El puerto del Callao a través de la historia

Técnico segundo Pon Carlos J. Navarro La Riva
Se graduó como oficial de mar tercero el 1 de enero de 1993. Se desempeñó como instructor de alumnos en el IESTPN-Citen de 1993 a 1998. Desde 2002 es docente de los programas de actualización y especialización profesional técnica de Policía Naval. Es especialista K-9, en canes detectores de drogas. También ha seguido el programa de actualización profesional y conformó los destacamentos TID de la unidad canina de 1999 a 2010. Ese año pasó a pertenecer a la Escuela de Policía Naval de forma permanente. Bachiller en Educación de la Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle en la especialidad de Historia y Ciencias Sociales. Es miembro de la Asociación Nacional Pro Marina del Perú desde 1998.



RESUMEN
El puerto del Callao es sin duda un protagonista de nuestra historia y un punto estratégico para el comercio marítimo en Sudamérica, desde que el Virreinato del Perú se estableció y fue el centro de toda la economía española. El presente trabajo intenta plasmar parte de su historia, haciendo mención en primera instancia a su geología y geografía, para luego pasar a su evolución histórica, desde los primeros pobladores y asentamientos en sus alrededores a partir de estudios arqueológicos realizados.

PALABRAS CLAVE
Puerto, bahía, comercio, terremoto, maremoto

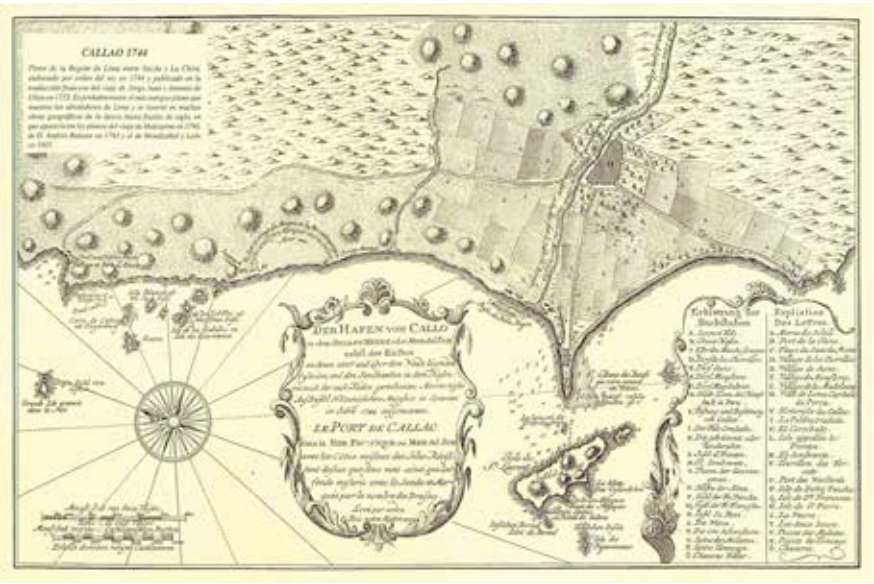
ABSTRACT
The port of Callao is undoubtedly a protagonist of our history and a strategic point for maritime trade in South America, since Peru's viceroyalty was established and became the center of all the Spanish economy. This paper tries to capture part of its history, quoting in first place its geology and geography, to further move to their historical evolution, since the first settlers and settlements in the surrounding areas, starting from Archaeological studies.

KEYWORDS
Port, bay, trade, earthquake, tsunami.

INTRODUCCIÓN

Como todo puerto americano en épocas pasadas, el Callao también estuvo asediado por la codicia de piratas y corsarios, por la rivalidad de las grandes potencias económicas de la época (Inglaterra y Holanda), que deseaban a toda costa romper el monopolio comercial establecido por la Corona española, según el cual las colonias solo comercializaban con España. Por ese motivo, se dispuso, al igual en que la ciudad de Lima, la construcción de una muralla, destruida por un terremoto y maremoto en 1746, y posteriormente de un fuerte conocido hasta la actualidad como el Real Felipe, que fue el último reducto de las tropas realistas a la llegada de la expedición libertadora.

• Artículo recibido el 12 de noviembre de 2018, aprobado para su publicación el 15 de noviembre de 2018



Mapa del puerto del Callao, 1744.

Con la independencia del Perú, nuestro principal puerto continuó con el mismo estatus. Se le sumó el *boom* guanero y acogió a innumerables comerciantes e inmigrantes, principalmente ingleses e italianos, que aportaron legados arquitectónicos, comerciales y culturales a su desarrollo.

Pero los conflictos bélicos no son ajenos a su historia. En primer lugar, la resistencia contra la seudoexpedición científica de España en 1866, cuyo verdadero objetivo era la recuperación de sus antiguas colonias. En segundo lugar, la Guerra del Guano y del Salitre en 1879, entre Chile, Bolivia y el Perú. El puerto del Callao se mantuvo bloqueado por la flota chilena durante la ocupación de nuestro territorio.

Ubicación geográfica y formación geológica de la bahía del Callao

La provincia constitucional del Callao se ubica al extremo occidental de lo que vendría a ser el cono de deyección o abanico de Lima, y en la parte meridional de nuestro litoral o franja costera. Tiene un área de 146,98 km^2 de superficie continental e insular (corresponde a esta última 17,63 km^2). Políticamente está dividido en seis distritos: Callao (Cercado), Bellavista, Carmen de la Legua-Reynoso, La Perla, La Punta, Mi Perú y Ventanilla. El área insular está conformada

por las islas San Lorenzo, El Frontón, Cabinzas, islotes Palomino, Roca Horadada y Hormigas de Afuera. Su capital provincial es Callao Cercado.

Hace diez mil años el Callao o la franja costera que lo conforma no era lo que es actualmente. Un violento cataclismo producido al encontrarse la placa de Nasca y la placa de los Andes fracturó y hundió la gran saliente y la cornisa continental. Estos vestigios se pueden ver actualmente en los acantilados de la costa peruana y las islas más importantes de norte a sur de todo el litoral, entre ellos la isla San Lorenzo y sus islotes circundantes.

Es probable que en la época de las glaciaciones el nivel del mar se situara por debajo del actual, aproximadamente 120 metros, y esto supone que esta gran saliente se encontrara con el mar a 10 kilómetros más distante de la isla San Lorenzo.









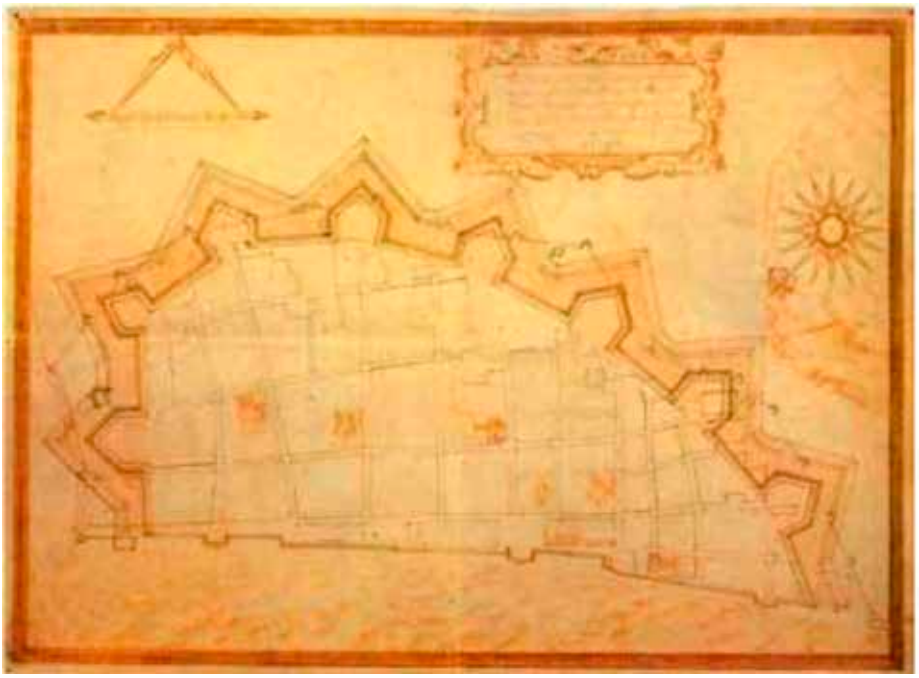
Los primeros pobladores

Tras las excavaciones realizadas en los últimos años en diversas zonas del Callao, se han hallado artefactos de piedras que datan de hace once mil años antes de Cristo. Al transcurrir de los siglos, cuando los incas llegaron a esta región, los habitantes de la zona ya habían desarrollado una cultura cuyas edificaciones aún se pueden apreciar en las huacas de Bellavista y Maranga, ubicadas en los distritos de Bellavista y San Miguel. Allí se formaron agrupaciones quechuas, aimaras, huanchos, huallas y collas. Cuando los incas expandieron su dominio a esta parte de la costa, los curacazgos de Lima quedaron circunscritos a Carabayllo, Surco y Maranga. Posteriormente, cientos de años después, estuvo poblado por los Pitipiti, de origen colla o yunga, que ocupaban la zona comprendida entre Chucuito y La Punta.

En algunas zonas del Callao alejadas de la metrópoli, todavía es posible admirar las construcciones que dejaron sus antiguos pobladores. Uno de estos lugares es la zona arqueológica conocida como El Paraíso, en el distrito de Ventanilla y la parte norte de San Martín de Porres, muy cercana al aeropuerto Jorge Chávez. En los cerros Chivateros y Oquendo, al norte del Callao, también se han encontrado vestigios de canteras antiguas, así como vestigios de otras culturas como el templo piramidal de Kon-kon, la huaca Garagay, el Señorío de Colli, el Montículo Ceremonial de la Pampa de los Perros, el templo de Media Luna en la margen derecha del río Chillón, Punta Márquez en la margen izquierda del río Chillón, el asentamiento humano de Chuquitanta y otros más.



Complejo arqueológico El Paraíso.



Proyecto de fortificación de la plaza del Callao (Juan de Espinoza, 1641).

Virreinato: construcción de una muralla y fuerte del Real Felipe

La primera autoridad marítima que tuvo el Callao fue la del capitán Juan Arechaga, nombrado por el cabildo del 1 de abril de 1544 como el Señor de Navío de San Andrés para el cargo de capitán y guarda del puerto. Por esa época, fue nombrado también el alguacil Francisco Muñoz, denominado con ese cargo por Pizarro en 1537. En 1556, don Andrés Hurtado de Mendoza nombró a Francisco López como alcalde del mar, para el cuidado y la cobranza y administración de los negocios del Callao.

A fines del siglo XVIII se formó la Junta de Marina, pero mucho antes el Cabildo había dispuesto la construcción de un tambo o aduana en el Callao, para el depósito de las mercancías y su posterior traslado a Lima[1]. Aquí se inicia el apogeo comercial de nuestro puerto.

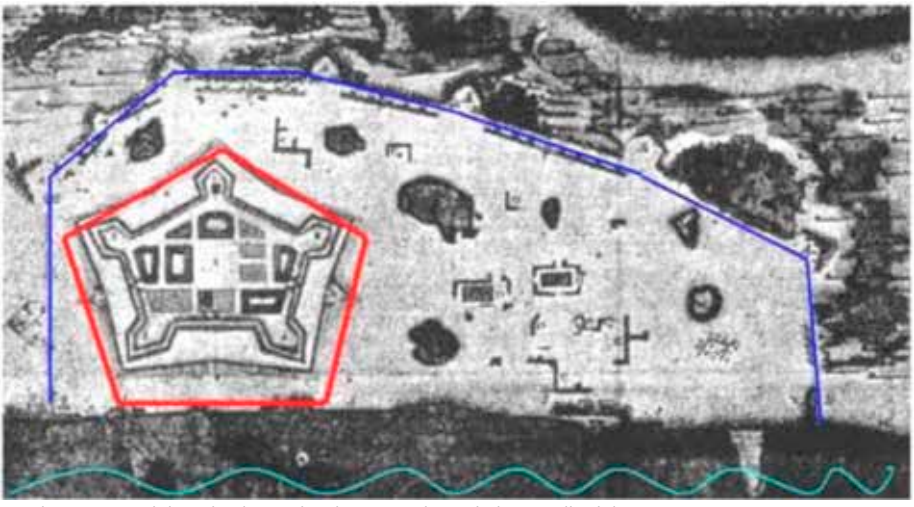
Durante el Virreinato sus actividades eran netamente comerciales y militares, pero las amenazas y los ataques sobre las costas y los puertos peruanos fueron frecuentes, entre ellos el Callao, que era la entrada a Lima, la capital. A principios del siglo XVII, el virrey Francisco de Borja y Aragón, príncipe de

1 El puerto del Callao, Capitán de fragata John Rodriguez Asti; *Revista de Marina* Edición 3 2008. p. 44

Esquilache, inició las obras de fortificación del puerto, que fueron continuadas por Diego Fernández de Córdoba, marqués de Guadalcázar, que mandó fundir cañones y culebrinas y construyó siete baterías y sus parapetos, obras que se extendían desde la desembocadura del Rímac al norte hasta La Punta, lo que cubría una distancia de legua y media. La muralla estaba formada por un muro de albañilería de unos 4 metros de alto, con piedra al exterior y con adobe hacia el interior, que encerraba un área aproximada de 59 hectáreas.

El terremoto del 28 de octubre de 1746 vino acompañado de un terrible maremoto[2], que destruyó la ciudad y la muralla del Callao, y diezmó a sus habitantes. De 5000 personas que vivían en el Callao, solo sobrevivieron 200 personas. Como reacción a este desastre y para prevenir que el suceso se repitiera, el virrey José Antonio Manso de Velasco fundó la ciudad de Bellavista, en una planicie alejada del mar y a una distancia de tres kilómetros de la ciudad del Callao. Sin embargo, eso no causó que los chalacos dejaran de vivir en la localización original a orillas del mar. El virrey asimismo mandó construir la fortaleza del Real Felipe, obra que demoró 27 años (1747-1774).

Después del desastre en tierra se formó una enorme ola conocida como *tsunami*. Antiguas crónicas consultadas aseguran que el golpe de la ola sobrepasó la isla San Lorenzo. El colegio y monasterio de los jesuitas se hundió frente al balneario de La Punta. Hoy solo queda en medio del mar el "bajo camotal", en recuerdo de que allí se sembraba camote. Fray Juan Álvarez, desde los acantilados



Emplazamiento del Real Felipe sobre los escombros de la muralla del puerto.

2. El Puerto del Callao, Capitán de fragata John Rodriguez Asti; *Revista de Marina*. Edición 3 2008. p. 47

de Chorrillos, repartía la extremaunción y bendición a los náufragos que irremediablemente morían envueltos en grandes olas y espumas que llegaban a la mitad de altura del actual acantilado. El navío *San Fermín* fue arrastrado tierra adentro hasta la hoy céntrica avenida Buenos Aires del Callao. Este lugar estuvo señalado por el desaparecido "mascarón de proa", representado por el busto de una mujer. Solo dos galeones fueron identificados: el *San Fermín* de 30 cañones y el mercante *Santo Cristo de León*. En el puerto de Huacho se hundió el mercante español *San Cristóbal*.

A partir de este infausto suceso hubo una reorganización urbanística en el Callao que no dejó de lado la parte militar. Se trazó el nuevo Camino Real al Callao, que partía de la portada en la muralla de Lima y en forma recta llegaba hasta el Real Felipe (camino de La Legua al Callao).

Etapa republicana

Llegada la expedición libertadora, las tropas realistas se atrincheraron en el Real Felipe[3] mientras que otra parte escapó a la sierra. Prueba de ello es que el



3. El puerto del Callao, Capitán de fragata John Rodriguez Asti; *Revista de Marina* Edición 3 2008. p. 48

general San Martín ordenó que el navío San Martín desembarcara los pertrechos del ejército real en Chorrillos, porque en el Callao podría ser blanco fácil de los cañones realistas. Fatídicamente este navío naufragó y sus restos yacen en el fondo marino hasta la actualidad. Posteriormente se produjo la toma de este recinto por parte del ejército libertador.

En 1850-1851 comenzó a operar el ferrocarril Lima-Callao, el primero de Sudamérica. Se incrementaron las familias de origen italiano e inglés en La Punta y alrededores, muchos de ellos acaudalados comerciantes o marinos extranjeros que vieron la posibilidad de hacer mundo por estos lares.

Ya en 1866 nuevamente el Callao jugaría un rol importante en la defensa contra la flota realista, que, como se dijo antes, era una falsa expedición científica con el verdadero objetivo de recuperar las antiguas colonias españolas. Sus resultados fueron negativos, ya que la resistencia fue ardua. La flota enemiga se replegó en la isla San Lorenzo, enterró a sus muertos y posteriormente se retiró.

En 1879, como producto del *boom* guanero y del salitre, se produjo una guerra que sumió al Perú en la ruina económica y militar. Como consecuencia de ello, el Callao estuvo bloqueado por la flota chilena. En este contexto se produjeron



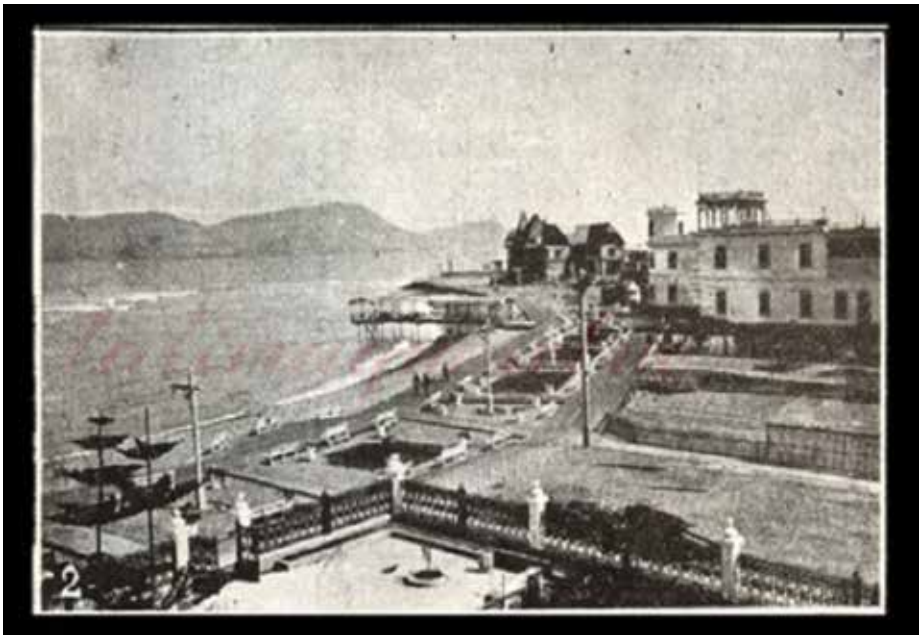
Grabado de la bahía del Callao realizado por artistas de la tripulación del barco francés *La Bonite* (1836-1837). Archivo personal.

dos acontecimientos en la bahía del puerto. El primero fue el hundimiento del buque chileno Loa el 3 de julio de 1880, mediante un artefacto explosivo camuflado en una chalupa acopiada de víveres por marinos peruanos. Al estar cerca del buque chileno, la chalupa hizo explosión. El segundo acontecimiento fue el hundimiento de la corbeta *Unión* el 16 de enero de 1881, por iniciativa de su tripulación, tras varios intentos de la Armada chilena de enviarla a pique con torpedos de la época. Estas tentativas no tuvieron resultados satisfactorios, ya que los marinos peruanos y ciudadanos patriotas habían hecho una empalizada alrededor del buque, frente a la desembocadura del río Rímac. Actualmente su mástil se conserva en la Escuela Naval de La Punta, como recuerdo a la tripulación del buque.

Aporte cultural de los inmigrantes extranjeros

El aporte cultural de estos inmigrantes se puede palpar en la arquitectura de estilo europeo inglés y también mediterráneo, como en el caso del Cercado del Callao y del distrito de La Punta.

Los inmigrantes ingleses e italianos se encontraban en el Perú desde antes de la Guerra del Pacífico, muchos de ellos empresarios e inversionistas. Los ingleses trajeron consigo juegos como el críquet y el fútbol, que prevalece



Malecón Pardo en La Punta, a inicios siglo XIX.

hasta nuestros días. De la colonia italiana tenemos como ejemplo de legado la arquitectura del distrito de La Punta, de estilo mediterráneo.

Evidencia arqueológica en la isla San Lorenzo y restos sumergidos en la bahía del Callao

Entre 1906 y 1907, el arqueólogo alemán Max Uhle investigó por primera vez la isla y recolectó mucha evidencia entre ceramios y artefactos de metal, que hoy se exhiben en del Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú.

Según el Instituto de Arqueología Marina, existen en la bahía del Callao y en todo el litoral peruano embarcaciones hundidas de gran valor histórico y cultural que deberían preservarse. Por ejemplo, la nave *El Rayo*, que navegaba de Pisco a Chancay, por llevar excesiva carga y estar mal piloteado por el práctico Josué Ortiz, se fue a pique, muy cerca de la isla San Lorenzo. Sobre este hundimiento se han tejido varias leyendas. Lo cierto es que lo perdido tiene un incalculable valor. Existen otros navíos en la caleta Chucuito y La Punta.

Conclusiones

Nuestro principal puerto es protagonista de sucesos y acontecimientos de nuestra nación. Atesora en su litoral vestigios de importante valor histórico en su geografía y su lecho marino, como lo evidencian algunos datos y estudios de arqueología submarina.

Nuestro principal puerto está a la vanguardia del comercio marítimo en la actualidad, con infraestructura capaz de realizar eficientemente operaciones de carga y descarga comercial. Por ello es uno de los puertos preferidos de las compañías navieras internacionales, así como por su ubicación estratégica en la costa del Pacifico Sur.

Bibliografía

- ÁLVAREZ VON MAACK, Jorge. Arqueología marítima en la bahía del Callao.
- DEL BUSTO DUTHURBURU, José A. *Historia marítima del Perú. Siglo XVI, historia interna y externa*. Tomo III, volumen I. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1975.
- ENCICLOPEDIA GRATUITA. Reseña histórica del Callao. [Consulta: 21 de noviembre de 2018]. Disponible en: http://www.enciclopedia-gratuita.com/e/el/el_callao.html#
- ENJOY PERÚ. Callao, puerto pueblo. [Consulta: 21 de noviembre de 2018]. Disponible en: http://www.enjoyperu.com/andares/andares41-callao-puerto-pueblo5.html
- ESPINOZA, Gladys. *El periodismo regional. El caso del semanario El Faro del Callao*. Capítulo 2, Visión sociopolítica del Callao. [Consulta: 21 de noviembre de 2018]. Disponible en: http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/tesis/human/espinoza_og/cap2.pdf
- GIESECKE, Alberto y SILGADO, Enrique. Terremotos en el Perú. Lima: Ediciones Rikchay Perú. 1981.
- NÚÑEZ, Estuardo. *Viajes y viajeros extranjeros por el Perú*. Lima: Universidad Ricardo Palma. 2013.
- PINEDO MENDOZA, Humberto. *Rostros y rastros del Callao*. Callao: Imprenta Jarmad. 1988.
- PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO. *Actualización y microzonificación ecológica de la Provincia Constitucional del Callao*. 2011. [Consulta: 21 de noviembre de 2018]. Disponible en: http://www.municallao.gob.pe/contenidosMPC/downloads/flash/animacion_region/Mapas/Mzee/Estudio/CAPITULO%20I.pdf
- REGIÓN CALLAO. *Diagnóstico socioeconómico laboral de la región Callao*. Callao: Observatorio Socioeconómico Laboral. 2010.
- REGIÓN CALLAO. *Plan de desarrollo concertado de la Región Callao 2011-2021*. 2010. [Consulta: 21 de noviembre de 2018]. Disponible en: http://www.regioncallao.gob.pe/contenidos/contenidosGRC/Pagina_Web_PDCR/ResumenEjecutivo.pdf
- SÁENZ, Isaac D. La ciudadela, el puerto y las murallas. Fortificación y proceso urbano en el puerto del Callao (1641-1824). [Consulta: 21 de noviembre de 2018]. Disponible en: http://archivouel.tripod.com/fortcall.pdf
- SÁNCHEZ OLIVENCIA, Fernando. *Historia del Callao. Pasado, presente y futuro*. Lima: Okura Editores. 1989.



