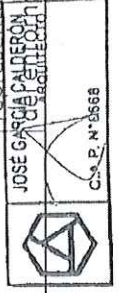
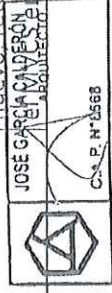


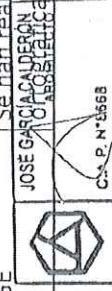
278	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	LAS SECCIONES VIALES NO REPRESENTAN LA REALIDAD DE LAS AVENIDAS LA MARINA O DE LA AVENIDA GUARDIA CHALACA, PARA AMBOS CASOS NO HAN REPRESENTADO LA EXISTENCIA DE LAS CICLOVÍAS, DEBIERAN CORREGIR Y VISITAR LA ZONA EN LUGAR DE COLOCAR CAPTURAS DE PANTALLA DE STREET VIEW.	NO SE ACOGE	Las secciones viales mostradas en el Diagnóstico del Sistema de Movilidad son las secciones viales normativas aprobadas del Plan Urbano Director de la Provincia Constitucional del Callao 1995-2010, acompañadas de fotografías actuales
279	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	LA FIGURA 367 NO ES UNA FOTOGRAFÍA ACTUAL, PUES MUESTRA LA BAJADA SANTA ROSA DE 2020 O 2021, EN 2025 LA VÍA YA FUNCIONA, DEBEN UTILIZAR FOTOGRAFÍAS ACTUALIZADAS.	NO SE ACOGE	En dicha imagen se cita la fuente la cual corresponde al Equipo técnico MVCS para el PDM Callao 2040 (Periodo 2020-2021)
280	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	EL PRESENTE DIAGNÓSTICO SEÑALA LA PROPUESTA QUE EL MTC PRETENDE REALIZAR SOBRE LA AVENIDA SANTA ROSA, MÁS NO ANALIZA ESTA PROPUESTA NI PRESENTA INFORME ESPECÍFICO SOBRE LA MATERIA, ALGO QUE LA ANTERIOR VERSIÓN DEL PDM SÍ HIZO. CONSIDERANDO QUE LA OBRA GENERA UN ENORME CONFLICTO SOCIAL, EL RECHAZO DE LAS AUTORIDADES DE CALLAO, DEBIERA EXISTIR UN ANÁLISIS MÁS PROFESIONAL SOBRE ESTE PROYECTO Y SU AFECTACIÓN A LA CIUDAD PARA DAR LUCES Y PROPONER PROYECTOS MEJORES A UNA VÍA EXPRESA ELEVADA.	NO SE ACOGE	Las competencias sobre la Av. Santa Rosa corresponden al Ministerio de Transporte y Comunicaciones
281	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	SE DEBE ACTUALIZAR EL DIANÓSTICO AL AÑO 2023, 2024 O 2025 PUESTO QUE EXISTEN GRÁFICAS, MAPAS Y TEXTOS DESFAZADOS DE LA ACTUALIDAD. LA TABLA 304 SEÑALA COMO "PROYECTO EN EJECUCIÓN" LA COSTA VERDE CALLAO, ESA VÍA YA SE ENCUENTRA OPERATIVA.	NO SE ACOGE	En dicha tabla se cita la fuente la cual corresponde al Equipo técnico MVCS para el PDM Callao 2040 (Periodo 2020-2021)
282	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	EL ANÁLISIS DEL REPARTO INTERMODAL ERRADAMENTE TRATA A CALLAO Y LIMA COMO UNO, ESTO NO PERMITE TENER UN DIAGNÓSTICO REPRESENTATIVO, JUSTO O ÚTIL SOBRE LA SITUACIÓN DE LA METRÓPOLI DE CALLAO. SE DEBE ACTUALIZAR Y GENERAR LA INFORMACIÓN ACTUALIZADA SOBRE CALLAO.	NO SE ACOGE	En el ítem b se detalla el Reparto modal correspondiente a la Provincia Constitucional del Callao
283	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	EN FIGURA 399 LA LEYENDA ERRADAMENTE SEÑALA LO SIGUIENTE "PLANO DE CALLES PEATONALES Y ESPACIO PÚBLICO ENTRE EL CENTRO HISTÓRICO Y EL PUERTO" LO QUE SE VE EN EL PLANO SON LAS CALLES PEATONALES DE	NO SE ACOGE	Las Calles peatonales y espacios públicos detallados en la figura 399 representan la accesibilidad peatonal



			LAS DOS ZONAS MONUMENTALES EN LA METRÓPOLI DE CALLAO "LA ZONA MONUMENTAL DEL CALLAO" Y LA ZONA MONUMENTAL DE LA PUNTA" PUEDE HACERSE USO TAMBIÉN DE "EL CENTRO HISTÓICO DEL CALLAO" COMO TÉRMINO PARA REFERIRSE A LA PARTE MÁS ANTIGUA DENTRO DE LA ZONA MONUMENTAL DEL CALLAO, SIN EMBARGO, BAJO NINGUN ESQUEMA SE ESTÁ MOSTRANDO ALGUNA CALLE PEATONAL O ESPACIO PÚBLICO DEL PUERTO (EL PUESTO ES UNA INFRAESTRUCTURA PRIVATIZADA).			
284	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	LA FIGURA 408 NO HA REPRESENTADO LA UBICACIÓN O TRAZO DE LAS CICLOVÍAS EN EL DISTRITO DE BELLAVISTA.	NO SE ACOGE	Se mencionan solo las ciclovías que se usan para la accesibilidad con el puerto, pero las ciclovías que están en el distrito de Bellavista se encuentran mapeadas en el diagnóstico	
285	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	LA FIGURA 422 Y FIGURA 423 MUESTRAN LAS LÍNEAS DE DESEO DESDE Y HACIA EL AEROPUERTO, SIN EMBARGO EN EL TEXTO DE DIAGNÓSTICO NO EXPLICAN, DETALLAN, SUSTENTAN O ARGUMENTAN LOS MOTIVOS, RAZONES, O EXPLICACIONES QUE SUSTENTAN ESTAS LÍNEAS DE DESEO ENTRE EL AEROPUERTO Y LOS PUNTOS SEÑALADOS. ESTE FALTA DE DIAGNÓSTICO LIMITA EL REAL ENTENDIMIENTO DE LAS DINÁMICAS DEL AEROPUERTO Y SU IMPACTO EN LA CIUDAD.	NO SE ACOGE	La figura 422 responde al análisis realizado para diagnosticar la accesibilidad por transporte público al entorno del aeropuerto internacional Jorge Chávez y la figura 423 es complementaria a este análisis.	
286	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	LA FIGURA 427 NO MUESTRA EL NÚMERO DE VEHÍCULOS MENORES MOTOTAXIS EN DISTRITOS COMO CALLAO CERCADO, LA PERLA, MI PERÚ O CARMEN DE LA LEGUA.	NO SE ACOGE	Se representaron los distritos con mayor número de unidades autorizadas de mototaxis	
287	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	EL DIAGNÓSTICO DE ORIGEN DESTINO DEL TRANSPORTE DE CARGA NO CONTEMPLA LA SITUACIÓN TENDENCIAL EN RELACIÓN AL PUERTO DE CHANCAY Y SE LIMITA A UN ESCENARIO DEL PERÍODO 2020-2021.	NO SE ACOGE	El PDM Callao 2040 no es un plan nuevo, retoma todo lo avanzado por el MVC en el periodo 2020-2021.	
288	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	SE HACE UN ANÁLISIS DE CRUCEROS INTERNACIONALES DEL AÑO 2020 Y 2021 MÁS NO SE ANALIZAN LOS AÑOS 2022, 2023, 2024 O INICIOS 2025. DEBE HACERSE UN ANÁLISIS ACTUALIZADO DE ESTA MATERIA.	NO SE ACOGE	El PDM Callao 2040 no es un plan nuevo, retoma todo lo avanzado por el MVC en el periodo 2020-2021.	



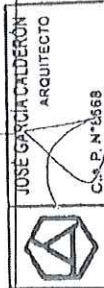
289	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	FIGURA 469 SE VE PIXELEADA Y NO SE ENTIENDE EL TEXTO O GRÁFICAS MOSTRADAS.	NO SE ACOGE	El PDM Callao 2040 no es un plan nuevo, retoma todo lo avanzado por el MVCS en el periodo 2020-2021
290	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	EL PUNTO 2.8.3.3. ASEQUIBILIDAD NO REPRESENTA LA REALIDAD DE GASTO PROMEDIO DE LA CIUDAD DE CALLAO HACIA LA CIUDAD DE LIMA, PUESTO QUE, ANTE LOS CAMBIOS EN LAS RUTAS Y PERMISOS QUE DISPONE ATU, LOS COSTOS DE VIAJE DE LA CIUDAD DE CALLAO HA INCREMENTADO SUS COSTOS DE VIAJE.	NO SE ACOGE	El PDM Callao 2040 no es un plan nuevo, retoma todo lo avanzado por el MVCS en el periodo 2020-2021
291	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	LA FIGURA 497 SEÑALA LAS ZONAS INDUSTRIALES DE "LIMA Y CALLAO" CON LO CUAL EL ENFOQUE DE ESTE ANÁLISIS ES UN ANÁLISIS QUE NO SE CENTRA EN CALLAO, POR ENDE NO REPARA EN ANALIZAR LO PROBLEMÁTICO DE QUE LA MAYOR PARTE DE CALLAO COMO UNA ZONA INDUSTRIAL.	NO SE ACOGE	El análisis de la localización de las zonas industriales se ha realizado en base a las dinámicas económicas de la metrópolis, el cual comprende Lima y Callao como una unidad funcional más allá de los límites administrativos y jurisdiccionales.
292	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	NO ANALIZAN LAS PROBLEMÁTICAS MEDIOAMBIENTALES QUE GENERARÍA EL CRECIMIENTO DESMEDIDO DEL PUERTO DEL CALLAO SOBRE EL LITORAL Y ECOSISTEMAS CHALACOS.	NO SE ACOGE	Los impactos son evaluados y medidos por los responsables de la elaboración del proyecto de ampliación del puerto
293	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	NO ANALIZAN LAS PROBLEMÁTICAS MEDIOAMBIENTALES QUE GENERARÍA EL CRECIMIENTO DEL AEROPUERTO A NIVEL DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA.	NO SE ACOGE	Los impactos son evaluados y medidos por los responsables de la elaboración del proyecto de ampliación del aeropuerto. Se recomienda revisar el Pe-mira Plan de mitigación de ruido causado por aeronaves
294	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	NO SE ENTIENDE, EXPONE, EXPLICA U ORGANIZA EL CAPÍTULO A FIN DE ENTENDER LA RELEVANCIA DE HABLAR SOBRE PROLIMA.	SE ACOGE	Se reemplazó el texto en el ítem 2.10.1, haciendo mención a la creación de PROGRESAMOS CALLAO, como programa que tiene por objetivo recuperar la herencia cultural e identidad del Callao.
295	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	"LA PUNTA" VA CON MAYÚSCULAS EN LA "L" Y EN LA "P" PORQUE SON PARTE DE UN NOMBRE.	SE ACOGE	Se han realizado las correcciones para la aprobación de la propuesta de modificación de la normativa de la Oficina de Asesoría Jurídica de la Municipalidad de Callao



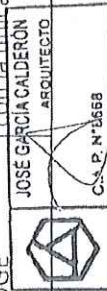
JOSE GARCIA CAJIDEON
DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN
C.A.P. N° 0568



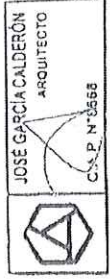
					Punta" en todo el documento de diagnóstico.
296	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	EL CAPÍTULO DE PATRIMONIO DE DIAGNÓSTICO REQUIERE INCORPORAR EL ANÁLISIS DEL PAISAJE CULTURAL Y EL MAR COMO UNO DE ESTOS COMPONENTES.	SE ACOGE	Se agrega descripción del paisaje cultural y el litoral costero
297	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	"LA PUNTA" VA CON MAYÚSCULAS EN LA "L" Y EN LA "P" PORQUE SON PARTE DE UN NOMBRE.	SE ACOGE	Se han realizado las correcciones ortográficas para los casos de "La Punta" en todo el documento de diagnóstico.
298	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBE CORREGIR EL NOMBRE DEL HOSPITAL ALBERTO BARTON.	SE ACOGE	Se ha realizado la corrección del nombre del Hospital por el que corresponde: "Hospital Alberto Leonardo Barton Thompson"
299	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	FIGURA 397 DENOMINADA "PROYECTOS APP Y PA EN LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLO" ERRADAMENTE DEFINE COMO ÁREA DE INFLUENCIA A LIMA METROPOLITANA MÁS NO A LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO.	SE ACOGE	Se ha corregido lo observado en la tabla 409
300	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	FIGURA 398 DENOMINADA "PROYECTOS APP Y PA EN LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLO" ERRADAMENTE A CUADRO QUE INCLUYE PROYECTOS DE LIMA PETROPOLITANA O DE REGIONES COMO CUZCO MÁS NO A LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO.	SE ACOGE PARCIALMENTE	Se precisa las áreas de influencia en la tabla 410
301	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	LA REDACCIÓN DEL CAPÍTULO DE EVOLUCIÓN URBANA ES ERRADA PUESTO QUE EXPONE LA METRÓPOLI DEL CALLAO EN FUNCIÓN DE LA CIUDAD DE LIMA METROPOLITANA. ESE ERROR DEBE SER SUBSANADO.	NO SE ACOGE	El texto, como se desprende de su lectura, se enfoca en el Callao. No es posible analizar la evolución histórica del Callao como una ciudad aislada.
302	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	LA FIGURA 622 HITOS DE LA EVOLUCIÓN URBANA DE LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO MUESTRA UN PLAN DEL PLAM 2035 QUE NO MUESTRA LA EVOLUCIÓN URBANA DEL CALLAO, SINO MÁS BIEN MUESTRA UNA EVOLUCIÓN URBANA EN FUNCIÓN DE LIMA. ESTE ES UN ERROR QUE DEBE SER SUBSANADO Y DEBE MOSTRAR EL CRECIMIENTO URBANO DE CALLAO EN FUNCIÓN DE CALLAO.	NO SE ACOGE	Los gráficos si reflejan la evolución histórica del Callao. No es posible hacer este análisis como si fuera una ciudad aislada. Adicionalmente, la figura 623 se enfoca exclusivamente en el Callao.



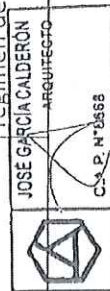
303	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	LA FIGURA 632 MUESTRA LA DENSIDAD DE ATRACCIÓN DE VIAJES EN LIMA METROPOLITANA Y ANEXA A CALLAO, Y NO MUESTRA UN ANÁLISIS REAL DE LA DENSIDAD DE ATRACCIÓN DE VIAJES DE LIMA METROPOLITANA. LAS FIGURAS 633, 634, 635, 636, 637 Y 638 EQUIVOCADAMENTE MUESTRA UN MAPA DE LA CIUDAD DE CALLAO Y LA CIUDAD DE LIMA Y LAS LLAMA "LIMA METROPOLITANA". DEBEN CORREGIR ESTE ERROR PUESTO QUE CALLAO NO ES PARTE DE "LIMA METROPOLITANA".	NO SE ACOGE	El PDM Callao 2040 no es un plan nuevo, retoma todo lo avanzado por el MVCS en el periodo 2020-2021
304	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	LA FIGURA 639 Y 640 MUESTRA CONCENTRACIONES POR ÁREA DE INFLUENCIA DE CALLAO Y LIMA MÁS NO PROFUNDIZA EL ANÁLISIS AUTÓNOMO DE CALLAO.	NO SE ACOGE	Se respeta la información de la fuente original en la figuras que corresponden a la publicación "Las centralidades de Lima Metropolitana en el siglo XXI" (PUCP)
305	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	LA FIGURA 639 Y 640 MUESTRA CONCENTRACIONES POR ÁREA DE INFLUENCIA DE CALLAO Y LIMA MÁS NO PROFUNDIZA EL ANÁLISIS AUTÓNOMO DE CALLAO.	NO SE ACOGE	Se respeta la información de la fuente original en la figuras que corresponden a la publicación "Las centralidades de Lima Metropolitana en el siglo XXI" (PUCP)
306	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	TABLA 411 MUESTRA DATOS EN FUNCIÓN DE LIMA MÁS NO PROFUNDIZA EL ANÁLISIS DE CALLAO, NO SE MUESTRA EL ANÁLISIS DE LAS CENTRALIDADES DE CALLAO.	SE ACOGE	Se ha incluido el estudio de centralidades elaborado por el MVCS en el periodo 2021-2022
307	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	EL PDM CALLAO TIENE COMO CENTRO EL ANÁLISIS DE LA METRÓPOLI DE CALLAO, POR LO MISMO EN LA NARRATIVA DEBE PONERSE PRIMERO A CALLAO Y NO A LIMA. EN LUGAR DE COLOCAR TEXTOS COMO "EN EL ÁMBITO DEL ÁREA METROPOLITANA DE LIMA Y CALLAO" DEBIERA DECIR "EN EL ÁMBITO DEL ÁREA METROPOLITANA DE CALLAO Y LIMA".	NO SE ACOGE	El PDM Callao 2040 tiene como objeto de análisis y propuesta al territorio de la Provincia Constitucional del Callao.
308	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	EN EL PANORAMA SOCIODEMOGRÁFICO SEÑALAN DATOS DE 2020, DEBIERAN SEÑALAR DATOS ACTUALIZADOS A 2025.	NO SE ACOGE	Se ha tomado como base la información elaborada por el MVCS en el periodo 2021-2022 y se ha actualizado la información a nivel de propuesta
309	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBEN DEJAR DE ANALIZAR CALLAO EN FUNCIÓN DE LIMA, POR EJEMPLO AL HABLAR DE LA POBLACIÓN DE CALLAO, PARA INTENTAR EXPLICARLA, SEÑALAN CASOS "SIMILARES" EN LIMA.	NO SE ACOGE	Se busca explicar la realidad del Callao, no la de Lima. Es el Plan de Desarrollo Metropolitano para el Callao
310	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	EL PUNTO D. "Los elevados índices de violencia y criminalidad condicionan la convivencia y atraktividad del Callao" ES UN TEXTO ALTAMENTE ESTIGMATIZADOR,	NO SE ACOGE	El PDM Callao realiza un diagnóstico con la única finalidad de mejorar la



			DEBEN SUSTENTAR SUS CATEGÓRICOS DICHO CON FUENTES Y NO CON SUPUESTOS.		realidad urbana de la Provincia Constitucional del Callao
311	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	EN EL PUNTO 3.1.3 PANORAMA ECONOMICO-PRODUCTIVO NO INCLUYEN EL ANÁLISIS DE LA PÉRDIDA DE CAPACIDAD COMERCIAL, TURÍSTICA Y/O ECONOMICA POR EL DESAPROVECHAMIENTO DE LAS DINÁMICAS TURÍSTICAS DEL PUERTO Y AEROPUERTO.	NO SE ACOGE	El analisis solicitado, sería un estudio de impacto economico, que excede la competencia de un PDM. Además se requeriria informacion de varios años para poder verificar lo solicitado. En el PDM se ha entendido que mas bien hay que aprovechar las dinamicas turísticas del puerto y del aeropuerto.
312	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	EN EL PUNTO 3.1.9 MOVILIDAD URBANA, NO ANALIZA LA NECESIDAD DE QUE LA METRÓPOLI DE CALLAO CUENTE CON UN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO QUE INTERCONECTE TODOS LOS DISTRITOS DE LA PROVINCIA.	NO SE ACOGE	La entidad competente para definir las rutas de transporte en las provincias de Callao y Lima es ATU, razón por la cual se ha tomado en consideración las rutas de transporte bajo su competencia.
313	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	LA FIGURA 751 SÍNTESIS DE LA URBANIDAD DEL PUERTO Y AEROPUERTO ES PRESENTADO COMO SÍNTESIS DE DIAGNÓSTICO, NO SE ENTIENDE CLARAMENTE A QUÉ SE REFIERE EL PLANO MOSTRADO, ADEMÁS ES UN PLANO PÍXELEADO.	NO SE ACOGE	La intención de la imagen era mostrar que la metrópoli de Callao cuenta con estos dos grandes equipamientos que tienen no sólo escala e importancia metropolitana sino también nacional lo cual trae grandes beneficios pero también retos que fueron abordados en la etapa de propuesta.
314	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	TODOS LOS PLANOS MOSTRADOS SE VEN PÍXELEADOS Y NO EXISTE PDF DONDE SE PUEDA VER A DETALLE LO QUE SE MUESTRA EN CADA PLANO.	SE ACOGE	En la version final del documento se mejorara la nitidez.
315	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	NO EXISTE RELACIÓN O NUMERACIÓN CLARA ENTRE LOS PLANOS ANEXOS EN PDF Y LOS PLANOS MOSTRADOS EN EL DOCUMENTO DEL TOMO I DIAGNÓSTICO	SE ACOGE	En la version final se ha revisado esta correspondencia
316	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	NO SE ACTUALIZAN DATOS A 2025.	SE ACOGE PARCIALEMENTE	Toda la propuesta de ordenamiento urbano del PDM Callao se basa en data actualizada a la fecha



317	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	EL DIAGNÓSTICO TIENE EN VARIOS CAPÍTULOS UN ENFOQUE CENTRALIZADO EN LIMA Y EXPLICAR CALLAO EN FUNCIÓN DE LIMA.	NO SE ACOGE	EL PDM del Callao toma en cuenta los aspectos externos, pero las propuestas son específicas para el Callao.
318	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	EN NINGUN APARTADO DE LOS DOCUMENTOS SE EXPONE CUALES ERAN LAS OBSERVACIONES DE LA ANTERIOR VERSIÓN DE PDM CALLAO Y CÓMO FUERON ABSUELTAS.	NO APLICA	El equipo de la MPC en la gestión actual ha encontrado mayores observaciones que las anteriormente identificadas. Cabe mencionar principalmente el manejo deficiente de la data GIS, que no cumplía con estándares mínimos de aprobación ni siquiera del propio MVCS. A lo largo del proceso de actualización del PDM Callao 2040 en el periodo 2023-2025, la MPC ha elaborado una serie de observaciones que integran las anteriores y las amplían, todo lo cual forma parte de la documentación oficial generada en el marco del convenio entre IMP y MPC, la misma que puede ser solicitada en el momento que se requiera.
319	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	EN NINGUN APARTADO O MOMENTO SE EXPLICA EL PORQUÉ DEL CAMBIO DE LOS FORMATOS DEL DOCUMENTO.	NO SE ACOGE	Formato A4 vertical, fácil manejo y versatilidad
320	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	EL DIAGNÓSTICO NO SE CONDICE CON LAS PROPUESTAS Y VICEVERSA. SE APRECIA QUE EL DIAGNÓSTICO POSEE UNA SERIE DE SISTEMAS (CONFORME A LEY DUS) SIN EMBARGO EN EL CAPÍTULO DE PROPUESTAS SE VE QUE SE HAN ELIMINADO CAPÍTULOS PROPUESTA COMO PATRIMONIO, RIESGOS, VIVIENDA, PUERTO Y AEROPUERTO. ESTO RESTA SIGNIFICATIVAMENTE EL CONTENIDO DEL PDM CALLAO, ADEMÁS DE SER UN RETROCESO Y UN ENFOQUE ALEJADO DE LA LEY DUS Y EL DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE QUE CALLAO NECESITA. POR DEMÁS INDICAR QUE EN NINGUN APARTADO O MOMENTO SE EXPLICA O EXPONE	NO SE ACOGE	Hay una mala comprensión del marco normativo vigente. El PDM Callao 2040 ha sido adecuado al nuevo marco normativo que establece la Ley DUS. La propuesta se basa en la aplicación del régimen de suelo. Todos los ítems analizados en el diagnóstico son insumos para la propuesta de instrumentos del régimen de suelo.



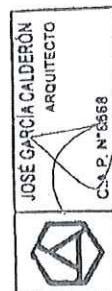
JOSE GARCIA CALDERON
C.S. P. N° 0668

153
126

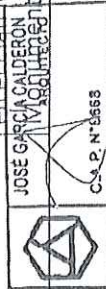
			LA RAZÓN POR LA CUAL SE HAN ELIMINADO CAPÍTULOS DE PROPUESTA COMO PATRIMONIO, RIESGOS, VIVIENDA, PUERTO Y AEROPUERTO.		
321	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	EN NINGUN APARTADO O MOMENTO SE EXPLICA O EXPONE LA RAZÓN POR LA CUAL SE HAN ELIMINADO CAPÍTULOS DE PROPUESTA COMO PATRIMONIO, RIESGOS, VIVIENDA, PUERTO Y AEROPUERTO.	SE ACOGE PARCIALMENTE	Se ha incluido la Red de Patrimonio
322	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	RELEVANCIA DE COLOCAR EN UN PDM UN PLANO DELICTIVO, ESTA JUSTIFICADO NORMATIVAMENTE O LEGALMENTE O ES SOLO UNA MUESTRA DEL ESTIGMA HACIA CALLAO?	NO SE ACOGE	Es información sobre la realidad urbana del Callao
323	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	EL PLANO PRESENTADO NO REPRESENTA LA TOTALIDAD DEL PATRIMONIO CULTURAL DEL CALLAO, COMAPRADO CON EL DIAGNÓSTICO, SE EVIDENCIA LA OMISIÓN DE IMPORTANTES ESPACIOS Y ESPACIOS PATRIMONIALES DEL CALLAO. NO EXISTE CORRESPONDENCIA ENTRE EL DOCUMENTO DIAGNÓSTICO Y ESTE PLANO.	NO SE ACOGE	El plano incluye los monumentos declarados oficialmente y otros de interés
324	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	NO SE JUSTIFICA LA RELEVANCIA DE COLOCAR LAS CENTRALIDADES DE LIMA METROPOLITANA EN UN PDM CALLAO, ADEMÁS NO SE JUSTIFICA LA RELEVANCIA DE COLOCAR LAS CENTRALIDADES DE UN PLAN QUE NO TIENE VIGENCIA NI TAMPOCO ES ACTUAL (PLAM 2035)	SE ACOGE	Se excluire lo correspondiente a Lima
325	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	LA CLASIFICACIÓN "SUELO DE PROTECCIÓN" NO INCLUYE EL PATRIMONIO CULTURAL, ALGO QUE SE CONTRADICE CON EL MISMO DIAGNÓSTICO DEL PDM CALLAO.	SE ACOGE PARCIALMENTE	La condición de protección e intangibilidad de los bienes patrimoniales da la normativa sectorial del Ministerio de Cultura, no la clasificación de suelo.
326	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	EXISTEN GRAFICOS PUESTOS EN EL PLANO QUE NO TIENEN LEYENDA, POR EJEMPLO LAS LÍNEAS PARALELAS QUE PASAN POR EL FRENTE DEL PUERTO MUELLE SUR Y MUELLE NORTE.	NO SE ACOGE	Las líneas paralelas son la Línea de Alta Marea (LAM), indicadas en la leyenda de signos convencionales
327	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	COLOCAR NOMBRE "EX COLONIAL" AL LADO DE AV. OSCAR R BENAVIDES, LA POBLACIÓN NO RECONOCE DIHCA AVENIDA CON EL NOMBRE BENAVIDES, ESTO DIFICULTA LA REVISIÓN DE LAS SECCIONES VIALES Y DEL DOCUMENTO.	NO SE ACOGE	Según la Ordenanza Municipal 046-2009 aprueba la Ordenanza Complementaria a la Ordenanza 14



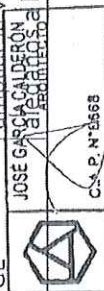
				Callao en el cual se encuentra el anexo 2 se hace una relación de las vías expresas, arteriales y colectoras las cuales está incluida la Av. Oscar R. Benavides
328	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	COLOCAR NOMBRE "EXBUENOS AIRES" AL LADO DE AV. OSCAR R BENAVIDESMIGUEL GRAU, LA POBLACIÓN NO RECONOCE DIHCA AVENIDA CON EL NOMBRE BENAVIDESMIGUEL GRAU, ESTO DIFICULTA LA REVISIÓN DE LAS SECCIONES VIALES Y DEL DOCUMENTO.	NO SE ACOGE
329	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	SE RECOMIENDA REPLANTEAR ESTA SECCIÓN VIAL PUESTO QUE SE APRECIA QUE ESTÁN QUITÁNDOLE EL DOBLE SENTIDO A LA VÍA Y ELIMINANDO UNA ALAMEDA CENTRAL PEATRONAL.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA
330	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	SE RECOMIENDA REPLANTEAR LA SECCION VIAL DE LA AV. MIGUEL GRAU EX BUENOS AIRES PUESTO QUE PLANTEAN ELIMINAR LA ALAMEDA CENTRAL PEATONAL. NO ELIMINAR LA ALAMEDA CENTRAL PEATRONAL, ES UN ESACIO PÚBLICO PROTEGIDO POR LEY.	NO SE ACOGE
331	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	SE RECOMIENDA REPLANTEAR LA SECCION VIAL DE LA AV. MIGUEL GRAU EX BUENOS AIRES PUESTO QUE PLANTEAN ELIMINAR LA ALAMEDA CENTRAL PEATONAL. NO ELIMINAR LA ALAMEDA CENTRAL PEATRONAL, ES UN ESACIO PÚBLICO PROTEGIDO POR LEY.	NO SE ACOGE
332	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	SE RECOMIENDA REPLANTEAR LA SECCION VIAL DE LA AV. MIGUEL GRAU EX BUENOS AIRES PUESTO QUE PLANTEAN ELIMINAR LA ALAMEDA CENTRAL PEATONAL. NO ELIMINAR LA ALAMEDA CENTRAL PEATRONAL, ES UN ESACIO PÚBLICO PROTEGIDO POR LEY.	NO SE ACOGE



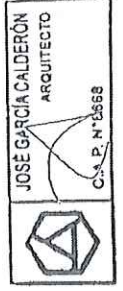
333	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	SE RECOMIENDA REPLANTEAR LA SECCION VIAL DE LA AV. MIGUEL GRAU EX BUENOS AIRES PUESTO QUE PLANTEAN ELIMINAR LA BERMA CENTRAL CON ARBOLES DE MÁS DE 100 AÑOS. NO ELIMINAR LA ESTE EJE VERDE, ES UN ESPACIO PÚBLICO PROTEGIDO POR LEY.	NO SE ACOGE	Existen la compensación en bermas laterales incluyendo la ciclovía
334	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	SE RECOMIENDA HACER MÁS TRAMOS DE LA COSTA VERDE CALLAO, PUESTO QUE LA SECCIÓN VIAL NO RESPONDE A LA REALIDAD DE LA VÍA, LA VÍA POSEE DESNIVELES VARIADOS A LO LARGO DE TODA SU EXTENSIÓN.	NO SE ACOGE	El polígono de la región Callao correspondiente a la vía Costa Verde no se identificaron desniveles considerables.
335	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	SE RECOMIENDA REPLANTEAR LA SECCIÓN BIAL Y NO ELIMINAR LA CICLOVÍA EXISTENTE, SE RECOMIENDA REVISAR EL PLANO DE CICLOVÍAS PROPUESTO	NO SE ACOGE	Existen la compensación de ciclovías cerca a las veredas laterales para poder priorizar el transporte público segregado en la parte central
336	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	SE RECOMIENDA REPLANTEAR LA SECCIÓN BIAL Y NO ELIMINAR LA CICLOVÍA EXISTENTE, SE RECOMIENDA REVISAR EL PLANO DE CICLOVÍAS PROPUESTO	NO SE ACOGE	Existen la compensación de ciclovías cerca a las veredas laterales para poder priorizar el transporte público segregado en la parte central
337	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	SE RECOMIENDA REPLANTEAR LA SECCIÓN BIAL Y NO ELIMINAR LA CICLOVÍA EXISTENTE, SE RECOMIENDA REVISAR EL PLANO DE CICLOVÍAS PROPUESTO	NO SE ACOGE	Existen la compensación de ciclovías cerca a las veredas laterales para poder priorizar el transporte público segregado en la parte central
338	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	SE RECOMIENDA REVISAR LA SECCIÓN PUESTO QUE ESTÁN CONVIRTIENDO EN 1 SENTIDO A UNA VÍA DE DOBLE SENTIDO.	NO SE ACOGE	Funcionará de un sentido de subida para conectar con el cambio de la sección C02-B
339	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	SE RECOMIENDA REVISAR LA SECCIÓN PUESTO QUE ESTÁN CONVIRTIENDO EN 1 SENTIDO A UNA VÍA DE DOBLE SENTIDO.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	En la sección C02-B se colocó la vía en doble sentido
340	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	SE RECOMIENDA REVISAR Y/O REPLANTEAR PROPUESTA EN AV. SAENZ PEÑA EN FUNCIÓN A LOS ANCHOS, USOS YA EN OBRA, ASIMISMO DIFERENCIAR TRAMO QUE ESTÁ DENTRO DE LA ZONA MONUMENTAL DEL CALLAO, Y REPENSAR RELEVANCIA DE COLOCAR TRANSPORTE PÚBLICO DE BUSES SOBRE LA VÍA EN LUGAR DE PONER LÍNEA DE TRANVÍA.	NO SE ACOGE	El diseño de la Av. Saénz Peña se adecuó a lo existente referente al uso de ciclovías y el aumento de áreas verdes, el trazo en la parte de la zona monumental podrá desarrollarse en la siguiente escala de planificación que es el Plan de Desarrollo Urbano y en el Plan Maestro de Desarrollo Urbano y



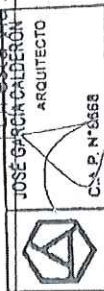
341	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	LA AV. PLAYA OQUENDO DEBIERA SER TAMBIÉN UNA VÍA CON CICLOVÍA	NO SE ACOGE	La ubicación de ciclovías se están colocando en zonas residenciales y comerciales, en este caso se tiene un territorio 100% industrial
342	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	LA SECCIÓN VIAL PLANTEADA ARA AV. MIGUEL GRAU A PARECE LA SECCIÓN DE LA AVENIDA MIGUEL GRAU EX BUENOS AIRES. ESTO GENERA CONFUSIÓN, DEBEIERAN COLOCAR "EX BUENOS AIRES" EN LA ANTERIOR.	NO SE ACOGE	El uso de la descripción de los tramos en que se encuentra esta vía ayuda a poder ubicarla dentro de la metrópoli de Callao
343	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	LA SECCIÓN VIAL PLANTEADA ARA AV. MIGUEL GRAU A PARECE LA SECCIÓN DE LA AVENIDA MIGUEL GRAU EX BUENOS AIRES. ESTO GENERA CONFUSIÓN, DEBEIERAN COLOCAR "EX BUENOS AIRES" EN LA ANTERIOR.	NO SE ACOGE	El uso de la descripción de los tramos en que se encuentra esta vía ayuda a poder ubicarla dentro de la metrópoli de Callao
344	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	LAS AVENIDAS QUE POSEAN MISMO NOMBRE DEBIERAN DIFERENCIARSE DE MANERA CLARA E INCLUIR MAPA DE UBICACIÓN EN LA SECCIÓN O AL MENOS EL DISTRITO DE UBICACIÓN DE LA VÍA.	NO SE ACOGE	El uso de la descripción de los tramos en que se encuentra esta vía ayuda a poder ubicarla dentro de la metrópoli de Callao, en el mapa de secciones viales con código P02_SU.02.01 se encuentra la ubicación de cada vía con su código asignado
345	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	LAS AVENIDAS QUE POSEAN MISMO NOMBRE DEBIERAN DIFERENCIARSE DE MANERA CLARA E INCLUIR MAPA DE UBICACIÓN EN LA SECCIÓN O AL MENOS EL DISTRITO DE UBICACIÓN DE LA VÍA. NO QUEDA CLARO SI ESTÁN HABLANDO DE UN JIRÓN O AVENIDA.	NO SE ACOGE	El uso de la descripción de los tramos en que se encuentra esta vía ayuda a poder ubicarla dentro de la metrópoli de Callao, en el mapa de secciones viales con código P02_SU.02.01 se encuentra la ubicación de cada vía con su código asignado
346	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	LAS AVENIDAS QUE POSEAN MISMO NOMBRE DEBIERAN DIFERENCIARSE DE MANERA CLARA E INCLUIR MAPA DE UBICACIÓN EN LA SECCIÓN O AL MENOS EL DISTRITO DE UBICACIÓN DE LA VÍA. NO QUEDA CLARO SI ESTÁN HABLANDO DE UN JIRÓN O AVENIDA.	NO SE ACOGE	El uso de la descripción de los tramos en que se encuentra esta vía ayuda a poder ubicarla dentro de la metrópoli de Callao, en el mapa de secciones viales con código P02_SU.02.01 se encuentra la ubicación de cada vía con su código asignado
347	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	JIRÓN COLINA DEBE INCLUIR CICLOVÍA	NO SE ACOGE	En el diseño de Jr. Colina se prioriza el ampliar la vereda por el lado de la vía, el resto de la vía se debe priorizar a la vía



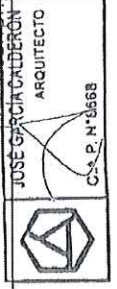
					reduciría su capacidad para conectar con la Av. José Gálvez
348	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	JIRÓN COLINA DEBE INCLUIR CICLOVÍA	NO SE ACOGE	En el diseño de Jr. Colina se prioriza el ampliar la vereda por los usos aledaños a la vía, el diseño de ciclovia reduciría su capacidad para conectar con la Av. José Gálvez
349	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	JIRÓN COLINA DEBE INCLUIR CICLOVÍA	NO SE ACOGE	En el diseño de Jr. Colina se prioriza el ampliar la vereda por los usos aledaños a la vía, el diseño de ciclovia reduciría su capacidad para conectar con la Av. José Gálvez
350	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERAN ANALIZAR LA CONDICIÓN DE SANEAMIENTO FÍSICO DE LOS PREDIOS PARA PODER DELIMINAR UNA MEJOR SECCIÓN VIAL	NO APLICA	No es competencia del Plan de Desarrollo Metropolitano 2040 el saneamiento físico de predios
351	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERAN ANALIZAR LA CONDICIÓN DE SANEAMIENTO FÍSICO DE LOS PREDIOS PARA PODER DELIMINAR UNA MEJOR SECCIÓN VIAL	NO APLICA	No es competencia del Plan de Desarrollo Metropolitano 2040 el saneamiento físico de predios
352	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERAN ANALIZAR LA CONDICIÓN DE SANEAMIENTO FÍSICO DE LOS PREDIOS PARA PODER DELIMINAR UNA MEJOR SECCIÓN VIAL	NO APLICA	No es competencia del Plan de Desarrollo Metropolitano 2040 el saneamiento físico de predios
353	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERA ANALIZAR MEJOR PROPUESTA DE JR. AYACUCHO PARA QUE POSEA MEJOR SECCIÓN PARA PEATONES A AMBOS LADOS	NO SE ACOGE	El uso de la berma cuando no funcione como paradero o con espacio para mobiliario urbano puede ser utilizado como una ampliación de la vereda, lo cual permite la mayor circulación de peatones en Jr. Ayacucho
354	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERA ANALIZAR MEJOR PROPUESTA DE JR. PARA QUE POSEA MEJOR SECCIÓN PARA PEATONES A AMBOS LADOS E INCLUIR CICLOVÍA	NO SE ACOGE	En el diseño de Jr. Colón se prioriza el ampliar la vereda por los usos aledaños a la vía y se busca priorizar la conexión de la red de transporte público



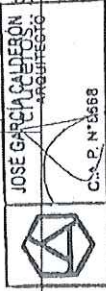
355	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERA ANALIZAR MEJOR PROPUESTA DE JR. PARA QUE POSEA MEJOR SECCIÓN PARA PEATONES A AMBOS LADOS E INCLUIR CICLOVÍA	NO SE ACOGE	En el diseño de Jr. Loreto se prioriza el ampliar la vereda por los usos aficionados a la vía y se busca priorizar la conexión de la red de transporte público
356	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERA ANALIZAR MEJOR PROPUESTA PUESTO QUE SE ELMINA LA BERMA CENTRAL QUE ES UN ELEMENTO QUE SIRVE DE SEGURIDAD PARA LOS PEATONES QUE CRUZAN LA VÍA. DEBIERA INCLUIR CICLOVÍA	NO SE ACOGE	En el diseño de la Av. José Gálvez se colocó al ciclista del lado del peaton y la berma lateral para buscar su protección
357	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERA INCLUIR CICLOVÍA Y ANÁLISIS DE MÁS SECCIONES DE LA VÍA, PUESTO QUE TIENE DIFERENTES NIVELES.	NO SE ACOGE	El diseño de la Av. La Paz tomó en cuenta el derecho vial priorizando y manteniendo el uso del transporte público
358	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERA INCLUIR CICLOVÍA Y NO EXPONER AL CICLISTA A PASAR EN LA VÍA DE AUTOS	NO SE ACOGE	La característica de carril mixto diseñado para la Av. Víctor Raúl Haya de la Torre se dió al tener una alta conectividad con las demás vías
359	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERA INCLUIR CICLOVÍA Y NO EXPONER AL CICLISTA A PASAR EN LA VÍA DE AUTOS	NO SE ACOGE	En esta vía expresa no se considera ciclovía por el alto flujo de transporte logístico y público
360	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERA INCLUIR CICLOVÍA Y NO EXPONER AL CICLISTA A PASAR EN LA VÍA DE AUTOS	NO SE ACOGE	En esta vía expresa no se considera ciclovía por el alto flujo de transporte logístico y público
361	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERA INCLUIR CICLOVÍA Y NO EXPONER AL CICLISTA A PASAR EN LA VÍA DE AUTOS	NO SE ACOGE	En esta vía expresa no se considera ciclovía por el alto flujo de transporte logístico y público
362	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERA INCLUIR CICLOVÍA Y NO EXPONER AL CICLISTA A PASAR EN LA VÍA DE AUTOS	NO SE ACOGE	En esta vía expresa no se considera ciclovía por el alto flujo de transporte logístico y público
363	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERA INCLUIR CICLOVÍA Y NO EXPONER AL CICLISTA A PASAR EN LA VÍA DE AUTOS	NO SE ACOGE	En esta vía expresa no se considera ciclovía por el alto flujo de transporte logístico y público
364	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERA INCLUIR CICLOVÍA Y NO EXPONER AL CICLISTA A PASAR EN LA VÍA DE AUTOS	NO SE ACOGE	En esta vía si se tiene en cuenta



365	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERA INCLUIR CICLOVÍA Y NO EXPONER AL CICLISTA A PASAR EN LA VÍA DE AUTOS	NO SE ACOGE	En esta vía expresa no se considera ciclovia por el alto flujo de transporte logístico y público
366	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERA INCLUIR CICLOVÍA Y NO EXPONER AL CICLISTA A PASAR EN LA VÍA DE AUTOS	NO SE ACOGE	En esta vía si se tiene ciclovia
367	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERA INCLUIR CICLOVÍA Y NO EXPONER AL CICLISTA A PASAR EN LA VÍA DE AUTOS	NO SE ACOGE	En esta vía si se tiene ciclovia
368	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERA INCLUIR CICLOVÍA Y NO EXPONER AL CICLISTA A PASAR EN LA VÍA DE AUTOS	NO SE ACOGE	En esta vía si se tiene ciclovia
369	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERA INCLUIR CICLOVÍA Y NO EXPONER AL CICLISTA A PASAR EN LA VÍA DE AUTOS	NO SE ACOGE	En esta vía si se tiene ciclovia
370	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERA INCLUIR CICLOVÍA Y NO EXPONER AL CICLISTA A PASAR EN LA VÍA DE AUTOS	NO SE ACOGE	En esta vía si se tiene ciclovia
371	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	DEBIERA INCLUIR CICLOVÍA Y NO EXPONER AL CICLISTA A PASAR EN LA VÍA DE AUTOS	NO SE ACOGE	En esta vía si se tiene ciclovia
372	Bryan Castillo Davila Correo 1	Callao Cercado	TODAS LAS AVENIDAS PRINCIPALES DEBEN SER COMPARADAS CON LA RED DE CICLOVÍAS PROPUESTAS Y GENERAR UNA RED CONTINUA SOBRE TODA LA METRÓPOLI DE CALLAO PARA CONECTAR CALLAO NORTE, CALLAO CENTRO Y CALLAO SUR.	NO SE ACOGE	En esta vía si se tiene ciclovia La red de cicloviás propuesta pretende conectar zonas urbanas y el uso recreativo que provee el promover el uso de la bicicleta, considerar que en los Planes de Desarrollo Urbano planteados por el Plan de Desarrollo Metropolitano de Callao 2040 esto puede mejorar en cantidad y conectividad
373	Erwin A. Quispe Robles	Bellavista	Se ha propuesto generar la Ca. Maranga (página 177) de acuerdo a la propuesta tiene de 11 a 14 metros de ancho total de sección vial sin embargo se ha realizado mediciones de secciones viales en algunos puntos y se verifico En el cruce de Alfonso Ugarte cuadra 6 un ancho de	NO SE ACOGE	La sección mostrada es la sección vial normativa aprobada del Plan Urbano Director de la Provincia Constitucional del Callao 1995-2010, mantenemos su derogación



374	Erwin A. Quispe Robles	Bellavista	sección vial de 5.62 ml. En el cruce de prolongación Zarumilla se midió un ancho sección vial de 13.74 ml. Y en el Cruce con la Av. José Gálvez se midió un ancho sección vial de 12.95 ml. Por lo que se observa que en el cruce del Jr. Alfonso Ugarte cuadra 6 con maranga la medida es 5.62 ml, la cual es mucho menor a la propuesta en el PDM del Callao al 2040 donde esta medida es 11.00 ml REF. Pg.177 del mapa de secciones viales En Jr. Atahualpa cuadra 1 (página 80) que corresponde al distrito de Bellavista se midió un ancho sección vial de 14 ml. que difiere del propuesto de 13.00 ml. Se recomienda verificar medida.	NO SE ACOGE	El diseño del Jr. Atahualpa con código C34 tiene derecho vial de 13ml.
375	Erwin A. Quispe Robles	Bellavista	REF. pg. 80 del mapa de secciones viales En Av. José Gálvez (página 178) se plantea un ancho de vereda de 1.15 ml. a su costado un carril de ciclovia de 1.50 ml.; al respecto comentar que actualmente existe una vereda de 2.75 ml de ancho y existen varios locales comerciales e inclusive colegios, se considera que una vereda tan angosta en una avenida importante lo es José Gálvez sería perjudicial para la circulación de las personas e impactaría en el desarrollo de la zona, por tal motivo observamos el ancho de la vereda de 1.15 ml y consideramos que por lo menos debería ser de 2.40 ml a más. REF. Pg. 178 mapa de secciones viales https://docs.google.com/document/d/1b-jqpfw9J7mZWnMaGkeoWWoDwh9rQPQc/edit	NO SE ACOGE	El diseño de la Av. José Gálvez con código C33 permite que la Berma lateral cuando no se ocupe como paradero o con mobiliario urbano pueda ser vereda permitiendo el pase de residentes locales.
376	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	En el Tomo PROPUESTAS en la tabla Tabla 11 del árbol de problemas y posibilidades reconocen el puerto y aeropuerto como infraestructuras que generan congestión, contaminación y no son eficientes en relación a la ciudad y en posibilidades y oportunidades señalan que hay que	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	El Sistema de Movilidad del PDM Callao 2040 comprende los suelos portuarios y aeroportuarios, donde se puede instalar el terminal de pasajeros sobre espacio que se encuentra en el sistema de movilidad.

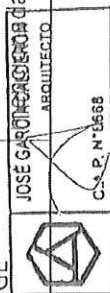


JOSE GARCIA CALDERON
C.O.P. N° 3658



134

			fomentar el turismo con cruceros que llegan al puerto y fomentar el turismo con recorridos desde el aeropuerto sin embargo al leer el contenido del tomo II no se ve ninguna propuesta que aterrice este eje. REF. Pg. 32		Maestro del Puerto deberá ser actualizado considerando el traslado de la Base Naval
377	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	En propuestas en el punto 1.1.1 estrategias para la acción urbanística reconocen el preservar la identidad cultural como un lineamiento importante sin embargo esto no se aterriza en ningún momento por que no hay capítulo de PATRIMONIO REF. Pg. 36	SE ACOGE	Se ha incluido en el capítulo de Redes y Sistemas
378	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	En propuestas en la tabla 14 matriz estratégica reconocen como eje el patrimonio cultural inmueble además colocan objetivo estratégico, objetivo específico, indicadores, línea base, brecha, etc. Sin embargo al leer el documento evidencia que esto no se desarrolla en ningún lugar por que no hay capítulo patrimonio en propuesta. REF. Pg. 42 https://docs.google.com/spreadsheets/d/1t8dDNQkDDKCs_kktmdkFCR-z-fWFOXAC-/edit?gid=890673599#gid=890673599	SE ACOGE	Se ha incluido en el capítulo de Redes y Sistemas
379	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	En unidades ecológicas se menciona "Bosques urbanos" no se explica el concepto y no si ejemplifica entender mejor a que se refieren.	SE ACOGE	Se retira el término bosque urbano del texto
380	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	Se indica que se debe garantizar la conservación de las islas por su potencial ecosistémico y cultural.	SE ACOGE	Se corrige texto
381	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	Caracteriza con de espacios potenciales algunas imágenes no coinciden con la referencia. Ejemplo: Espacio potencial en La Punta y la imagen es de otra zona del Callao.	SE ACOGE	Se actualiza imagen
382	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	En análisis de Movilidad Urbana no se ha contemplado la Avenida Miguel Grau que es paralela a Saenz Peña es mas ancha y doble vía. Conecta con Av. Guardia Chalaca e	NO SE ACOGE	La descripción de las avenidas es para el Plan de Ordenamiento de Lima



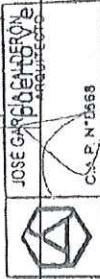
JOSE CARLOS GARCIA
ARQUITECTO
C.S.P. N° 6688



			incluso con la avenida Colonial. Tampoco se ha considerado la avenida Costanera y la Avenida La Paz que conectan al Callao con Lima y a futuro con el aeropuerto. Tampoco se ha considerado la Avenida Haya de La Torre que une las avenidas La Paz, La Marina, Venezuela y Colonial.		orden característico de análisis de cada vía estructurante de Callao
383	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	La data presentada de la llegada de cruceros no esta actualizada ya que en los últimos 2 años el incremento de cruceros al puerto del Callao se han incrementado exponencialmente en los últimos años así como el desarrollo de actividades turísticas marítimas.	NO SE ACOGE	El PDM Callao 2040 recoge la data realizada por el equipo técnico del MCVS periodo 2020-2021 de donde es la fuente de la data de cruceros
384	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	El tomo de Propuesta no ha considerado el Capítulo Patrimonio a pesar de ser mencionado en el Diagnostico, es importante mencionar que la ley de Desarrollo Urbano Sostenible lo menciona.	SE ACOGE	Se ha incluido la red de Patrimonio prehispánico y posterior al prehispánico
385	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	El patrimonio se menciona como recurso cultural y su importancia para el turismo pero no hay propuestas concretas para su desarrollo en el plan, es importante mencionar que su vinculación no solo va desde la puesta en valor, es importante establecer que zonas turísticas se pondrán, estableceran o trabajarán para futuras inversiones, ¿como nos trasladamos desde el aeropuerto, puerto, hotel o restaurante hacia ellos? ¿se han visto rutas o accesos?	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	El sistema de movilidad del PDM 2040 incluye en su propuesta una red vial estructurante que permita conectar a los nodos portuarios y aeroportuarios con el resto de la ciudad
386	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	Nuestro país estableció por ley "corredores turísticos" uno de ellos era el de Callao-Lima para el traslado de visitantes que llegan a nuestro país, por temas de seguridad y tráfico, se ha tomado en cuenta esto a raíz del "nuevo aeropuerto" ya toda la modificación y alteración de accesos hacia y desde el aeropuerto.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	Las determinaciones urbanísticas que establece el PDM Callao 2040 son compatibles con toda la normativa sectorial vigente. El nuevo acceso al aeropuerto se dará a través de la Avenida Santa Rosa. Así mismo, el Plan Maestro del Aeropuerto, contempla un segundo acceso frente al ovalo 200 millas, en el cruce de Gambeta con Faucett. Todas estas vías forman parte del sistema de movilidad del PDM Callao 2040.



387	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	La Visión y modelo de desarrollo urbano del area metropolitana que se plantea . No se ajusta exactamente a la realidad, En el caso del "Enfoque territorial de participación", no se ha convocado a expertos de Callao y respecto a las Salas Abiertas Ciudadanas emplazamos nos envien las pruebas.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	Los estudios del PDM Callao 2040, se sustentan en información objetiva sobre la realidad urbana de la provincia. Como parte del proceso de participación ciudadana efectiva, se ha realizado dos mesas de expertos, información pública que es accesible para cualquier ciudadano que lo requiera.
388	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	¿En la ARTICULACION DE ENFOQUES VIGENTES EN PLANES DEL CALLAO se ha revisado el plan elaborado el 2020-2021? Tenemos entendido que se debían levantar observaciones y mejorarlos como inidica su contrato.? Entendemos que es necesario revisar planes anteriores, pero nos deja dudas sobre el planteamiento que realizan ya que estos planes son pasados y el Callao ha cambiado mucho desde el 2011-2021.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	El PDM Callao 2040 no es un plan nuevo, retoma todo lo avanzado por el MVCS en el periodo 2020-2021, proceso que quedó inconcluso, con múltiples observaciones emitidas por la MPC.
389	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	Indicar el criterio tecnico en la selección de "AREAS URBANAS HOMOGENEAS SELECCIONADAS" donde no se ha considerado el aeropuerto y puerto, considerando que son dos areas que estan vinculadas mucho con la dinamica de la ciudad y tienen que ver mucho con el desarrollo del turismo y el patrimonio, ambas principales actividades con ambas infraestructuras no solo por el acceso y visita a los lugares m tambien por toda la logistica turística que se desarrolla alrededor de ellos, (servicios turísticos como traslados, alimentacion, inversion en la zona, planificacion turística del territorio, el corredor turístico)	NO APLICA	Las AUH del puerto y aeropuerto se han incluido como áreas productivas e industriales consolidadas y en consolidación. En el mapa AUH seleccionadas se hace el énfasis en aquellos usos con potencial de transformación, mientras que el puerto y aeropuerto son infraestructuras que se mantendrán. Asimismo, existen planes independientes al PDM, que se encargan de analizar y proponer específicamente aspectos relacionados al turismo.
390	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	Siguiendo este mismo punto queda claro que no una integración entre la ciudad y el puerto y también de la ciudad y el aeropuerto. Somos CIUDAD PUERTO incluso por historia y ahora CIUDAD AEROPUERTO. Aquí se encuentran	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	El PDM Callao 2040, como se observa en su visión construida participativamente, prioriza a la persona y a la ciudad, donde el puerto y el aeropuerto son parte de la ciudad y no al revés. El puerto y el aeropuerto son parte de la ciudad y no al revés.



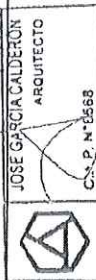
JOSE GARCIA CORDERO
C.O. P. N° 0568

1642

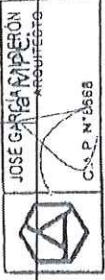


137

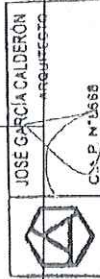
			las infraestructuras mas importantes de la region y el país y no se ha considerado integrarlos a la ciudad.		de la realidad urbana del Callao y como tales forman parte del sistema de movilidad de la ciudad, junto con las vias de integración urbana y los sistemas de transporte
391	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	Referencia de la foto no corresponde a la colocada. No es: Avenida Saenz Peña 2024	SE ACOGE	Se corrigió error material, precisando las fechas exactas.
392	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	Foto de la Casa de la Calle Daniel Nieto que habla del desdoblamiento no se cita la fuente original y tampoco es actual como se pretende demostrar.	NO APLICA	La descripción no precisa que la foto corresponde a ese año, sino que ejemplifica el fenómeno urbano descrito. La foto ha sido recuperada por el equipo técnico en base al anterior registro del PDM.
393	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	En los MAPAS: ESCENARIO TENDENCIAL, INTERMEDIO E IDEAL no se ha considerado en areas en conflicto "La Avenida Santa Rosa" en areas especiales con valor ecologico "La Poza de La Arenilla" y las playas e islas del Callao.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	Si bien los escenarios tendencial, intermedio e ideal identifican las tendencias de las áreas urbanas homogeneas, el reconocimiento final del tipo de orientación se da en la clasificación del suelo. La "La Poza de La Arenilla" y las playas e islas del Callao se clasificaron como suelo de conservación. En el caso de la Vía Santa Rosa no se identificó un conflicto en la ocupación del suelo.
394	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	En la tabla Tabla 11 del árbol de problemas y posibilidades reconocen el puerto y aeropuerto como infraestructuras que generan congestión, contaminación y no son eficientes en relación a la ciudad y en posibilidades y oportunidades señalan que hay que fomentar el turismo con cruceros que llegan al puerto y fomentar el turismo con recorridos desde el aeropuerto sin embargo al leer el contenido del tomo II no se ve ninguna propuesta que aterrice este eje.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	El puerto y el aeropuerto poseen planes maestros sectoriales que rigen su desarrollo específico y que no estan exepptos de la regulación municipales; sin embargo, sus impactos externos son abordados por el PDM por lo cual deben vincularse con los instrumentos de planificación local. Por ello se han planteado planes especificos en el entorno del aeropuerto y el puerto considerando



395	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	En los LINEAMIENTOS presentados por ejemplo en el N°2 "Puerto del Callao y Aeropuerto Internacional Jorge Chavez integrados de forma eficiente y sostenible al territorio y dinamica urbana" es ta desde una perspectiva industrial y comercial. ¿Y el vinculo con la ciudadanía? ¿Como se benefician los ciudadanos desde el tema de contaminación, riesgos naturales, desarrollo economico en el entorno, desarrollo turístico del entorno? ¿Que propuestas hay?.. Otro ejemplo: N° 2 si han dicho en diagnostico que se debe conservar y por otro lado se sabe que en el caso de la Isla San Lorenzo esta considerada intangible ¿Cómo es que dejan la ventan abierta para actividades turísticas en un lugar donde no hay agua, luz y desagüe?. Otro ejemplo N° 8 Centro Histórico del Callao, Sitios Arqueológicos y patrimonio cultural articulados a sus entornos urbanos, comunidad y contextos territoriales de forma sostenible, diversa y accesible., si no lo han considerado en los escenarios tendenciales, intermedio e ideales. Como se articula la ciudad con el puerto y el aeropuerto, lo que se menciona en gran parte de este lineamiento no encierra alguna propuesta concreta, parece diagnostico. Se ha hecho un estudio de los accesos al puerto y sobretodo al aeropuerto, de este ultimo sabemos que sera un caos la construccion de la via elevada Santa Rosa.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	sus potencialidades y mitigando sus impactos negativos. El PDM reconoce la necesidad de áreas económicas productivas en el Callao, a la vez que la necesidad de integración, reordenamiento, mejor aprovechamiento y diversificación de actividades, por lo que propone los Planes Específicos Tipo 02: Sector de Actividad Económica. Respecto a las zonas residenciales donde habrá un impacto de los nuevos proyectos de metro y el nuevo ingreso al aeropuerto, se ha considerado los planes específico Tipo 4 de Renovación urbana. Asimismo, respecto a la Isla San Lorenzo, esta área se ha clasificado como suelo de conservación en el cual se protege su valor ambiental y natural. Igualmente, para el ámbito de la zona monumental del Callao, se reconoce la existencia del Plan Específico de la Zona monumental. Se precisa que los escenarios constituyen una representación de las principales tendencias, pero es en la clasificación donde se determina finalmente la orientación del uso de las distintas áreas.	1644
396	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	Continuando con el LINEAMIENTO N°9, es lamentable que no hayan recogido parte del plan que han revisado. El Callao necesita un IMP Callao. Sería saber el criterio tecnico para retirar esa propuesta.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	El PDM Callao 2040 no es un plan nuevo, retoma todo lo avanzado por el MVCS en el periodo 2020-2021, proceso que quedó inconcluso, con múltiples observaciones planteadas por	139



397	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	En propuestas en el punto 1.1.1 estrategias para la acción urbanística reconocen el preservar la identidad cultural como un lineamiento importante sin embargo esto no se aterriza en ningún momento por que no hay capítulo de PATRIMONIO	SE ACOGE	Se incluire en la seccion de Redes y Sistemas
398	Juan Manuel Dávila Herrera	Callao	En propuestas en la tabla 14 matriz estratégica reconocen como eje el patrimonio cultural inmueble además colocan objetivo estratégico, objetivo específico, indicadores, línea base, brecha, etc. Sin embargo al leer el documento evidencia que esto no se desarrolla en ningún lugar por que no hay capítulo patrimonio en propuesta.	SE ACOGE	Se incluire en la seccion de Redes y Sistemas
399	Eduardo Marcelo Yupanqui Apaza	Bellavista	Con respecto al Mapa Temático P02_SU.06_PDM_CALL_ESTRUCTURACION_URBANA_A0, se observa en lo que respecta al distrito de Bellavista considera 02 tipos de Estructuración Urbana teniendo un área mayor considerado como Área de Consolidación de Intensidad 1 (ACI 1) y un área menor considerada como Área de Consolidación de Intensidad 2 (ACI 2), por lo que se recomienda que se considere a todo el distrito como Área de Consolidación de Intensidad 1 (ACI 1), por existir en todo el distrito un área consolidada urbana, así como consolidado el sistema vial.	NO SE ACOGE	De acuerdo al análisis de Áreas Urbanas Homogéneas se ha identificado que existen zonas diferenciadas en el distrito, por lo que ello se refleja en la determinación de la consolidación y su nivel de intensidad diferenciada en el distrito. Sin embargo, en la clasificación ambas son suelo consolidado.
400	Eduardo Marcelo Yupanqui Apaza	Bellavista	REF. Mapa Temático P02_SU.06_PDM_CALL_ESTRUCTURACION_URBANA_A0 En cuanto al Mapa P02_SU.07_PDM_CALL_SISTEMA_DE_EQUIP_METROPOLITANO_A0 Sistema de Equipamiento Metropolitano con respecto a lo deportivo, se observa en el mapa propuesto el Estadio Miguel Grau solo está graficado parte del complejo deportivo el cual se sugiere que debe graficarse por completo, por existir otras áreas de deporte que forman parte del complejo como una piscina, coliseo deportivo entre otros.	SE ACOGE	Se realizara la modificacion del poligono en el mapa solicitado

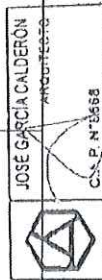


JOSE GARCIA CALDERON
Ingeniero de Edificación
C. P. N. 6888



401	Lenin Samuel Reyes Vega	San Isidro	P02_SU.07_PDM_CALL_SISTEMA_DE_EQUIP_METROPOLITANO_A0 https://docs.google.com/document/d/1-S_6xSwf1zJqEgNvRTZ6nykLm9xDBJV/edit De la propuesta del PDM Callao al 2040 que se publicó el 12 de febrero de 2025 en la página web de la Municipalidad del Callao, se aprecia que la CALLE LAS BRISAS se convierte en una vía de carácter colectora y tendrá una sección vial de 16.80 metros de ancho de vía, como se muestra a continuación: 1.1 Ante ello, nos encontramos en desacuerdo con la propuesta de sección vial de 16.80 metros de ancho de vía porque existe un antecedente en el Plano de Trazado y Lotización aprobado por la Gerencia de Habilitaciones Urbanas de la Gerencia General de Asentamientos Humanos de la Municipalidad Provincial del Callao a favor del Asentamiento Humano Santa Beatriz, que se encuentra en el expediente 10539507 – CODIGO DE PROYECTO N° 256-2016-MPC-GGAH-GHU-AT de octubre de 2016, el cual les adjuntamos a la presente y que considera para la CALLE LAS BRISAS una sección vial en el tramo B-B que es variable de 8.00 ml – 13.00 ml, la cual se debe respetar y mantenerse vigente en la propuesta del PDM Callao al 2040 por los siguientes argumentos: - Mediante Resolución Gerencial Regional N° 052 del 26 de diciembre de 2011, emitido por el Gobierno Regional del Callao, se aprobó la ejecución de obra "MEJORAMIENTO DE CALLES EN EL AAHH SANTA BEATRIZ – CALLAO" por un costo total de S/4,641,382.68 (CUATRO MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA Y UN MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y DOS CON 68/100 SOLES), lo que significó una inversión para el mejoramiento de la infraestructura vial urbana de este sector, formulado en el Proyecto de Inversión Pública de código SNIP N° 189899 y la Licitación Pública N° 0025-2011. El expediente de construcción tomó en consideración el entorno urbano, las secciones viales y	Se están respetando los derechos viales para la vía Ca. Las Brisas-Ca. A dados por el Planeamiento Integral INMAR aprobado por Ordenanza Municipal 013-2019 modificada con la Ordenanza 015-2019 que aprueba la modificación del anexo 1 de la Ordenanza Municipal 013-2019, ordenanza que restituya la vigencia de los planeamientos integrales aprobados en la Provincia Constitucional del Callao, en donde se indica el planeamiento integral sector comprendido entre la Av. Coronel Nestor Gambetta y la Av. Playa Oquendo, en la que se aprueba la sección para vía Ca. Las Brisas-Ca. A con 16,80m
-----	-------------------------	------------	---	---

NO SE ACOGE



peatonales existentes en concordancia con las secciones viales descritos en el plano de TRAZADO DE LOTIZACIÓN aprobado N° 419-2000-MPC-GGAH-GHU-AT, considerando para el ancho de vía propuesto que finalmente quedó aprobado en el Plano de Trazado y Lotización emitido por la Gerencia de Habilitaciones Urbanas de la Gerencia General de Asentamientos Humanos de la Municipalidad Provincial del Callao que les hemos adjuntado. - Tal y como se encuentra la vía Calle Las Brisas con su sección variable de 8.00 ml – 13.00 ml, se aprecia con respecto a la evaluación ambiental causa – efecto, que los impactos ambientales positivos son superiores a los impactos negativos, los mismos que pueden ser prevenidos y mitigados. - Por la ubicación y las características socioeconómicas de la población habitante en el área colindante a la Calle Las Brisas, se concluye que la sección vial variable de 8.00 ml – 13.00 ml, beneficiará a los residentes y visitantes de la zona, mejorando la morfología del paisaje constructivo del entorno urbano. - La Calle Las Brisas ha sido diseñado en cumplimiento de las normas de diseño geométrico DG-2001 del MTC; tal y como, se describe en la memoria descriptiva del mejoramiento de Calles en el A.H. Santa Beatriz – Callao que fuera desarrollado por el Gobierno Regional del Callao y que les adjuntamos a la presente. El cual establece un ancho de calzada (pista) mínimo de 5.50 metros y 6.00 metros, siendo necesario para vías con conexión a la Av. Néstor Gamba un ancho mínimo de dos carriles de 3.00 metros es decir 6.00 metros de sección. - Con respecto al diseño vial se ha tenido en consideración que las secciones existentes de las Calles colindantes con el A.H. Santa Beatriz – Callao han sido propuestas en su ejecución, tomando en consideración el propio alineamiento y asentamiento de las viviendas en el tiempo, siguiendo dicho perfil urbano. - Está permitido el uso de vehículos livianos, el tránsito peatonal es irrestricto, el flujo de

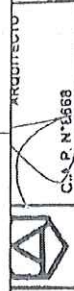


ARQUITECTO
C.S.P. N° 5568

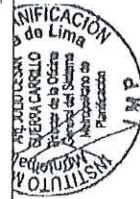


vehículos semipesados es eventual, permite el tránsito de bicicletas. - La Calle Las Brisas brinda el acceso a las propiedades adyacentes con adecuada accesibilidad al local. 1.2 Por otro lado, consideramos que la CALLE LAS BRISAS debe mantener la sección vial existente que es variable de 8.00 ml – 13.00 ml, basado en otros antecedentes recogidos en el mismo sistema vial provincial actual, aprobado por la Ordenanza Municipal N° 000014 del 08 de setiembre de 2003 y modificada por la Ordenanza Municipal N° 000046 de fecha 30 de setiembre de 2009, como por ejemplo es el caso de las vías colectoras denominadas Jirón Heros y Jirón Colina, que mantienen su sección vial existente, por su lado el Jirón Heros tiene una sección de 13.40 metros y en el caso del Jirón Colina tiene una sección de 12.00 metros de ancho que se mantuvieron a pesar del cambio de categoría de vía local a vía colectora. Además, tenemos otros casos de vías colectoras con sección vial de vía local, que se indican en la misma propuesta del PDM Callao al 2040, como por ejemplo la vía denominada Los Vencedores que tiene una sección propuesta de 11.00 metros, Av. Prolongación Dos de Mayo que tiene una sección propuesta de 12.00 metros, Jirón Los Cipreses que tiene una sección propuesta de 12.00 metros, la Calle A que tiene una sección propuesta de 8.4 metros y la Calle Amazonas que tiene una sección propuesta de 11.20 metros. Las cuales son características de una vía local pese a tener la categoría de una vía colectora, en función a ello, les solicitamos que LA CALLE LAS BRISAS, que se propone como vía de carácter colectora, mantenga su misma sección existente que es variable de 8.00 ml – 13.00 ml. Con la finalidad de NO AFECTARSE a la propiedad privada consolidada tanto del AAHH SANTA BEATRIZ como de INMOBILIARIA MARITIMA S.A. que se sirven de dicha vía pública para acceder a sus inmuebles.

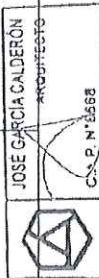
REF. Plano de Sistema Vial - Lamina C-43



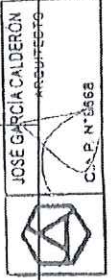
ARQUITECTO
C.A.P. N° 2568



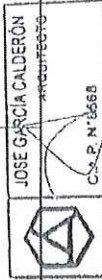
402	Lenin Samuel Reyes Vega	San Isidro	La Avenida Playa Oquendo en la propuesta que se plantea en el PDM Callao 2040 permanece como vía colectora, pero con distinta sección vial por un lado señalan 33.00 metros de ancho en el tramo comprendido Av. Miguel Grau (A) - VÍA PERIFÉRICO VIAL NORTE pero se contraponen con la continuación de la Avenida Playa Oquendo en el tramo de PERIFÉRICO VIAL NORTE - LOS VENCEDORES que tiene 30.00 metros de ancho de sección vial. Lo cual se solicita uniformizar a 30.00 metros de ancho de sección vial, conforme dicta la Ordenanza Municipal N° 000065 del 23 de noviembre de 2008 que aprueba el Plano N° 012-2008-MPC-GGDU-GPUC, el Planeamiento Integral del diseño urbano y de los módulos viales del sector Ex Fundo Oquendo según gráfico: REF. Plano de Sistema Vial - Lamina C-42 A y C-42 B El Periférico Vial Norte aprobado mediante Resolución Ministerial N° 233-2000-MTC-15.02 se mantiene vigente en la propuesta del PDM Callao 2040; sin embargo, por información del Ministerio de Transportes y Comunicaciones contenido en el Oficio N°0075-2023-MTC-19 suscrito por la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, se nos informó que este proyecto vial ya no tiene vigencia en la actualidad; por lo que, consideramos que se debería dejar sin efecto, dado que ahora el proyecto en la actualidad se denomina Anillo Vial Periférico, aprobado mediante la Resolución Ministerial N° 1084-2017-MTC-01.02 del 09 de noviembre de 2017 y la Resolución Ministerial N° 918-2017-MTC-01.02 del 14 de setiembre de 2017, el cual tiene un trazo distinto y que no continúa más allá del ovalo 200 millas contrario a lo que se plantea en la propuesta, por lo que, debería dejarse sin efectos dado que ha perdido su vigencia.	NO SE ACOGE	Para la Av. Playa Oquendo se está respetando lo indicado en el Plan Urbano Director de Callao, así como la Ordenanza Municipal N° 000065 del 23 de noviembre de 2008
403	Lenin Samuel Reyes Vega	San Isidro	REF. Plano de Sistema Vial - Lamina ER04-A	NO SE ACOGE	El derecho vial persiste a la ejecución de cualquier proyecto



404	Lenin Samuel Reyes Vega San Isidro	https://docs.google.com/document/d/10LLwLMhQ850IBa-gVo_U6vGP4XHNnz-5/edit Por otro lado, respecto de la propuesta del PDM Callao 2040 no se encuentra señalado en su planificación las autorizaciones de la LINEA DE ALTA MÁREA otorgado a los inmuebles en el sector del EX FUNDO LA TABOADA, debiendo respetarse la LINEA DE ALTA MÁREA (la cual en nuestro caso, se cuenta con la respectiva LAM APROBADO) conforme se indica: Dicho lo anterior, cabe señalar que en el marco de la aprobación de la LAM, la Dirección de Hidrografía y Navegación efectuó la correspondiente evaluación técnica, en donde se evaluó que el límite de la franja paralela a la LAM no sea menor de 50 m. Así, se establece lo siguiente: REF. área de playa continental – P02_SU.01 En el mapa de "Estructuración Urbana – P02_SU.06" plantea un "área logística" que colinda hacia el oeste con un "área de preservación por valor ambiental" y el océano pacífico. En la propuesta del PDM Callao 2040 no se indican ¿cuál es límite entre el área logística (industrial) y el área de preservación ambiental? ¿tampoco se indica si está se define a partir de una LAM? El mapa "Sistema de Infraestructura Ecológica" plantea un "área de playa continental – P02_SU.01" que colinda hacia el oeste con el océano pacífico. Entendemos que los límites en los mapas y planos son referenciales; sin embargo, la propuesta del PDM Callao 2040 debe establecer con exactitud, el límite entre el área urbana y el área de playa continental ¿Se tomara en cuenta una LAM para dicha determinación? No está claramente definido. En el plano "delimitación de áreas para la elaboración de planes complementarios / P04_PC.01", se encuentra el	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	La delimitación de la LAM ha sido considerada en la clasificación del suelo.
405	Lenin Samuel Reyes Vega San Isidro	El mapa "Sistema de Infraestructura Ecológica" plantea un "área de playa continental – P02_SU.01" que colinda hacia el oeste con el océano pacífico. Entendemos que los límites en los mapas y planos son referenciales; sin embargo, la propuesta del PDM Callao 2040 debe establecer con exactitud, el límite entre el área urbana y el área de playa continental ¿Se tomara en cuenta una LAM para dicha determinación? No está claramente definido. En el plano "delimitación de áreas para la elaboración de planes complementarios / P04_PC.01", se encuentra el	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	El límite del Plan Específico lo establece la LAM, la cual a su vez delimita el límite del área urbana. Es decir, los planes específicos solo se pueden realizar en áreas urbanas, por lo cual el Plan Específico Litoral culmina en la línea límite de la LAM.



406	Lenin Samuel Reyes Vega	San Isidro	"Plan Específico Litoral", actividad económica logística; sin embargo, el límite hacia el oeste (océano pacífico) no se encuentra precisado. REF. Estructuración Urbana – P02_SU.06 y P04_PC.01 DEJAMOS COMO OTRA OBSERVACIÓN, que en la propuesta del PDM Callao 2040 se deberá considerar los usos industriales en el límite hacia el oeste (océano pacífico) tomándose en consideración que el Plan Nacional de Competitividad e Infraestructura aprobado por D.S. 345-2018-PCM considera a dicho sector como de consolidación de Uso Industrial y que éste está identificado como una zona de POTENCIALIDAD ECONÓMICA PRODUCTIVA de orden logístico, por estar en la zona inmediata al Puerto y al Aeropuerto. Además, que la zona industrial es una en proceso de consolidación, siendo necesaria para el desarrollo de la industria en el país, por lo que no deben ser aplicados los criterios de regeneración urbana en una zona que tiene derechos adquiridos respecto a su uso industrial. Ello debido a que, actualmente se realizan actividades industriales de gran envergadura y que han sido amparados mediante los correspondientes títulos habilitantes. Así, reiteramos que, debe respetarse lo señalado en la Ordenanza Municipal N°000060-2008 en su artículo 1 aprueba la actualización de la Zonificación General de los Usos del Suelo de la Provincia Constitucional del Callao, en el sector comprendido entre el río Chillón, Av. Néstor Gambetta, el río Rímac y el Océano Pacífico cambiando la zonificación existente de Zona de recreación Pública (ZRP) y de otros Uso (OU) a Gran Industria (IG), así como asignar la zonificación de Gran Industria IG e Industria Elemental y Liviana IEL, precisándose que en los predios afectados por la Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de acuerdo a la Ley N°27329, se ha incorporado la Zonificación de Usos Especiales OU a los referidos predios. Cabe señalar, que en el Informe N° 090-	NO SE ACOGE	El PDM establece la clasificación del suelo respetando la delimitación de las áreas protegidas como la Línea de Alta Marea (LAM), a partir de las cuales se trazan los límites del área urbana. En ese sentido, el límite de la zona industrial litoral se establece a partir de la LAM. Asimismo, el PDM no establece zonificación, el cual se realizará en el PDU.
-----	----------------------------	------------	---	-------------	---



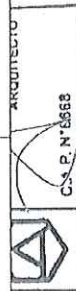
2008-MPC-GGDU-GPUC que sirvió de sustento para la promulgación de la Ordenanza Municipal N° 000060-2008-MPC, en su primera conclusión describe que la zona de dominio restringido y zona de playa protegida son objeto de zonificación. En ese orden de ideas cuando la Ordenanza Municipal N° 000060-2008-MPC se refiere al sector comprendido entre la Av. Néstor Gambetta y el Océano

Pacífico se refiere con mayor exactitud al área comprendida entre la Av. Néstor Gambetta hasta incluso más allá de la línea de alta marea (área de playa); la misma que debe contar con zonificación de carácter industrial; lo cual es indicado en el artículo 2 de la Ordenanza Municipal N° 000060-2008.

Por consiguiente, solicitamos que se respete lo señalado en la Ley N° 29090 LEY DE REGULACION DE HABILITACIONES URBANAS Y EDIFICACIONES en el ARTICULO 14 que indica "no podrá establecerse ninguna zonificación con menor capacidad edificatoria o de uso de suelo" inferior a los que señalan las certificaciones urbanas que fueron sustentos de nuestras autorizaciones que expresamente son para fines industriales:

"Artículo 14.- Información o documentos previos
Ninguna modificación al Plan de Desarrollo Urbano podrá establecer una zonificación con menor capacidad edificatoria o de uso del suelo inferior a los indicados en los documentos previos, definidos en el presente artículo, y que fueron emitidos en base a una zonificación aprobada de conformidad con lo establecido en el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano".

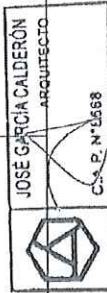
Al amparo de lo dispuesto en el artículo 173 y en el inciso 174.3 del artículo 174 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General, debemos señalar que, en ejercicio de nuestro derecho de defensa y debido procedimiento administrativo, nos reservamos el derecho de ampliar nuestros argumentos y de actuar mayores pruebas de las que se han presentado.



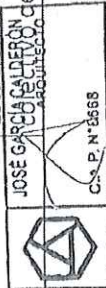
ARQUITECTO
C.S. P. N° 5868



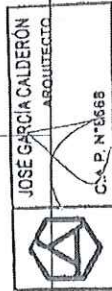
		Estructuración Urbana – P02_SU.06		https://docs.google.com/document/d/1RN49IX6gLhTTCW/a_kBiL2qTSPUt_4vZyi/edit Adjunto documento como ATU		YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	Se respondieron las consultas específicas del expediente.
407	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince		https://docs.google.com/document/d/1vXaixWfta49kfbpm_sooZ9izwVf4tvdqB/edit		NO SE ACOGE	El PDM Callao 2040 no es un plan nuevo, retoma todo lo avanzado por el MVCS en el periodo 2020-2021, proceso que quedó inconcluso, con múltiples observaciones emitidas por la MPC, lo mostrado en la figura no es un lineamiento para las propuestas presentadas solo una recopilación de información
408	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince		En general, se han identificado mapas donde la representación de la ruta troncal y alimentadores del Metropolitano, administrado por la empresa COSAC I, figura como "CONSAC", debiendo ser corregido.		NO SE ACOGE	El PDM Callao 2040 no es un plan nuevo, retoma todo lo avanzado por el MVCS en el periodo 2020-2021, proceso que quedó inconcluso, con múltiples observaciones emitidas por la MPC, lo mostrado en la figura no es un lineamiento para las propuestas presentadas solo una recopilación de información
409	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince		Además, se ha identificado que también existen líneas de metro que no presentan la numeración correcta con respecto al trazo representado en el mapa, como el que se muestra en la figura 646 (página 704), tanto del Ramal de la línea 04, como con el trazo de la línea 02 del metro.		NO SE ACOGE	En el documento de propuesta se colocó el listado de vías que tendrán nuevas redes o el mejoramiento de estas para la interconexión entre Callao misma y Lima.
410	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince		Con respecto al inciso d) "Red de Transporte Colectivo de pasajeros (RTCP)" (página 114), se sugiere que se realice un planteamiento de zonas o sectores donde se requiera el desplazamiento de pasajeros con el objetivo de crear nuevas redes de interconexión vial entre Lima y Callao, y no solo analizar el estado actual; dado que, esto genera un escenario de operación bajo condiciones actuales y no con condiciones que induzcan a desplazamientos óptimos, como por ejemplo un sistema de Bus Rapid Transit (BRT) en		NO SE ACOGE	



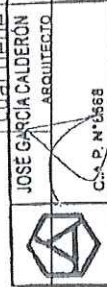
		la avenida Circuito de Playas en la Costa Verde o un sistema de buses ligeros que conecten el Parque Porcino con Ciudad del Deporte.			El Área Urbana del Parque Porcino presenta un teleférico y el diseño e inclusión al Sistema Vial Provincial de Callao se está tomando en cuenta la Av. Central, Av. Chillón, Av. Prolongación Naranjal, Ca. Tacna, Av. Parque Porcino Centro, Av. Prol. Central Norte y la Av. Parque Porcino Norte que conectaría con Ciudad del Deporte. Con respecto a Pachacútec, Ventanilla se tienen proyectos de red de teleféricos, red de cabotajes de pasajeros y carga, red de transporte público y la integración a la red ciclista.
411	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	Adicionalmente a lo mencionado, la propuesta del Plan de Desarrollo Metropolitano del Callao, debe considerar que los suelos clasificados como "Suelo urbano en consolidación" y "Suelo Periurbano" presentarán un aumento de densidad poblacional al presentar mayor disponibilidad de suelo. Áreas urbanas como Parque Porcino y Pachacútec son áreas en constante crecimiento demográfico, factor que debe ser considerado para plantear alternativas de desplazamiento y reforzar la conexión vial hacia Lima Norte (distritos de Santa Rosa, San Martín de Porres, Puente Piedra) mediante nuevos sistemas de transporte urbano a mediano y largo plazo. Se debe considerar en los cálculos de demanda de una forma prospectiva en las futuras demandas para las propuestas de transporte público, no se debe basar en un enfoque que solo responda a la demanda actual sino también al potencial que permite las nuevas líneas de transporte público.	NO SE ACOGE	El Área Urbana del Parque Porcino presenta un teleférico y el diseño e inclusión al Sistema Vial Provincial de Callao se está tomando en cuenta la Av. Central, Av. Chillón, Av. Prolongación Naranjal, Ca. Tacna, Av. Parque Porcino Centro, Av. Prol. Central Norte y la Av. Parque Porcino Norte que conectaría con Ciudad del Deporte.
412	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	La zona de Parque Porcino tiene un gran potencial, tanto como futuras zonas de desarrollo urbano y para la oferta de la red vial y transporte público. En ese sentido, se debe implementar corredores de transporte público masivo en esa zona, dado que, hay mucho potencial urbanístico y de transporte público perdidos. Esto puede ser previsto en mediano y/o largo plazo.	NO SE ACOGE	El Área Urbana del Parque Porcino presenta un teleférico y el diseño e inclusión al Sistema Vial Provincial de Callao se está tomando en cuenta la Av. Central, Av. Chillón, Av. Prolongación Naranjal, Ca. Tacna, Av. Parque Porcino Centro, Av. Prol. Central Norte y la Av. Parque Porcino Norte que conectaría con Ciudad del Deporte.
413	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	De la misma manera, se recomienda priorizar el transporte público rápido y masivo en la zona de Pachacútec que tiene bajos niveles de accesibilidad por la topografía abrupta que la distancia de la troncal del transporte público de la avenida Néstor Gambeta. En ese sentido, se ha encontrado	NO SE ACOGE	En la zona de Pachacútec y en todo el distrito de Ventanilla, se tienen las propuestas de Tren tranvía ruta 1 y 2, Estaciones de transporte público y de pasajeros



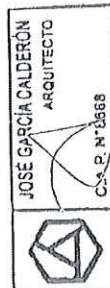
		un gran potencial de desarrollo de transporte a la conexión con el distrito de Santa Rosa de Lima Metropolitana; por lo cual, se debe priorizar como eje de transporte público.		segregados, exclusivos y mixtos que permiten el transporte público en la metrópoli de Callao incluyendo a Ventanilla. Se tienen propuestas de teleféricos en el distrito de Ventanilla, también se tiene la propuesta de la ubicación del Terminal Terrestre que puede ser encontrado en el Programa de Inversiones del Sistema de Movilidad con el código TT-01, Proyecto de Creación de un Terminal Terrestre, en el distrito de Ventanilla, Provincia Constitucional del Callao, Departamento del Callao
414	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	Se recomienda compatibilizar las propuestas de movilidad con el Plan de Desarrollo Urbano de Lima Norte, respecto a las propuestas de conexiones viales y sistemas de transporte urbano planteados.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA
415	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	Con respecto a la propuesta de "Red de Teleféricos", se ha identificado que en la figura 66 "Propuesta de Red de Transporte Colectivo de pasajeros(as) rodado", solo se han graficado cuatro (04) trazos y estos no guardan relación en la numeración entre el mapa y el texto descrito en la siguiente página (página 117)	SE ACOGE
416	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	En el documento de propuesta se plantea una estación intermodal subterránea que conecte el Tren de Cercanías y la Línea 3 del Metro de Lima en el óvalo 200 Millas (pág. 225). Con relación a ello, la Línea de Metro más próxima es la Línea 4 no la Línea 3.	SE ACOGE
417	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	En la pág. 100 de la propuesta se señala: "La ATU de acuerdo con sus competencias debe realizar una reestructuración del sistema de movilidad de Lima y Callao que incluya la aprobación de un nuevo plan regulador de rutas de transporte colectivo de pasajeros(as), el cual debe	SE ACOGE



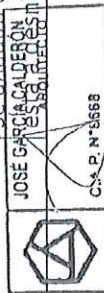
		priorizar los ejes viales de mayor potencial". Al respecto, el Plan Regulador de Rutas fue aprobado en diciembre de 2024 mediante resolución de presidencia ejecutiva N° 282-2024-ATU/PE, por lo que se solicita corregir este lineamiento.			
418	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	Corregir el título del mapa "Red de movilidad activa y micromovilidad" (pág. 112).	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	Ya fue actualizado en el documento
419	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	En la red de transporte logístico, se recomienda identificar áreas de equipamiento logístico para las reservas de suelo o, en su defecto, indicar la tipología requerida para ser considerada en el próximo Plan de Desarrollo Logístico (pág. 117 – 118).	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	En la Provincial Constitucional de Callao no se tiene suelo disponible para uso o equipamientos logísticos pero si se prevee la mejora de las existentes incluyendo el mejoramiento de la Red de Transporte Logístico
420	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	En la sección vial de la av. Elmer Faucett, tramo av. Morales Duárez – av. Santa Callao (EN08): Se propone una sección que contempla módulos de una vía expresa deprimida, y por debajo de esta una línea de metro (presumiblemente correspondiente al ramal de la Línea 4).	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	Ya se tiene actualizada la sección para la Av. Elmer Faucett
421	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	De acuerdo con los Estudios de Diseño de Ingeniería (EDI) del Ramal de la Línea 4 del Metro, las cajas de las estaciones que se ubican en la av. Faucett (tramo av. Morales Duárez - av. Santa Callao) ocupan una sección considerable del subsuelo, llegando hasta el nivel de calzada, por lo que sería imposible contemplar la implementación de una vía expresa deprimida como lo propone la sección propuesta. Como ejemplo se muestra la sección transversal de la estación Santa Callao y estación Bocanegra. Se recomienda revisar y compatibilizar.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	Ya se tiene actualizada la sección para la Av. Elmer Faucett
422	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	Del mismo modo, de manera compatible con el Plan de Movilidad Urbana (PMU), actualmente en elaboración, se recomienda que a nivel se considere reservas de espacio modulares para sistemas de transporte (referencialmente buses) en superficie que puedan operar de manera complementaria al del metro. En ese sentido, el PMU	NO SE ACOGE	Se tiene espacio de reserva para transporte masivo en la parte central de la sección de la Av. Tomás Valle, la cual tiene código A17-A17-C



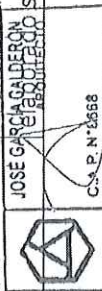
		propone un corredor de buses de mediana capacidad que recorre toda la av. Tomás Valle (desde la av. Túpac Amaru) hasta la av. Elmer Faucett y finaliza en la av. Morales Duárez con la av. Santa Rosa (Eje Tomás Valle - Morales Duárez).			
423	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	En la sección vial de la av. La Marina, tramo óvalo Saloom – av. Haya de la Torre (ER02-A) y tramo av. Haya de la Torre – av. Insurgentes (ER02-B): En las secciones viales propuestas para ambos tramos, se aprecia la inclusión de un Metro.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	Ya se tiene actualizada la sección de la Av. La Marina
424	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	En la sección presentada se incluye la implementación de un metro, lo cual no condice con la red de metros aprobada y tampoco con la cartera de proyectos del PMU (actualmente en ejecución); por el contrario, se prevé para esta vía una ampliación del Corredor Rojo hasta la av. Sáenz Peña; por lo que sería importante prever espacios modulares para dicho Corredor. Se recomienda revisar y compatibilizar.	SE ACOGE	Se actualizó la sección A09
425	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	Av. Santa rosa: Tramo óvalo Saloom – prolongación Dos de Mayo (EN06-B) El gráfico de la sección vial correspondiente a este tramo incluye un Metro.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	Ya se tiene actualizada la sección de la Av. Santa Rosa
426	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	De acuerdo con la gráfica de esta sección, se tiene un Metro en este tramo; con relación a ello, no se encuentra propuesta al respecto en el documento del PDM Callao. De igual manera, no es una propuesta que se incluya en la cartera de proyectos del PMU. Por otro lado, en esta sección no se está considerando el proyecto "Vía Expresa Santa Rosa" que se encuentra en curso vía G2G, no se está considerando.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	Ya se tiene actualizada la sección de la Av. Santa Rosa



427	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	Av. Néstor Gambetta: Tramo óvalo 200 Millas – óvalo Ventanilla (EN01-C) Av. Néstor Gambetta: Tramo óvalo Ventanilla – calle A (EN01-D) Av. Néstor Gambetta: Tramo calle A – límite provincial (EN01-E) La sección vial propuesta para estos ejes incluye en su composición modular al tren de cercanías.	NO SE ACOGE	La propuesta de tren tranvía ruta 2 responde a una opción más para aligerar el tráfico de carga y pasajeros
428	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	Actualmente ya se tiene definido el trazo del tren de cercanías Lima – Barranca, el cual no pasará por esta vía. No obstante, el PMU incluye la propuesta de un corredor vial de transporte de alta capacidad en el Eje Gambetta, el cual debería ser considerado por el PDM Callao para este eje. En ese sentido, se recomienda que en lugar de referirse al tipo de tecnología en la composición modular de la sección vial, se refiera a la reserva de espacio para transporte público de forma general; en este caso en particular, se sugiere tomar como base la propuesta del estudio conceptual del "Corredor Vial Néstor Gambetta", el cual se comparte en el siguiente enlace: https://atugobpe-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/ditu49_atu_gob_pe/Et0Q4P7LcIVHvLurqTd8NUABvCHzIqyDXEz5h19dMUCa9g?e=2Z2UEy	NO SE ACOGE	La propuesta de tren tranvía ruta 2 responde a una opción más para aligerar el tráfico de carga y pasajeros
429	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	Av. Néstor Gambetta: Tramo av. Morales Duárez – óvalo 200 Millas (EN01-B) La sección vial propuesta para este tramo muestra una vía a nivel.	SE ACOGE	Se añadirá una nota indicando que está a desnivel
430	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	Con respecto a la sección vial mostrada en esta gráfica, es necesario precisar que este tramo actualmente cuenta con una vía a desnivel debido al aeropuerto, la cual no es considerada en esta propuesta de sección, por lo que se recomienda actualizar la gráfica.	SE ACOGE	Se añadirá una nota indicando que está a desnivel



431	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	Av. Canta Callao: Tramo av. Faucett – límite provincial (EN02) Este tramo presenta una sección vial que incluye la propuesta de una vía expresa, además de la inclusión del tren de cercanías en la composición modular y, también un Metro.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	La propuesta del tren tranvía ruta 2 responde a una opción más para aligerar el tráfico de carga y pasajeros, asimismo, la sección se muestra a nivel
432	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	Este tramo coincide con el eje del Periférico Vial Norte, el cual no se visualiza en esta propuesta; siendo que, en el gráfico de la sección vial se aprecia la inclusión de un Metro y una vía expresa. Estas propuestas no estarían alineadas a lo planteado por el Periférico Vial Norte, para el cual se tiene determinada una vía a nivel. Asimismo, el PMU propone un corredor vial de transporte para el eje del Periférico Vial Norte.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	La propuesta del tren tranvía ruta 2 responde a una opción más para aligerar el tráfico de carga y pasajeros, asimismo, la sección se muestra a nivel
433	David Robinson Vargas Campana (ATU)	Lince	De igual manera, se precisa que el trazo del tren de cercanías Lima – Barranca ya se encuentra definido y no pasa por este tramo, por lo que es necesario su modificación.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	La propuesta de la sección responde a una opción más para aligerar el tráfico de carga y pasajeros
434	María Eleonor Claudio Bejarano	Callao	Inclusión de Habitación de Playas. No existe - Sección debe de ser creada e integrada. Debido al cambio climático se están perdiendo zonas de playa en el litoral y debido al incremento de la población deben de habilitarse playas en el Callao, mas aun cuando estamos rodeados de mar y no hay suficientes playas para el goce y disfrute de la población. Las playas son parte del bienestar de la población y la implementación de espigones o rompeolas para la habilitación de playas tanto en la bahía Sur como en la bahía norte son necesarios, no solo para bienestar de la población, si no también como protección en caso de maretales y oleajes anómalos que ocurren todos los años. Ver documento adjunto con la relación de playas que deben ser habilitadas y la infraestructura requerida para ello.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	El sistema de infraestructura ecológica y espacios abiertos, y el Plan provincial de espacios públicos busca la habilitación de playas para el usufructo de la población, para tal fin se han considerado como suelos de protección las zonas de playas y dentro de ellos se proponen proyectos de habilitación de playas con sus particularidades.
435	María Eleonor Claudio Bejarano	Callao	La Lamina D15_SD.03 Mapa "PANORAMA AMBIENTAL Y RIESGO DE DESASTRES" debe incluir TODO CHUCUITO. El Mapa ha obviado la zona de Chucuito como zona de alto	NO SE ACOGE	El análisis de riesgos ha sido realizado siguiendo el método de la Norma Técnica de Evaluación de Riesgos de Desastres (NTD-RD) del Ministerio de Transportes y Obras Públicas.



JOSE GARCIA CAJALAN
Instituto Registral y Catastral
C.S. P. N° 2668



436	María Eleonor Claudio Bejarano	Callao	riesgo. Indica como zona SCR-01 la zona del Callao monumental y la zona de La Punta, pero no incluye a CHUCUITO, que es el istmo o la parte mas angosta de la Península. En este caso TODA LA PENINSULA esta en ALTO RIESGO. Es importante mencionar que toda la Península está en alto riesgo en caso de Tsunamis, maretaos u oleajes anómalos, mas aun Chucuito con la perdida de 200 mts de playa y la erosión costera. Para mayor sustento, aquí alcanzamos el enlace del Informe de Evaluación de Riesgo de Desastres de la Gerencia Regional de Defensa Nacional, Defensa Civil y Seguridad Ciudadana de la región del Callao, elaborado en Diciembre del 2024 y que está en publicado en Sigrid la Biblioteca Virtual del Estado Peruano. Aquí el enlace del Informe en mención: https://sigrid.cenepred.gob.pe/sigridv3/documento/18352 Asimismo, por otro lado el PDM debe incluir una propuesta de infraestructura adecuada de evacuación vertical en caso de Tsunamis. REF. D15_SD.03 Mapa "PANORAMA AMBIENTAL Y RIESGO DE DESASTRES" Incluir Sección de Patrimonio. Incluir una sección de patrimonio en el PDM, más aún cuando se está en proceso de postular el Real Felipe como patrimonio cultural de la humanidad ante la UNESCO y para protección de otras zonas, monumentos, etc. que son parte del patrimonio del Callao.	de la guía para la elaboración de planes urbanos
-----	-----------------------------------	--------	---	---

SE ACOGE



JOSE GARCIA CALDERON

ARQUITECTO

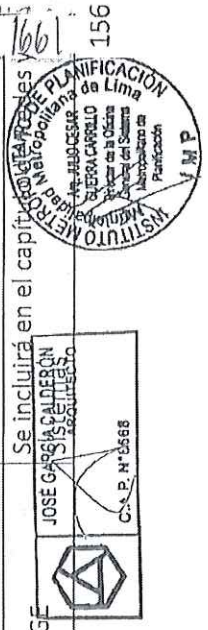
C.S.P. N° 0668

Se ha incluido La Red de Patrimonio de la Región de Callao

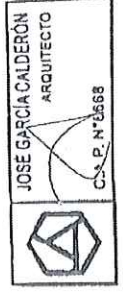
1660



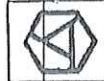
			https://docs.google.com/document/d/1EfIU7-8SEM0X3fUOL7dqdXL0TWQmuCP/edit			
			En lo que respecta a Parque Porcino, no concidera vías para transporte público que son muy necesarios tanto hacia Ventanilla como hacia Lima norte, cuáles son los espacios públicos para nuestra zona, Museo Arqueológico del Callao habiendo 3 zonas Arqueológicas importantes, hay falta de la dotación de servicios. Sería importante reunirnos con los representantes de nuestra zona para mejoras en propuestas de nuestra zona. Esperamos se realicen las coordinaciones por su parte. Porque siendo una zona importante para el futuro desarrollo del Callao se toma poco en cuenta todo lo que ofrece la zona, siendo potencialmente importante por las Zonas Arqueológicas (3) de las varias que hay en el Callao, la Zona Ecológica que es el río Chillón y la gran Zona económica por la crianza de Porcino y las zonas industriales. REF. Pg. 220, 228, 239,244		YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	
437	CÉSAR FELIPE NEIRE BASILIO	Ventanilla				
438	CÉSAR FELIPE NEIRE BASILIO	Ventanilla	Dar a conocer mejor los planes de Desarrollo 01. Mayor difusión REF. Pg. 1	NO APLICA		1. En el Sistema Vial Provincial de Callao se está tomando en cuenta la Av. Central, Av. Chillón, Av. Prolongación Naranjal, Ca. Tacna, Av. Parque Porcino Centro, Av. Prol. Central Norte y la Av. Parque Porcino Norte que conectaría con Ciudad del Deporte 2. En el presente PDM se identifican las zonas que no cuentan con los servicios públicos, de manera que se manifiesta la necesidad para que se tomen acciones por parte de las Empresas Prestadoras de Servicio. 3. Se ha propuesto un Museo Metropolitano (CUP-02) que promueva la conservación y protección de los sitios arqueológicos de Palacio Inca Oquendo y Camino Inca Oquendo en el distrito del Callao, zona aledaña al Parque Porcino Agradecemos su comentario. Sin embargo, no se considera una observación que requiera modificaciones en el presente documento.
439	CÉSAR FELIPE NEIRE BASILIO	Ventanilla	Reunión con representantes de la zona para que presentemos nuestra propuesta en el plann para nuestra Zona de Parque Porcino. Somos los más interesados. REF. pg. 250	NO APLICA		Se derivara la solicitud a la Municipalidad Provincial
440	Jennyfer Ruth Tineo Aranda	Callao	Resulta preocupante que no se haya incluido un capítulo de propuestas para el Sistema de Patrimonio Cultural, solo	SE ACOGE		Se incluirá en el capítulo de Patrimonio Cultural y



			REF. Pg. 39		forma parte del sistema de movilidad del PDM Callao 2040
446	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	En el diagnóstico y la matriz estratégica identifican el vivienda como eje pero no desarrollan el sistema en el tomo de propuestas. REF. Pg. 39	NO APLICA	Los sistemas en un plan urbano se refieren a las determinaciones urbanísticas que aplican sobre el suelo necesario para atender las necesidades colectivas de los ciudadanos: movilidad, equipamientos, servicios y espacios abiertos. Se ha incluido una propuesta de gobernanza
447	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	En el diagnóstico y la matriz estratégica identifican gobernanza y ciudadanía como eje pero no desarrollan el sistema en el tomo de propuestas. REF. Pg. 39 https://docs.google.com/document/d/1krx0C9qHGCIp-BTWnH6FGaPR56Sxh9sZ/edit	SE ACOGE	
448	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	OBSERVACIÓN, CRÍTICA Y/O SUGERENCIA		
449	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	SEGÚN LA PLATAFORMA DEL MVCS, EL PDM CALLAO QUE ELABORÓ EL MINISTERIO SE ENCUENTRA TERMINADO, ¿POR QUÉ SE CAMBIÓ LA DIAGRAMACIÓN DEL DOCUMENTO SI, SEGÚN EL CONVENIO ENTRE IMP LIMA Y MPC, SOLO SE DEBÍA CULMINAR EL PDM CALLAO?	NO SE ACOGE	El trabajo realizado por el MVCS quedó incompleto, la Municipalidad Provincial del Callao, entidad competente para aprobar el plan en su jurisdicción, emitió mas de 100 observaciones con el debido sustento de parte de sus organos de línea, las cuales nunca fueron levantadas por el equipo del MVCS.
450	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LAS PROPUESTAS NO TIENEN CARÁTULA POR CAPÍTULO Y PRESENTA UNA DIAGRAMACIÓN DISTINTA A LA DIAGRAMACIÓN DEL DIAGNÓSTICO.	SE ACOGE	Se uniformizará la diagramación



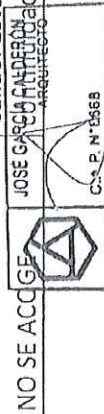
451	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	SE ESTÁ USANDO UN LOGO ELABORADO POR EL EQUIPO TÉCNICO DEL PDM CALLAO 2040, MÁS NO SE CITA LA FUENTE.	NO APLICA	No es un plan nuevo, es el mismo plan. No se usa solamente el logo sino toda la información del trabajo realizado anteriormente por el MVCS y que no fue aprobado por la MPC. Todo el material e información empleada elaborada en el periodo 2020-2021 es propiedad del MVCS y la MPC en el marco del convenio suscrito.
452	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	SEGÚN EL ART. 23 DE LA LEY 31313 LEY DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE, SE ESTABLECEN LOS SISTEMAS QUE PUEDEN POSEER LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN COMO EL PDM, EN ESE SENTIDO SE ADIERTE QUE NO ESTÁN CONTEMPLANDO EN EL PRESENTE PLAN LOS SIGUIENTES SISTEMAS: DESARROLLO ECONÓMICO, SIENDO CALLAO UNA CIUDAD PUERTO, ES VITAL UN CAPÍTULO DE DESARROLLO ECONÓMICO.	NO APLICA	No es correcta la interpretación de la Ley DUS. Los sistemas en un plan urbano se refieren a las determinaciones urbanísticas que aplican sobre el suelo necesario para atender las necesidades colectivas de los ciudadanos: movilidad, equipamientos, servicios y espacios abiertos.
453	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	SEGÚN EL ART. 23 DE LA LEY 31313 LEY DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE, SE ESTABLECEN LOS SISTEMAS QUE PUEDEN POSEER LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN COMO EL PDM, EN ESE SENTIDO SE ADIERTE QUE NO ESTÁN CONTEMPLANDO EN EL PRESENTE PLAN LOS SIGUIENTES SISTEMAS: SOCIAL. ES NECESARIO UN CAPÍTULO SOCIAL.	NO SE ACOGE	Son sólo cuatro sistemas los que forman parte del regimen de suelo. La propuesta de un plan urbano se sustenta en el regimen de suelo, ámbito sobre el cual tiene una acción directa.
454	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	SEGÚN EL ART. 23 DE LA LEY 31313 LEY DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE, SE ESTABLECEN LOS SISTEMAS QUE PUEDEN POSEER LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN COMO EL PDM, EN ESE SENTIDO SE ADIERTE QUE NO ESTÁN CONTEMPLANDO EN EL PRESENTE PLAN LOS SIGUIENTES SISTEMAS: VIVIENDA. COMO TODA CIUDAD, CALLAO REQUIERE DE UN CAPÍTULO DESTINADO A LA VIVIENDA, ANTE EL CRECIMIENTO POBLACIONAL ES NECESARIO SABER CÓMO EL PDM PLANTEA ABORDAR ESTA PROBLEMÁTICA.	NO SE ACOGE	Son sólo cuatro sistemas los que forman parte del regimen de suelo. La propuesta de un plan urbano se sustenta en el regimen de suelo, ámbito sobre el cual tiene una acción directa. Sin perjuicio de esto, el modelo de desarrollo urbano ha generado escenarios en función a distintos tipos de crecimiento urbano basados en la política de vivienda.



JOSE GARCIA CALDERON
Ingeniero en Arquitectura
C.S.P. N° 5668



455	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	SEGÚN EL ART. 23 DE LA LEY 31313 LEY DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE, SE ESTABLECEN LOS SISTEMAS QUE PUEDEN POSEER LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN COMO EL PDM, EN ESE SENTIDO SE ADIERTE QUE NO ESTÁN CONTEMPLANDO EN EL PRESENTE PLAN LOS SIGUIENTES SISTEMAS: GESTIÓN DE RIESGOS DE DESASTRES Y ADAPTACIÓN Y MITIGACIÓN AL CAMBIO CLIMATICO. CALLAO ES UNA METRÓPOLI CON ALTO RIESGO POR TERREMOTOS Y TSUNAMIS, ES UNA OBLIGACIÓN DEL PDM PLANTEAR PROPUESTAS PARA MITIGAR LOS IMPACTOS DE ESTOS.	NO SE ACOGE	Solo hay cuatro sistemas, los cuales forman parte de la propuesta de ordenamiento urbano del PDM Callao, la misma que se basa en el Régimen de Suelo
456	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	SEGÚN EL ART. 23 DE LA LEY 31313 LEY DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE, SE ESTABLECEN LOS SISTEMAS QUE PUEDEN POSEER LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN COMO EL PDM, EN ESE SENTIDO SE ADIERTE QUE NO ESTÁN CONTEMPLANDO EN EL PRESENTE PLAN LOS SIGUIENTES SISTEMAS: PATRIMONIO CULTURAL. CALLAO ES UNA METRÓPOLI CON PATRIMONIO CULTURAL INVALUABLE TANTO EN EL TERRITORIO CONTINENTAL COMO EN EL TERRITORIO INSULAR. TIENE PATRIMONIO EN CONTACTO DIRECTO CON LA ZONAS HABITADAS POR LA POBLACIÓN, POR ENDE EL PDM CALLAO DEBE RECONOCER LA IMPORTANCIA DE ABORDAR ESTE SISTEMA.	SE ACOGE PARCIALMENTE	Se ha ampliado el capítulo de sistemas y redes incluyendo la Red de Patrimonio
457	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	SEGÚN EL ART. 23 DE LA LEY 31313 LEY DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE, SE ESTABLECEN LOS SISTEMAS QUE PUEDEN POSEER LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN COMO EL PDM, EN ESE SENTIDO SE ADIERTE QUE NO ESTÁN CONTEMPLANDO EN EL PRESENTE PLAN LOS SIGUIENTES SISTEMAS: DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, VIVIENDA, AMBIENTAL, GESTIÓN DE RIESGOS DE DESASTRES Y ADAPTACIÓN Y MITIGACIÓN AL CAMBIO CLIMATICO, PATRIMONIO CULTURAL.	SE ACOGE PARCIALMENTE	Solo hay cuatro sistemas, los cuales forman parte de la propuesta de ordenamiento urbano del PDM Callao, la misma que se basa en el Régimen de Suelo. Sin perjuicio de lo anterior, se ha ampliado el capítulo de sistemas y redes incluyendo la Red de Patrimonio
458	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	SEGÚN EL ART. 23 DE LA LEY 31313 LEY DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE, SE ESTABLECEN LOS SISTEMAS QUE PUEDEN POSEER LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN COMO EL PDM, EN ESE SENTIDO SE ADIERTE QUE NO	NO SE ACOGE	El puerto y el aeropuerto forman parte del sistema de movilidad del Callao. Este suelo garantiza la continuidad del sustrato urbano



459	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	ESTÁN CONTEMPLANDO EN EL PRESENTE PLAN LOS SIGUIENTES SISTEMAS: OTROS PERTINENTES A LA CIUDAD. PARA EL CASO DEL CALLAO ES VITAL QUE EXISTA UN CAPÍTULO DESTINADO A LA RELACIÓN DE LA CIUDAD CON EL PUERTO Y CON EL AEROPUERTO. AMBAS SON INFRAESTRUCTURAS QUE HAN CRECIDO DE ESPALDAS A LA CIUDAD Y EL PDM DEBE RESOLVER Y PROPONER MEJORAS PARA ESA RELACIÓN. EL PROCESO PARTICIPATIVO DE CONSTRUCCIÓN DE LA VISIÓN HA SIDO UN MECANISMO DEFICIENTE PUESTO QUE NO HA SIDO DEBIDAMENTE SOCIALIZADO CON LA POBLACIÓN Y/O LOS PROFESIONALES LOCALES. LAS "SALAS ABIERTAS" HAN SIDO ESPACIOS DONDE EL EQUIPO PDM INFORMABA SOBRE SUS AVANCES MÁS NO ERAN UN ESPACIO DE COPRODUCCIÓN (TAL COMO SOLITIABA LA LEY 31313 DURANTE EL PERIODO DE ELABORACIÓN DEL PDM CALLAO). POR TANTO SE REQUIERE MOSTRAR SUSTENTO REAL DEL PROCESO QUE LLEVÓ A DICHA CONSTRUCCIÓN DE VISIÓN, PUESTO QUE, AL SER LAS SALAS ABIERTAS ESPACIOS CON PÉSIMA DIFUSIÓN Y TRABAJO DE CONVOCATORIA, DIVERSOS ACTORES RECONOCIDOS DE LA PROVINCIA DE CALLAO NO HAN SIDO CONSIDERADOS PARA ESTA ETAPA DE MANERA INJUSTIFICADA.	y a usos portuarios y aeroportuarios. En este contexto es factible que los planes maestros tanto del puerto como del aeropuerto optimicen su conectividad con la ciudad en mejores condiciones que las actuales. Agradecemos su observación sobre el proceso participativo para la construcción de la visión del PDM Callao 2040. El proceso implementado cumplió con lo establecido en la Ley N° 31313. Se implementaron enfoques metodológicos específicos (enfoque multiactor y design thinking) adaptados al contexto chalaco. Durante las Salas Abiertas Ciudadanas realizadas en abril de 2024, tanto en Callao Centro-Sur como en Callao Norte, se desarrollaron dinámicas participativas estructuradas donde los asistentes trabajaron en grupos temáticos para construir colectivamente la visión del Callao. En estas salas se realizó una dinámica participativa en grupos para construir la visión del Callao, donde los participantes fueron agrupados según tipo de actor (sector público, privado, academia y sociedad civil) utilizando tarjetas de colores diferenciados para hacer aportes sobre cinco ejes temáticos. Esta metodología permitió
-----	--------------------------------------	-------------------	---	--

NO APLICA

JOSE GARCIA CALDERON
RECOPILADOR DE DATOS
INGENIERO



C.I. P. N° 0668



AL DOCUMENTO Y/O ESTE TEXTO. MI PERSONA SOLICITÓ
EN UNA DE LAS ÚLTIMAS SALAS ABIERTAS QUE POR FAVOR
NOS INFORMEN SOBRE EL MODELO DE CIUDAD DE
CALLAO, Y ESA INFORMACIÓN NO FUE DADA.

contexto chalaco mediante dos estrategias concretas: la traducción de conceptos técnicos complejos a ejemplos cotidianos comprensibles para la ciudadanía, y el diseño de dinámicas participativas con identidad local que facilitaron la interacción entre especialistas y participantes. El proceso de construcción de la visión integró un enfoque multiactor que involucró a cuatro grandes tipologías de actores: gobiernos locales, gobierno nacional, ciudadanía y actores privados. Simultáneamente, se aplicó un enfoque territorial que dividió la metrópoli chalaca en dos grandes sectores (Callao Norte y Callao Centro-sur) para atender sus particularidades. Las Salas Abiertas Ciudadanas diferenciadas territorialmente constituyeron espacios fundamentales donde, mediante tarjetas de colores según tipo de actor, los participantes construyeron colectivamente la visión sobre cinco ejes temáticos. A esto se sumaron las Mesas de Trabajo con Municipalidades Distritales y Mesas Técnicas de Expertos. La visión resultante articula los aportes ciudadanos con el análisis prospectivo del diagnóstico provincial y el balance de planes previos, manteniendo coherencia con otros

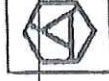


JOSE GARCIA
Arquitecto

C.S.P. N° 3568



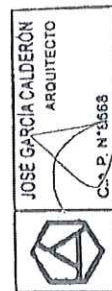
Universidad Nacional del Callao, la Universidad de Lima, Pulso PUCP, la Universidad César Vallejo, el BID, Hábitat for Humanity, y otros especialistas como el arquitecto Rodolfo Castillo. La segunda Mesa Técnica se realizó el 13 de diciembre de 2024 en la Base Naval del Callao, con 33 técnicos representantes de diversas instituciones, incluyendo la Universidad Ricardo Palma, colegios profesionales, universidades y ministerios. Respecto a las audiencias públicas, estas fueron anunciadas mediante la página web institucional y redes sociales de la MPC. La Audiencia Pública fue transmitida en vivo el 27 de febrero en la página de Facebook de la MPC, resaltando el inicio del evento; considerando la posibilidad de transmisión precisada en el inciso c) del numeral 9.1 del artículo 8 del DS Nº 012-2022-VIVIENDA. El proceso completo de Exhibición y Consulta Pública tuvo una duración de 30 días (11 de febrero al 12 de marzo de 2025), durante los cuales el documento completo del PDM estuvo disponible para consulta en el portal web municipal, junto con formularios virtuales para enviar observaciones, garantizando múltiples canales de participación ciudadana más allá de las audiencias presenciales.



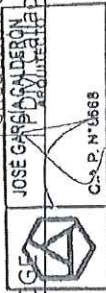
JOSE GARCIA POSE
ARQUITECTO
C.S.P. N° 2668



				instancias y canales participativos, permitió recoger 1,130 consultas de 161 participantes, evidenciando un proceso participativo amplio y documentado conforme a la normativa vigente.
463	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	SE CITA EL PLAN DE DESARROLLO URBANO PARA LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO 2011-2022, SIN EMBARGO ESTE PLAN NO DEBIERA SER CONSIDERADO COMO "VIGENTE" PUESTO QUE NO SE ENCUENTRA VIGENTE YA QUE FUE DEROGADO MEDIANTE ORDENANZA MUNICIPAL N°023-2019 DEL 29/11/2019.	SE ACOGE Se ha retirado el Plan de Desarrollo Urbano para la Provincia Constitucional del Callao 2011-2022
464	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	SE CITA EL PLAN DE DESARROLLO URBANO PARA LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO 2011-2022, SIN EMBARGO ESTE PLAN NO DEBIERA SER CONSIDERADO COMO "VIGENTE" PUESTO QUE NO SE ENCUENTRA VIGENTE YA QUE FUE DEROGADO MEDIANTE ORDENANZA MUNICIPAL N°023-2019 DEL 29/11/2019.	SE ACOGE Se ha retirado el Plan de Desarrollo Urbano para la Provincia Constitucional del Callao 2011-2022
465	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	NO HAY PLANO DE MODELO DE CIUDAD	NO SE ACOGE Un plan urbano elabora sus propuestas con data geoespacial no con ilustraciones
466	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	DE LA PÁGINA 13 A LA 17 DEL CAPÍTULO DE PROPUESTA, SE ADVIERTE QUE EL CONTENIDO ES DIAGNÓSTICO, MÁS NO PROPUESTA. ESTO DEBE SER CORREGIDO, PUESTO QUE, SE SUPONE QUE EL DIAGNÓSTICO ES OTRO CAPÍTULO. CABE SEÑALAR QUE EN ESTE CAPÍTULO HAN COLOCADO MAPAS DE DIAGNÓSTICO, MÁS NO DE PROPUESTA.	La mención a las áreas urbanas homogéneas es parte del análisis de los escenarios tendencial, intermedio e ideal, en el cual se proyecta la transformación de estas áreas. Es en base a este escenario ideal que se proyecta el modelo de la propuesta.
467	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LA LEYENDA DE LAS FOTOGRAFÍAS DE LA AVENIDA SAENZ PEÑA SON INCORRECTAS	SE ACOGE Se corrigió las fechas de las fotos.
468	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LAS FOTOGRAFÍAS COLOCADAS NO TIENEN FUENTE.	SE ACOGE Se corrigió las leyendas de las fotos.



469	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LA FOTOGRAFÍA COLOCADA DEL CENTRO HISTÓRICO DEL CALLAO NO TIENE FUENTE.	NO SE ACOGE	La fuente es el Equipo técnico.
470	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LA CONSTRUCCIÓN DE ESCENARIOS NO CUENTA CON GRÁFICOS ADECUADOS PARA EVIDENCIAR ESTOS ESCENARIOS, SOLO ES TEXTOS Y UN GRÁFICO GENÉRICO QUE NO EXPLICA EL CONTEXTO PARTICULAR Y ESPECÍFICO DEL CALLAO.	NO SE ACOGE	Un plan urbano elabora sus propuestas con data geoespacial y determinaciones normativas, no con ilustraciones.
471	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	EL PLANO DE ESCENARIO TENDENCIAL NO CONTEMPLA LA SITUACIÓN DE GRAN PARTE DE LA CIUDAD, POR EJEMPLO GRANDES ÁREAS DEL CENTRO Y NORTE DE CALLAO FIGURAN EN BLANCO.	NO SE ACOGE	Se ha modelado escenarios de crecimiento en áreas donde se encuentra asentada la población. El PDM Callao no contempla la instalación de población en el puerto aeropuerto, base naval, áreas industriales (excepto la Av, Argentina), etc.. Se reitera que la modelación de escenarios se hace con información no con esquemas ni ilustraciones.
472	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	EL PLANO DE ESCENARIO TENDENCIAL NO CONTEMPLA TODA LA SITUACIÓN TENDENCIAL DEL CALLAO, PORQUE NO COLOCAN LOS POLÍGONOS DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO	NO SE ACOGE	El PDM Callao 2040 no contempla el asentamiento de población dentro del puerto del Callao
473	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LA FIGURA 9 QUE MUESTRA EL MODELO DE DENSIDAD ESCENARIO TENDENCIAL SOLO MUESTRA EL ESCENARIO DE CALLAO SUR, NO MUESTRA LO MISMO PARA CALLAO CENTRO O PARA CALLAO NORTE.	NO SE ACOGE	Los mapas de escenarios evidencian que la modelación se ha hecho para todo el territorio de la provincia. El esquema al que hace referencia es un detalle complementario que amplía la escala en 3D. La evidencia se encuentra en la data GIS que puede ser solicitada a la MPC cuando lo consideren
474	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	EL PLANO DE ESCENARIO INTERMEDIO TAMPOCO ESTABLECE CARACTERÍSTICAS PARA EL CENTRO Y NORTE DE CALLAO QUE SE ENCUENTRA FRENTE AL MAR.	NO SE ACOGE	Se ha modelado escenarios de crecimiento en áreas donde se encuentra asentada la población. El PDM Callao no contempla la instalación de población en el puerto aeropuerto, base naval, áreas industriales (excepto la Av, Argentina), etc.. Se reitera que la modelación de escenarios se hace con información no con esquemas ni ilustraciones.



NO SE ACOGE

JOSÉ GARCÍA CALDERÓN
Alcalde Municipal

C.S.P. N° 0668

El Plan de Escenario Intermedio tampoco establece características para el centro y norte de Callao que se encuentra frente al mar.

Se ha modelado escenarios de crecimiento en áreas donde se encuentra asentada la población. El PDM Callao no contempla la instalación de población en el puerto aeropuerto, base naval, áreas industriales (excepto la Av, Argentina), etc.. Se reitera que la modelación de escenarios se hace con información no con esquemas ni ilustraciones.

El PDM Callao 2040 no contempla el asentamiento de población dentro del puerto del Callao

Los mapas de escenarios evidencian que la modelación se ha hecho para todo el territorio de la provincia. El esquema al que hace referencia es un detalle complementario que amplía la escala en 3D. La evidencia se encuentra en la data GIS que puede ser solicitada a la MPC cuando lo consideren

Se ha modelado escenarios de crecimiento en áreas donde se encuentra asentada la población. El PDM Callao no contempla la instalación de población en el puerto aeropuerto, base naval, áreas industriales (excepto la Av, Argentina), etc.. Se reitera que la modelación de escenarios se hace con información no con esquemas ni ilustraciones.

El Plan de Escenario Intermedio tampoco establece características para el centro y norte de Callao que se encuentra frente al mar.

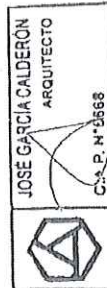
Se ha modelado escenarios de crecimiento en áreas donde se encuentra asentada la población. El PDM Callao no contempla la instalación de población en el puerto aeropuerto, base naval, áreas industriales (excepto la Av, Argentina), etc.. Se reitera que la modelación de escenarios se hace con información no con esquemas ni ilustraciones.

El PDM Callao 2040 no contempla el asentamiento de población dentro del puerto del Callao

Los mapas de escenarios evidencian que la modelación se ha hecho para todo el territorio de la provincia. El esquema al que hace referencia es un detalle complementario que amplía la escala en 3D. La evidencia se encuentra en la data GIS que puede ser solicitada a la MPC cuando lo consideren

Se ha modelado escenarios de crecimiento en áreas donde se encuentra asentada la población. El PDM Callao no contempla la instalación de población en el puerto aeropuerto, base naval, áreas industriales (excepto la Av, Argentina), etc.. Se reitera que la modelación de escenarios se hace con información no con esquemas ni ilustraciones.

				instalación de población en el puerto aeropuerto, base naval, áreas industriales (excepto la Av, Argentina), etc.. Se reitera que la modelación de escenarios se hace con información no con esquemas ni ilustraciones.
475	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LA FIGURA 11 QUE MUESTRA EL MODELO DE DENSIDAD ESCENARIO TENDENCIAL SOLO MUESTRA EL ESCENARIO DE CALLAO SUR, NO MUESTRA LO MISMO PARA CALLAO CENTRO O PARA CALLAO NORTE.	NO SE ACOGE Los mapas de escenarios evidencian que la modelación se ha hecho para todo el territorio de la provincia. El esquema al que hace referencia es un detalle complementario que amplía la escala en 3D. La evidencia se encuentra en la data GIS que puede ser solicitada a la MPC cuando lo consideren
476	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	EL PLANO DE ESCENARIO INTERMEDIO TAMPOCO ESTABLECE CARACTERÍSTICAS PARA EL CENTRO Y NORTE DE CALLAO QUE SE ENCUENTRA FRENTE AL MAR.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA Como puede observarse en la información presentada, los tres escenarios involucran todas las áreas donde existe asentamiento de población en la provincia
477	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LA FIGURA 11 QUE MUESTRA EL MODELO DE DENSIDAD ESCENARIO TENDENCIAL SOLO MUESTRA EL ESCENARIO DE CALLAO SUR, NO MUESTRA LO MISMO PARA CALLAO CENTRO O PARA CALLAO NORTE.	NO SE ACOGE Los mapas de escenarios evidencian que la modelación se ha hecho para todo el territorio de la provincia. El esquema al que hace referencia es un detalle complementario que amplía la escala en 3D. La evidencia se encuentra en la data GIS que puede ser solicitada a la MPC cuando lo consideren
478	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	EL USO DE LA CLASIFICACIÓN DE ESCENARIO TENDENCIAL, IDEAL E INTERMEDIO NO DEJA CLARO CUAL DE LOS ESCENARIOS SERÁ EL ESCENARIO QUE EL PDM ESTÁ BUSCANDO ATERRIZAR.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA Se especifica que es el el escenario intermedio el que aplica para la propuesta del PDM

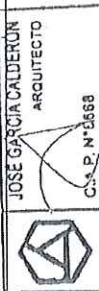


JOSÉ GARCÍA CALDERÓN
ARQUITECTO
C.I.P. N° 5568

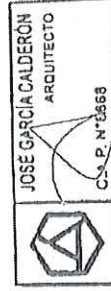


1673 168

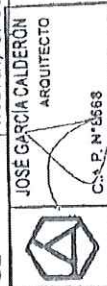
				Callao ha sido incorporado en la definición de todos los instrumentos del Régimen de suelo
485	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	COMO ESTRATEGIA SEÑALAN PRESERVAR LA IDENTIDAD CULTURAL, PERO NO EXISTE CAPÍTULO DEL SISTEMA DE PATRIMONIO DONDE DESARROLLEN ESTA ESTRATEGIA.	Se ha incorporado la Red de Patrimonio Prehispánico y posterior al prehispánico SE ACOGE
486	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	COMO ESTRATEGIA SEÑALAN ACTIVAR PROCESOS DE GOBERNANZA PARTICIPATIVA, PERO NO DESARROLLAN NINGUNA PROPUESTA PUESTO QUE NO EXISTE SISTEMA DE GOBERNANZA EN LA PROPUESTA	La gobernanza no es un sistema urbanístico, sin perjuicio de esto se ha incorporado una propuesta de gobernanza al PDM Callao 2040, la cual rescata los aspectos mas relevantes del trabajo realizado por el MVCS en el periodo 2021-2022 SE ACOGE PARCIALMENTE
487	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	EL CUADRO MOSTRADO, MUESTRA EJES, OBJETIVOS, INDICADORES, BRECHAS, ETC, MÁS NO DESARROLLAN ESTE CUADRO EN LA PROPUESTA. COMO SOLO HAN COPIADO Y PEGADO EL CUADRO, AL ELIMINAR SISTEMAS, ESTE CUADRO NO TIENE UNA PROPUESTA ATERRIZADA.	La propuesta de ordenamiento urbano se basa en el Régimen de suelo, la misma que comprende cuatro sistemas urbanísticos. Estos contribuyen para cada caso en distinta medida, a alcanzar los objetivos de desarrollo urbano que indica la matriz. NO APLICA
488	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	EL CUADRO DIAGRAMACIÓN DEL RÉGIMEN DEL SUELO EVIDENCIA QUE EL PRESENTE PDM CALLAO HA ELIMINADO VARIOS SISTEMAS Y SOLO HA MANTENIDO 4. ACCIÓN INJUSTIFICADA YA QUE LA PROPIA LEY 31313 ESTABLECE UNA SERIE DE SISTEMAS QUE EL PDM CALLAO PUEDE CONTEMPLAR Y QUE EXISTÍA EN EL PDM CALLAO ANTERIOR.	Es injustificado considerar mas de cuatro sistemas. El plan tiene claramente delimitados sus alcances, los cuales tienen un carácter regulatorio. NO SE ACOGE
489	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	SEÑALA QUE EL PLANEAMIENTO URBANO PROVINCIAL DEBIERA INCORPORAR EN LOS SISTEMAS URBANÍSTICOS, LOS ELEMENTOS QUE CORRESPONDEN LOS SISTEMAS DE ESCALA NACIONAL, COMO CARRETERAS, PUERTOS, AEROPUERTOS, CENTRALES DE ENERGÍA ENTRE OTROS, PERO NO PROPONEN ESTOS SISTEMAS DENTRO DEL PRESENTE PDM CALLAO.	En la parte correspondiente a equipamientos se define estas infraestructuras YA SE ENCUENTRA ACOGIDA



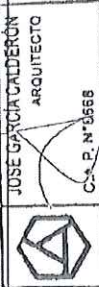
490	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	AL NO EXISTIR NORMATIVA CON PARA LA CLASIFICACIÓN DEL SUELO QUE SEÑALAN, SE DEBE CONTEMPLAR LA NECESIDAD QUE UNA ENTIDAD ESPECIALIZADA EN PLANIFICACIÓN METROPOLITANA DEL CALLAO, REVISE ESTA PROPIUESTA DE CLASIFICACIÓN, SOBRE TODO, POR CITAR COMO FUENTE PLANES QUE NO SE ENCUENTRAN VIGENTES.	NO SE ACOGE	La propuesta de clasificación de suelo tienen como marco a la Ley DUS y su reglamento. No usan como fuente ningún plan no vigente. Tendrán por lo tanto un carácter regulatorio.
491	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	EL LINEAMIENTO F) ÁREA DE CONSERVACIÓN Y REGENERACIÓN CONSIDERA EL PATRIMONIO CULTURAL, MÁS NO DESARROLLA EN NINGUNA ETAPA DE LOS SISTEMAS.	SE ACOGE	Se ha incorporado la Red de Patrimonio Prehispánico y posterior al prehispánico
492	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	EL PLANO DE ESTRUCTURACIÓN URBANA NO ES CLARO, PUESTO QUE HAY ZONAS PROTEGIDAS QUE APARECEN COMO "ÁREA DE CONSOLIDACIÓN"	SE ACOGE	Se ha realizado un ajuste al mapa y esquema de estructuración urbana para compatibilizar con la propuesta de clasificación y subclasificación del suelo.
493	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	CARECE DE LÓGICA Y SUSTENTO QUE SE PLANTEE UN BLOQUE DE ÁREA LOGÍSTICA EN EL LITORAL CENTRO DEL CALLAO, CUANDO EN EL DIAGNÓSTICO SE ABORDA LA NECESIDAD DE TRANSFORMAR DICHA ZONA A ÁREAS MÁS PRODUCTIVAS Y DIVERSAS.	NO SE ACOGE	De acuerdo al diagnóstico, el crecimiento del puerto demanda área logística en la provincia. Por lo cual la propuesta reconoce esta demanda. Sin embargo, reconociendo la existencia del frente marítimo de Ventanilla, se propone intervenir esta zona como un área de Plan Específico de Sector de Actividad Económica, en el cual se generen las condiciones para garantizar una accesibilidad e integración segura de esta zona con la ciudad, aportes de espacios públicos y la progresiva integración de usos diversos a la par que se realiza la restauración progresiva de los valores ambientales del frente costero.



494	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	EL PRINCIPAL PROBLEMA DE LA METRÓPOLI DE CALLAO RECAE EN EL ROL LOGÍSTICO QUE LE DA LA CAPITAL A CALLAO, ESTO LIMITA EL DESARROLLO SOSTENIBLE Y COMPETITIVO DE LA METÓPOLI DE CALLAO.	NO SE ACOGE	La actividad logística así como del Puerto y Aeropuerto cumplen un rol importante en el Callao, por lo cual, en el diagnóstico se reconoce este rol. Sin embargo, esta actividad debe realizarse mediante una adecuada integración a la dinámica de la ciudad, reduciendo sus impactos y promoviendo un desarrollo competitivo para su diversificación. La actividad logística es necesario para la ciudad puerto- aeropuerto, por lo que el plan identifica áreas compatibles con esa vocación de usos. Hacia Callao Centro, se reconoce el área logística del puerto y aeropuerto como suelo consolidado, en tanto ambas infraestructuras poseen planes maestros sectoriales que determinarán su desarrollo e integración con la ciudad. El plan propone que estos planes sectoriales se adecuen a la normativa que regula el PDM Callao de la MPC. Asimismo, la zona litoral de Callao se clasifica como suelo en consolidación, en tanto la actividad industrial de la zona requiere de el desarrollo de un plan específico para una mejor integración con su entorno, el cual permitirá que se desarrollen las condiciones para una recuperación e integración progresiva y segura con el frente litoral, el cual actualmente tiene
495	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LA FIGURA 16 MUESTRA EL PLANO DE ÁREAS DE ESTRUCTURACIÓN URBANA, CONSOLIDAN EL ÁREA INDUSTRIAL EN CALLAO CENTRO, LO MISMO QUE EXISTE Y QUE IDENTIFICARON COMO PROBLEMA, PERO A LA VEZ PONEN ÁREA DE PRESERVACION PAISAJISTICA EL LITORAL FRENTE A LA INDUSTRIA	NO SE ACOGE	Hacia Callao Centro, se reconoce el área logística del puerto y aeropuerto como suelo consolidado, en tanto ambas infraestructuras poseen planes maestros sectoriales que determinarán su desarrollo e integración con la ciudad. El plan propone que estos planes sectoriales se adecuen a la normativa que regula el PDM Callao de la MPC. Asimismo, la zona litoral de Callao se clasifica como suelo en consolidación, en tanto la actividad industrial de la zona requiere de el desarrollo de un plan específico para una mejor integración con su entorno, el cual permitirá que se desarrollen las condiciones para una recuperación e integración progresiva y segura con el frente litoral, el cual actualmente tiene



				las condiciones ambientales y de seguridad necesarias.
496	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	NO TIENE SENTIDO O LÓGICA QUE SE PLANTEE UN 'REA DE PRESERVACIÓN POR VALOR AMBIENTAL CUANDO ESTE TIENE AL FRENTE UNA ENORME ÁREA LOGÍSTICA. ÁREA QUE VIENE CONTAMINANDO EL MAR DEL CALLAO POR VARIOS AÑOS.	El área de valor ambiental frente a la zona industrial cumplirá varios roles, entre ellos, el tratamiento de aguas, conservación del suelo, manejo de la erosión y la consolidación de un paisaje de humedales costeros de valor ecológico y ambiental. La industria no es de por si una contraposición con el manejo de las áreas de protección, pueden representar una oportunidad para el manejo y la gestión.
497	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LA FIGURA 19 QUE MUESTRA EL INTERIOR DE LA FORTALEZA REAL FELIPE NO REPRESENTA UN EJEMPLO DE SUELO URBANO CONSOLIDADO	La zona monumental del Callao se localiza sobre suelo consolidado.
498	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LA FIGURA 19 QUE MUESTRA EL INTERIOR DE LA FORTALEZA REAL FELIPE NO REPRESENTA UNA CENTRALIDAD CALLAO CENTRO, PORQUE EL REAL FELIPE NO ES UNA CENTRALIDAD. DEBIERAN SUSTENTAR O CORREGIR.	La fotografía no indica que el Real Felipe es una centralidad, sino que este se localiza en una centralidad (histórica en específico).
499	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LA FIGURA 23 MUESTRA LA FACHADA PRINCIPAL DE LA FORTALEZA REAL FELIPE. ESTE ESPACIO NO ES UNA CENTRALIDAD METROPOLITANA. NO EXISTE SUSTENTO PARA CLASIFICAR ASÍ ESTA ZONA.	La fotografía no indica que el Real Felipe es una centralidad, sino que este se localiza en una centralidad (histórica en específico).
500	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LA FIGURA 24 NO ES UN EJEMPLO DE SUELO URBANO EN TRANSFORMACIÓN, NO EXISTE SUSTENTO PARA CLASIFICAR ASÍ EL JR. MILLER.	El Jr. Miller se localiza sobre suelo consolidado.
501	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LA FIGURA 24 NO ES UNA CENTRALIDAD, NO EXISTE SUSTENTO PARA CLASIFICAR ASÍ EL JRÓN MILLER.	Se precisa que el Jirón Miller se localiza en una centralidad.
502	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LA FIGURA 25 NO ES UNA CENTRALIDAD, NO EXISTE SUSTENTO PARA CLASIFICAR ASÍ LA ZONA DE GAMBETTA - CHILLÓN.	La figura 25 representa un ejemplo de suelo urbano en consolidación.



JOSE GARCIA CALDERON

ARQUITECTO

C.A. P. N° 0568

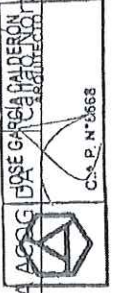


503	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	NO DEFINE Y/O DIFERENCIA ENTRE SUELO DE CONSERVACIÓN Y SUELO DE PROTECCIÓN	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	En el reglamento se establece las definiciones de cada uno de los tipos de suelo, y que ademas coincida con lo establecido en la ley DUS y en el DS 012 Vivienda 2022
504	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	EL PLANO EN LA FIGURA 34 Y PLANO P02_SU.01 NO CONTEMPLA LOS ESPACIOS PÚBLICOS DENOMINADOS COMO ÓVALOS. EN EL CASO DEL CALLAO VARIOS ÓVALOS SON ESPACIOS PÚBLICOS ALTAMENTE USADOS Y CON ÁREA VERDE.	NO SE ACOGE	Los óvalos, bermas centrales y laterales, intersecciones, etc. se describen como espacios con potencial de uso público, debido a su variabilidad en función de la sección vial. No se contemplan como espacios públicos debido a que no cumple las dos condiciones estipuladas en la misma ley, de ser de acceso y de propiedad pública y destinada a la recreación pública, dichas áreas están sobre suelo destinado a la movilidad urbana, sin desmedro de ello, en el plan provincial de espacios públicos se consideran a estas áreas verdes de las vías como áreas con potencial de ser espacios públicos.
505	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	EL PLANO EN LA FIGURA 34 Y PLANO P02_SU.01 NO CONTEMPLA LA GENERACIÓN DE ROMPEOLAS DE SUPERFICIE Y/O SUBACTUÁTICOS PARA MITIGAR LOS IMPACTOS DEL OLEAJE Y/O EROSIÓN.	NO APLICA	El mapa mencionado es del sistema de infraestructura ecológica y no corresponde incluir lo indicado. Se recomienda revisar el Plan provincial de espacios públicos donde encontrará el mapa de proyectos propuestos y priorizados.
506	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	EL PLANO EN LA FIGURA 34 Y PLANO P02_SU.01 NO CONTEMPLA LA GANANCIA DE TERRENO AL MAR PARA LA ZONA SUR DEL CALLAO. ALGO QUE ESTA ZONA NECESITA PARA MITIGAR LOS IMPACTOS DE TSUNAMI. ESTA OMISIÓN SE CONTRADICE CON EL DIAGNÓSTICO DE ESTE PDMCALLAO.	NO SE ACOGE	No se considera pertinente. La recuperación de suelo invadido y ocupado informalmente utilizando la demarcación de la LAM asegura suelo público para generar proyectos de habilitación de planes de desarrollo urbano y proyectos de infraestructura ecológica.

JOSE GARCIA
C.I. P. N° 6568

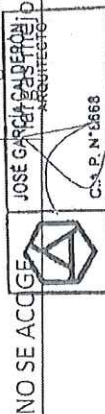


511	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	SEGÚN TABLA 32, EL GOBIERNO PROVINCIAL TIENE COMPETENCIAS EN LAS VÍAS EXPRESAS, POR LO MISMO, SE REQUIERE QUE PROPONGAN PROYECTOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y MEJORAMIENTO INTEGRAL DE LAS AVENIDAS NACIONALES QUE SE ENCUENTRAN DENTRO DEL TERRITORIO DEL CALLAO.	NO SE ACOGE	Se especifican las competencias en la página 110 del documento de Tomo II
512	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	EL ÁREA DE PUERTO Y ANTEPUERTO GRAFICADOS EN LA FIGURA 61 COLOCA COMO "PUERTO Y ANTEPUERTO" LAS ZONAS RESIDENCIALES DE PUERTO NUEVO Y BARRIO FRIGORÍFICO.	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	Se mejorará la representación gráfica
513	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LA AVENIDA GAMBETTA ES UNA VÍA ESTRUCTURANTE EN TODA LA METRÓPOLI, LA GESTIÓN DE ESTA VÍA NO PUEDE CONTINUAR SIENDO NETAMENTE NACIONAL, PUESTO QUE ESA ES LA RAZÓN DEL PÉSIMO ESTADO DE ESTA VÍA.	NO SE ACOGE	Existen resoluciones del MTC donde se evidencia que conforme a su jerarquía de vía es administrada por este ministerio.
514	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LA RED DE MICROMOVILIDAD ACTIVA Y MICROMOVILIDAD NO CONECTA EFICIENTEMENTE A TODA LA METRÓPOLI. LA RED DE CICLOVÍAS, CICLO CARRIL O CARRIL MIXTO NO CONECTA CALLAO SUR, CALLAO NORTE Y CALLAO CENTRO. ESTA PROPUESTA DEFICIENTE DEBE CORREGIRSE Y CONECTAR EFICIENTEMENTE TODA LA PROVINCIA. SEGÚN SEÑALAN EN PAG 121 ES DE INTERÉS NACIONAL EL USO DE LA BICICLETA.	NO SE ACOGE	Se ha desarrollado la propuesta más pertinente para poder ofrecer una red de ciclovías adecuada.
515	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	ASÍ COMO SE PROPONE CICLOVÍAS EN AV. FAUCETT Y MORALES DUAREZ, SE DEBIERA PROPONER EN AVENIDAS IMPORTANTES COMO GAMBETTA Y SANTA ROSA.	NO SE ACOGE	En la Av. Morales Duárez es una ciclo vía existente la cual se está considerando para unir la red y en la Av. Elmer Faucett solo se prioriza un sentido el cual se ubica en la auxiliar que conecta con la Av. Canta Callao, los distritos de Bellavista y Carmen de la Legua, en esta última vía el tránsito de carga pesada es menor.
516	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	EXISTE MUCHA DEMANDA, CAPACIDAD Y USO MARÍTIMO EN EL DISTRITO DE LA PUNTA Y LA ZONA MONUMENTAL DEL CALLAO (INCLUIDO CHUCUITO) POR LO MISMO DEBIERA EXISTIR ESTACIONES DE TRANSPORTE MARÍTIMO	YA SE ENCUENTRA ACOGIDA	La ubicación de las estaciones de transporte marítimo de pasajeros propuestos abarcan más de un distrito y se prioriza la estación de transporte marítimo de pasajeros en el distrito de Callao Norte y Sur.

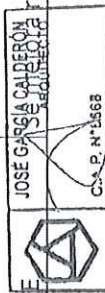


C.º P. N.º 3568

			COLECTIVO DE PASAJEROS EN LA PUNTA, EN CHUCUITO Y EN LA PLAZA GRAU.		descongestionar las vías existentes, se tendrá la capacidad para tener rutas largas mejorando los tiempos de traslado. También se proponen otros métodos de transporte como el tren tranvía ruta 1 que recorre el distrito de La Punta para conectarse con Callao Cercado, Carmen de La Legua y también pueda conectarse con el tren tranvía ruta 2 hacia los distritos de Callao Norte.
517	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LA ESTACION DE TRANSPORTE MARÍTIMO COLECTIVO DE PASAJEROS UBICADA EN LA ZONA SUR DE CALLAO DEBIERA ESTAR HACIA EL FINAL DEL EJE DEL JIRÓN COCHRANE, PUESTO QUE ESTA ES LA CONEXIÓN NATURAL ENTRE LA CENTRALIDAD DEL MERCADO CENTRAL DEL CALLAO Y EL MAR. ADEMÁS ESE EJE ES UN EJE COMERCIAL CUYA ACTIVIDAD INICIA EN LAS INMEDIACIONES DEL MERCADO CENTRAL Y TERMINA A ESCASAS 2 CUADRAS DEL MAR, POR LO MISMO ES LA CULMINACIÓN NATURAL QUE REQUIERE ESTE EJE VIAL. EL EJE VIAL DEL JIRÓN SALOOM NO POSEE NINGÚN TIPO DE ACTIVIDAD QUE PERMITA SOSTENER UNA PROPUESTA COMO LA DE UNA ESTACIÓN DE TRANSPORTE MARÍTIMO. EN EL PLAZO QUE CONTEMPLA EL PDM CALLAO, ES MUCHO MÁS EFICIENTE CONECTAR BIEN EL EJE COMERCIAL, LA CENTRALIDAD Y EL MAR MEDIANTE EL EJE COCHRANE.	NO SE ACOGE	La ubicación de la estación de transporte marítimo en Jr. Saloom, se eligió por su característica estratégica de cercanía con vías principales que conectan con el centro histórico de Callao y no afecta la conexión y accesibilidad al Mercado Central de Callao y la extensión comercial que existe en Jr. Cochrane.
518	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	EXISTE MUCHA DEMANDA EN LA ZONA CENTRAL DEL CALLAO, ESPECÍFICAMENTE EN LAS INMEDIACIONES DEL ÓVALO 200 MILLAS O CANTOLAO, PUESTO QUE ALLÍ SE ENCUENTRA TAMBIÉN EL TERMINAL PESQUERO DEL CALLAO. RESULTA IMPORTANTE QUE EXISTA TANTO UNA ESTACIÓN DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA COMO UNA ESTACIÓN COLECTIVO DE PASAJEROS. ESTO PERMITE DINAMIZAR EL MERCADO Y LA ECONOMÍA PEQUERA DE CALLAO.	NO SE ACOGE	La ubicación de las estaciones de transporte marítimo de pasajeros propuestos abarcan más de un distrito y se prioriza la conexión de Callao Norte y Sur, para descongestionar las vías existentes, se tendrá la capacidad para poder recoger a los pasajeros en las rutas.



521	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LA AVENIDA SANTA ROSA SERÁ EL EJE DE CONEXIÓN MÁS IMPORTANTE PARA EL TURISMO EXTERIOR, POR ENDE UNA CONEXIÓN DESDE LA COSTA VERDE (ALTURA DE LA AVENIDA SANTA ROSA) CON UNA ESTACIÓN DE TRANSPORTE MARÍTIMO COLECTIVO DE PASAJEROS ES ALTAMENTE RENTABLE ECONÓMICAMENTE Y TURÍSTICAMENTE.	NO SE ACOGE	La ubicación de las estaciones de transporte marítimo de pasajeros propuestos abarcan más de un distrito y se prioriza la conexión de Callao Norte y Sur, para descongestionar las vías existentes, se tenderá la capacidad para poder recoger a los pasajeros y tener rutas largas mejorando los tiempos de traslado. Al ser una escala metropolitana se tuvieron estas propuestas, a demostrarse la mayor demanda indicada podrá detallarse la propuesta de más estaciones en los PDU planteados por el PDM Callao 2040
522	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	NO SE ENTIENDE PORQUÉ EL APARTADO DE "INCLUSIÓN DE TELEFÉRICOS" ESTÁ RESALTADO EN AMARILLO	NO SE ACOGE	No tiene significado relevante
523	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	¿POR QUÉ PROPONE UNA RED DE TRANSPORTE LOGÍSTICO SI ESOS CAMIONES SE TRASLADAN POR VÍAS NACIONALES, QUE SEGÚN EXPOSITORES DEL IMPLIMA, NO SON COMPETENCIA DEL PRESENTE PLAN?	NO SE ACOGE	Se propone tener regulado esta Red Logística para mejorar el control de su recorrido
524	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	LA AVENIDA SANTA ROSA NO ES UNA AVENIDA QUE PERMITE EL ACCESO AL PUERTO, NO SE ENTIENDE PORQUÉ LO CONSIDERAN COMO PARTE DE LA RED DE TRANSPORTE LOGÍSTICO	SE ACOGE	Se mejora redacción
525	Bryan Castillo Davila Correo 2	Callao Cercado	EL CARÁCTER DE LA AVENIDA 2 DE MAYO ES URBANO, TURÍSTICO Y DE USO DE LA CIUDAD, PASA POR INFRAESTRUCTURA SENCIBLE COMO HOSPITALES Y LA ZONA MONUMENTAL DEL CALLAO, POR LO MISMO, USARLA COMO VÍA PARA LA RED DE TRANSPORTES LOGÍSTICO ES UN DESPROPÓSITO.	SE ACOGE	



JOSE GARCIA CALDERON
Secretario de Planeación



16824
179