencian que dicha supuesta congestión vehicular es inexistente. Incluso una comparativa sencilla entre las avenidas Elmer Faucett y Santa Rosa, puede arrojar data concluyente que confirma a tiempo real, los datos de los planes anteriormente señalados, y a su vez desmiente la afirmación del estudio de JNR consultores.

n°	VIA	TRAMO	GRADO DE SATURACIÓN MÁXIMO	PROMEDIO	NIVEL DE SERVICIO
1	Av. Elmer Faucett	De Óvalo 200 millas a Av. Tomás Valle (T1)	0.54	0.91	F
2	Av. Elmer Faucett	De Av. Tomás Valle a Av. Morales Duárez (T2)	1.22		
3	Av. Elmer Faucett	De Av. Morales Duárez hasta Av. Venezuela (T3)	0.98		
4	Av. Néstor Gambetta	De Panamericana Norte a Av. Chillón (1)	0.93	0.93	F
5	Av. Néstor Gambetta	De Av. Chillón a Óv. 200 millas (2)	1.22		
6	Av. Néstor Gambetta	De Óv. 200 millas a Av. Argentina (3)	0.64		
7	Av. Argentina		0.85		D
8	Av. Óscar Benavides		0.79		D
9	Av. Venezuela		0.79		D
10	Av. Guardia Chalaca		0.68		C
11	Av. Tomás Valle		0.75		D
12	Av. Bertello		0.65		C
13	Av. Pacasmayo		0.69		C
14	Av. Santa Callao		0.52		A
15	Av. Morales Duarez		1.00		F
Promedio de saturación de las vías			0.81		D

Tabla II.9 - 69 - GRADO DE SATURACIÓN DE VÍAS PRINCIPALES DE CALLAO

Fuente: Modelo de demanda de viajes de Lima y Callao, Línea 4 del Metro de Lima, 2015 – Elaboración: Equipo Técnico PDM Callao 2040.

El alto grado de saturación en la Av. Elmer Faucett se debe principalmente a que es la principal vía de acceso al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y al distrito de Ventanilla; mientras que el alto grado de saturación que se generan en las Av. Néstor Gambetta, Av. Colonial y Av. Argentina se debe a los flujos que generan los terminales portuarios, operadores logísticos y de carga.

Este elevado grado de saturación en estas vías trae como consecuencia que se generen grandes colas de vehículos en las intersecciones y el incremento de los tiempos de viaje de los usuarios del transporte público y privado.

Figura 13: Cuadro que muestra el grado de saturación de las vías principales del Callao. Fuente: Estudio de Preinversión de la Vía Expresa Santa Rosa. Fuente: PDM Callao 2040. (2021)

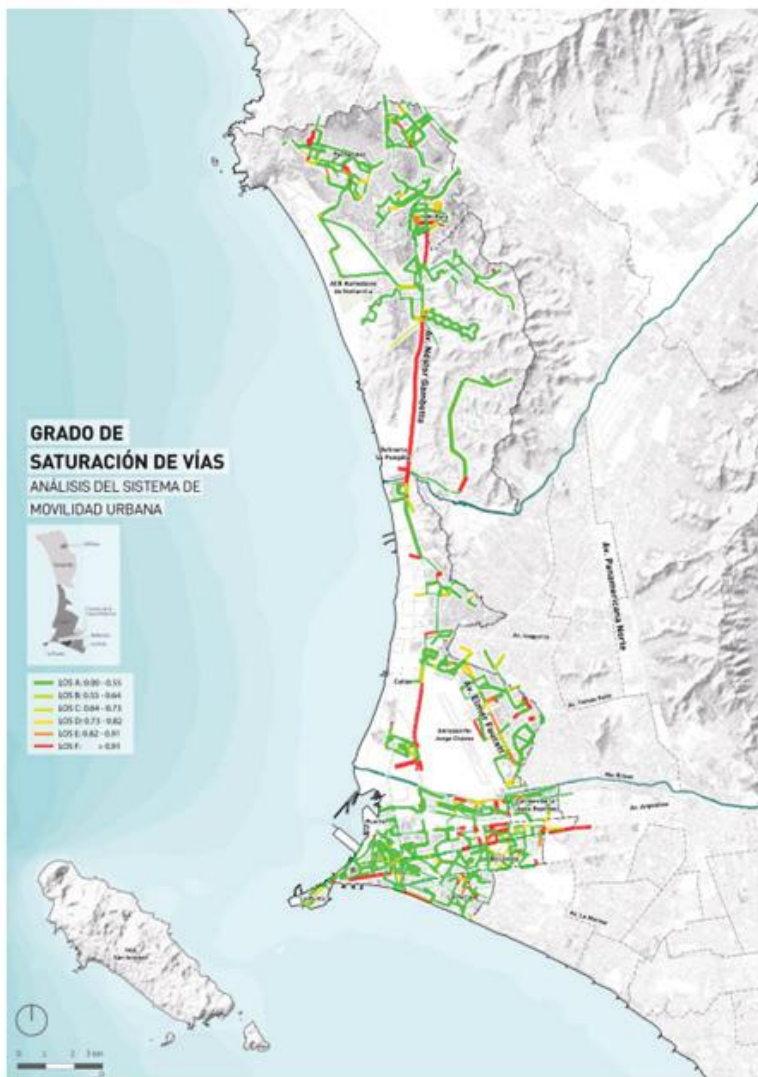


Ilustración II.9 - 106 - GRADO DE SATURACIÓN DE VÍAS – NIVEL DE SERVICIO, CALLAO
Fuente: Modelo de demanda de viajes de Lima y Callao, Línea 4 del Metro de Lima, 2015. Elaboración: Equipo Técnico PDM Callao 2040.

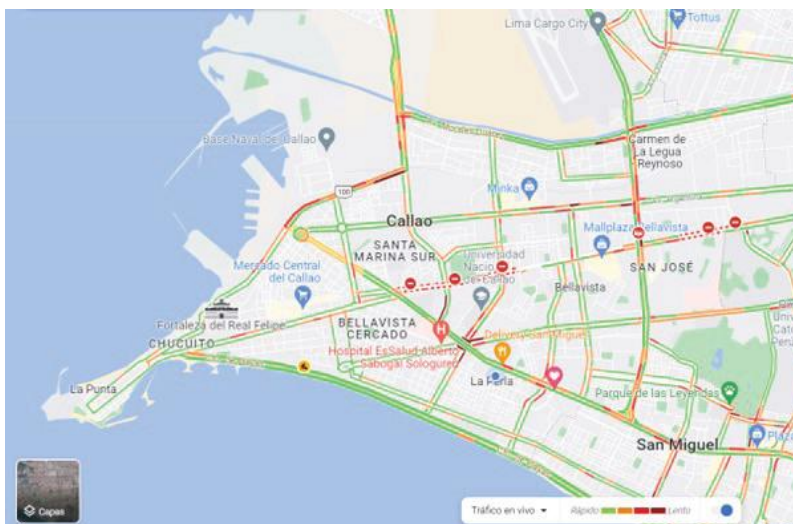


Figura 14: Plano que muestra el grado de saturación de vías de Callao y el nivel de servicio. Fuente: Estudio de Preinversión de la Vía Expresa Santa Rosa.

Figura 15: Mapa que muestra el grado de saturación típico en avenidas de la ciudad del Callao y de la ciudad de Lima, resalta el contraste entre Av. Santa Rosa y Av. Elmer Faucett. Fuente: Estudio de Preinversión de la Vía Expresa Santa Rosa. Fuente: Google Maps.

En relación a la accidentalidad, según la información del INEI, Callao se encuentra último en accidentes de tránsito fatales a nivel nacional. Y en lo relacionado a heridos en accidentes de tránsito por cada 100,000 habitantes, la ciudad del Callao se encuentra por debajo del promedio nacional. Incluso en el mismo estudio del INEI se especifica que los distritos de Bellavista y La Perla, por donde pretenden construir la VESR, se encuentran con los índices más bajos de accidentes de tránsito. Para el distrito de Callao Cercado la cifra que si bien es mayor a los distritos anteriormente señalados, al compararlo con distritos de la ciudad de Lima como Santiago de Surco, no representa un indicador alarmante. Finalmente, en el comparativo a nivel nacional, mientras Lima lidera todos los indicadores, Callao apenas supera por 8 la cantidad promedio nacional de accidentes vehiculares. Estos datos permiten concluir que, nuevamente el estudio de Preinversión no presenta sustento debido que justifique los problemas presentados, y en consecuencia tampoco la construcción de la VESR.

En relación a la contaminación ambiental, el mencionado estudio no incluye capítulo que aborde el eje ecosistémico existente en la vía gracias a la importante cantidad de árboles y áreas verdes existentes. Al año 2024 la cantidad de árboles supera los 1000 ejemplares además de contar con 19,000 metros cuadrados de áreas verdes. Esta característica de la avenida Santa Rosa valió para que este eje vial sea considerado por el PDM Callao en 2021, como eje ecosistémico. Es alarmante además, que no se considerara un enfoque de mitigación de los impactos al cambio climático, mucho menos considerando estudios como los realizados por el municipio de Bellavista en cooperación con la embajada Alemana. Lo anteriormente expuesto evidencia que el estudio de preinversión presenta irregularidades suficientes como para merecer un replanteo total de la propuesta, además de evidenciar que este documento no representa sustento alguno para contruir la Vía Expresa Santa Rosa.

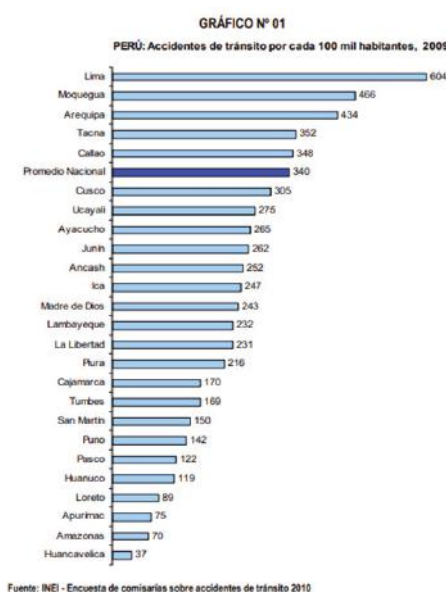
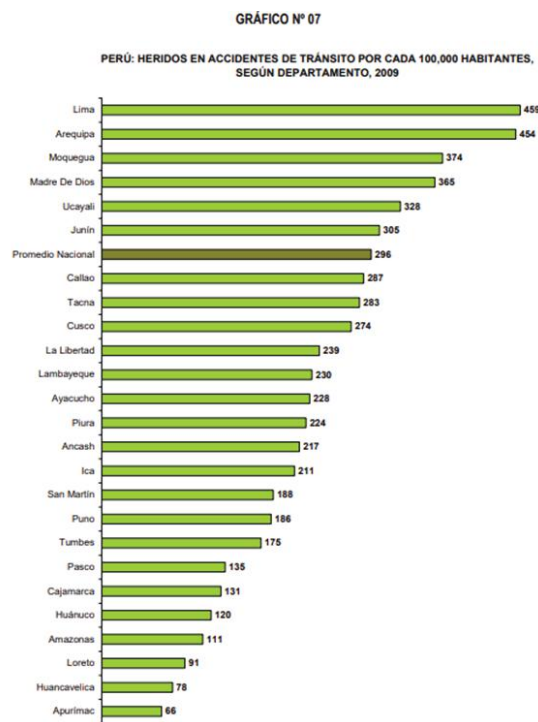
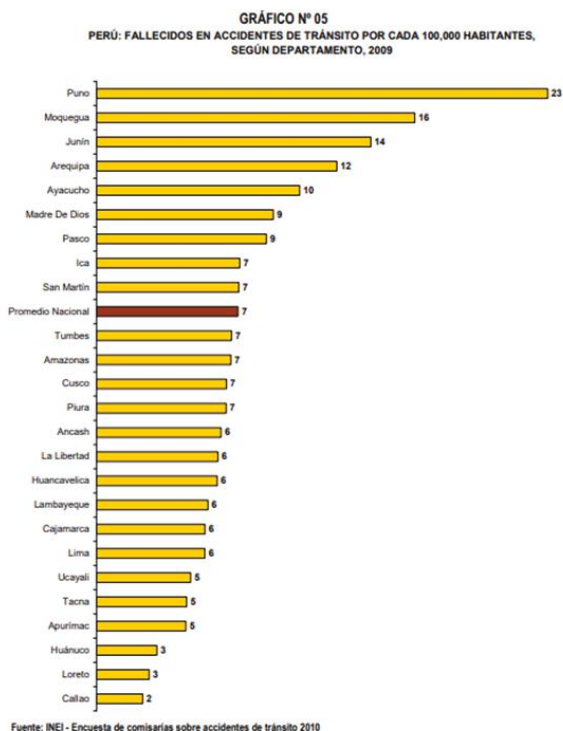


Figura 16: Gráfica que muestra por departamento la cantidad de accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes.
Fuente: INEI.



PERÚ: HERIDOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CADA 100,000 HABITANTES, SEGÚN DEPARTAMENTO, 2009

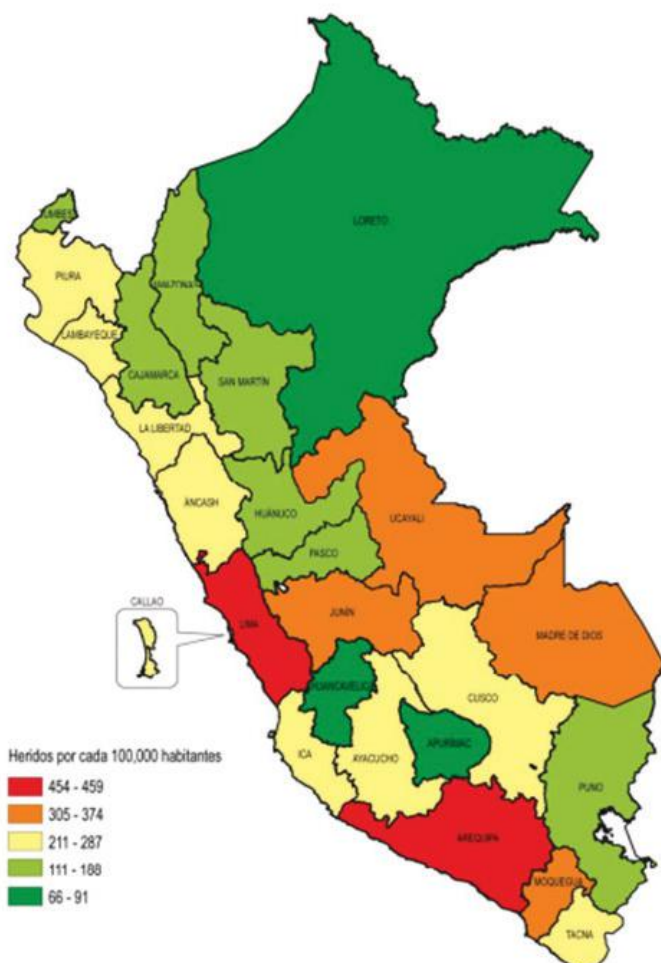


Figura 17: Gráfica que muestra la cantidad de fallecidos en accidentes de tránsito por cada 100,000 habitantes según departamento. Fuente: INEI

Figura 18: Gráfica que muestra la cantidad de heridos en accidentes de tránsito por cada 100,000 habitantes según departamento. Fuente: INEI

Figura 19: Mapa del Perú que muestra la cantidad de heridos en accidentes de tránsito por cada 100,000 habitantes según departamento. Fuente: INEI

Los alcaldes de La Perla y Bellavista, Rodolfo Adrianzén y Alexander Callán, respectivamente, se declararon abiertamente en contra de la construcción de la vía expresa Santa Rosa que recorrerá de la avenida que le da el nombre y culminará en la Costa Verde a fin de, según dice sus promotores, descongestionar el tránsito de las zonas urbanas de algunos distritos del Callao.

De acuerdo con las declaraciones del burgo-maestro de Bellavista señaló que su oposición se basa en considerar que esta obra no beneficiará a los vecinos de su distrito y él considera que este requisito es primordial para estar a favor.

De igual manera, anunció que teme por los 18 metros de áreas verde que tiene su distrito en dicha avenida. No obstante, anunció que se encuentra manteniendo reuniones con el MTC para poder dialogar sobre esta obra.

Por su parte, el representante edil de La Perla

➔ Señalan que no beneficia a los vecinos

Alcaldes de La Perla y Bellavista en contra de vía expresa Santa Rosa



comentó que esta obra no traerá beneficios para su distrito ni para el Callao. En este sentido, comentó que ya se encuentra presentado alternativas a las autoridades competentes para poder llegar a un acuerdo beneficioso para todos. Entre las opciones comentó que la obra sea un corredor vial.

Adrianzén, además, comentó que la defensa de las áreas verdes debe ser una tarea prioritaria para oponerse a este proyecto. En este sentido, anunció que no se puede permitir que se pierdan pulmones ecológicos.

1.2.3. Para solucionar el tráfico futuro de la avenida Santa Rosa

Siendo este el tercer cambio de sustento en relación a la VESR, cabe mencionar que para la realización de estudios de tráfico se debe considerar muchos factores incluso el enfoque con el cual se aborda el estudio. Es importante señalar esto debido a que, enfoques o criterios distintos pueden terminar incluso direccionado el estudio.

En relación al supuesto flujo futuro, los promotores del proyecto (PMOVías, ex PMOFrancia) no han demostrado que efectivamente existirá el mismo. A lo largo de los 3 talleres de socialización de la VESR y demás espacios de difusión del proyecto, sólo se han encargado de señalar supuestos o medias verdades más nunca demostrar lo manifestado. La VESR carece de un estudio de tráfico serio, que incluya, entre otros, un mapa de origen-destino que además contemple el impacto del metro Callao-Lima o Lima-Callao, en sus cálculos. Así mismo, la sola propuesta de construir un viaducto elevado sobre una zona urbana consolidada evidencia un desprecio hacia la movilidad sostenible y la pirámide de jerarquización de la movilidad urbana. En este escenario se evidencia que se está avanzando en un estudio direccionado o cuando menos se está ocultando información relevante para analizar la relevancia de la construcción de la VESR. A este punto es un escándalo que una obra de esta magnitud no posea un estudio que de sustento debidamente su ejecución.

Esta alarmante situación a valido para alimentar los argumentos críticos contra la obra hechos por la ciudadanía, los profesionales y de las mismas autoridades chalacas. Autoridades como el gobernador regional, el alcalde provincial y los dos alcaldes distritales han manifestado su posición contra la obra. Los alcaldes de La Perla y Bellavista los que han sido más categóricos en rechazar la tan peligrosa obra.

Figura 20: Noticia del diario Prensa Chalaca que recoge las declaraciones y posturas en contra de la VESR de dos alcaldes distritales de la ciudad del Callao.

Fuente: Prensa Chalaca.

Figura 21: Declaraciones del Alcalde Provincial del Callao y el alcalde de Bellavista. Fuente: Colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa.

“

nosotros no podemos ser simplemente una avenida de paso hacia Lima.

No hay urgencia para construir la vía expresa Santa Rosa."

PEDRO SPADARO
ALCALDE PROVINCIAL DEL CALLAO



“

particularmente el que le habla no estoy de acuerdo. Soy el primer opositor porque no trae ningún beneficio ni para La Perla, ni para Callao.

Yo le digo No a la vía expresa Santa Rosa."

RODOLFO ADRIANZEN
ALCALDE DISTRITAL DE LA PERLA



CALLAO
LE
DICE
NO
a la VÍA EXPRESA
SANTA ROSA

#NoAlaViaExpresaSantaRosa

CALLAO
LE
DICE
NO
a la VÍA EXPRESA
SANTA ROSA

#NoAlaViaExpresaSantaRosa

“

cuando nos hemos reunido en el MTC con Provicas y PMO les hemos dicho que nuestra posición en contra de la avenida Vía Expresa Santa Rosa, estamos en desacuerdo porque los vecinos se van a afectar. Los vecinos van a ser afectados, a parte es una vía que no beneficia al Callao.

La posición de Bellavista es dar prioridad a los vecinos y hacer que este boulevard precioso que hay en Bellavista se mantenga porque es un pulmón para el Callao y para Bellavista."

ALEX CALLAO



“

no hacer que el puente sea directo una garrocha que bypasses el Callao.

Queremos que el Callao sea destino turístico."

CIRO CASTILLO ROJO
GOBERNADOR REGIONAL DEL CALLAO



CALLAO
LE
DICE **NO**
A LA VÍA EXPRESA
SANTA ROSA

CALLAO
LE
DICE **NO**
A LA VÍA EXPRESA
SANTA ROSA

#NoAlaVíaExpresaSantaRosa

Cabe mencionar que la principal función de las autoridades municipales, provinciales y regionales es velar por los intereses de la población del territorio que administran.

Ante las válidas y justificadas críticas generalizadas, los promotores del proyecto, PMOVías, cambiaron la estrategia de difusión y empezaron a señalar que en el futuro existiría sobre la av. Santa Rosa un flujo de 60,000 autos diarios.

Es de señalar que nuevamente no se tiene acceso a estudio alguno que sustenta dicha cifra. De existir, se debiera revisar los indicadores considerados, puesto que, de no considerar algún indicador o criterio urbano, es posible que el estudio esté dirigido. Por ejemplo, PMOVías no demuestra que dichos 60,000 autos tengan como único y exclusivo destino el sur del Callao, mucho menos muestra la razón por la cual toda la población que haga uso del aeropuerto tenga como origen y/o destino la Costa Verde. Sin perjuicio de lo señalado, es importante señalar que, de ser una cifra real y ser la importante razón para construir la VESR, resulta alarmante cómo es posible que esta no figure en el estudio de preinversión que se supone da viabilidad a la VESR.

Es importante señalar que para determinar el impacto en la reducción de la congestión vehicular, es necesario identificar las dinámicas que condicionan los viajes y los puntos de deseo para generar mapas origen-destino. Con ello es posible entender las razones que motivan los viajes, y plantear propuestas para reducir los tiempos de viaje, incluso antes de plantear cualquier tipo de infraestructura vial. Cambios en el uso de suelo, promoción de desarrollo económico o incluso implementación de transporte público de calidad pueden reducir la congestión vehicular de manera más eficiente.



Figura 22: Declaraciones de Alcalde de La Perla y Gobernado Regional de Callao.
Fuente: Colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa.

Figura 23: Afirmación y publicación de PMOVías donde señalan que intentan mitigar un supuesto futuro impacto de 60,000 vehículos al día sobre la av. Santa Rosa.
Fuente: PMOVías.

Referido al supuesto flujo de 60,000 autos al día, cabe referirnos a 04 fuentes que permiten evidenciar que los 60,000 autos no son una problemática que se resuelve con vías expresas elevadas. Gracias a la Unión Internacional de Transporte Público, es posible aproximarnos a la cifra de PMOVías con un escenario donde es necesario trasladar 50,000 personas al día. A partir de esta cifra se procede a realizar un sencillo cálculo para determinar la cantidad de autos, buses y vagones de tren requeridos para trasladar esas mismas 50,000 personas. Ante dicha interrogante, la Unión Internacional de Transporte Público traduce el cálculo en un diagrama sencillo de comprender que además permite evidenciar el contraste de ocupación del espacio urbano (del auto particular, bus y tren) para trasladar la misma cantidad de personas.



De lo mostrado, mientras 50,000 personas al día en auto, significan un escenario de tráfico asegurado en la avenida, la misma cantidad de personas viajando en bus o en tren, significan una reducción contundente al tráfico vehicular. La movilidad en bus o metro resulta ser tan eficiente que incluso permite que el tránsito vehicular particular pueda fluir de manera eficiente, algo que no se puede dar en el escenario donde los 50,000 autos se apoderan de la vía.

Por su parte el Plan de Desarrollo Metropolitano del Callao al 2040, realizó un estudio específico denominado "Informe Santa Rosa", en él se realizó un estudio de tráfico que evidenció que la VESR no representaba una mejora para la movilidad de la ciudad del Callao, muy por el contrario, evidenció que hacer dicha obra no obedece a los criterios de desarrollo urbano sostenible.

Figura 24: Gráfico donde la Unión Internacional de Transporte Público evidencia que 50,000 personas pueden transportarse en buses y/o un vagón de metro sin ocupar tanto espacio como los automóviles. Fuente: Union International de Transporte Publico.

grado de saturación de **0.77** (nivel de servicio C, aceptable en horario punta) a **0.27**. Y el nuevo Viaducto funcionaría con un grado de saturación **0.55** (nivel de servicio A). Lo que significa que la Av. Santa Rosa y el Viaducto estarían siendo subutilizados.

N°	NOMBRE DE VÍA	2020 ACTUAL	2040 TENDENCIAL	2040 PROPUESTA PDM	2040 PROPUESTA PDM + VIADUCTO SANTA ROSA
1	Av. Elmer Faucett: Tramo 1 (Óvalo 200 milpas a Av. Tomás Valle)	0.85	1.32	0.88	0.98
2	Av. Elmer Faucett: Tramo 2 (Av. Tomás Valle a Av. Morales Duárez)	1.22	2.35	1.25	1.33
3	Av. Elmer Faucett: Tramo 3 (Av. Morales Duárez hasta Av. Venezuela)	0.98	1.52	1.00	1.00
4	Av. Néstor Gambetta: Tramo 1 (Panamericana Norte a Av. Chillon)	0.93	1.76	0.76	0.77
5	Av. Néstor Gambetta: Tramo 2 (Av. Chillon - Óv. 200 milpas)	1.22	1.58	0.8	0.86
6	Av. Néstor Gambetta: Tramo 3 (Óvalo 200 milpas - Av. Argentina)	0.81	1.31	0.78	0.64
7	Av. Argentina	0.85	1.23	0.77	0.54
8	Av. Óscar Benavides	0.79	1.11	0.66	0.88
9	Av. Venezuela	0.79	2.16	0.70	0.78
10	Av. Guardia Chalaca	0.68	0.76	0.60	0.61
11	Av. Tomás Valle	0.75	0.82	0.59	0.78
12	Av. Bertello	0.65	0.99	0.52	0.56
13	Av. Pacasmayo	0.69	1.00	0.51	0.61
14	Av. Santa Callao	0.54	0.88	0.71	0.73
15	Av. Morales Duarez	1.09	1.76	0.73	0.89
16	Av. Atalaya (Av. Enrique Meiggs)	0.91	1.21	0.47	0.47
17	Av. Dominicos	0.82	1.16	0.60	0.65
18	Av. Quilca	0.72	1.06	0.60	0.62
19	Av. Central	0.22	0.27	0.34	0.48
20	Av. Separadora Porcino	**	**	0.52	0.57
21	Av. Beltrán	**	**	0.51	0.53
22	Av. Alisos	0.63	0.79	0.5	0.56
23	Av. Bocanegra	0.49	0.89	0.41	0.35
24	Av. Marina	0.75	1.00	0.83	0.83
25	Av. Izaguirre	0.72	0.85	0.54	0.59
26	Av. Santa Rosa	0.78	1.00	0.77	0.27
27	Av. Costa Verde	**	**	1.00	1.10
28	Vía Expresa Santa Rosa	**	**	**	0.55
29	Av. Haya de la Torre	0.88	1.05	0.80	0.75
	PROMEDIO	0.814	1.232	0.720	0.715
	VARIACIÓN	Respecto al 2020	-51%	12%	12%
		Respecto al Escenario Tendencial		42%	42%

(**) No se considera en el promedio. Esto debido a que podría distorsionar los resultados.

Tabla 01 GRADO DE SATURACIÓN – ESC. ACTUAL Y ESC. TENDENCIAL, PROPUESTO PDM 2040 Y PROPUESTO PDM 2040 + VIADUCTO SANTA ROSA

Fuente: Macro simulación basado en el Modelo de Transporte de la Línea 4 del Metro de Lima, 2015 y el Modelo de Transporte del Estudio de Distribución Urbana de Mercancías de Lima y Callao, 2016 – Elaboración: Equipo Técnico PDM Callao 2040.

Importante señalar que, desde Soñadores Urbanos se realizó el cálculo matemático en donde se compara la capacidad de la VESR para trasladar personas diariamente, frente a la capacidad de la línea 2 del metro Callao-Lima (o Lima-Callao), y la capacidad de un sistema de buses de carril segregado (tipo metropolitano).

Los cálculos son contundentes y evidencian que, mientras la VESR podría trasladar en promedio entre 60,000 y 240,000 personas al día, un sistema BRT como el Metropolitano tiene una capacidad de 650,000 personas al día, según lo informado por Lima Cómo Vamos y Perú 21. En cuanto a la línea del metro, que se encuentra en plena construcción, la capacidad proyectada de este medio de transporte es entre 660,000 y 1,000,000 personas al día.

Figura 25: Escenarios y grados de Saturación de la Avenida Santa Rosa.
Fuente: Informe Santa Rosa del PDM Callao 2040 (2021)

Es evidente concluir que en comparación al metropolitano y el Metro, la VESR es una infraestructura ineficiente, siendo importante señalar que solo con la línea de metro que está en construcción, supera hasta en 11 veces la capacidad de la VESR. Además es de consideración señalar que el metro es tan eficiente que puede trasladar a la población hacia varios destinos de las ciudades de Callao y de Lima, a diferencia de la VESR que es unidireccional, que inicia y termina en dentro de la ciudad de Callao (solo recorre 4km).

Ante el supuesto problema de 60,000 personas en un auto cada una o 240,000 personas (en 60,000 autos) trasladándose sobre la av. Santa rosa, el Metro Línea 2 y ramal 4 (en construcción) y una línea de bus segregado (propuesto en el Plan Santa Rosa elaborado por el Laboratorio de Urbanistas del Callao Soñadores Urbanos), arrojan una capacidad que supera la capacidad de la Vía Expresa Santa Rosa hasta en 21 veces (1,000,000 personas diarias).

En el Informe N° D-000285-2023-ATU/DIR-SP como respuesta a solicitudes relativas al proyecto Vía Expresa Santa rosa, petición realizada por el Laboratorio de Urbanistas del Callao y el colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa, la ATU expone de manera clara que el transporte público tiene como finalidad mover grandes cantidades de personas de manera eficiente y rápida. Lo cual se muestra en el cuadro a constinuación y en el comparativo claro que realizó Soñadores Urbanos para difundir dicha información.

Bus de 12 metros (80 pasajeros)	20 autos
Bus de 18 metros (160 pasajeros)	40 autos
Tren de 6 vagones (1200 pasajeros)	300 autos

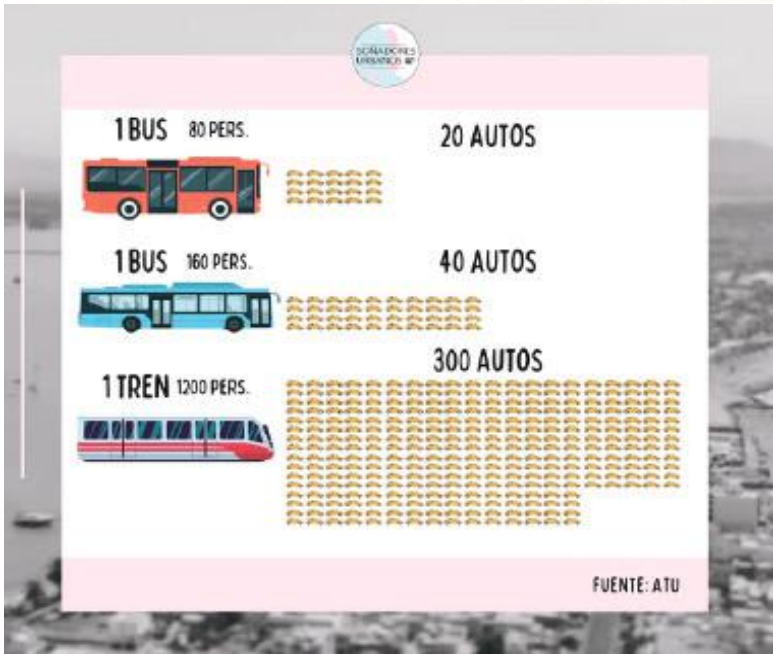


Figura 26: Tabla comparativa de capacidad de transporte entre buses y tren versus los autos. Fuente: ATU.

Figura 27: Comparativa de la capacidad de transportar personas que tienen los buses y trenes frente a la capacidad del auto particular. Fuente: Soñadores Urbanos.



Estos datos muestran de manera categórica que el transporte público es la mejor alternativa de movilidad sostenible y eficiente que se debe tomar como prioridad ante cualquier búsqueda de solución del tráfico vehicular en las ciudades. Sobre todo en contraste a la VESR que prioriza el uso del auto particular por sobre cualquier otro tipo de movilidad.



Figura 28: Publicación donde se muestra la capacidad del Metro Línea 2 para transportar personas en un día.

Figura 29: Publicación donde se muestra la capacidad de la vía expresa Santa Rosa para transportar personas en un día.

1.2.4. El aeropuerto lo necesita.

Quizá el último supuesto sustento resulta ser el más sencillo de desmentir, por lo simple y poco argumentado del mismo. Sin embargo, es importante reconocer que determinar las necesidades del aeropuerto, pasa necesariamente por recurrir directamente a la fuente principal, el aeropuerto. En línea con ello, en uno de los talleres de socialización del Plan de Desarrollo Concertado de la Región del Callao 2023-2033, la Mg. en Sociología Yina Rivera le preguntó a la representante de Lima Airportpartners (empresa concesionaria del aeropuerto internacional del Callao, Jorge Chávez) lo siguiente; “¿el aeropuerto necesita la Vía Expresa Santa Rosa?” (Rivera, 2023). La respuesta de Ariana Sierra Yunis, Gerente de Integración en el Proyecto de Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - Lima AirPort Partners-LAP, fue un breve pero rotundo no.

Para profundizar en la movilidad de los usuarios que hacen uso del aeropuerto es importante mencionar que tanto los pasajeros como los trabajadores del Jorge Chávez también hacen uso de buses privados, buses de transporte público y hasta bicicletas para sus traslados hacia y desde el terminal. Empresas como AirportExpress o una visita al aeropuerto permite evidenciar que existen varios buses que trasladan pasajeros, los cuales seguramente en búsqueda de ahorrar en su viaje de trabajo o placer encuentran en el transporte colectivo de los buses su principal medio de movilidad desde y hacia el aeropuerto del Callao.

En relación a las numerosas personas que laboran en esta importante infraestructura el uso de transporte público y la bicicleta aparecen como el principal medio de movilidad. Algo que queda en evidencia por la cantidad de bicicletas aparcadas en el amplio estacionamiento para bicicletas al interior del estacionamiento del Jorge Chávez. Por lo mismo, resulta contradictorio buscar en la infraestructura del aeropuerto un supuesto sustento para la VESR, cuando fue LAP quien propuso en su proyecto de ampliación, contar con 02 terminales por Faucett (el actual terminal) y un segundo terminal por Santa Rosa, con ello se tendría dos puertas de acceso al aeropuerto por dos avenidas distintas. Esta propuesta de LAP permitiría también distribuir los flujos vehiculares de manera homogénea, además de permitir el acceso al aeropuerto mediante la estación de metro denominada “Estación Aeropuerto”. Sin embargo esta propuesta fue rechazada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El argumento del MTC fue el siguiente; “al integrar las operaciones se minimizará la confusión y se acortarán los tiempos de traslado de pasajeros” (MTC, 2022).

Más allá de la lógica de tener más de una terminal, tal como los grandes aeropuertos en el mundo, el hecho de tener más de una puerta para acceder al interior del terreno del aeropuerto es una necesidad básica y lógica para distribuir los flujos que se dirijan desde y hacia el aeropuerto.

De igual manera, los diversos tipos de usuarios que utilizan el aeropuerto acceden al mismo de diversa manera; transporte público y bicicletas son constantes que hoy se aprecian dentro del terminal aeroportuario.



Figura 30: Fotografía propia donde se muestra el estacionamiento del aeropuerto del Callao con buses siendo abordados por pasajeros que aterrizaron en el Jorge Chávez. Fuente: Bryan Castillo Dávila.

Figura 31: Empresa que brinda el servicio de traslado en bus desde el interior del aeropuerto internacional del Callao Jorge Chávez. Fuente: AirportExpress

Figura 32: Bicicletas estacionadas en el aeroportuario en el Jorge Chávez del Callao prueba de la necesidad ciclista. Fuente: Bryan Castillo Dávila.



Considerando que el Jorge Chavez se encuentra en medio de la ciudad del Callao, resulta aún más urgente planificar al menos 02 accesos por 02 avenidas distintas al aeropuerto. Sin embargo, el MTC plantea clausurar el acceso al aeropuerto por la avenida Elmer Faucett para concentrar el flujo único y exclusivamente por la avenida Santa Rosa, esta decisión por supuesto no solo se contradice a la propuesta de un ente especializado como LAP, sino que también va contra la lógica de movilidad urbana y funcionamientos de otros aeropuertos del mundo que tienen dimensiones grandes y se encuentran próximos, sino dentro, de una ciudad.

Un aeropuerto dentro de una ciudad tiene que adecuarse a la ciudad, la ciudad no se adecúa al aeropuerto. Por ejemplo sería ilógico trasladar cientos de miles de personas para que el aeropuerto pueda despegar “libremente”, lo lógico sería que los aviones despeguen por otra ruta o incluso que se traslade el aeropuerto fuera de la ciudad, como hicieron Lima y Cusco.

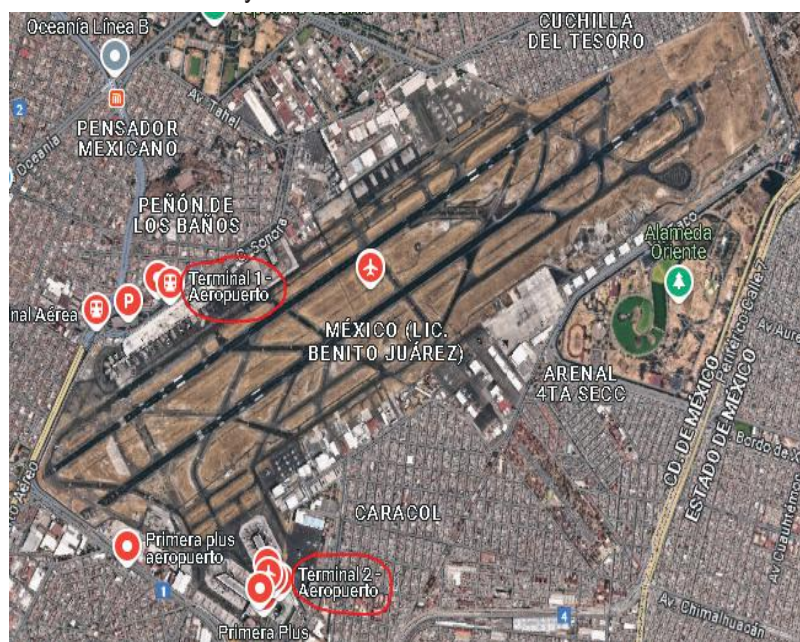
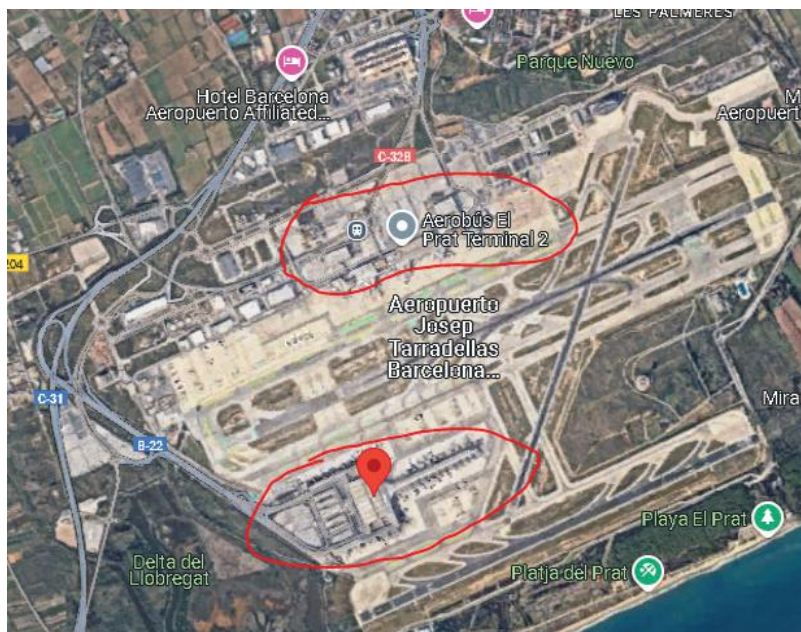


Figura 35: Noticia donde exponen y explican la decisión del MTC para rechazar la construcción de dos terminales aeroportuarias en el Jorge Chávez del Callao. Fuente: Diario GESTIÓN.

Figura 36: Vista satelital del Aeropuerto Internacional de México con dos terminales. Fuente: Google Maps, elaboración propia.



El análisis realizado a cada uno de los supuestos sustentos para la construcción de la Vía Expresa Santa Rosa, se ha evidenciado no solo un extraño cambio de narrativas, sino que todas y cada una de estas carecen de sustento. Por demás señalar que cada una de las variantes de la VESR no se encuentran en el estudio de preinversión que se supone debió dar viabilidad a la obra. Desde un punto de vista técnico, al no contar con fundamentos reales y comprobables para realizar una obra como la Vía Expresa Santa Rosa existen varias preguntas que al día de hoy no tienen respuesta; ¿Por qué se sigue avanzando con la VESR?, ¿cuál es la razón para priorizar y/o declarar de interés nacional una obra que no ha demostrado para qué es útil o necesaria?, ¿por qué se impone una obra que cuenta con el rechazo de la ciudadanía, profesionales y autoridades locales?

Por otro lado, es evidente la necesidad vital de la ciudad del Callao por tener un Instituto Metropolitano de Planificación ya que los actores políticos de la urbe chalaca requieren de un brazo técnico especializado en planificación urbana para alimentar el claro y justificado pedido de la ciudadanía y autoridades: NO construir la Vía Expresa Santa Rosa.

Por lo antes expuesto es posible concluir que no existe sustento técnico real para realizar la Vía Expresa Santa Rosa, esto que también ha sido advertido por otros profesionales en el mundo del urbanismo y la planificación urbana debiera ser, junto al rechazo ciudadano y de autoridades chalacas, sustento suficiente para detener la imposición injustificada de una obra tan perjudicial para la ciudad y la vida.

A partir de este punto es importante explicar los enfoques y motivaciones perjudiciales que pueden estar alentando la propuesta de una obra tan perjudicial como la VESR.

Figura 37: Vista satelital del Aeropuerto Internacional de Barcelona con dos terminales. Fuente: Google Maps, elaboración propia.

1.3 El errado enfoque de desarrollo y modernidad

Consecuencias de tergiversar conceptos con obras que al día de hoy ya no se realizan en ciudades con una visión de sostenibilidad

El concepto de modernidad puede ser analizado de diferente manera, quizá en cada momento de la historia de la humanidad ha existido una corriente de pensamiento que fue catalogada como “moderna”. En línea con ello, según el diario La Nación, “a inicios del XX, el automóvil es el símbolo por excelencia de lo moderno”. En un artículo titulado Modernidad sobre ruedas, se hace un recuento del proceso y contradicciones que tuvo el automóvil desde su aparición. Incluso evidenciando cómo el auto se posicionó como elemento de jerarquización social, aquellos quienes tenían auto eran vistos como triunfadores en la vida, mientras los carentes de dicho vehículo, aún al día de hoy pueden ser vistos como personas carentes de éxito. Al aterrizar dichos conceptos en la sociedad peruana, podemos ver a través de los discursos de empresas como Maquisistemas o Interbank que “el sueño peruano” están directamente vinculados a la tenencia de un auto propio. Sin lugar a duda este imaginario ha sido construido para ser el ideal de realización del peruano bajo el cuasi lema de “el sueño de la casa y el auto propio”.

Frente a este imaginario, muy posiblemente creado por intereses comerciales, se alimenta el egoísmo de la sociedad peruana y que dificulta cualquier intento de evidenciar el daño que la priorización del auto particular representa para cualquier ciudad del Perú y del mundo.

Esta barrera mental puesta por el “sueño peruano” vinculado al auto como símbolo de modernidad es tan fuerte que aun estando estancado en el tráfico vehicular limeño de la avenida Javier Prado o en el tráfico de alguna vía expresa de Miami, la realidad es imperceptibles para quienes ciegamente defienden el uso del auto particular. Este perturbado pensar no solo repercute en el tráfico vehicular sino que también en la calidad de vida y los impactos del cambio climático.



Portada / Economía & Negocios / Maquisistema cumple 30 años cumpliendo el sueño del auto y casa propia a miles de peruanos

Economía & Negocios

Maquisistema cumple 30 años cumpliendo el sueño del auto y casa propia a miles de peruanos

Business Empresarial · 29 Mayo, 2022

0 471 1 minuto leído



Por ejemplo, para el caso peruano, los autos representan el 70% de los gases contaminantes del ecosistema.

En línea con ello, resulta importante preguntarse qué es lo verdaderamente moderno. Continuar con un sistema de movilidad que contamina el medioambiente, genera pérdidas económicas, productividad, es ineficiente, genera congestión vehicular, perjudica la calidad de vida de la población, u optar por seguir enfoques de desarrollo urbano sostenible. El concepto de vías expresas elevadas como sinónimo de desarrollo y/o modernidad, responde a lógicas anticuadas y desfasadas de la realidad, que contra cualquier sustento o norma, puede destruir un eje ecosistémico y lleno de espacios públicos, para imponer una obra que en otros países están siendo destruidas.

Figura 38: Publicación del banco Interbank donde difunden la tenencia de automóvil como un sueño de la infancia. Fuente: Interbank.

Figura 39: Publicación donde se profesa la tenencia del auto propio como "el sueño" de miles de peruanos. Fuente: Maquisistema.

1.4 El errado enfoque de buscar mejorar o solucionar el tráfico vehicular haciendo más espacio para el auto particular

La congestión del tráfico vehicular debe verse como una oportunidad de mejorar la movilidad urbana sostenible

Entender el porqué de la existencia del tráfico vehicular es muy sencillo y precisamente por ser sencillo, resulta muchas veces difícil de entender y/o asumir por muchos quienes, como se evidenció, viven en una comunidad sin vivir en comunidad. Para poder solucionar el tráfico vehicular y mejorar el tránsito es obligatoriamente necesario compartir y dejar de lado el egoísmo. Es necesario dejar de lado el “yo”, dejar de lado “mi comodidad” y dar paso al concepto de comunidad y colectividad. Recuperar los valores esenciales de una ciudad es innegablemente hablar de vivir en comunidad y buscar el bien común. En línea con ello, el bien común indica que para tener una ciudad más justa, sostenible, eficiente, productiva y libre de la congestión vehicular es necesario optar primero por el transporte público y en última instancia el auto particular. Como se mencionó, en el Perú existen normativas que exponen a detalle esta postura, desde la Ley de Desarrollo Urbano Sostenible hasta la Política Nacional de Transporte Urbano. Sin embargo, estas normativas no están siendo respetadas por los promotores de la VESR.

Cómo se mencionó la Vía Expresa Santa Rosa es una obra ineficiente que es superada en 11 veces su capacidad por la línea 2 del metro, que a diferencia de la VESR, conecta la ciudad de Callao con la ciudad de Lima. Con un coste aproximado de 1,800 millones de soles a mayo 2024, resulta, cuando menos, tema de agenda el debatir sobre la validez de tan mediocre y costosa obra.



Figura 40: Vista 3d de la vía expresa Santa Rosa propuesta por MTC y desarrollada por PMOVías. Fuente: PMOVÍAS



Al hablar de los traslados desde y hacia el aeropuerto chalaco es claro que la línea del metro Callao-Lima o Lima-Callao, es una obra que generará una reducción importante en el tráfico de la ciudad del Callao y de la ciudad de Lima. Sobre todo porque esta obra contempla 02 estaciones que permitirán conectar directamente con el aeropuerto Internacional del Callao Jorge Chávez. Algo que queda evidenciado a través de los espacios destinados a maletas que se encuentran dentro de los vagones.

No menos importante es precisar que la jerarquía de la movilidad urbana, publicada por la Autoridad para el Transporte Urbano de Lima y Callao establece que la prioridad es del peatón, luego ciclista, transporte público, transporte de carga y al final el transporte privado, algo que el mismo MTC desconoce al priorizar la ejecución de una obra como la VESR. Infraestructura que posiciona el transporte privado, por encima de peatones, ciclistas y transporte público.



Figura 41: Interior de vagones de la línea 2 del metro Callao-Lima donde se evidencia área para equipajes. Fuente: Infobae.

Figura 42: Pirámide de la Jerarquización de la Movilidad Urbana.. Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC.

1.5 Dentro de las ciudades, las vías expresas se destruyen, no se construyen.

Muchas ciudades del mundo buscan desarrollar sus territorios, para ello, muchas destruyen vías expresas, porque nunca solucionaro el tráfico vehicular.

Es importante analizar el caso de la vía expresa Santa Rosa en el contexto mundial de las ciudades desarrolladas o que al menos, buscan serlo. Desde ONUhabitat (organismo de la Organización de las Naciones Unidas destinada a la promoción de mejores ciudades), promueve la generación de ciudades más humanas, donde el auto privado no sea el soberano en la ocupación del espacio urbano. En ese sentido, autores como Jane Jacobs y Jan Gehl son profesionales del urbanismo y la ciudad que ampliamente han podido exponer cómo las ciudades que priorizan el auto privado, son un error. Como se dijo, el auto privado está siendo desplazado de las ciudades y relegado a un uso necesario, no un uso desmedido y soberano. Es así que a nivel mundial se viene propiciando el desarrollo de ciudades sostenibles denominadas “ciudades de 15 minutos”, en esencia ciudades que, permiten que sus habitantes desarrollen su día a día viajando en promedio 15 minutos a todo destino. Alcaldes como Anne Hidalgo vienen siendo referente por buscar el desarrollo de París como una ciudad para los peatones, no para el auto. Caso similar sucedió antes con Enrique Peñalosa en Bogotá y Jaime Lerner en Curitiba, líderes políticos que entendieron que las ciudades desarrolladas no son sinónimo de carreteras o vías expresas. Este fenómeno mundial ha llegado también a ciudades de Estados Unidos de América. Siendo EEUU el país que concentra gran cantidad de ciudades diseñadas para el uso del auto, resulta revelador que justamente este país tenga ciudades como San Francisco, Oakland y Boston que destruyeron vías expresas para dar paso a espacios y transporte público. Dicho sea de paso, es en Washington DC donde se encuentra funcionando la organización denominada Congreso de Nuevo Urbanismo, una entidad que viene promoviendo y registrando estas mejoras en las diversas ciudades de EEUU y del resto del mundo.

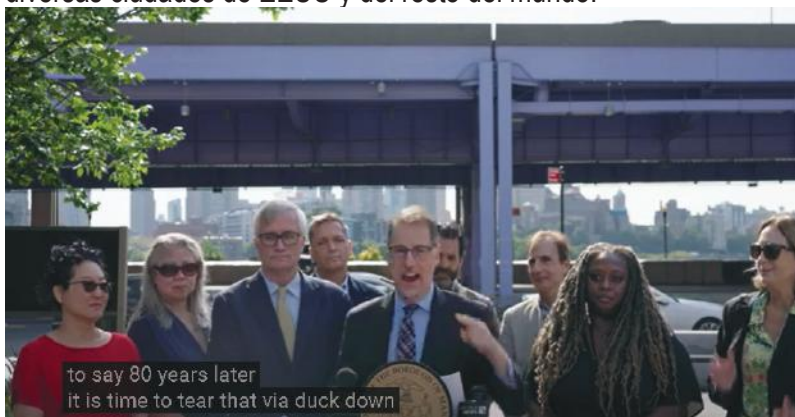


Figura 43: Mark Levine, Presidente del Distrito de Manhattan anuncia que buscan destruir la vía expresa elevada para hacer un boulevard. Fuente: MPB Mark Levine.

Para el caso de Callao, construir una vía expresa elevada es cometer el mismo error que todas las ciudades anteriormente señaladas. Cabe mencionar que en el caso latinoamericano, la ciudad de Río de Janeiro es el referente más cercano a la ciudad del Callao. Ambas urbes latinoamericanas son ciudades puerto, que por mucho tiempo tuvieron la influencia del puerto como principal eje estructurador del suelo. Sin embargo, mientras que en Río de Janeiro destruyeron una vía expresa elevada hacia 2016 y dieron paso a las áreas verdes, árboles, espacios peatonales y transporte público masivo, en Callao pretenden construir una vía expresa elevada hacia 2028, destruyendo el existente espacio urbano que posee alamedas, árboles, alamedas, espacio para peatones, ciclistas y hasta transporte público.

Las vías expresas, sobre todo las elevadas son una obra que genera tráfico inducido además de fragmentar la ciudad generando pérdidas económicas y en la calidad de vida de las personas que viven en las inmediaciones. En el Perú jamás se ha construido una obra como la Vía Expresa Santa Rosa, pero es posible ver la realidad de lo que sucede bajo estas infraestructuras en los bypass de la ciudad de Lima, principalmente. Nuevamente en Perú se están tomando decisiones absurdas, unilaterales y retrazadas de todo enfoque de modernidad y desarrollo.

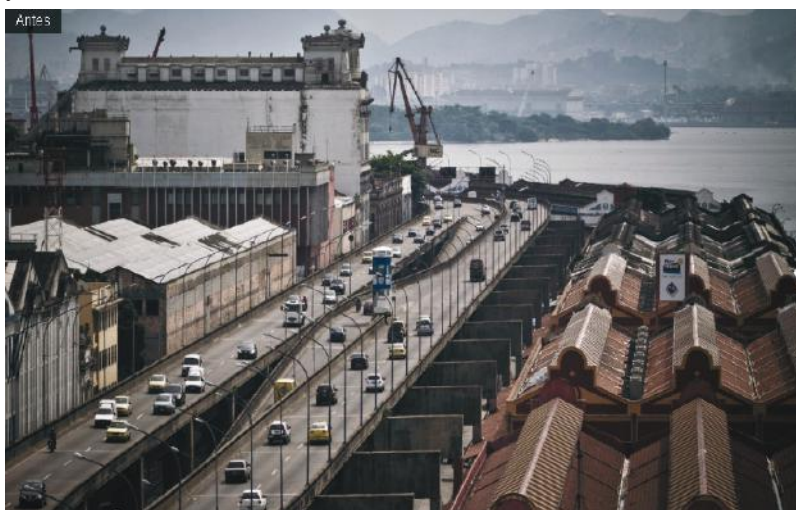


Figura 44: Avenida en Río de Janeiro con una vía expresa elevada. Fuente: CNN.

Figura 45: Misma avenida de Río de Janeiro posterior a la eliminación de la vía expresa elevada. Fuente: CNN.



Widening Highways Doesn't Fix Traffic. So Why Do We Keep Doing It?

Desde instituciones especializadas en transporte y desarrollo urbano hasta medios de comunicación tradicional han analizado la problemática del tráfico vehicular y el fracaso de las vías expresas como “solución” a la congestión vehicular. El mundo globalizado ya reconoce de manera técnica y hasta política que las vías expresas jamás solucionaron la congestión vehicular, que solo fueron un gasto enorme para una infraestructura obsoleta que quizá sonaba como sinónimo de modernidad en 1950 o 1960, pero que hoy está demostrado lo lejos que se encuentra de ser una infraestructura viable para ejecutarla dentro de alguna ciudad del mundo.

Para el caso peruano, desde ex Vceministras de Vivienda y Urbanismo, Decanas de la facultad de Arquitectura y urbanistas hemos expuesto el despropósito de construir la nefasta Vía Expresa Santa Rosa. Sin embargo, hay ocasiones en que la política no entiende de razones.

Figura 44: Artículo que reflexiona sobre el problema detrás de ampliar los carriles de las vías expresas. Fuente: The New York Times.

Figura 44: Artículo que califica a las Vías Expresas como infraestructuras obsoletas. Fuente: Institute for Transportation and Development Policy.

Figura 45: Artículo que explica cómo ampliar carriles genera más congestión vehicular. Fuente: Wired.



ITDP

Institute for Transportation
& Development Policy

[ABOUT US](#)

[OUR WORK](#)

Transport Matters

April 02, 2021

Leapfrogging Past the Urban Highway

[CAR CULTURE](#)

[INTERNATIONAL POLICY](#)

[SUSTAINABLE URBAN DEVELOPMENT](#)

Urban highways are obsolete technology. By investing in walking, cycling, and public transit, rapidly developing cities can leapfrog past the outdated urban highway, and skip straight to the future.

WIRED

[SIGN IN](#)

[SUBSCRIBE](#)

FEATURED

[HOW TO MAKE ESPRESSO](#)

[BEST BOOKSHELF SPEAKERS](#)

[BEST COMPUTER SPEAKERS](#)

[OUR FAVORITE LINEN SHEETS](#)

[BEST COOLING MATTRESSES](#)

ADAM HANN

GEAR JUN 17, 2014 6:30 AM

What's Up With That: Building Bigger Roads Actually Makes Traffic Worse

The concept is called induced demand, which is economist-speak for when increasing the supply of something (like roads) makes people want that thing even more. Though some traffic engineers made note of this phenomenon at least as early as the 1960s, it is only in recent years that social scientists have collected enough data to show how this happens pretty much every time we build new roads.



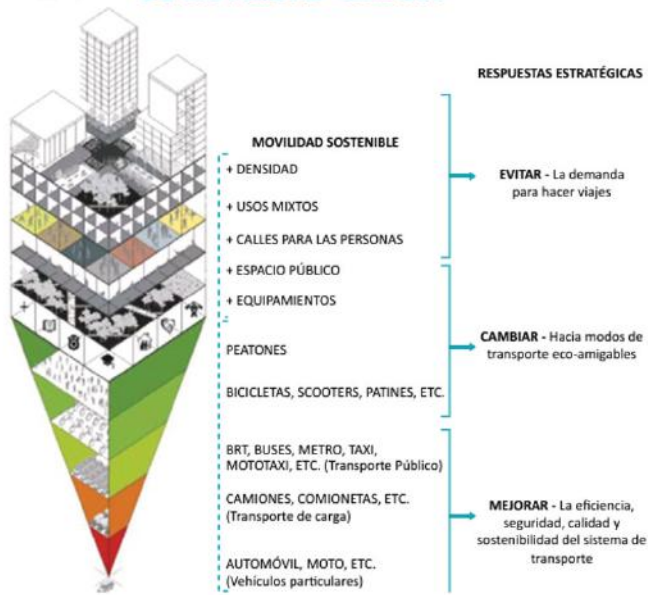


Figura 46: Embarcadero freeway en San Francisco, EEUU en 1960 con una vía expresa elevada de dos pisos que, hacia el año 2000 fue derrumbada para dar paso al espacio y transporte público.
Fuente: Nuevos BAires.

Figura 47: Vía Expresa en Seul, Korea del Sur, que fue destruida hacia 2005. Recuperaron el río de la ciudad.
Fuente: Landscape Performance



MANUAL PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE MOVILIDAD URBANA



Fuente: © Angus Laurie

Figura 48: Gráfica que ejemplifica lo que podría pasar en la Via Expresa Santa Rosa si existe un solo auto averiado. Elaboración Propia. Fuente: ABC13 Houston..

Figura 49: Pirámide de Jugarquización de la Movilidad Sostenible, donde se evidencia que el automovil es el medio de transporte que menos se debe priorizar en las ciudades. Fuente: Ministerio de Vivivenda, Construcción y Saneamiento.

1.6 El derecho a la ciudad y el estigma hacia la ciudad del Callao

Consecuencias de tergiversar conceptos con obras que al día de hoy ya no se realizan en ciudades con una visión de sostenibilidad

Sobre el derecho a la ciudad se ha escrito mucho últimamente y existen autores diversos que ponen su grano de arena en la materia. En el caso del Perú los últimos años han estado más cargados en la materia debido a los relativamente recientes instrumentos técnico normativos que dan figura legal al término. Específicamente la Ley N°31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible, define el concepto de Derecho a la ciudad en el artículo 17; definido como “el derecho de los ciudadanos a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades o centros poblados justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, garantizando el acceso a los servicios que se aglomeran en la ciudad, y estando sujeto a las limitaciones establecidas por la normativa de la materia, el bien común y el interés general.” (Ley 31313, Art.17).

Sobre el particular cabe precisar que bajo el criterio de bien común e interés general se intenta dar valor social a la obra VESR, sin embargo, complementando lo ya demostrado en términos de cantidad de capacidad de traslado, es importante decir que dicho discurso en defensa de la VESR es falso. El enorme contraste que existe entre la cantidad de personas que usan transporte público y la cantidad de personas que usa transporte privado en su vida diaria evidencia que en ciudades como Callao el priorizar una obra como la VESR es ejecutar una obra para la minoría de la población. Con un 84.5% de chalacos usando transporte público para movilizarse a diario frente a sólo un 15.5% de chalacos que usan algún tipo de transporte privado para movilizarse a diario resulta evidente que la obra no es tampoco para el beneficio de los y las chalacas. Algo que PMOVías ha empezado a incorporar en su discurso hacia los vecinos chalacos que serán enormemente afectados por la destrucción de la avenida en favor de la VESR.

Cabe mencionar que en el caso limeño la cifra es bastante similar a la chalaca, tal como se muestra en el siguiente cuadro comparativo del observatorio urbano Lima Cómo Vamos. Entonces si todos los días el 84.5% de chalacos y 83.2% de limeños se traslada diariamente en transporte público, la construcción de una infraestructura vial que en el mejor de los casos, atendería a una minoría del 15.5% de chalacos

¿Cómo se moviliza usted principalmente dentro de la ciudad para ir a su trabajo, oficina o centro de estudio? Lima Metropolitana y Callao, 2018.

	Lima	Callao
Combi o coaster (cúster)	29.2%	39.4%
Bus	29.1%	23.6%
Camino o voy a pie	12.0%	13.0%
Automóvil propio	10.8%	11.1%
Mototaxi	4.5%	2.9%
Metro de Lima	3.0%	0.0%
Metropolitano	2.9%	0.5%
Colectivo	2.3%	5.8%
Corredores Complementarios	1.7%	0.0%
Motocicleta propia	1.5%	1.0%
Taxi	1.2%	0.5%
Bicicleta	1.1%	0.0%
Otro	0.6%	2.4%

o 16.8% de limeños que usarían la infraestructura, es claro que no existe bien común o interés general en la construcción de la VESR.

En ese sentido, invertir un millonario presupuesto del Estado en una obra que no es para el beneficio de la mayoría, que tampoco ha sido solicitada por el aeropuerto y que plantea inducir al uso excesivo del auto particular por encima del transporte público resulta peligroso. Cabe mencionar que, considerando que los viajes en taxi, desde el aeropuerto tienen tarifarios que fluctúan entre los 40 y 90 soles, con la VESR se tendría un escenario en donde se direcciona el hacer uso del medio de transporte más costoso, generando un incremento en el costo de viaje de los usuarios del aeropuerto. Lo que resulta aún más alarmante puesto que el propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha identificado la necesidad de desalentar el uso del auto particular.

Una obra que prioriza los sectores socioeconómicamente más privilegiados, tiene en las últimas acciones de la PMOVías, un intento por maquillar esta y otras tantas problemáticas que va a generar la Vía Expresa Santa Rosa, con una reconfiguración del espacio urbano en superficie. El enorme atentado al derecho a la ciudad del Callao y que perjudicará también a la ciudad de Lima y a todos los usuarios del aeropuerto, tiene a un grupo social de PMOVías intentando encontrar respaldo ciudadano en campañas informativas que los vecinos han alertado como engañosas.

Esta alerta puede estar respaldada también al revisar las piezas gráficas que difunde la empresa a cargo del proyecto. En estas se puede evidenciar cómo se busca desviar la atención sobre la existencia de la vía expresa elevada para mostrar supuestos beneficios urbanos que solo existirían gracias a la Vía Expresa Santa Rosa. Esta manipulación del discurso ha llegado a puntos de engaños groseros en donde incluso maquillan las columnas estructurales con el trillado uso de murales.

Figura 50: Modos de transporte diario para de chalacos y limeños expresado en porcentajes. Fuente: Lima Cómo Vamos.



Ante tan alarmante escenario, resulta importante, cuando menos, abrir la necesidad de hablar sobre el Derecho a la ciudad de los y las chalacas, sobre todo porque este derecho viene siendo menospreciado. Al igual que con el imaginario del auto como ideal de desarrollo, el imaginario que existe sobre una ciudad puede terminar condicionando el desarrollo de dicha urbe. Para el caso de la ciudad del Callao se tiene en la ciudad de Lima la fuente de la estigmatización sobre el territorio chalaco.

Figura 51: Infografía tendenciosa donde se maquilla el impacto de la obra con supuesto incremento de áreas verdes y cantidad de árboles. Fuente: PMOVías.



Frases ofensivas, discriminatorias y estigmáticas que posicionan a Callao como el lugar más peligroso del país son producto de más de 30 años de un imaginario creado por la capital y alimentado por sus medios de prensa, más no son reflejo de la realidad. (Castillo,2021). Algunas de las frases que se han podido ver en videos y publicaciones ciudadanas que pedían que se le permita a Callao el derecho legítimo a capitalizar el ingreso a la ampliación de su aeropuerto, estos son algunos de los comentarios en respuesta.

Resulta importante el artículo de la urbanista Mariana Alegre, titulado “un Callao para destruir”, en señala claramente la verdadera intención detrás de la VESR, “hoy vemos –quizá de la más burda manera– cómo el Callao es tan poco importante para Lima que ahora mismo se pretende construir una vía expresa elevada en la Av. Santa Rosa con el solo objetivo de trasladar rápidamente a las personas desde el aeropuerto a la capital.” (2022)

Figura 52: Captura de pantalla de comentarios en respuesta a un Tiktok publicado por el colectivo Callao le dice No a la vía expresa Santa Rosa. Fuente: Tiktok Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa.

Ante frases como las anteriormente señaladas, las cifras del INEI y la realidad indican que dicho imaginario limeño sobre Callao es falso. En un comparativo a nivel nacional, la Provincia Constitucional (con rango de departamento) no figura en el top 5 de departamentos más peligrosos del Perú. Para precisar, habría que señalar que el territorio que siempre se encuentra entre las primeras posiciones es Lima. Esta estigmatización hacia la ciudad del Callao, lleva a que la opinión pública y/o las personas que terminan trabajando, elaborando, diseñando, planificando o aprobando proyectos como la VESR, lo hagan cargando consigo un prejuicio que puede incluso nublar su juicio. Tomando como ejemplo la VESR, una persona que carga en su imaginario que, toda la región Callao es peligrosa y sus ciudadanos son sinónimo de delincuencia les puede resultar lógico apoyar discursos tan discriminatorios y centralizados como el de “sacar los turistas del Callao de manera rápida y segura” a través de una vía expresa. Esta lógica es posible de recibir tanto de comentarios en el Tiktik del Colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa, como también en estudios y/o declaraciones de autoridades de nivel nacional.

Es justamente el estigma que existe sobre Callao que termina siendo el verdadero sustento para desprestigiar el derecho a la ciudad de los y las chalacas, y el derecho de la urbe chalaca para aprovechar el potencial de desarrollo económico a causa del flujo de viajeros sobre la avenida Santa Rosa. La lógica es clara; si te ven como delincuente, peste o ciudadano de segunda categoría, no mereces los mismos derechos. Por lo mismo, en lugar de desarrollar un proyecto para promover el desarrollo urbano sostenible de inversiones turísticas y hoteleras sobre la avenida Santa Rosa, se techa toda la ciudad del Callao con una vía expresa elevada a fin de “no tener un aeropuerto aislado y exponer a las personas.” (Lazarte, 2023).

Cuadro N° 64

Población de 15 y más años de edad con percepción de inseguridad en los próximos doce meses, según región natural y departamento
Semestre: enero - junio 2021 / enero - junio 2022
(Porcentaje)

Región natural y departamento	Ene - Jun 2021	Ene - Jun 2022	Variación porcentual (Ene - Jun 2021 / Ene - Jun 2022)
Total	82,8	85,5	3,5
Costa	83,1	87,2	4,1
Sierra	82,8	84,9	2,1
Selva	71,8	76,1	4,3
Amazonas	76,5	84,1	7,6
Ancash	45,0	49,2	3,2
Apurímac	71,3	81,7	10,4
Arequipa	88,9	89,0	0,1
Ayacucho	73,3	80,1	6,8
Cajamarca	79,7	83,9	4,2
Prov. Const. del Callao	87,2	91,3	4,1
Cusco	90,2	96,4	5,2
Huancavelica	92,2	83,8	-8,4
Huánuco	76,4	70,8	-5,6
Ica	78,7	89,3	12,6
Junín	91,2	91,6	0,4
La Libertad	83,3	88,1	4,8
Lambayeque	72,6	74,5	1,9
Lima Metropolitana 1/	90,1	92,6	2,5
Lima 2/	89,5	94,1	4,6
Loreto	69,9	83,6	13,7
Madre de Dios	88,5	90,3	1,8
Moquegua	71,6	74,9	3,3
Passco	76,3	76,6	0,3
Piura	63,4	79,8	16,4
Puno	82,9	81,1	-1,8
San Martín	52,1	56,5	4,4
Tarma	86,9	93,5	6,6
Tumbes	56,4	57,9	1,5
Ucayali	93,5	91,1	-2,4

Figura 53: Cuadro que muestra en porcentaje la cantidad de población, por región y departamento, víctima de algún hecho delictivo. Fuente: INEI.

1.7 Trunca el desarrollo urbano, económico y turístico de la ciudad del Callao

Analizar las consecuencias de proyectos desde miradas transdisciplinarias nos da una visión más amplia de lo que podemos ganar o perder para el beneficio de las ciudades

Estudios como el de Yuji Yoshimura, evidencian cómo los negocios generan más ingresos a partir de entornos que priorizan el flujo peatonal. Ejemplos en el Perú pueden encontrarse en casos como el de la avenida Larco en el distrito limeño de Miraflores. Avenida que en el año 2015 dio inicio a un proyecto de regeneración urbana que, entre otras acciones, eliminó los estacionamientos y el espacio priorizado para el auto particular y generó más espacio al peatón. Según el entonces gerente de Obras y Servicios Públicos de Miraflores, Alejandro Moreno, “la idea es ampliar la vereda para darle un mayor espacio al peatón, que tenga la posibilidad de disfrutar de su paso por Miraflores, pero también de poder acceder a las ofertas comerciales de la zona.” (2015). Es decir, los proyectos urbanos que priorizan el al peatón propician tanto la mejora de la calidad de vida como el movimiento comercial y económico de la zona. Moreno señaló que este mejoramiento urbano, “puede tener un crecimiento de hasta el 30 %, pues las personas ya no solo pasarán por la zona, sino que se pueden detener a tomar un café o a departir un poco con los amigos o familiares”. (2015). Pasear hoy en 2024 por dicha avenida confirma la teoría de Moreno o quizá simplemente preguntarse dónde puede un turista o residente sentirse más atraído a consumir algún servicio.

Para profundizar aun más en los efectos negativos de un lugar que posee una vía expresa elevada, un artículo publicado por Edgar Menéndez recoge las declaraciones de Peter Park, ex Director de planificación en Milwaukee's y docente en las universidades de Colorado y Harvard, quien señala de forma categórica que “no hay ningún vecindario que haya prosperado o mejorado cuando lo atravesó una autopista.” (1995).



Figura 54: Avenida Larco, Miraflores, Lima.
Año 2013. Fuente: Google Street View.

Figura 55: Avenida Larco, Miraflores, Lima.
Año 2023. Fuente: Google Street View.

Figura 56: Comparativo de antes y después
de una avenida en Seúl donde eliminaron la
vía expresa elevada para dar paso a un gran
espacio público. Fuente: ONUhabitat.

BUSINESS

The Role of Highways in American Poverty

They seemed like such a good idea in the 1950s.

By Alana Semuels

Incluso existen estudios, artículos y demás publicaciones que abordan y estudian la devaluación de los predios que existen frente a una infraestructura como una vía expresa. Es claro que para cada ciudad y zonas dentro de la misma, el valor de un predio o terreno varía, sin embargo, es claro también que hay algunos factores que son similares. Un terreno ubicado frente a un parque, alameda o la playa, siempre tiende a estar más cotizado y valorado que un predio frente a una avenida. La calidad de vida, la comodidad y la buena ubicación de un terreno determinan mucho el valor final del mismo. Es por lo mismo que, si comparamos tres proyectos inmobiliarios en la ciudad del Callao, no será sorpresa encontrar que los departamentos que se encuentran ubicados frente a un parque y al mar, tienen un valor de metro cuadrado superior a un departamento ubicado frente a una avenida, aun cuando este último ofresca mayor área que los otros dos.

Distrito	Proyectos próximos a Av. Santa Rosa	área (m2)	precio (soles)	valor por m2	Lo que vende como atractivo
Callao Cercado	Villanova 5	58.82	204300	3473	Conectividad a equipamientos comerciales, educativos, turísticos y aeropuerto.
Bellavista	Las Terrazas	51.00	250000	4902	Ubicado frente a parque
La Perla	Costanera	51.21	239,800	4683	Ubicado frente al mar
Promedio				4353	

Para el caso de la avenida Santa Rosa, este eje será el nuevo ingreso y salida del país, esto significa una ubicación invaluable para el desarrollo de nuevas y mejores economías, además de una oportunidad de desarrollo real para los residentes que pueden generar nuevos y mejores ingresos ofertando servicios a los viajeros.

Asimismo, las autoridades del Callao tienen en la avenida Santa Rosa el eje de desarrollo económico, cultural, social y turístico más importante de toda la región Callao. por ser ese espacio de deseo donde todas las marcas, oficinas y/u hoteles querrán ubicarse por ser un espacio urbano consolidado con buena calidad urbana y de conexión directa al mundo mediante el aeropuerto internacional más grande e importante de todo el Perú. Desaprovechar este escenario es sencillamente una aberración.

Figura 57: El rol de las vías expresas en la pobreza americana. Fuente: The Atlantic.

Figura 58: Los valores y áreas de los departamentos han sido recogido de las páginas oficiales de cada inmobiliaria además de plataformas de venta de inmuebles.

*Proyecto Villanova 5, Callao Cercado
Proyecto Terrazas de Bellavista, Bellavista
Proyecto Cosanera 1, La Perla*



UBICACIÓN

El Condominio Villanova 5 se ubica en Av. República de Argentina N° 2424 y Jr. Villegas N° 582-584, Mz. A Lote 1 - Distrito y provincia Constitucional del Callao.

En una zona residencial con excelente ubicación por su cercanía a las vías principales de la ciudad, las cuales brindan accesos a importantes centros comerciales como Minka y el Mall Aventura Bellavista, universidades, colegios, centros de salud, aeropuerto internacional y al puerto del Callao.

- HIBRA
- PODER JUDICIAL
- CLÍNICA LIMATAMBO
- HOSPITAL BARTON
- UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO
- UNIVERSIDAD DEL CALLAO
- AEROPUERTO

COMPRA TU DEPARTAMENTO PROPIO

- 6 EDIFICIOS DE 15 PISOS.
- 2 ASCENSORES POR EDIFICIO.
- EDIFICIOS CON 6, 8 Y 10 DEPARTAMENTOS POR PISO.
- DEPARTAMENTOS DESDE 58 M2 HASTA 71 M2.



Tres proyectos con público similar, los y las chalacas. Sin embargo, estos tres proyectos son de los pocos proyectos inmobiliarios que existen en la ciudad, debido a esta suerte de abandono que existe sobre la ciudad del Callao. Al ser tratado como un espacio de sacrificio en favor de la ciudad de Lima, Callao recién empieza a tener ofertas inmobiliarias que incluso ponen en valor los potenciales que la ciudad tiene pero que hasta hoy muchos no reconocen.

Figura 59: Proyecto Villanova 5, Callao Cercado. Proyecto Terrazas de Bellavista, Bellavista. Proyecto Cosanera 1, La Perla

El desarrollo urbano de una ciudad como Callao debe aprovechar sus equipamientos e infraestructuras principales, en este escenario el aeropuerto del Callao sigue aun hoy siendo un espacio que no se está aprovechando. El flujo de viajeros es un generador de desarrollo, el mismo que debe traducirse en mejoramiento y capitalización para la ciudad. Aspectos económicos, turísticos, sociales, culturales, laborales y comerciales deben ser impulsados para el bien del Callao y esto a su vez se traduce un bien para el Perú. Considerando que el país vive en un sistema enormemente centralizado, la aparición de Callao como una ciudad emergente y en vía de desarrollo implica también en el beneficio del país e incluso en la reducción del tráfico vehicular en la ciudad de Callao y de Lima. Como es sabido, la congestión vehicular también se puede reducir acortando los tiempos de viajes de las personas, es así que una avenida como la Santa Rosa es el espacio ideal para la aparición de hoteles y con ello la reducción de los tiempos de viaje de los turistas.

Esta promoción del desarrollo hotelero es un ejemplo de cómo la avenida Santa Rosa puede convertirse en el eje estructurante del desarrollo regional del Callao con nueva y mejor oferta hotelera a la par que desarrollos comerciales inmobiliarios y culturales que además mejore las condiciones de vida de todos los chalacos. Con una avenida Santa Rosa tan atractiva como la avenida Larco en Miraflores, los parques elíseos en París o la gran vía en Madrid, Callao puede competir en ámbitos económicos que hasta hoy ni siquiera percibe. Desde el Laboratorio de Urbanistas del Callao Soñadores Urbanos, se ha realizado una propuesta denominada Plan Santa Rosa, donde se analiza y propone un escenario real para la avenida Santa Rosa, desarrollada y que capitaliza su estratégica ubicación próxima al aeropuerto, sin ninguna vía expresa elevada.

Lamentablemente esta lógica de justo desarrollo urbano tiene en la ciudad de Lima la principal barrera. La ciudad capital, en su inmensa centralista lógica, percibe a toda la ciudad del Callao como propia y la subordina a ser un territorio de servidumbre, donde lo único que debe importar es que funcione las actividades logísticas de las infraestructuras que posee (puerto y aeropuerto). Esta condición impuesta resulta lógica ante muchos ojos limeños que desde su errada visión planificadora promueven que Callao se una con Lima bajo una sola urbe, visión que solo ha significado perjuicios para la primera ciudad puerto del Perú. (Castillo, 2023)

Callao es un territorio autónomo desde el año 1836, 15 años después de la independencia del Perú. Sin embargo, debido a que desde la capital se propician los discursos de la Nación, aún hoy, casi 200 años después la radiografía del país expresado en indicadores tiende a ocultar la existencia del Callao.

Un ejemplo de la invisibilización que sufre Callao se ve a través de las alertas sísmológicas del Instituto Geofísico del Perú, quienes ante todo sismo indican que el territorio del Callao se encuentra dentro del territorio de Lima.

Esto que puede sonar insignificante, no solo es una violación al derecho de identidad y la Constitución Política del Perú, sino que además se constituye en un escenario donde los indicadores de diversos estudios importantes para el Callao, terminan ocultos dentro de los indicadores mayores de la ciudad de Lima.

Para el caso de Callao un sismo despierta la alerta de tsunamis, siendo el mayor riesgo por desastre de la ciudad chalaca. Sin embargo, al analizar Callao como dentro de Lima, este indicador se ve reducido ante el enorme indicador limeño de riesgo de deslizamiento en cerros.

1.8 Qué significa y debe significar el aeropuerto para la ciudad del Callao

Consecuencias de tergiversar conceptos con obras que al día de hoy ya no se realizan en ciudades con una visión de sostenibilidad

A la fecha, el aeropuerto de la ciudad del Callao solo significa para la urbe chalaca una infraestructura generadora de problemas, más no de beneficios y/o fuente de desarrollo. Si bien existe un grupo humano que reside en Callao y labora dentro sus instalaciones y desde luego un aparato tributario importante, los beneficios reales de un aeropuerto para el desarrollo de una ciudad no existen en la primera urbe portuaria del país. Un aeropuerto implica, entre otros aspectos, una diversidad de actividades que tienen al turismo y el comercio como principales motores económicos, situación que no se ve aterrizada en la ciudad sede del aeropuerto más importante del Perú. Lamentablemente al día de hoy el aeropuerto internacional del Callao Jorge Chavez es más conocido por ser fuente de afectaciones al derecho a vivir en un ambiente equilibrado, a causa del ruido de los aviones que, por ser la infraestructura generadora de desarrollo económico en la región Callao. Sumado al proyecto de discriminación urbana denominado como vía expresa Santa Rosa, se viene consolidando el carácter de servidumbre que la ciudad capital profesa sobre la ciudad del Callao.

En línea con ello, la oportunidad enorme que significa tener el aeropuerto más importante del país con un nuevo acceso directo a un eje vial de potencial desarrollo ecosistémico y económico, no está siendo debidamente aprovechado. Quizá quien lea el presente documento desconozca las características existentes sobre la avenida Santa Rosa, por tanto resulta importante hacer el recuento de todo lo que existe en esta invaluable avenida de la Provincia Constitucional del Callao.

Como se ha mencionado, la ubicación estratégica de la avenida Santa Rosa y los diversos usos, equipamientos, consolidación urbana, servicios, espacios ecosistémicos que esta vía ofrece son materia suficiente para el desarrollo integral sin ninguna vía expresa (algo demostrado en el Plan Santa Rosa de Soñadores Urbanos), sin embargo para precisarlo aun más, a continuación se enlista estas características a detalle.

La avenida Santa Rosa, que en el tramo que atraviesa el distrito de Bellavista cambia de nombre a avenida Juan Pablo II, posee a lo largo de sus casi 4 km de largo las siguientes características:

- Conecta el aeropuerto más importante del país con un río y con el mar.
- Conectar tres distritos de una ciudad a través de una avenida arbolada.
- Está identificada como eje ecosistémico por sus más de 1000 árboles y hectáreas de áreas verdes.
- Está identificada como eje de potencial desarrollo turístico-patrimonial.
- Posee dos alamedas con árboles.
- Conecta con los 03 de los 04 hospitales más grandes e importantes de la región.
- Conecta con los 02 centros comerciales más grandes e importantes de la región.
- Conecta con el estadio más importante y grande de la región.
- Conecta con la villa deportiva regional.
- Tiene secciones viales variadas que propician la jerarquización del transporte urbano.
- Traza urbana consolidada con todos los servicios básicos y habilitación urbana.
- Parques lineales gracias a la amplia sección de las bermas laterales.
- Diversos valores ecosistémicos que gracias a la abundancia de árboles y áreas verdes propia buena calidad de vida para residentes y hábitat para fauna.

Sobre la misma avenida se encuentran:

- La universidad más importante de la región.
- 03 grandes emblemáticas instituciones educativas.
- 02 de los cuatro hospitales más grandes e importantes de la región.
- 02 importantes mercados de abastos
- Viviendas de demasiada baja, media y alta.
- Nuevos desarrollos inmobiliarios (condominios) en ejecución.
- Escuelas para la primera infancia.
- Centros para personas con habilidades limitadas.
- Centro para el adulto mayor.
- Palmeras centenarias que dieron origen al antiguo nombre de la avenida (avenida Las Palmeras)

A todo ello, es importante señalar que existe una serie de comercios gastronómicos y demás actividades complementarias que posicionan el carácter atractivo de la avenida. Todas estas actividades hacen de la Av. Santa Rosa una vía que merece un tratamiento especial de desarrollo urbano sostenible y/o regeneración urbana, sobre todo porque las personas que habitan desde mucho antes de las actividades del aeropuerto tienen derecho a disfrutar de un ambiente equilibrado.

Las brechas del Callao en materia de desarrollo económico, cultural, social, turístico, deportivo, educativo y laboral tienen en este eje vial el escenario perfecto para empezar a cerrarlas. Documentos como el Plan de Desarrollo Metropolitano del Callao o Proyectos como el Plan Santa Rosa, son un esfuerzo desde la profesión urbanista para aterrizar en la avenida Santa Rosa una mirada justa, necesaria y de desarrollo para la ciudad del Callao. En ese sentido romper con el paradigma impuesto de ser el territorio de sacrificio en favor de la ciudad capital implica necesariamente rechazar la vía expresa santa rosa por ser una obra que trunca el desarrollo de toda la ciudad del Callao.

Figura 60: Avenida Santa Rosa, tramo en el distrito de Callao Cercado, Callao. Fuente: Bryan Castillo Dávila.



Destruir un espacio urbano tan hermoso como la avenida Santa Rosa para construir una vía expresa elevada es una atrocidad que debiera justificar totalmente su ejecución. Pues bien, la Vía Expresa Santa Rosa fracasa total y absolutamente en justificar su ejecución, como se ha demostrado no existe sustento técnico o real para construir la VESR, por lo mismo tampoco existe sustento técnico para destruir la hermosa avenida Santa Rosa. A lo largo de este informe se ha sustentado los problemas de fondo y/o de raíz que existen en la nefasta vía expresa Santa Rosa, por lo mismo debieran ser suficientes para detener todo intento de ejecución de esta obra y someter el presupuesto destinado a la misma a un mejor uso. Los 1,800 millones que, al día de hoy cuesta hacer la VESR deben ejecutarse en mejorar la avenida Santa Rosa, toda vez que mejorar también las demás vías que permiten acceder al terreno del aeropuerto (Faucett, Gambetta, Morales Duares, Línea amarilla, Santa Callao, Tomas Valle, entre otras). El aeropuerto no necesita una vía expresa, necesita que se tenga más de 1 puerta de acceso y la ciudad del Callao (al igual que todo el Perú) necesitamos varias vías para llegar y salir del aeropuerto, no centralizarlo todo en Santa Rosa.

Figura 61: Avenida Santa Rosa, tramo en el distrito de La Perla, Callao. Fuente: Bryan Castillo Dávila.





Figura 62: Alameda Juan Pablo II (Av.
Santa Rosa), Bellavista, Callao (2023)
Fuente: Bryan Castillo Dávila.



Destruir esto no es desarrollo.
Destruir esto, no es para el aeropuerto.
Destruir esto, no soluciona el tráfico vehicular.



LA PERLA

Figura 63: Vía Expresa Santa Rosa, pasando encima del óvalo de La Perla. Fuente: PMOvias



PARQUE EL POZO

C2

Problemas técnicos de la
Vía Expresa Santa Rosa

2.1 Una obra que se anuncia como integración pero que en realidad divide la ciudad.

Una obra que rompe con la ciudad y la divide de manera agresiva no puede ser promocionada como integración.

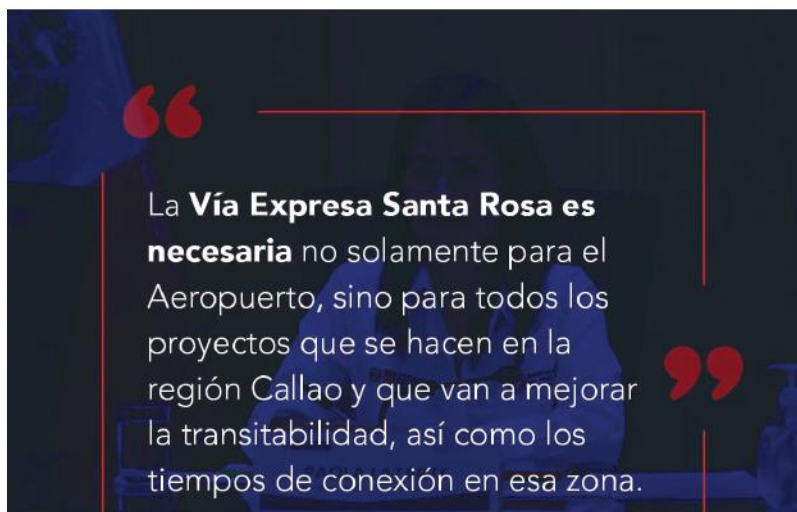
En el capítulo anterior se ha expuesto las problemáticas de fondo de la VESR, es a partir de este segundo tomo que resulta importante evidenciar también los problemas enormes que plantea la misma infraestructura elevada.

Los casi 4 km de la av. Santa Rosa cuentan con continuidad vehicular y peatonal que, si bien podría mejorar, bajo el discurso de los promotores de la VESR, se da a entender que no existe conectividad actualmente. El discurso tendencioso que profesa PMOVías es peligroso ya que, propicia el engaño al público que desconoce la actual y real conectividad y continuidad multimodal que existe sobre la avenida Santa Rosa. Cabe señalar que en toda difusión que realiza el MTC, Provias Nacional y PMOVías jamás muestran las fotos del estado actual de la avenida.

Señalar que la obra VESR genera conectividad para Callao es tendencioso y falso, por un lado tendencioso porque ya existe una perfecta continuidad entre la avenida Santa Rosa y los tres distritos chalcos por donde se extiende. Por otro lado, ese discurso de conectividad es falso, porque como ya se ha expuesto en el capítulo anterior, las vías expresas elevadas generan una fractura urbana a lo largo de toda su extensión.



Figura 64: Declaraciones de la ex Viceministra de Vivienda y Urbanismo. Fuente: Colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa.



Si bien, es una obra elevada, esta genera un borde techado que propicia la sensación de inseguridad y de barrera. El carácter de fractura que genera la VESR tiene en el distrito de La Perla, los mayores impactos negativos, puesto que este distrito es el que tendría la rampa de acceso a la Costa Verde. Esta rampa necesariamente implica la generación de un muro de contención que bloquearía la continuidad vial de varias calles que cruzan la avenida Santa Rosa en el tramo perleño. Avenida La Paz, Jr. Huascar, Jr. Cahuide, entre otras calles dejarían de cruzar Santa Rosa para encontrarse con un muro. En el mejor de los casos, ajustarían la pendiente al extremo hasta “solo” generar este muro en el cruce de la importante avenida La Paz. En suma, el distrito de La Perla perdería totalmente la conectividad con la Costa Verde mediante la recientemente inaugurada bajada Costa Verde. Debido a la sección vial de la avenida Santa Rosa en el tramo de La Perla, la única opción para los perleños que quieran hacer uso de la bajada Santa Rosa, sería dirigirse hasta la rampa ubicada a la altura del óvalo de La Perla (en Bellavista) y desde allí acceder a la VESR para recién poder bajar a la costa verde.

Figura 65: Declaraciones de la ex Ministra de Transportes y Comunicaciones. Se evidencia que la intención no es mejorar la ciudad del Callao. Fuente: PMOVías.

Figura 66: Flyer difundido por PMOVías donde engaña señalando una supuesta. Fuente: PMOVías.

2.2 La misma Vía expresa Santa Rosa genera un cuello de botella enorme.

El diseño vial inicia con tres carriles desde el aeropuerto y termina con un solo carril en la bajada a la Costa Verde, con ello genera un cuello de botella.

La sección vial de la avenida Santa Rosa es variada, es decir el ancho de la calle no es la misma a lo largo de sus 4 km de extensión. Tanto en los distritos de Callao Cercado y Bellavista existe un ancho que varía entre 50 y 57 metros, mientras que al llegar al distrito de La Perla se reduce el ancho a 27 metros. Por lo mismo, el construir una vía expresa que teche esta avenida plantea variaciones de carriles que advierte un problema en el funcionamiento de esta infraestructura.

Al analizar la VESR, se evidencia que esta inicia en el distrito de Callao Cercado con 6 carriles (3 en sentido norte sur y 3 en sentido sur norte). La misma situación se plantea en el distrito de Bellavista, sin embargo, al llegar al distrito de La Perla, los carriles se reducen a 4 carriles (2 en sentido norte sur y 2 en sentido sur norte). Finalmente la VESR baja hacia la Costa Verde con 2 carriles de subida y un únicarril de subida. Este escenario de cuello de botella asegura el fracaso de esta obra. Ante este hecho, resulta evidente criticar porqué buscan imponer una obra que genera congestión vehicular. Esta condición en la VESR responde al contexto urbano de la avenida y resulta imposible modificarla, por ello al ser una condicionante permanente y no mitigable la vía expresa Santa Rosa siempre generará tráfico vehicular de manera perpetua. Considerando que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha decidido que no exista otra vía y/o puerta de acceso al aeropuerto, el MTC está creando un problema de tráfico vehicular que perjudicará tanto a los chalacos como a todos los usuarios del aeropuerto más importante del país. El problema resulta aún más grave puesto que las competencias sobre la avenida Santa Rosa recaen exclusivamente en el MTC, entidad del Estado que se reusa a reconocer el error y peligro que está gestando al imponer una obra inútil.

Es importante señalar que un solo auto averiado en la vía expresa puede generar un tráfico enorme, como ya ha ocurrido en vías expresas como la denominada Katy freeway en EEUU.



Cabe mencionar que la Vía Expresa Santa Rosa es una obra que plantea inyectar a la vía Costa Verde con 60,000 autos diarios mediante un único carril de acceso. Considerando también que el circuito de playas Costa Verde ya cuenta con puntos críticos que generan congestión vehicular, un solo concierto en el distrito de San Miguel o un accidente vehicular en la Vía Expresa Santa Rosa podría convertirse en el origen de la pérdida de cientos o miles de vuelos. Por demás queda señalar que una vez superado el tráfico de la Costa Verde o de la Vía Expresa Santa Rosa, los usuarios del aeropuerto tendrán que recorrer 2 km hasta llegar a la única terminal del Jorge Chávez. Importante precisar que a la fecha PMOVías no ha demostrado que todos los usuarios del Aeropuerto tienen como origen o destino la Costa Verde.

Figura 67: Esquema gráfico que evidencia el cuello de botella generado por la propia Vía Expresa Santa Rosa.
Fuente: Elaboración Propia.

2.3 La VESR y la fantasía de llegar al aeropuerto en 5 minutos.

Desde representantes de la empresa PMOVías hasta el actual ministro de Transportes prometen una fantasía utópica, llegar al aeropuerto en 5 minutos.

Las entidades promotoras del proyecto vía expresa Santa Rosa ha empezado una peligrosa campaña de desinformación o cuando menos de engaño. Mediante entrevista en el programa Panorama del Canal Panamericana Televisión, el representante de PMOVías señaló que gracias a la Vía Expresa Santa Rosa, se podrá llegar desde la vía Costa Verde hasta el Aeropuerto Internacional del Callao Jorge Chávez, en 5 minutos. Esta declaración ha sido repetida por el mismo Ministro de Transportes y Comunicaciones y posteriormente aterrizado en una publicación de la empresa PMOVías. Sin embargo, esta afirmación lejos de ser una promesa milagrosa, se constituye en un engaño que merece ser explicado e investigado. Sin embargo en el presente informe solo se expondrá de manera técnica por qué es totalmente falso señalar que la vía expresa Santa Rosa permitirá llegar desde la Costa Verde hasta el aeropuerto en 5 minutos.

El cálculo matemático que les permite sugerir que será posible recorrer su VESR en 5 minutos, parte de dos valores; la velocidad permitida en vías expresas (80 km/h) y la distancia total de la infraestructura elevada, 4km aproximadamente. Al dividir la distancia entre la velocidad arroja un aproximado de 5 minutos. Pero como resulta evidente, este tipo de cálculos matemáticos puros no son aplicables a la realidad, debido que en el tránsito vehicular existen una diversidad de factores que influyen en el flujo vehicular. Desde la cantidad de autos que transiten por la vía o un accidente vehicular, hasta un pésimo diseño vial o un evento deportivo o cultural pueden generar un incremento considerable en el flujo vehicular y por consiguiente en el tiempo de recorrido de cualquier vía, sea expresa o no.

Un ejemplo práctico para evidenciar lo falso del discurso de señalar que en 5 minutos se puede recorrer la Vía Expresa Santa Rosa, se encuentra en la vía expresa de Paseo de La República en la ciudad de Lima.

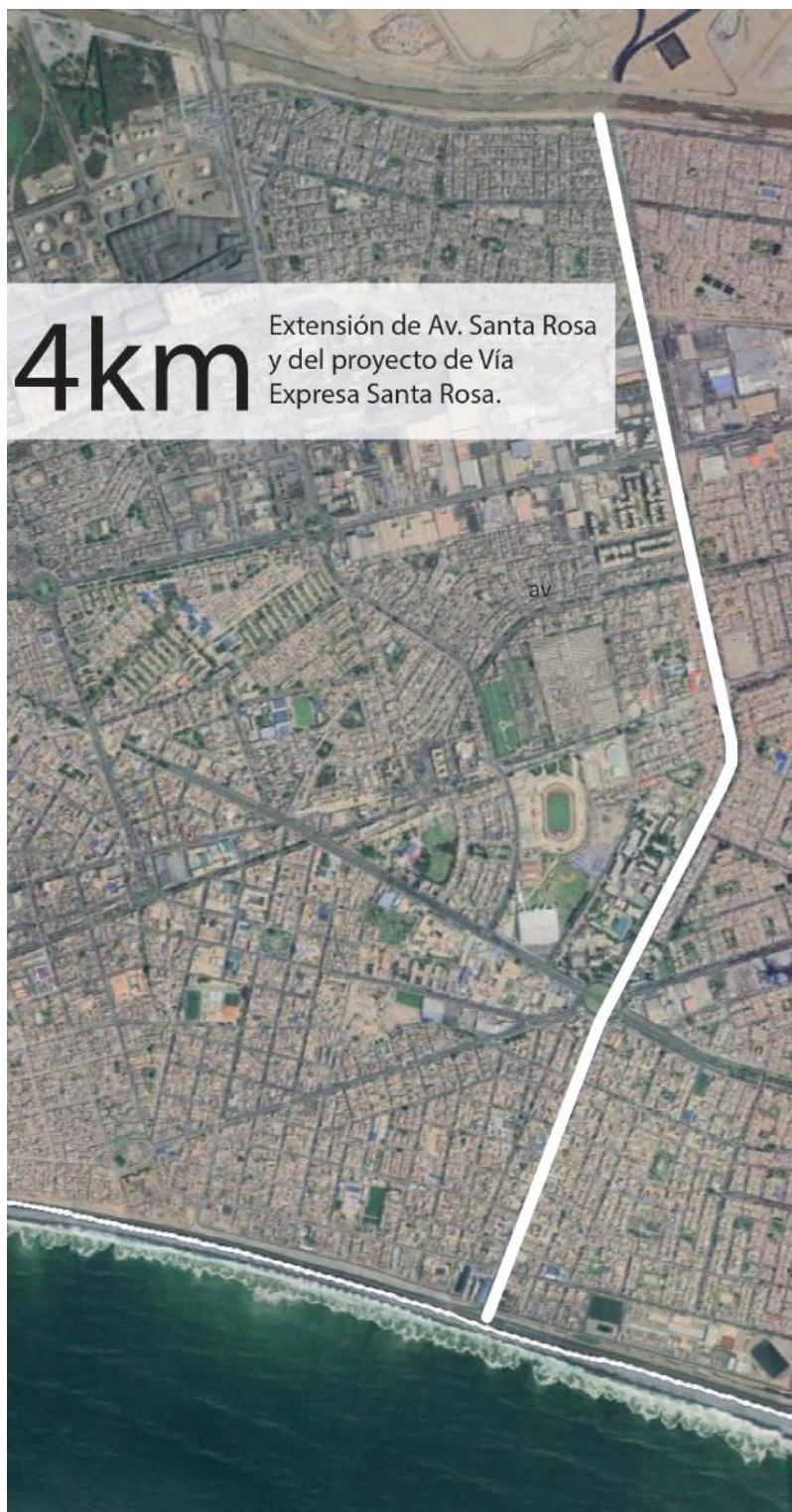
La vía expresa de Paseo de La República tiene una extensión de 10 km aproximadamente, bajo un cálculo matemático purista el tiempo requerido para recorrer la totalidad de dicha vía sería de un promedio de 10 a 12 minutos, es evidente que ese tiempo de recorrido es irreal. Por lo mismo, resulta peligroso difundir un discurso sustentado por un cálculo matemático purista y alejado de la realidad.



Figura 68: Ismael Hidalgo, representante de PMOVías señala que se podrá llegar al aeropuerto en 5 minutos con la VESR.
Fuente: 24 Horas.

Figura 69: Raúl Pérez-Reyes, Ministro de Transportes señala que se podrá llegar al aeropuerto en 5 minutos con la VESR.
Fuente: Panorama Televisión.

Figura 70: PMOVías genera un video donde sugiere el llegar al aeropuerto en 5 minutos.
Fuente: PMOVías.



El tiempo que una persona puede permanecer en una vía expresa sin movilizarse puede llegar a ser indefinido, ciudades como Lima, o Houston constantemente sufren por la enorme congestión vehicular en las vías expresas de aquellas ciudades. Esto debido a que las vías expresas generan el fenómeno denominado tráfico inducido.

*Figura 71: Recorrido del proyecto Vía Expresa Santa Rosa.
Fuente: Soñadores Urbanos.*



Más allá de ello, las vías expresas son infraestructuras obsoletas del pasado, por lo que resulta altamente preocupante que se busque imponer obras como la VESR bajo sustentos falsos o en el mejor de los casos, poco rigurosos.

*Figura 72: Recorrido de la Vía Expresa de Paseo de La República en Lima.
Fuente: Soñadores Urbanos.*

2.4 La vía expresa Santa Rosa genera a nivel de calle una sensación de inseguridad y propicia la degradación urbana

Propiciar que un entorno urbano que actualmente tiene una calidad de vida para los ciudadanos sea cubierto por una vía elevada es lo que buscan realizar para chalacos y chalacas

La magnitud de una infraestructura vial elevada a 8 o 14 metros de alto y una extensión de 4 km de largo, con un ancho que varía entre 30 a 60 metros de ancho es monumental, considerando que resulta necesario destruir totalmente la actual vía, el solo proceso de construcción se constituye como un escenario de degradación. Si bien un bypass en la ciudad del Callao o ciudad de Lima podrá servir como referencia para entender la sensación de inseguridad y comprobar el poco mantenimiento que existe bajo estas infraestructuras, la condición inédita de la VESR advierte peligros y problemáticas nunca antes vistas en el Perú.

El impacto negativo y la afectación de una vía expresa elevada en el tejido urbano al igual que en la calidad de vida de una ciudad. En muchos casos la mitigación de estos impactos aparece como “alternativa” pero para el caso de la VESR no aplica, puesto que desde un inicio no se ha demostrado la necesidad de construirla.



*Figura 73: Realidad bajo un viaducto elevado en la ciudad de Lima. Se evidencia la fractura generada en el espacio urbano.
Fuente: Bryan Castillo Dávila.*

Estos son los siete tipos de degradados que se estarían generando a lo largo de la avenida Santa Rosa de construirse la Vía Expresa Santa Rosa:

1. Sombra permanente e iluminación deficiente:

La estructura elevada bloquea la luz natural, creando espacios oscuros y poco atractivos. Esto se traduce en un incremento en la sensación de inseguridad toda vez que se convierta en un espacio donde nadie quiera estar, un no lugar.

2. Contaminación ambiental y en la calidad del aire:

Las emisiones de gases contaminantes de los vehículos que circulan por la vía expresa se acumulan en el espacio inferior, sumado a los altos niveles de ruido bajo esta vía aseguran una constante en el deterioro de la calidad del aire y el espacio bajo la VESR.

3. Degrado visual y falta de atractivos:

Bajo estas infraestructuras es difícil el control y/o la vigilancia, en un país como Perú las columnas y la parte inferior de la vía pueden acumular suciedad, graffiti y hasta desechos de humanos. Esto consolida una apariencia descuidada y poco atractiva. Al contar con columnas de masa de 3 metros de ancho, estas se configuran como barreras físicas que generen una fractura urbana que aisle la vía y se configure como un límite urbano que divide la ciudad.

4. Impacto en el Espacio Público:

El espacio bajo una vía expresa suele ser subutilizado o utilizado para fines menos deseables como estacionamientos o almacenamiento de desechos. La falta de luz natural genera además un constante de grado en los pocos espacios verdes que puedan ponerse bajo estos espacios. Esto reduce las oportunidades para parques y áreas verdes, árboles y demás espacios cruciales para la recreación y el desarrollo urbano.

5. Seguridad y criminalidad:

Los espacios bajo las vías expresas pueden convertirse en zonas propensas a actividades delictivas por la misma configuración del espacio cubierto y encajonado por la presencia de las grandes columnas para sostener la infraestructura. Esta situación genera un incremento en la percepción de inseguridad. A ello se agrega la oscuridad, el ruido y la apariencia degradada dando como resultado un espacio urbano degradado o subutilizado puesto que la población evitará el uso o visita a este espacio ajeno a la vida urbana.

6. Barreras físicas, fragmentación urbana:

Las vías elevadas pueden dividir comunidades y crear barreras físicas que dificultan la conectividad urbana a nivel peatonal y ciclista. Este tipo de obras propician la desigualdad social puesto que, estas infraestructuras generan o consolidan áreas desfavorecidas, exacerbando la marginalización, la discriminación y el aislamiento social de estas comunidades, por ser zonas donde nadie quiere estar.

7. Devaluación Inmobiliaria:

Las propiedades ubicadas cerca o debajo de vías elevadas suelen depreciarse debido a los problemas mencionados anteriormente. Por lo mismo las actividades comerciales e inmobiliarias tienden a evitar invertir en estos espacios. Generando incluso fenómenos de exclusión o desplazamientos de los habitantes iniciales.

2.5 La concentración de automóviles en una sola vía, genera tráfico, contaminación ambiental y sonora

Propiciar que exista más tráfico vehicular es el mecanismo principal para el aumento de contaminación ambiental en el país.

Considerando que, sin criterio técnico urbano se está clausurando el acceso al aeropuerto por la avenida Elmer Faucett (1), el Ministerio de Transportes y Comunicaciones está planteando dos situaciones adversas para el funcionamiento correcto del aeropuerto y de la ciudad.

Un aeropuerto aislado:

La decisión del MTC genera que el aeropuerto no tenga accesos por dos avenidas distintas que, a su vez, conecte con dos zonas distintas. Lejos de distribuir los flujos vehiculares por dos vías separadas, se ha decidido concentrar todo el flujo en una única vía. Básicamente se está trasladando el problema de la avenida Faucett hacia la avenida Santa Rosa. Con esto, lejos de buscar contar con un aeropuerto bien conectado, pareciera que se busca intentar dar sustento a la construcción de la VESR. Como se ha señalado en el capítulo anterior el uso del auto privado para trasladar la mayor cantidad de personas es la opción más contaminante y deficiente, por lo mismo, centralizar el acceso al aeropuerto y priorizar el uso exclusivo del auto privado es un actuar irresponsable por parte de cualquier autoridad.

(1): MTC Rechaza propuesta de LAP para hacer dos terminales en el aeropuerto Jorge Chávez.



Figura 74: Gráfica que evidencia el único acceso que tendrá el aeropuerto internacional del Callao Jorge Chávez. Fuente: Elaboración Propia.

Figura 75: Comparativa de cantidad de medios vehiculares para trasladar 1,000 personas. Fuente: David Lois.

2.6 Eliminación de + 1000 árboles, +19 000 m2 se traduce en atentado a la calidad de vida y pérdida del valor de los predios

Este proyecto genera un desastre ecológico para la ciudad del Callao, sería un daño irreparable para el ecosistema y la memoria de la ciudadanía que vió crecer su alameda.

La destrucción de un eje ecosistémico al talar los más de 1,000 árboles y más de 19,000 m2 de áreas verdes para construir una infraestructura vial encima es atentar contra la calidad de vida y el derecho a vivir en un ambiente equilibrado. Aun cuando se replanten algunos árboles o áreas verdes, la existencia de la vía expresa sobre ella habrá generado un impacto medioambiental irreparable. Cabe mencionar que debido al área que ocupa la vía expresa, será imposible replantar o mantener la actual cantidad de árboles en la misma avenida Santa. Quizá aún hoy existan personas que menosprecie el valor de las áreas verdes y de los árboles, pero además de ser un componente importante para la generación de oxígeno y regulación de la temperatura dentro de las ciudades, es importante señalar que ante una reducción de áreas verdes se reducirá también el valor de todos los predios que se encuentran sobre la misma avenida. Asimismo, al comparar el espacio que necesita el auto, el bus y el tren para trasladar la misma cantidad de personas evidencia que el auto es el medio de transporte que menos espacio deja para la generación de áreas verdes.

Tal como se señaló en el punto 1.6 el valor de los predios está directamente relacionado a la calidad urbanística del lugar donde se encuentran dichos predios. En ese sentido un terreno, departamento o casa tiene mayor valor si se encuentra ubicado frente a una alameda arbolada, caso contrario si el mismo predio se encuentra frente a una vía elevada, peor aun si esta genera tráfico inducido.

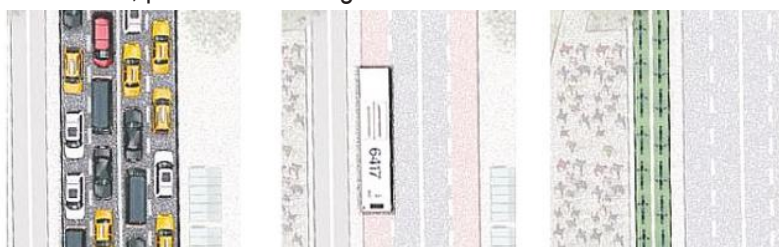


Figura 76: Comparativa de la ocupación del espacio urbano en función a cada modo de transporte. Fuente: David Lois.

Es importante señalar que la VESR prioriza el uso del auto particular por encima del uso del transporte multimodal. Algo que se consolida con el hecho que la estación de metro de Lima - Callao, que se encontrará en la av. Santa Rosa, no tendrá conexión con esta vía expresa elevada. Considerando que el automóvil es el principal contaminante ambiental del Perú aportando un 70% de los gases contaminantes al medio ambiente, tal como lo señala el presidente de la ONG Luz Ámbar del Perú, Luis Quispe Candia, la destrucción del eje ecosistémico de la avenida Santa Rosa para dar paso a un elefante blanco como la VESR, propiciará el incremento de los gases de efecto invernadero. Este dato no es menor ya que, según Luis Quispe Candia, “en el Perú cada año mueren 1500 personas por factores generados debido a la contaminación del aire”, esto debiera ser sustento suficiente para alertar sobre el actuar del MTC.

En ese sentido, desde organizaciones civiles como SPDA y el colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa coinciden con los enfoques de la Ley de Gestión y Protección de los Espacios Públicos e incluso con los enfoques del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico de España, los árboles urbanos salvan vidas.



Figura 77: Informe sobre las afectaciones ambientales de la VESR. Fuente: SPDA.

Figura 78: Infografía que explica la contribución de los árboles a la mejora del oxígeno en las ciudades. Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico de España.



Figura 79: Alameda Juan Pablo II (Av. Santa Rosa), Bellavista, Callao (2023)
Fuente: Bryan Castillo Dávila.



Callao: más de 1300 árboles serán talados o trasladados por construcción de Vía Expresa Santa Rosa

/ Martes 14 de Mayo, 2024

El proyecto vial Vía Expresa Santa Rosa contempla la tala de árboles de hasta 70 años de edad. El Ministerio...

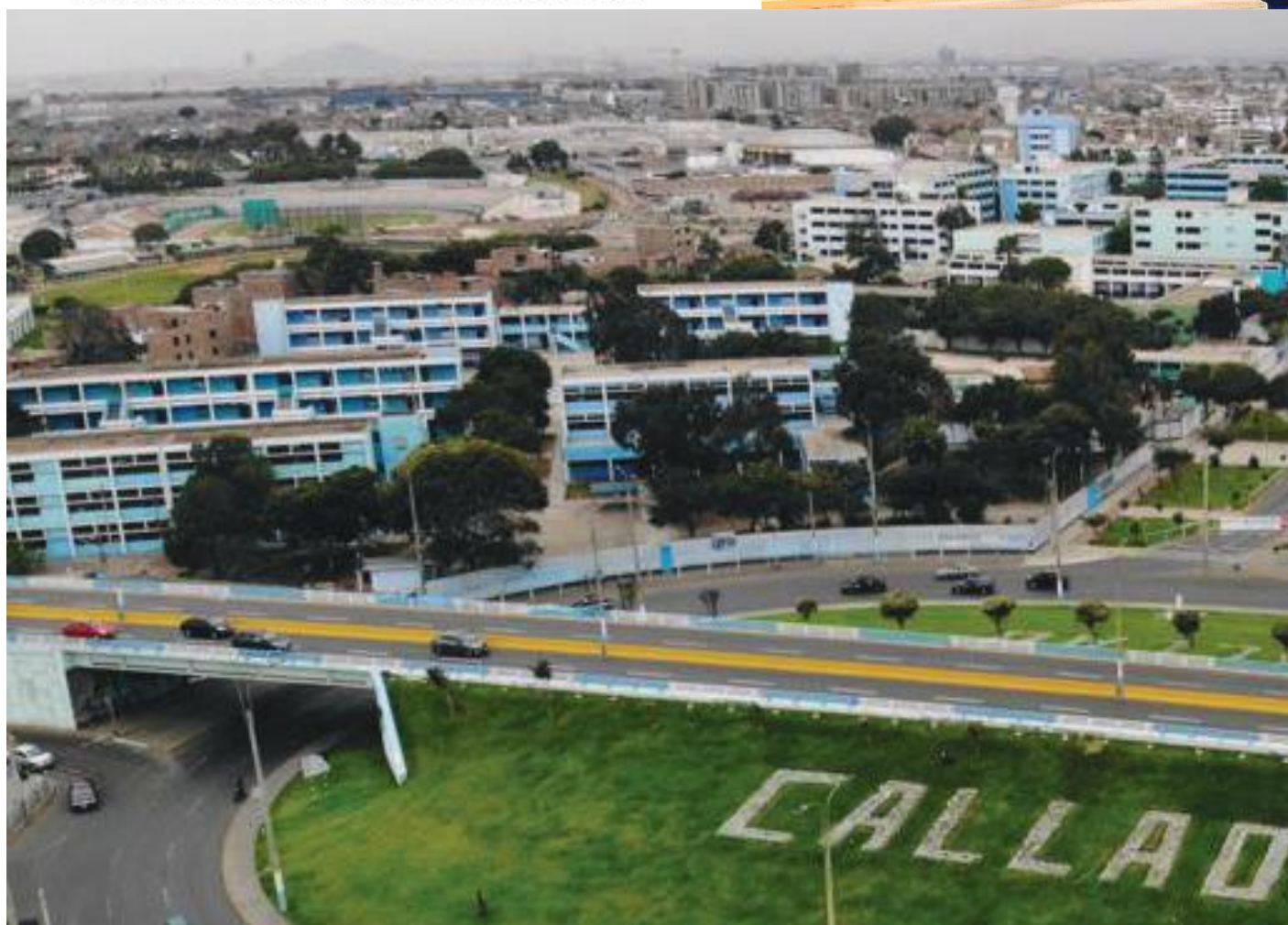




Figura 80: Alameda Juan Pablo II (Av. Santa Rosa), Bellavista, Callao (2023)
Fuente: Bryan Castillo Dávila.



Figura 81: Alameda Juan Pablo II (Av. Santa Rosa), Bellavista, Callao (2023)
Fuente: Bryan Castillo Dávila.

2.7 Eliminación del libre acceso a la luz solar

Este proyecto propicia la vida en las sombras y que no permita el crecimiento de la vegetación que se proyecta debajo en la vía expresa elevada

La luz natural es un elemento primordial para el crecimiento de árboles, al techar la avenida Santa Rosa, no solo se estarán talando los árboles y palmeras que actualmente existen sobre la vía, sino que además se estará truncando la posibilidad de recuperar dicho eje ecosistémico. Conforme lo ha mencionado el ingeniero y asesor forestal Guillermo Gonzáles en la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuanos, Ambiente y Ecología, no existe árbol que crezca bajo una infraestructura como una vía expresa elevada. En ese sentido es importante señalar el peligroso actual del equipo de PMOVías al presentar un video donde se ve grandes árboles bajo la vía expresa Santa Rosa.

Como se ha señalado con anterioridad, la calidad de vida se expresa y evalúa a través de distintas características. En ese sentido, la VESR representa una obra que privará a los residentes de la avenida Santa Rosa de contar con total y absoluta iluminación natural, los 365 días del año durante todas las horas del día. Esta alteración en la condición de habitabilidad que hoy goza la avenida representa una degradación absoluta en la calidad de vida de los residentes de los tres distritos chalacos que habitan en la misma avenida. Si bien el equipo de PMOVías intenta señalar que sí habrá luz solar gracias a la rotación de la Tierra y “el movimiento del Sol”, es un insulto a la inteligencia intentar de negar que la VESR estará privando de luz solar a las más de 60,000 personas que habitan y utilizan la avenida.

Un video 3d o fotomontaje es una herramienta para poder visualizar una propuesta y/o proyecto, sin embargo en esta oportunidad estamos viendo como termina siendo una herramienta para ocultar algunas verdades sobre el proyecto VESR. El caso de la eliminación al disfrute de la luz solar y la calidad de vida actual en la avenida Santa Rosa es evidente al contrastar los videos 3d con fotos de la realidad.



Figura 82: Propuesta 3D de la Vía Expresa Santa Rosa, tramo La Perla. Fuente: PMOVías.

Figura 83: Avenida Santa Rosa, tramo La Perla en la actualidad año 2015. Fuente: Google Street View.

Figura 84: Propuesta 3D de la Vía Expresa Santa Rosa, tramo La Perla. Fuente: PMOVías.

Figura 85: Avenida Santa Rosa, tramo Bellavista en la actualidad año 2023. Fuente: Google Street View.

2.8 Eliminación de la condición de zona segura que posee la avenida

Actualmente la alameda Santa Rosa y Juan Pablo II es el espacio seguro y de evacuación para colegios, universidad, nidos, comercios y viviendas

La avenida Santa Rosa, como cualquier vía es una zona de primera evacuación para cientos de miles de personas, debido a su ubicación y sección vial es también una zona segura en caso de sismos y/o tsunamis, algo que se comprueba en cada simulacro nacional. Hoy la avenida es usada y contemplada como zona segura por residentes y usuarios de todos los centros educativos, comerciales, y oficinas como zona de refugio en caso de sismo. Sin embargo con esta infraestructura llamada Vía Expresa Santa Rosa no solo se eliminará la condición de zona segura para la avenida, sino que esta pasará a convertirse en una zona de alto riesgo en caso de sismo o terremoto. Es importante señalar que en otras ciudades del mundo estas infraestructuras han colapsado ante un sismo y también han habido autos que han terminado cayendo desde lo más alto de la vía elevada. En ese sentido la VESR se constituye como una infraestructura que pone a la población de los tres distritos chalacos en situación de riesgo total.



Figura 86: Terremoto de 1989 destruye vía expresa elevada en San Francisco, Estados Unidos. Fuente: Getty Images.

Figura 87: Vista de la vía expresa elevada destruida por terremoto de 1989 en San Francisco, Estados Unidos. National Geographic.



Figura 88: Auto particular cae de vía expresa elevada tras chocar a alta velocidad contra el parapeto de la infraestructura elevada. Fuente: Times of India

Figura 89: Población chalaca haciendo uso de la avenida Santa Rosa como zona de refugio ante sismos en 2023 en distrito de Bellavista. Fuente: Tiktok Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa.

Figura 90: Población chalaca haciendo uso de la avenida Santa Rosa como zona de refugio ante sismos en 2023 en distrito de Callao Cercado. Fuente: Tiktok Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa.

Figura 91: Población chalaca haciendo uso de la avenida Santa Rosa como zona de refugio ante sismos en 2023 en distrito de La Perla. Fuente: Tiktok Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa.

2.9 Reducción del espacio urbano para el peatón

Este proyecto propicia la vida en las sombras y que no permita el crecimiento de la vegetación que se proyecta debajo en la vía expresa elevada

El espacio actual de la avenida Santa Rosa posee una continuidad física y visual permeable, es decir, no posee elementos que generen una barrera física que limite la continuidad al observar, caminar, viajar en bicicleta, auto o transporte público. Quizá su única barrera es la generada por el intercambio vial con la avenida La Marina-Guardia Chalaca. Sin embargo, esta barrera puede ser superada sin necesidad de afectar la continuidad del flujo vehicular o peatonal, a partir del mejoramiento del entorno urbano.

En cuanto a la VESR, la construcción de la obra implica necesariamente la instalación de elementos estructurales que, complementado a la pista elevada y las rampas de acceso, se constituyen en elementos que limitan y rompen las características del espacio urbano. Al ser una infraestructura vial para el auto particular, la configuración del espacio urbano cambia su condición para dar prioridad al vehículo y limitando el libre tránsito debido a la necesidad de colocar rampas de acceso en tan compacto espacio urbano. Esto desencadena una serie de problemáticas como por ejemplo la limitada accesibilidad de los Bomberos o equipos de emergencia para socorrer a cualquier persona accidentada en la vía expresa Santa Rosa.

Cabe mencionar que mientras mayor sea la cantidad de rampas, mayor será la reducción del espacio urbano debajo, esto desencadena la continuidad de la segregación a causa de la infraestructura vial propuesta por el MTC.



Figura 92: Histórica alameda Santa Rosa en el distrito de La Perla. Fuente: Bryan Castillo Dávila.



En ese sentido, es importante señalar que las mejoras que la avenida Santa Rosa pueda requerir para generar mejor espacio para peatones, ciclistas, transporte público y/o auto particular, pueden realizarse sin ninguna necesidad de ejecutar una obra como la vía expresa Santa Rosa. La Ley de Desarrollo Urbano Sostenible y la Política de Transporte Urbano del MTC son claros al enfatizar la prioridad del peatón por sobre el auto particular, sin embargo con la Vía Expresa Santa Rosa, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se desentiende de toda norma peruana para imponer una infraestructura monumental e inútil, en palabras del arquitecto urbanista Gustavo Díaz Paz, es un elefante blanco.

Al igual que Díaz, urbanistas y arquitectos de Callao y Lima han manifestado su posición contra la VESR, sustentos para oponerse existen de sobra, sin embargo el discurso político generado desde el MTC desconoce el atropello y atentado que pretenden cometer sobre la ciudad del Callao.

Figura 93: Vista 3D de la propuesta de la Vía Expresa Santa Rosa pasando por sobre el óvalo de La Perla. Fuente: PMOVías.

Figura 94: Vista 3D de la propuesta de la Vía Expresa Santa Rosa generando una fractura urbana con mucha sombra para el distrito de La Perla. Fuente: PMOVías.

2.10 La VESR no permite que se genere movilidad intermodal

El potenciar la estación de la Línea 2 del metro de Callao y Lima es lo que la movilidad urbana sostenible propiciaría, pero se tiene un proyecto que prioriza el vehículo que truncará esta posibilidad



Normativamente una vía expresa posee una clasificación que prohíbe el tránsito de transporte público, ciclista y peatonal, por lo mismo no existe conexión peatonal desde el nivel de la calle hacia la infraestructura elevada. En una vía expresa tampoco existen paraderos de transporte público o privado, por ello será imposible que algún vehículo se detenga, ese no es el funcionamiento de una vía expresa, menos aun si esta es elevada. Por lo mismo, la estación Santa Rosa de la línea 2 del metro Callao-Lima (o Lima-Callao) no tendrá conexión posible con dicha infraestructura, tal como se puede evidenciar en el video 3D del proyecto VESR.

En ese sentido, el enfoque de intermodalidad, priorización del tránsito peatonal y transporte público está siendo vulnerado gracias a la vía expresa Santa Rosa, considerando que hoy sí existe un espacio urbano que permite la conexión intermodal (incluso con la futura estación de metro), la ejecución de la VESR se constituye en una amenaza para la movilidad sostenible del Callao y de todos los usuarios del aeropuerto internacional. Resulta contradictorio que una misma entidad (MTC) ejecute una obra necesaria como la línea del metro pero al mismo tiempo priorice una obra como la vía expresa Santa Rosa, infraestructura vial que no solo contradice la pirámide de jerarquización del transporte urbano sino que a la fecha carece de sustento técnico.

*Figura 95: Vista 3d de la VESR, específicamente el cruce entre la avenida Santa Rosa (Juan Pablo II) y la avenida Oscar R Benavides (Colonial). Se evidencia la imposible conexión entre la nueva estación del Metro de Lima y Callao con la VESR.
Fuente: PMOVías.*



Resulta evidente que el enfoque mismo de la VESR prioriza el tránsito vehicular por encima del peatonal, ciclista o transporte público, sin embargo los intentos de maquillar este hecho con videos 3D donde personas pasean bajo su vía expresa y grandes árboles crecen bajo la sombra de dicha infraestructura debiera ser motivo suficiente para cuestionar lo absurdo y escandaloso del proyecto y de las contrataciones mismas del Estado Peruano y el Estado Francés. Después de todo en Francia existe una alcaldesa como Anne Hidalgo que quiere mejorar la ciudad de Paris haciendo más espacio para el peatón y menos espacio para el auto particular.

“ Trabajando con un grupo diverso de expertos del sector público y privado, así como con los residentes comprometidos de París, hemos logrado crear una ciudad que traduce esta visión en realidad. Juntos, hemos impulsado iniciativas para mejorar la accesibilidad peatonal, reducir la dependencia de los automóviles y fortalecer nuestro compromiso de fomentar comunidades sostenibles tanto dentro como fuera de los límites de la ciudad. Este reconocimiento es un testimonio de los esfuerzos colectivos que han impulsado a París hacia un paisaje urbano más inclusivo, resiliente y sostenible. - Alcaldesa de París, Anne Hidalgo ”

Figura 96: Vista aerea de la avenida Santa Rosa en el tramo de Bellavista. Se aprecia alameda, áreas verdes, árboles, ciclovía y espacio para el tránsito de transporte público y privado. Fuente: PMOVías.

Figura 97: Vista 3d de la VESR, se evidencia que se destruye la imagen actual de la avenida y se da paso a un uso excesivo del auto particular. Se pierden áreas verdes, peatones y árboles. Fuente: PMOVías.

Figura 98: Declaraciones de la Alcaldesa de Paris. Fuente: Archdaily.

2.11 Concentran el flujo en una única vía de acceso al aeropuerto en vez de usar 10 avenidas existentes que conectan con el aeropuerto

Hablar de lo que necesita el aeropuerto Jorge Chávez no es sinónimo de hablar de la Vía Expresa Santa Rosa.

Como ya ha sido demostrado por los vecinos del colectivo ciudadano Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa, la empresa que administra el aeropuerto internacional del Callao Jorge Chávez, Lima Airport Partners - LAP ha señalado que el aeropuerto no necesita la VESR, lo que el aeropuerto necesita es el puente para cruzar el río Rimac y conectar el aeropuerto con la Avenida Santa Rosa. En ese sentido, es la misma empresa concesionada quien ha dejado claro las necesidades de esta importante infraestructura aeroportuaria, incluso proponiendo contar con dos terminales en el aeropuerto internacional, propuesta rechazada por el MTC.

Contar con más de un acceso al aeropuerto es necesario, más aún cuando este planea ampliar sus operaciones y ocupación del terreno. Es así que la opción más eficaz para distribuir de manera homogénea el flujo vehicular que quiera hacer uso del aeropuerto más importante del país, es contar con diversos accesos que conecten con distintas partes de la ciudad. Por ejemplo, podemos tomar la propuesta de LAP de contar con dos terminales y dos puertas de acceso para analizar cómo podría funcionar el aeropuerto para todo el país.

Con un acceso por la Avenida Elmer Faucett y otro acceso por la avenida Santa Rosa, sería posible proyectar contar con una terminal para vuelos Nacionales y otra para Vuelos Internacionales. Por otro lado, aun sin realizar esa distinción, el solo hecho de tener un acceso por la avenida Elmer Faucett y un segundo acceso por la Av. Santa Rosa plantea la siguiente posibilidad de conexiones:

Mediante el acceso por Faucett sería posible conectar con: el Norte y Centro del Callao; Norte, Centro y Este de Lima; y con todo el Perú mediante la av. Tomas Valle que conecta con la carretera Panamericana de manera directa.

En esta propuesta lógica de contar con 02 puertas de acceso al aeropuerto por 02 avenidas distintas y alejadas se puede distribuir los flujos vehiculares de manera homogénea además de descongestionar la avenida Elmer Faucett y no generar congestión vehicular en la avenida Santa Rosa o Costa Verde. Es importante señalar que al tener 2 terminales y 2 puertas de acceso a cada una, el metro que actualmente está en construcción podrá conectar de manera eficiente con las avenidas Faucett y Santa Rosa, para finalmente conectar con el aeropuerto internacional del Callao Jorge Chávez. Lamentablemente el MTC ha negado esta posibilidad bajo un supuesto sustento de “mejor funcionamiento”. Resulta absurdo que en lugar de contar con un aeropuerto conectado y apostar por el mejoramiento de las 10 avenidas que dan acceso y/o pasan por el aeropuerto, el MTC impulse una obra que, como se ha demostrado resulta en un gasto inútil e injustificado.

El Comercio

Suscríbete por S/8

INICIA SESIÓN

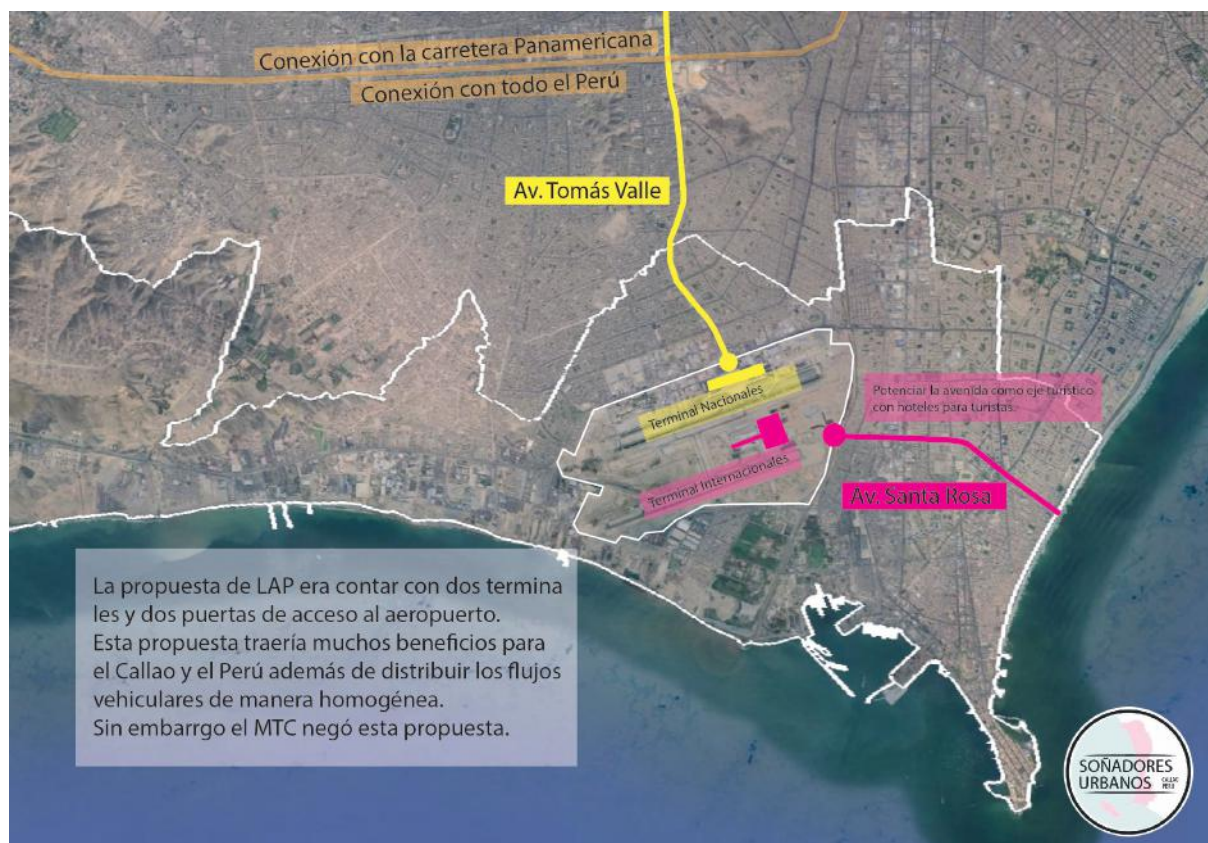
ECONOMÍA / Entrevista

Peter Cerdá

vicepresidente regional de IATA para las Américas

“Parece ser que tenemos una terminal nueva [en el Aeropuerto Jorge Chávez] que está en una isla, porque su conexión no está bien definida”

Con el nuevo aeropuerto Jorge Chávez, desde IATA existe la preocupación de que se puedan generar impactos negativos por posibles contingencias en los accesos viales, el manejo de Corpac y la cantidad de vuelos por hora. Además, una tarifa para los pasajeros de conexiones aéreas sería otro punto que afectaría la competitividad del aeropuerto.

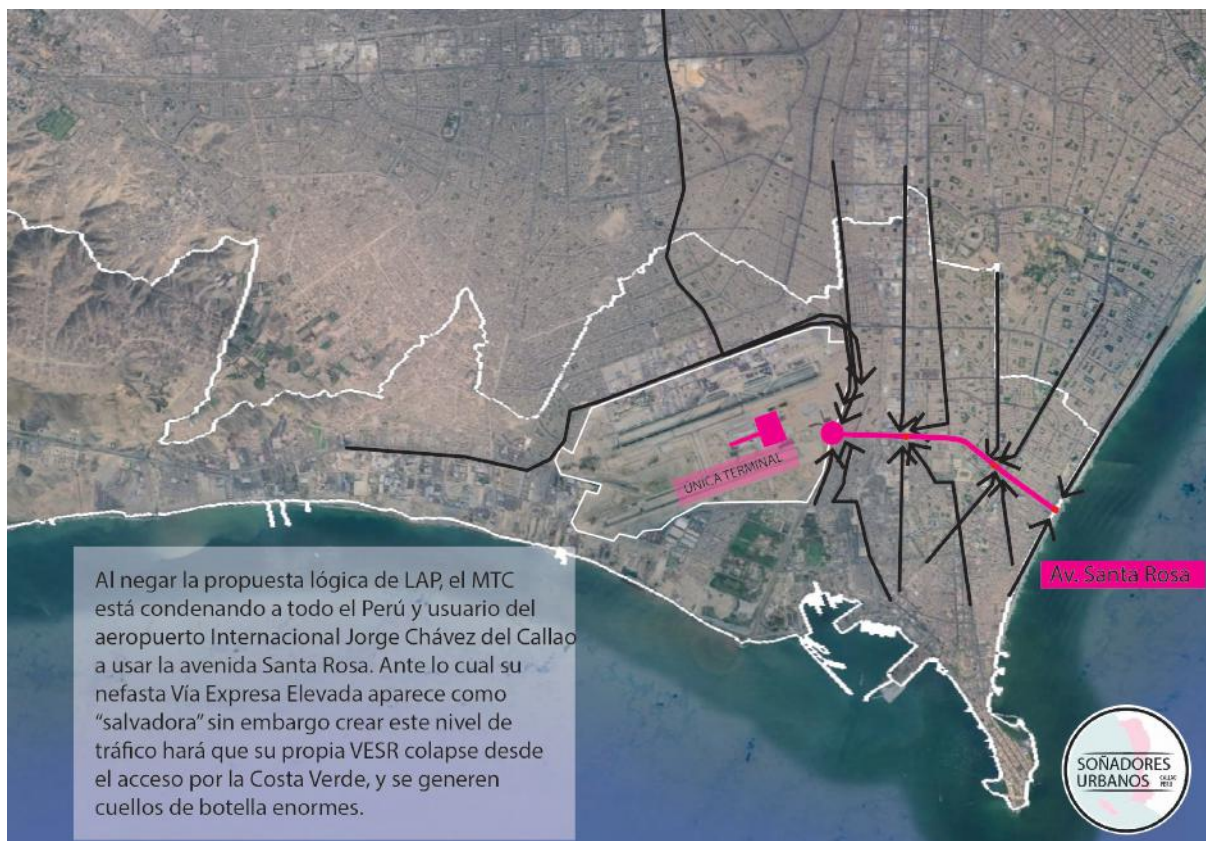


La centralización en el manejo de las vías clasificadas como “Nacionales” recae en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante el caso de la Vía Expresa Santa Rosa, queda evidenciado lo peligroso de esta centralización en las competencias sobre las vías dentro de una ciudad. Resulta importante precisar que es el MTC el ente que tiene por competencia declarar vías como parte de la red vial nacional, esto mediante el Reglamento de Jerarquización Vial. En el Artículo 8°.- DE LOS CRITERIOS DE JERARQUIZACIÓN DEL SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS (SINAC), se enumeran todos los requisitos para que una vía sea reconocida como vía nacional, sin embargo se puede evidenciar que esta vía no cumple con ninguno de los requisitos estipulados y que a continuación se enumeran:

1. Interconectar al país longitudinalmente o transversalmente, permitiendo la vinculación con los países vecinos.
2. Interconectar las capitales de departamento.
3. Interconectar dos o más carreteras de la Red Vial Nacional.
4. Soportar regularmente el tránsito de larga distancia nacional o internacional de personas y/o mercancías, facilitando el intercambio comercial interno o del comercio exterior.
5. Articular los puertos y/o aeropuertos de nivel nacional o internacional, así como las vías férreas nacionales.
6. Interconectar los principales centros de producción con los principales centros de consumo.

Figura 100: Gráfica que evidencia cómo podría funcionar el aeropuerto Internacional del Callao Jorge Chávez con dos terminales y dos puertas de acceso. Una por la Av. Faucett y una por la Av. Santa Rosa. En este gráfica se colocó como “Terminal Nacionales” y “Terminal Internacionales” con el propósito de mostrar las posibilidades que aparecen al contar con 2 terminales. Para fines prácticos la propuesta de LAP solo hacía referencia a una Terminal hacia Faucett (la actual) y una segunda Terminal hacia Santa Rosa (la que está en construcción). Tal como se puede comprobar también en las siguientes declaraciones de Juan José Salmón, Gerente General de LAP: “En el año 2025 tenemos proyectado recibir a 27 millones de pasajeros. Nuestra propuesta es tener ese año un nuevo Aeropuerto Jorge Chávez, con dos terminales en operación, dos pistas de aterrizaje y una nueva torre de control, que esté preparado, desde su inauguración, para recibir, hasta 37 millones de pasajeros.”

Fuente declaraciones: Nota de Prensa LAP.
Fuente Gráfica: Soñadores Urbanos.



Más allá de la irregular declaratoria como vía Nacional, queda en evidencia que una vía Nacional no puede ser competencia exclusiva y/o mayoritaria de un ente Nacional como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, esto principalmente porque este ente es sectorial y unilateral. En ese sentido, las propuestas integrales de desarrollo urbano sostenible, descentralización, y demás proyectos u obras urbanas pensadas para mejorar las condiciones de vida y habitabilidad de las ciudades no son percibidas por este tipo de entes. Una ciudad es un espacio urbano donde suceden una infinidad de eventos y donde convergen igualmente diversos sistemas urbanos, el ejecutar un proyecto en una urbe demanda un análisis especializado e integral. En ese sentido, el caso de la VESR demuestra que los sustentos técnicos y urbanos son materia fundamental para la evaluación de cualquier proyecto a ejecutar sobre una ciudad, sin importar que la propuesta sea proveniente de un sector Nacional.

Todo proyecto debe ser evaluado técnicamente por instituciones y profesionales especializados en cada territorio y solo si la evaluación arroja resultados favorables para este territorio se deberá considerar para su ejecución. Caso contrario propuestas aisladas y sin sustento técnico pueden generar enormes pérdidas y perjuicios a la ciudad y a la vida misma. El Perú es un país centralizado, con decisiones sin sustento que se toman desde una capital alejada de la realidad diversa de la Nación, quizá por ignorancia o arrogancia hoy la capital busca imponer una obra inútil y perjudicial sobre la Fiel y Generosa Ciudad del Callao, asilo de las Leyes y de la Libertad.

Figura 101: Grafica que evidencia los flujos que se generarán y la congestión vehicular que aparecerá al concentrar todo el acceso al aeropuerto en una única puerta de acceso mediante una vía expresa elevada.
Fuente: Soñadores Urbanos.

“

Hoy vemos –quizá de la más burda manera– cómo el Callao es tan poco importante para Lima que ahora mismo se pretende construir una vía expresa elevada en la Av. Santa Rosa con el solo objetivo de trasladar rápidamente a las personas desde el aeropuerto a la capital. Literalmente, saltándose el Callao.”

MARIANA ALEGRE
DIRECTORA DE LIMA CÓMO VAMOS



“

La construcción de la vía expresa Santa Rosa, un viaducto desde el aeropuerto hasta la costa verde que no resolverá el problema y generará segregación. Está en manos del MTC.”

ELIZABETH AÑASOS
EX VICEMINISTRA DE VIVIENDA



“

RECHAZO. Nadie vio los estudios de tráfico, nadie sabe dónde está el expediente. Así nos piensa imponer el MTC la vía expresa Santa Rosa, en el Callao.”

EDGAR SOTELO
INGENIERO DE TRANSPORTE



“

Callao es ciudad y tiene que verse como tal, como una ciudad completa. Con un potencial histórico turismo importante, tiene una conexión con el aeropuerto internacional Jorge Chávez, tiene una estación importantísima que ahora mismo se está viendo el desarrollo orientado al transporte, la estación Juan Pablo II, como un potencial punto de acceso y de integración hacia el aeropuerto y con la posibilidad de que llegue turismo. De que las personas no terminen yendo a Miraflores, porque es la zona más atractiva, sino que se queden en el Callao, porque tiene mucho potencial, tiene muchos elementos que pueden ser potenciales, esto tiene que ser acorde a los planes de desarrollo urbano.”

JOHN ROMERO CONDE
PRESIDENTE DEL COMITE DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA PARA LIMA Y CALLAO.



“

nosotros no podemos ser simplemente una avenida de paso hacia Lima.

No hay urgencia para construir la vía expresa Santa Rosa.”

PEDRO SPADARO
ALCALDE PROVINCIAL DEL CALLAO



“

particularmente el que le habla no estoy de acuerdo. Soy el primer opositor porque no trae ningún beneficio ni para La Perla, ni para Callao.

Yo le digo No a la vía expresa Santa Rosa.”

RODOLFO ADRIANZEN
ALCALDE DISTRITAL DE LA PERLA



“

Como en muchas otras ocasiones, autoridades amenazan con destruir (o significativamente empeorar) un pedazo de ciudad.

En este caso se trata del proyecto de un viaducto elevado sobre la avenida Santa Rosa, en el Callao."

CALLAO LE DICE NO A LA VÍA EXPRESA SANTA ROSA
#NoALaVíaExpresaSantaRosa

CRISTINA DREIFUSS SERRANO
DRA. EN ARQUITECTURA



“

No sirve

La vía expresa santa rosa en el Callao no resuelve la congestión vehicular.

Se necesitan otro tipo de obras eficientes. Este tipo de proyectos han demostrado en el mundo que no solucionan la congestión.

El estado peruano va a tirar millones de soles al agua, cuando puede invertir en obras eficientes.

Todos los peruanos vamos a pagar por millones de soles para algo que no sirve."

CALLAO LE DICE NO A LA VÍA EXPRESA SANTA ROSA
#NoALaVíaExpresaSantaRosa

GUSTAVO DIAZ PAZ
ARQUITECTO URBANISTA
EX DIRECTOR DEL PLAN DE DESARROLLO METROPOLITANO DEL CALLAO AL 2040 -PDM CALLAO



“

cuando nos hemos reunido en el MTC con Provicas y PMO les hemos dicho que nuestra posición en contra de la avenida Vía Expresa Santa Rosa, estamos en desacuerdo porque los vecinos se van a afectar. Los vecinos van a ser afectados, a parte es una vía que no beneficia al Callao.

La posición de Bellavista es dar prioridad a los vecinos y hacer que este boulevard precioso que hay en Bellavista se mantenga porque es un pulmón para el Callao y para Bellavista."

CALLAO LE DICE NO A LA VÍA EXPRESA SANTA ROSA
#NoALaVíaExpresaSantaRosa

ALEX CALLAN
ALCALDE DISTRITAL DE BELLAVISTA



Figura 102: Recopilación de opiniones y posturas de autoridades y especialistas que critican y se oponen a la Vía Expresa Santa Rosa.
Fuente: Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa.



¿Qué más
que ha
chalacos po
entienda c
que deten
Expresa San



LA REPUBLICA PER
Vía Expresa Santa Rosa, la megaobra que se levanta a expensas de pobladores del
Callao





Figura 103: Recopilación de las acciones de los vecinos que se oponen rotundamente a la Vía Expresa Santa Rosa.

Fuente: Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa.

Referencias.

Alexandria, Egypt has become the latest city to solve traffic. Check out their brand new 10 lane highway on the beachfront. . 2023. "Freeway Remediation Policy." Car Ruined City (X). <https://twitter.com/CarsRuinedCity/status/1677005785862406144/photo/1>

¿En qué fecha se terminará la Vía Expresa Santa Rosa? Proyecto unirá a la Costanera con Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. 2023. Diario El Comercio. <https://elcomercio.pe/respuestas/tramites/cuando-terminara-la-via-expresa-santa-rosa-proyecto-unira-a-la-costanera-con-aeropuerto-internacional-jorge-chavez-tdpe-noticia/?ref=ecr>

Corea del Sur, España, Francia y Japón presentaron sus propuestas finales para suscribir acuerdo de Gobierno a Gobierno para la construcción de la Vía Expresa Santa Rosa. Nombre de país ganador se conocerá este mes. 2021. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. https://x.com/MTC_GobPeru/status/1369341137807368196

MTC suscribió contrato para elaborar estudio de impacto ambiental de la Vía Expresa Santa Rosa. 2022 Ministerio de Transportes y Comunicaciones. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/574852-mtc-suscribio-contrato-para-elaborar-estudio-de-impacto-ambiental-de-la-via-expresa-santa-rosa>

Estudio de Preinversión de la Vía Expresa Santa Rosa. 2019 JNR Consultores http://gis.proviasnac.gob.pe/expedientes/UGE/Santa%20Rosa/02%20VOLUMEN%20II/EDITABLE/INFORME%20PERFIL_STA%20ROSA%20.pdf

ALCALDES DE LA PERLA Y BELLAVISTA EN CONTRA DE LA VÍA EXPRESA SANTA ROSA. 2023 Prensa Chalaca <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=412599114802528&set=pb.100081573282049.-2207520000&type=3>

Declaraciones de Alcalde Provincial, Gobernador Regional y Alcaldes distritales contra la Vía Expresa Santa Rosa. 2023. Colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.facebook.com/share/kSDH5raXJNDYtyj6/>

A city only needs a 9 metre wide track for metros to carry 50,000 people per hour. 2021. Asociación Internacional de Transporte Público. <https://www.instagram.com/p/CXVqL6xseyT/>

Informe Santa Rosa. . 2021. Plan de Desarrollo Metropolitano del Callao al 2040. <https://mega.nz/file/iz5kRCza#VG4eYqWCILCaxiePYDlglVliohmrt58zQMgKPaXx0EFM>

¿Bus, Metro o auto? Comparemos. 2024. Soñadores Urbanos. https://www.instagram.com/p/C5ye32HLTuY/?img_index=1

¿Bus, Metro o auto? Comparemos. 2024. Soñadores Urbanos. https://www.instagram.com/p/CwfHgH-LPjo/?img_index=1

Bus Oficial del Aeropuerto. 2024 Airport Express Lima. <https://www.airportexpresslima.com/es/>

MTC Rechaza propuesta de LAP para hacer dos terminales en el Aeropuerto Jorge Chávez. 2022. Diario Gestión. <https://gestion.pe/economia/mtc-rechaza-propuesta-de-lap-para-hacer-dos-terminales-en-el-aeropuerto-jorge-chavez-noticia/>

¿Pon tus sueños sobre ruedas!. 2015. Interbank. <https://x.com/interbank/status/611625301089648640>

Maquisistema cumple 30 años cumpliendo el sueño del auto y casa propia a miles de peruanos. 2022. Business Empresarial. <https://www.busesempresarial.com.pe/maquisistema-cumple-30-anos-cumpliendo-el-sueno-del-auto-y-casa-propia-a-miles-de-peruanos/#:~:text=Este%202022%2C%20Maquisistema%20cumple%2030,con%20nuestros%20programas%20de%20financiamiento.>

Así será la Vía Expresa Santa Rosa que conectará la Costa Verde con aeropuerto Jorge Chávez [VIDEO]. 2023. Turiweb. https://www.turiweb.pe/asi-sera-la-via-expresa-santa-rosa-que-conectara-la-costa-verde-con-aeropuerto-jorge-chavez-video/#google_vignette

Línea 2 del Metro de Lima: así son por dentro los vagones que transportarán pasajeros desde diciembre. 2023. Infobae. <https://www.infobae.com/peru/2023/08/03/linea-2-del-metro-de-lima-asi-son-por-dentro-los-vagones-que-transportaran-pasajeros-desde-diciembre-video-e-imagenes/>

Pirámide de Jerarquización de la Movilidad Urbana. 2023. Autoridad del Transporte Urbano para Lima y Callao. https://x.com/ATU_GobPeru/status/1677331067903066117

Proposal to Remove the FDR south of Brooklyn Bridge: Press Conference (MBPO). 2023. MBP Mark Levine. <https://www.youtube.com/watch?v=0HNXl3GoHVo>

Así se transformó Río para los Juegos Olímpicos. 2016. CNN. <https://cnnespanol.cnn.com/2016/07/26/asi-se-transformo-rio-para-los-juegos-olimpicos/>

Widening Highways Doesn't Fix Traffic. So Why Do We Keep Doing It?. 2023. The New York Times. <https://www.nytimes.com/2023/01/06/us/widen-highways-traffic.html>

Leapfrogging Past the Urban Highway. 2021. Institute for Transportation and Development Policy. <https://itdp.org/2021/04/02/leapfrogging-past-the-urban-highway/>

What's Up With That: Building Bigger Roads Actually Makes Traffic Worse. 2014. Wired. <https://www.wired.com/2014/06/wuwt-traffic-induced-demand/>

Discurso de odio hacia el Callao. 2023. Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.tiktok.com/@callaoledicenoalavesr/video/7256871100255046917>

¿Cómo se moviliza usted principalmente dentro de la ciudad para ir a su trabajo, oficina o centro de estudio? Lima Metropolitana y Callao, 2018. Lima Cómo Vamos. <https://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2018/12/EncuestaLimaComoVamos2018.pdf>

Homicidios Perú. 2017. Instituto Nacional de Informática y Estadística. https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1534/cap09.pdf

De la autopista al espacio público. 2018. ONUHabitat. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/de-la-autopista-al-espacio-publico>

The Role of Highways in American Poverty. 2016. The Atlantic. <https://www.theatlantic.com/business/archive/2016/03/role-of-highways-in-american-poverty/474282/>

Proyecto Villanova 5, Callao Cercado. 2024. Cumbres. https://cumbres.pe/proyecto/villanova-5?gad_source=1&gclid=CjwKCAjwmYCzBhA6EiwAxFwfgDN-v5iXrrIp7U9TkEgrOgX3xB5Z5x8xOo7N-Zp5JHLalT7IV5KmhxyRoCobwQAvD_BwE

3D de la Vía Expresa Santa Rosa - VESR. 2023. PMOVias. <https://www.youtube.com/watch?v=co-atVmWslo>

- Proyecto Terrazas de Bellavista. 2024. Nexo Inmobiliario. <https://nexoinmobiliario.pe/proyecto/venta-de-departamento-2411-terrazas-de-bellavista-bellavista-callao-callao-nadlan>
- Proyecto Costanera 1, La Perla. 2024. Los Portales. <https://losportalesdepas.com.pe/proyecto-terminado/costanera-uno-la-perla/> <https://www.adondevivir.com/propiedades/clasificado/veclapin-encantador-departamento-en-condominio-costanera-uno-143502309.html>
- Declaraciones de la Ex Viceministra de Vivienda y Urbanismo en relación a la VESR. 2022. (X) https://x.com/eliza_av/status/1552710864440008704
- Declaraciones de la ex Ministra de Transportes y Comunicaciones. 2023. PMO-Vías. https://www.facebook.com/photo.php?fbid=298609786015304&set=pb.100075988545362_-2207520000&type=3
- Es indiscutible cuál debe ser la prioridad en la ciudad. 2024. Mobility Behaviour, David Lois. X https://x.com/davidlois_UNED/status/1755986138282467571
- ¿Qué espacio se necesita para mover a 50 personas? 2024. Mobility Behaviour, David Lois. X https://x.com/davidlois_UNED/status/1751641499375169593
- Callao: más de 1300 árboles serán talados o trasladados por construcción de Vía Expresa Santa Rosa. 2024. SPDA Actualidad Ambiental. <https://www.actualidadambiental.pe/callao-mas-de-1-300-arboles-seran-talados-o-trasladados-por-construccion-de-via-expresa-santa-rosa-provias-nacional-mtc/>
- Los árboles urbanos salvan vidas. 2024. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico de España. https://www.facebook.com/mitecogob/photos/los-%C3%A1rboles-urbanos-salvan-vidas-absorbiendo-al-a%C3%B1o-hasta-150kg-de-co2-en-europa-1368378829385854/?paipv=0&eav=AfbtZsnXmC4SMCR-jDaOaM-VoAx3LnT5SNb04fPLAWJmmNWfBvYeFvgp6K7sQJDv8LNM&_rdr
- Terremoto de 1989 destruye vía expresa elevada en San Francisco, Estados Unidos. 2010. Chris Wilkins Fuente: Gettyimages. <https://www.gettyimages.ie/detail/news-photo/caltrans-workers-carry-materials-to-be-used-as-news-photo/97538051?adppopup=true-to-en-peru-70-de-la-contaminacion-ambiental-proviene-de-los-vehiculos/>
- Vista de la vía expresa elevada destruida por terremoto de 1989 en San Francisco, Estados Unidos. 2024. National Geographic. <https://education.nationalgeographic.org/resource/loma-prieta-earthquake/>
- CCTV footage: Over speeding car loses control, falls down from flyover. 2019 Times of India. <https://timesofindia.indiatimes.com/videos/city/hyderabad/cctv-footage-over-speeding-car-loses-control-falls-down-from-flyover/videoshow/72201765.cms>
- La avenida Santa Rosa es nuestra zona segura en caso de sismo, terremoto o tsunami. 2023. Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.tiktok.com/@callaoledicenoalavesr/video/7240090921910406406>
- Anne Hidalgo, alcaldesa de París, gana el Premio ULI 2023 para visionarios del desarrollo urbano. 2023. Archdaily. <https://www.archdaily.mx/mx/1011243/anne-hidalgo-alcaldesa-de-paris-gana-el-premio-uli-2023-para-visionarios-del-desarrollo-urbano>
- Parece ser que tenemos una terminal nueva [en el Aeropuerto Jorge Chávez] que está en una isla, porque su conexión no está bien definida. 2024. Diario El Comercio. <https://elcomercio.pe/economia/aeropuerto-jorge-chavez-peter-cerda-parecer-que-tenemos-una-terminal-nueva-que-esta-en-una-isla-porque-su-conexion-no-esta-bien-definida-iata-vuelos-noticia/>
- Declaraciones de especialistas contra la Vía Expresa Santa Rosa. 2023. Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.facebook.com/share/p/MA5VYNJ7J7NvAVv5/>
- Declaraciones de las autoridades del Callao contra la Vía Expresa Santa Rosa. 2023. Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.facebook.com/share/p/F7r5WCRpMRkUwqkd/>
- Ley 31313 Ley de Desarrollo Urbano Sostenible.
- Ley 31199 Ley de Gestión y Protección de los Espacios Públicos
- Política de Vivienda y Urbanismo. Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.
- Política Nacional de Transporte Urbano. Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Jacobs, J. (2011). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid: Capitán Swing.
- Unacidadesdesarrollada cuando la gente deja su auto para usar el transporte público. 2012. Diario Gestión. <https://gestion.pe/tu-dinero/inmobiliarias/ciudad-desarrollada-gente-deja-auto-transporte-publico-22111-noticia/>
- Asociaciones entre el modo de transporte y las enfermedades cardiovasculares, el cáncer, la mortalidad por todas las causas y la incidencia del cáncer, utilizando datos vinculados del censo durante 25 años en Inglaterra y Gales: un estudio de cohorte. 2020. The Lancet. [https://www.thelancet.com/journals/lanplh/article/PIIS2542-5196\(20\)30079-6/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lanplh/article/PIIS2542-5196(20)30079-6/fulltext)
- Does sleep grow on trees? A longitudinal study to investigate potential prevention of insufficient sleep with different types of urban green space. 2020. Science Direct. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352827319301703>
- Neighbourhood walkability and mortality: Findings from a 15-year follow-up of a nationally representative cohort of Canadian adults in urban areas. 2022. National Library of Medicine. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/35183941/#:~:text=Conclusions%3A%20Canadian%20adults%20who%20live,from%20the%20lowest%20socioeconomic%20groups.>
- Commute patterns and depression: Evidence from eleven Latin American cities. 2019. Science Direct. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140518306169>
- Parque automotor genera el 70% de la contaminación del aire en el Perú. 2021. RPP. <https://rpp.pe/peru/actualidad/parque-automotor-genera-el-70-de-la-contaminacion-del-aire-en-el-peru-noticia-1319221>
- Día Mundial sin Auto en Perú: 70% de la contaminación ambiental proviene de los vehículos. 2022. <https://www.infobae.com/america/peru/2022/09/22/dia-mundial-sin-auto-en-peru-70-de-la-contaminacion-ambiental-proviene-de-los-vehiculos/>
- Street pedestrianization in urban districts: Economic impacts in Spanish cities. 2022. Science Direct. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S026427512100367X>
- “There’s not a neighborhood that got improved when a freeway went through it”: Inside Milwaukee’s push to tear down a highway. 2023. Fast Company. <https://www.fastcompany.com/90844043/theres-not-a-neighborhood-that-got-improved-when-a-freeway-went-through-it-inside-milwaukee-push-to-tear-down-a-highway>

Referencias.

U.S. freeways flattened Black neighborhoods nationwide. (2021) Reuters. <https://www.reuters.com/world/us/us-freeways-flattened-black-neighborhoods-nationwide-2021-05-25/>

Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. 2022. ONUHabitat. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

Deconstruction Ahead. 2020. Lincoln Institute of Land and Policy. <https://www.lincolninstitute.org/publications/articles/2020-03-deconstruction-ahead-urban-highway-removal-changing-cities/>

Esta obra no la necesita el Perú. 2024. Exitosa Noticias. <https://www.youtube.com/watch?v=Ffxu7CyfwYo>

NADIE NECESITA LA Vía Expresa Santa Rosa. 2024. Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.youtube.com/watch?v=M-toEwqndpw>

Vía Expresa Santa Rosa: ¿Amenaza en el Callao?. 2024. Somos Periodismo PUCP. <https://www.youtube.com/watch?v=YqZ3MRSYbMo&list=PLhHGWSDE0RvVBFjuXzpMjPbRkrMORzOkC>

Entrevista en directo al colectivo "Callao le dice NO a la Vía Expresa Santa Rosa". 2023. Joan Escalante. <https://www.youtube.com/watch?v=rdCLvBG16t4&list=PLhHGWSDE0RvVBFjuXzpMjPbRkrMORzOkC&index=3>

PRIMER TALLER PARTICIPATIVO NO PRESENCIAL VÍA EXPRESA SANTA ROSA. 2022. Carla Rivasplata. <https://www.youtube.com/watch?v=p1-BJ0GtFIA&list=PLhHGWSDE0RvVBFjuXzpMjPbRkrMORzOkC&index=11>

La realidad de las audiencias públicas de PMOVías - Caso Vía Expresa Santa Rosa. 2024. Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.youtube.com/watch?v=bpz2a2hJXO0&t>

Alerta de Corrupción en la Vía Expresa Santa Rosa.. 2024. Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.youtube.com/watch?v=FthTr1w3yAo&t>

Un conflicto social llamado Vía Expresa Santa Rosa. 2024. Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.youtube.com/watch?v=gesw7ZAqfQA>

Ciudadanos del Callao denuncian que Vía Expresa Santa será perjudicial para vecinos: "Es innecesaria". 2024. Diario La República. <https://larepublica.pe/sociedad/2024/01/31/via-expresa-santa-rosa-la-megaobra-que-se-levanta-a-expensas-de-pobladores-del-callao-1993020>

Nueva Vía Expresa Santa Rosa: ¿por qué no deberían construir la megaobra en Callao de más de S/ 1.700 millones? 2024. Diario La República. <https://larepublica.pe/sociedad/2024/06/06/nueva-via-expresa-santa-rosa-por-que-no-deberian-construir-la-megaobra-en-callao-que-costaria-mas-de-s-1700-millones-mtc-provias-pmo-vias-la-perla-bellavista-142794>

| Arriba mi Gente | No a la Vía Expresa Santa Rosa. 2024. Callao le dice no a la vía expresa santa rosa. <https://www.youtube.com/watch?v=146TPhtJOc&t>

Conoce cómo se ve hoy en pleno 2024 la avenida Santa Rosa. 2024. Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.youtube.com/watch?v=CesWpoF9K9Q>

Comisión Especial Multipartidaria Pro inversión. 2024. Congreso de La República del Perú. <https://www.youtube.com/watch?v=8OR0lQcDXBU&list=PLhHGWSDE0RvVBFjuXzpMjPbRkrMORzOkC&index=13>

Comisión de Transportes y Comunicaciones. 2024. Congreso de La República de La República del Perú. <https://www.youtube.com/live/Geiq2rrvhvI?si=ZLPaPgVjAV0ODWTI&t=1027>

Vecinos del Callao protestan por proyecto nueva Vía Expresa Santa Rosa. 2023. Diario La República. <https://larepublica.pe/sociedad/2023/10/22/vecinos-del-callao-protestan-por-proyecto-nueva-via-expresa-santa-rosa-nueva-via-expresa-santa-rosa-callao-418858>

Vía Expresa Santa Rosa: vecinos denuncian que obra afectará al turismo en el Callao. 2023. Diario La República. <https://larepublica.pe/sociedad/2023/06/21/via-expresa-santa-rosa-vecinos-denuncian-que-obra-afectara-al-turismo-en-el-callao-miraflores-san-isidro-mtc-aeropuerto-jorge-chavez-1383564>

Callao le dice NO a la Vía Expresa Santa Rosa. 2023. La Mula. <https://rossanamendoza007.lamula.pe/2023/10/23/callao-le-dice-no-a-la-via-expresa-santa-rosa/rossanamendoza007/>

Más de 400 ciclistas protestarán este domingo en defensa de los árboles y la movilidad sostenible en Lima y Callao. 2024. Infobae. <https://www.infobae.com/peru/2024/06/07/mas-de-400-ciclistas-protestaran-este-domingo-en-defensa-de-los-arboles-y-la-movilidad-sostenible-en-lima-y-callao/>

Denuncian que proyecto vial atentaría contra desarrollo del Callao. 2023. Coperacción. <https://cooperaccion.org.pe/denuncian-que-proyecto-vial-atentaria-contra-desarrollo-del-callao/>

Plan de Desarrollo Metropolitano del Callao al 2040. 2021. Soñadores Urbanos. <https://mega.nz/file/iz5kRCza#VG4eYqWCILCaXiePYDlGv1iohmrt58zQMgKPaXx0EFM>

¿Por Qué Estas Ciudades ELIMINARON Sus Autopistas? 2022. Urbanópolis. <https://www.youtube.com/watch?v=SiSuWtCvKtU&list=P LhHGWSDE0RvXi9KBt0Bb43iMJ3VAHI3iG>

Conoce cómo se ve hoy en pleno 2024 la avenida Santa Rosa. 2024. Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.youtube.com/watch?v=CesWpoF9K9Q>

¿Por qué ESTADOS UNIDOS Tiene Tantísimas AUTOPISTAS? 2023. Urbanópolis. <https://www.youtube.com/watch?v=8iwULI7ECv8&list=PLhHGWSDE0RvXi9KBt0Bb43iMJ3VAHI3iG&index>

WTH?! The Katy Freeway massive traffic nightmare. 2023. ABC13 Houston. https://www.youtube.com/watch?v=qrV_OrQMiBE&list=PLhHGWSDE0RvXi9KBt0Bb43iMJ3VAHI3iG&index

5 Ciudades que DERRUMBARON sus AUTOPISTAS 2022. Urbanópolis. <https://www.youtube.com/watch?v=c1krn3U0h6w&list=PLhHGWSDE0RvXi9KBt0Bb43iMJ3VAHI3iG&index>

SOÑADORES URBANOS DE CALLAO QUE ANHELAN UNA MEJOR CIUDAD. 2022. LANETWORK. <https://lanetwork.org/sonadores-urbanos-de-callao-que-anhelan-una-mejor-ciudad/>

1. Foro Urbano Callao Proyecto Vía Expresa Santa Rosa. 2021. Laboratorio de Urbanistas del Callao Soñadores Urbanos. <https://fb.watch/sz5u2BziGJ/>

Vía Expresa Santa Rosa estará lista en 2027. 2023. Prensa Chalaca. <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=310495848346189&set=pb.100081573282049.-2207520000&type=3>

Nuevamente fiscalizamos los ruidos hechos fuera del horario laboral. Nuevamente obras previas en favor de la VESR realizadas a partir de las 11 pm. 2024. Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.facebook.com/CallaoLeDiceNOaViaExpresaSantaRosa/videos/791520922698032>

Fuimos invitados al Foro Ciudadano Exposiciones y análisis del proyecto vía expresa santa rosa.. 2023. Callao le dice no a la vía expresa santa rosa. <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=301508615911579&set=pb.100081573282049.-2207520000&type=3>

| C O N G R E S I S T A |
Reunión y exposición que sostuvimos con el Congresista Aragón. 2024. Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=438474698881636&set=pb.100081573282049.-2207520000&type=3>

El Cartel de la Municipalidad de La Perla que deja claro el problema que el MTC está generando. 2024 Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=436497302412709&set=pb.100081573282049.-2207520000&type=3>

Ismael Hidalgo: "Vía Expresa Santa Rosa permitirá ir de la Costa Verde al aeropuerto en 5 minutos". 2023. 24 Horas. <https://youtu.be/GWjlgW3zPEM?si=gmf5bS-bbYJLSxgc&t=509>

Perú 21, Un Callao para Destruir, Mariana Alegre. <https://peru21.pe/opinion/ciudad-de-m-mariana-alegre/opinion-mariana-alegre-un-callao-para-destruir-callao-via-expresa-aeropuerto-internacional-jorge-chavez-peru-noticia/>

Divagaciones y Arquitectura. Nuestras inconexas ideas de ciudad. Cristina Dreifuss Serrano. <https://divagarquitectura.blogspot.com/2022/01/nuestras-inconexas-ideas-de-ciudad.html>

Urbanismo Callao. La Vía Expresa Santa Rosa y los Impactos Medioambientales que nunca corrigieron. Bryan Castillo Dávila. <https://urbanismocallao.blogspot.com/2024/07/la-via-expresa-santa-rosa-y-los.html>

Urbanismo Callao. Una isla llamada aeropuerto. Bryan Castillo Dávila. <https://urbanismocallao.blogspot.com/2024/07/una-isla-llamada-aeropuerto.html>

Facebook Colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.facebook.com/CallaoLeDiceNOaViaExpresaSantaRosa/>

SUDACA. Controversia de alto vuelo en el Jorge Chávez. <https://sudaca.pe/noticia/informes/lima-airport-partners-controversia-de-alto-vuelo-en-el-jorge-chavez-mtc-juan-silva/>

| C O N G R E S I S T A |
Reunión y exposición que sostuvimos con la Congresista Noelia Herrera. 2024. Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=438470432215396&set=pb.100081573282049.-2207520000&type=3>

Nuestros vecinos comparten las fotos de su rechazo claro y contundente contra la Vía Expresa Santa Rosa. 2023. Callao le dice no a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=436497282412711&set=pb.100081573282049.-2207520000&type=3>

La crisis por el cambio climático es una realidad, hoy los vecinos advertimos claramente. 2024. Callao le dice no a la vía expresa santa rosa. <https://www.facebook.com/photo/?fbid=437658955629877&set=a.145871911475251>

Deben ser visibles 3 árboles desde cada vivienda, cada barrio debe superar el 30% de cobertura arbórea y cada casa no debe estar a más de 300 m. de una zona verde. 2024. David Lois. https://x.com/davidlois_UNED/status/1773468807513735350

¡EXCLUSIVO! MEGAPROYECTO SERÁ NUEVO ROSTRO DE INGRESO AL PERÚ: OBRA CONECTARÁ COSTA VERDE CALLAO CON EL AEROPUERTO. 2023. Panorama. <https://www.youtube.com/watch?v=3sjuuC8E5IA>

Diario La República. Rechazan construcción de Nueva Vía Expresa Santa Rosa en el Callao por estas 7 razones. <https://larepublica.pe/sociedad/2024/07/08/rechazan-construccion-de-nueva-via-expresa-santa-rosa-en-el-callao-por-estas-7-razones-callao-380464>

Diario El Comercio. Audiencia en el Callao: Vecinos toman la palabra y alcalde Pedro Spadaro responde sobre inseguridad, limpieza y nuevas obras. ¿Qué medidas legales tomará para que no se realice el proyecto de la Vía Expresa Santa Rosa? <https://elcomercio.pe/lima/audiencia-en-el-callao-vecinos-toman-la-palabra-y-alcalde-pedro-spadaro-responde-sobre-inseguridad-limpieza-y-nuevas-obras-noticia/>

Comisión de Proinversión del Congreso de La República. 13 de marzo 2024. <https://www.youtube.com/live/8OR0lQcDXBU?t=14870s>

Exposición caso Vía Expresa Santa Rosa ante Comisión de Transportes del Congreso de La República. 15 de abril 2024. <https://www.youtube.com/live/Geiq2rrvhvI?t=994s>

Lima Airport Partners. Nota de Prensa. LAP entrega al MTC el diseño conceptual de nuevo terminal de pasajeros. <https://nuevojorgechavez.com/2022/05/lap-entrega-al-mtc-el-diseno-conceptual-de-nuevo-terminal-de-pasajeros/>

Ate y Callao: Línea 2 del Metro trasladará un millón de personas por día. 2016. Radio Nacional. <https://www.radionacional.gob.pe/informa/politica/ate-y-callao-l-ne-a-2-del-metro-trasladar-un-mill-n-de-personas-por-d>

El tiempo de recorrido entre Ate y Callao se reducirá de 2 horas 30 a ¡45 minutos! movilizand a 660 mil pasajeros al día con una demanda horizada de 1 millón 200 mil por día. 2024. Línea metro <https://metrolima2.com/proyecto/>

No a la Construcción de la Vía Expresa Santa Rosa - Callao. 2023. Change.org <https://www.change.org/p/no-a-la-construccion-de-la-v%C3%ADa-expresa-santa-rosa-callao-mtc-gobperu-luisriveraper10>

Alerta ambiental: más de 1.000 árboles serán talados o trasladados por construcción de megaproyecto en el Callao. 2024. Infobae. <https://www.infobae.com/peru/2024/05/14/alerta-ambiental-mas-de-1000-arboles-seran-talados-o-trasladados-por-construccion-de-megaproyecto-en-el-callao/>

¿Te imaginas llegar en 5 minutos al aeropuerto? 2024. PMOVías. <https://www.instagram.com/p/C54VKsJNj0S/?hl=es>

Youtube Colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.youtube.com/@CallaoNOVESR>

Instagram Colectivo Defensores de la Alameda. <https://www.instagram.com/defensoresdelaalameda/>

Tiktok Colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.tiktok.com/@callaoledicenoalavesr>

X (Twitter) Colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.twitter.com/CallaoNoAlaVESR>

Cuestionamientos a la Vía Expresa Santa Rosa realizadas por el Rodolfo Castillo García por Vía Expresa Santa Rosa. <https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:ugcPost:7213559119243341825?commentUrn=urn%3Ali%3Acomment%3A%28ugcPost%3A7213559119243341825%2C7213580742486802432%29&dashCommentUrn=urn%3Ali%3Afsd%comment%3A%287213580742486802432%2Curn%3Ali%3AugcPost%3A7213559119243341825%29>

Cuestionamientos a la Vía Expresa Santa Rosa realizadas por el arquitecto Gonzalo Chong. <https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:ugcPost:7213559119243341825?commentUrn=urn%3Ali%3Acomment%3A%28ugcPost%3A7213559119243341825%2C7214497128235069441%29&dashCommentUrn=urn%3Ali%3Afsd%comment%3A%287214497128235069441%2Curn%3Ali%3AugcPost%3A7213559119243341825%29>



No a la Vía Expr



resa Santa Rosa

*Figura 104: Alameda Juan Pablo II (Av.
Santa Rosa), Bellavista, Callao (2023)
Fuente: Bryan Castillo Dávila.*