

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



CENTRO DE FORMACIÓN INTEGRAL PARA EL
DEPORTE "LA MAR BRAVA"
CALLAO

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE
ARQUITECTO

AUTOR

Paulo Cesar Miñan Vargas

CÓDIGO

20038909

ASESOR

Antonio Santiago Enrique Graña Acuña

Lima, mayo, 2015

RESUMEN

“La arquitectura es un arma mucho más poderosa de lo que la gente cree para generar transformaciones sociales en contextos deteriorados, con edificios con carácter fuerte y que generen apropiación y orgullo de sus habitantes”. Giancarlo Mazzanti (Vocento Copyright, 2012).

La arquitectura contemporánea, más que representar una función en cuanto al uso que alberga, es una respuesta a una realidad específica, y que en cierta medida, esta respuesta puede tener mayor valor en aspectos sociales y culturales, que funcionales.

La marginalidad, la desatención en servicios, la carencia de equipamiento urbano y la estigmatización territorial, son parte de las consecuencias negativas de la segregación en la zona de estudio, donde la degradación social está ligada directamente a la desconexión funcional con el resto de la ciudad.

El “Centro de formación integral para el deporte” que se propone, busca ser una respuesta a la realidad que se vive en los barracones. Es una respuesta, que evidencia la intención de revalorar y reactivar una zona segregada desde su origen para integrarla y hacerla partícipe del resto de la ciudad.

Para llegar a ello, se propone dos intervenciones a escalas distintas que pretenden integrar la zona de estudio con el resto de la ciudad, proveyéndola de actividades deportivas, zonas de esparcimientos, áreas verdes, zonas de playa y un amplio malecón a desnivel a lo largo del borde marítimo.

ÍNDICE

1. Generalidades
2. Ubicación
 - 2.1. Terreno y linderos
 - 2.2. Área, perímetro y estado actual
3. El lugar
 - 3.1. Situaciones del lugar
 - 3.2. Crecimiento urbano
 - 3.3. Contexto social
 - 3.4. Segregación urbana
4. La propuesta
 - 4.1. Master plan
 - 4.2. Proyecto
 - 4.2.1. Criterios de diseño
 - 4.2.2. Volumetría
 - 4.2.3. Programa arquitectónico
 - 4.2.4. Materialidad
 - 4.2.5. Termodinámica
5. Bibliografía

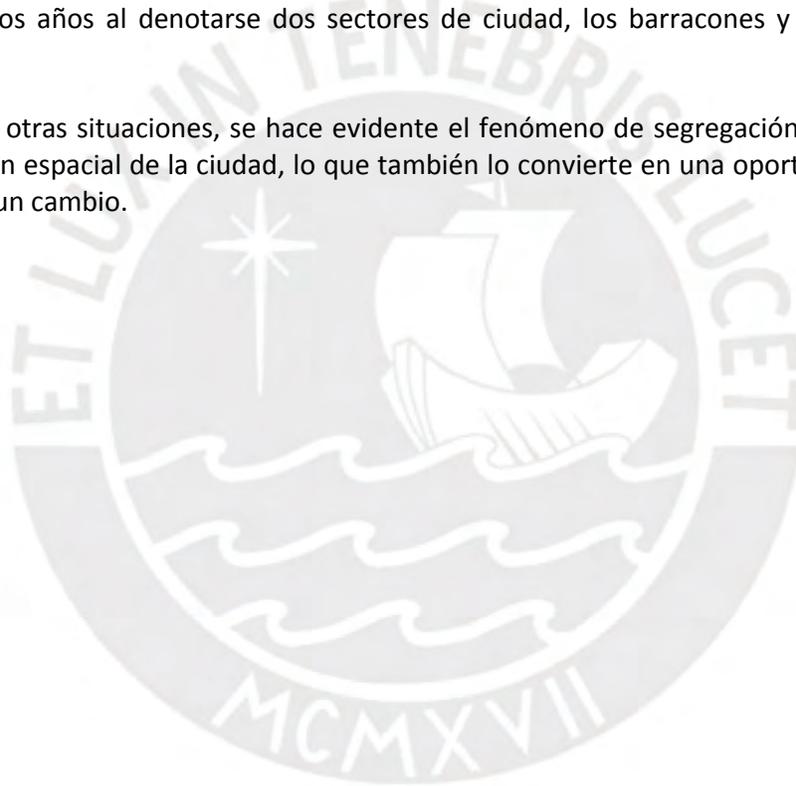


1. GENERALIDADES

El origen de los barracones se remonta al terremoto del 24 de mayo de 1940. Ese día, luego del terremoto se produjo un tsunami que afectó el Callao y otras partes de Lima, incrementando las víctimas y la cantidad de familias sin hogar. Cabe recalcar que tanto Lima y Callao, venían experimentando un crecimiento poblacional constante debido a la migración de provincias hacia Lima y la inmigración de extranjeros al Perú que llegaban por el puerto marítimo. Ya la necesidad de vivienda era alta y con el terremoto se incrementó.

Se comenzaron a ocupar zonas anteriormente conocidas como humedales, y se construyeron viviendas temporales en madera llamadas “barracas” donde se reubicarían las familias. Siendo este el origen, la zona de estudio siempre guardó grandes diferencias con el casco antiguo, lo que se fue acentuando al pasar de los años al denotarse dos sectores de ciudad, los barracones y el resto del Callao.

Por esta y otras situaciones, se hace evidente el fenómeno de segregación social en la distribución espacial de la ciudad, lo que también lo convierte en una oportunidad para fomentar un cambio.



2. UBICACIÓN

El Callao se ubica en la costa central del litoral peruano, a orillas del océano Pacífico y al oeste de la provincia de Lima, guardando una distancia de 15 km con el centro de la ciudad capital. En el encuentro del mar con la costa se forma una península, conocida como la Punta, que divide en dos la bahía, una de ellas se extiende hacia el norte y la otra hacia el sur. Sobre el sector sur del litoral del Callao se encuentra la zona de estudio, también conocida como los barracones.

Esta zona es la resultante de la extensión del casco antiguo en forma de damero desde la avenida Buenos Aires, pero de origen informal en su mayoría y exceptuando los barrios fiscales que se encuentran en la zona.

2.1. TERRENO Y LINDEROS

El terreno de intervención es una manzana es de forma trapezoidal y se encuentra a una distancia de 0.72 km del Mercado Central del Callao, como 7 a 8 minutos a pie. Hacia el sur, choca con la costa por su lado más largo colindando con la extensión de la avenida Costanera en un tramo de 216 metros; por el norte, un tramo de 201 metros colinda con la calle Carillo Albornoz; por el este, un tramo de 151 metros colinda con el jirón Saloom, que conecta directamente con el mercado central; y por el oeste, el tramo más corto de 83 metros colinda con el jirón Guisse.

2.2. ÁREA, PERÍMETRO Y ESTADO ACTUAL

El área del terreno es de 23,895.30 m² con un perímetro de 653.27 metros lineales. Actualmente, en el terreno hay un parque, el asentamiento humano Alan García, una cancha deportiva y un comedor popular que ocupa las instalaciones de un colegio en desuso. El área ocupada de la manzana es del 60%, con un máximo de dos niveles en la zona del asentamiento humano.

3. EL LUGAR

La zona de intervención se encuentra aproximadamente a 1 metro sobre el nivel del mar, por lo que es zona vulnerable en caso de tsunamis y oleajes anómalos. No existe una vía principal que atraviese la zona de estudio de forma longitudinal, las líneas de transporte público bordean la zona y la delimitan a la vez, haciéndolas poco transitables, el equipamiento urbano es escaso, los espacios públicos son inexistentes y el borde marítimo es ignorado completamente.

Existe la necesidad de construir la vía, existe la necesidad de construir un paseo marítimo para recobrar la importancia sobre el borde, y existe la necesidad de construir un sistema de defensa que sirva para mitigar los fuertes oleajes o las eventuales salidas del mar hacia la ciudad.

3.1. SITUACIONES DEL LUGAR

A) SITUACIÓN BORDE



Gran acumulación de desmote y basura que forma una barrera entre la ciudad y el mar. Esta barrera de desperdicios ha ido creciendo de forma paralela al boom inmobiliario, la mayor parte de material proviene de obras de excavación y demolición, siendo el resto basura.

B) SITUACIÓN CIUDAD



La falta de espacios públicos y equipamiento motiva la ocupación de las vías, tanto peatonales como vehiculares, para actividades deportivas, recreativas y comerciales.

C) SITUACIÓN PERCEPCIÓN

Esta situación es de carácter subjetivo porque resulta solo una representación mental y no refleja la realidad. Se entiende que las distintas áreas del espacio urbano reflejan imágenes de la ciudad que son la suma de creencias, ideas, impresiones, percepciones y valores, que una persona o un grupo posee de la ciudad (Friedmann, 2000). La imagen de la ciudad es importante porque evoca dimensiones emocionales en las personas que experimentan el hecho urbano y social de la ciudad, sin limitarse en hechos físicos.

Los barracones están a uno de los extremos, donde se estigmatiza el lugar por temas de inseguridad, delincuencia o pobreza, mientras todo lo contrario para los barrios de niveles socio-económicos altos o medios, generalmente, bien vistos.

D) SITUACIÓN RIESGO



Fuente: <http://www.limaeasy.com/earthquakes-in-peru/historical-earthquakes/20th-century-earthquakes>

Vivir en la zona es un riesgo porque es zona inundable en caso de tsunami, como muchas otras ciudades que se encuentran en la costa del Perú. Pero en el Callao, resulta relevante por la cantidad de personas que ocupan su superficie y por las condiciones de su ocupación.

3.2. CRECIMIENTO URBANO

El desarrollo del Callao siempre estuvo ligado a las necesidades portuarias de cada época, por lo que su crecimiento siempre fue cambiante. También su construcción o crecimiento fue influenciado por los terremotos y tsunamis, que destruyeron la ciudad repetidas veces a lo largo de la historia.

El terremoto ocurrido el 28 de octubre de 1746, es considerado el mayor ocurrido hasta la fecha. Para esos años, el Callao había crecido hacia el sur de tal forma, que la población ocupó zonas cercanas a áreas de humedales, zona que hoy se conoce como los “barracones”.

El 24 de mayo de 1940, Lima fue sometido otra vez a las fuerzas de la naturaleza, sería un terremoto y luego maremoto que destruirían gran parte de las viviendas del Callao. Los lugares más afectados fueron el centro histórico de Lima, Barranco, Chorrillos, el Callao y La Punta. El proceso de reconstrucción tendría que ser rápido, por lo que el gobierno optó por la construcción rápida de obras de saneamiento (luz, agua y desagüe), para después proceder con la construcción de barracas de madera temporales que contaran con servicios básicos. Esta fue la solución inmediata planteada por el gobierno y que de cierta forma atendía la necesidad de vivienda a corto plazo.

A partir de esa década, el espacio urbano de Lima y Callao sufrió grandes cambios en su geografía y demografía. En adelante, el déficit de vivienda que se arrastraba de años anteriores, el desarrollo económico, la industrialización, el crecimiento explosivo, la llegada de inmigrantes, la insuficiencia de ciudad para nuevas necesidades de vivienda y la falta de equipamiento, son las circunstancias que fomentaron la expansión de la ciudad (desborde popular) hacia la periferia. En el Callao, los espacios dentro de la ciudad se acortaban, mientras al interior de las manzanas se iban llenando los vacíos. En la periferia se ocuparon áreas que un siglo antes se consideraban terrenos no edificables (áreas de humedales), mientras el estado no contaba con herramientas de control suficientes para gestionar tal expansión no convencional, dando origen a nuevos espacios segregados en la periferia.

3.3. CONTEXTO SOCIAL

Directa o indirectamente, el estado participó en la reproducción de las áreas segregadas periféricas reconociendo a la barriada como un modo de ocupar el suelo. De esta forma, el estado trasladó la responsabilidad del desarrollo de las barriadas a sus propios pobladores, permitiendo abiertamente los procesos de autoconstrucción de las viviendas, sin ninguna suerte de planificación. Para el caso de estudio, se relaciona la mayor parte de los problemas de lugar como consecuencias negativas de la segregación (marginalidad, desatención en servicios, carencia de equipamiento, estigmatización territorial, etc.).

3.4. SEGREGACIÓN URBANA

La palabra segregar está fuertemente vinculada a la acción de separar o marginar una cosa de un grupo de otras. La segregación social, residencial o espacial, es un fenómeno que caracteriza a todas las ciudades del mundo (en mayor o menor grado), donde las diferencias sociales se distinguen claramente en la división del espacio urbano. En las ciudades antiguas, era muy común jerarquizar el espacio representando el poder político, religioso, militar y económico. Las áreas de residencia de las personas correspondían a su estatus social, por el que la nobleza y la clase obrera se agrupaban en zonas diferentes y específicas de la ciudad (Pereyra, 2006).

En el presente, esto no ha cambiado mucho porque la ciudad pre-existe sectorizada, y se reconoce en ella, de manera general, donde residen las personas de cierto nivel socio-económico o condición étnica. La segregación es un fenómeno inherente a la formación de la ciudad y no un problema, porque sus efectos no siempre resultan negativos. La segregación es un proceso dinámico y no una situación, involucra la ciudad y al colectivo social, tiene un origen y se le puede reconocer fases de evolución. Su evolución o grandes cambios dependen de muchos actores y factores que en conjunto pueden restar o minimizar los efectos negativos.

En el Callao, la segregación se ve plasmada en la estructura espacial de la ciudad. El espacio urbano decae social y físicamente hacia la periferia, al encuentro con el mar. El interés del proyecto de fin de carrera es disipar el fenómeno de segregación mediante la aplicación de un plan urbano y la implementación de un complejo deportivo.

4. LA PROPUESTA

4.1. MASTERPLAN

El gobierno regional del Callao tiene planificado construir una vía de doble sentido que cruzaría los barracones por la costa y sería la continuación de la avenida la avenida Costanera. La construcción de esta vía es sustancial para facilitar los accesos y por dicha razón se incluye en este masterplan con algunas modificaciones.

Esta propuesta contempla la construcción de la vía planificada en asociación con un muro de contención y un malecón elevado sobre la vía vehicular. Todo funcionaría dentro de un sistema por el que el muro combatiría el empuje del mar cuando suba su nivel, un sistema de enrocado mitigaría el impacto de las olas al chocar con la orilla, la vía vehicular estaría protegida por el nuevo muro, y el malecón elevado llegaría a una altura por encima del calculado inundable.

Para reforzar la importancia de la vía del borde, se plantean tres ejes perpendiculares mediante vías secundarias que harían transitable lo que antes no lo fue así. Adicionalmente a ello, y para estimular la circulación en sentido transversal se contempla la inserción de tres proyectos distintos, uno de características comerciales, otro deportivo, y el último, cultural.

En uno de estos ejes, en medio de los otros dos, conectado peatonalmente con el Mercado Central del Callao se ubica el proyecto que se desarrolla dentro del PFC, el centro de formación integral para el deporte. Se pensó en un programa deportivo que sea flexible y pueda admitir participaciones culturales, pensando en que podría ser el primer eje en implementar por estar en medio de la zona de estudio. Vale mencionar que el tema deportivo, en diferentes disciplinas, no es ajeno a la gente, y se piensa que por medio de él y la disciplina que implica practicarlo, se puede gestionar un gran cambio.

4.2. PROYECTO

El proyecto se ubica en el remate del Jr. Saloom que se propone peatonal y conecta haciendo eje importante con el Mercado Central. En la misma área de intervención, cerca al proyecto, existe un tanque elevado en desuso de unos 30 m. de altura, que forma parte del paisaje del lugar funcionando como un hito. La idea es rehabilitarlo para usar la terraza que posee como mirador de carácter público.

Por otro lado, la gente del lugar, al no contar con espacios públicos, se apropia de las calles para todo tipo de actividad, lo que hace a los vecinos y peatones participes pasivos de esas situaciones. Es por eso, que esta condición es algo que se pretende conservar en el proyecto para conectar visualmente diferente tipo de actividades, y que los ocupantes del lugar puedan seguir siendo participes del resto de actividades.

4.2.1. CRITERIOS DE DISEÑO

En el terreno de intervención se quiere conservar la mayor área libre para área verde y para una plaza que pueda integrar el tanque de agua existente, el proyecto deportivo y la conexión a desnivel con el malecón elevado.

Se plantean dos accesos al edificio, el primero relacionado al nivel de la plaza y la ciudad, y el segundo, relacionado al malecón elevado propuesto. De forma paralela, la misma situación tendría que replicarse al exterior con una comunicación pública a través de graderías para conectar el nivel de la plaza y el nivel del malecón.

Las fachadas principales están orientadas de norte a sur y se plantean vidriadas, las fachadas laterales cuentan con un sistema de parasoles verticales por la incidencia directa del sol sobre esas fachadas.

4.2.2. VOLUMETRÍA

El volumen del proyecto parte de las proporciones que demanda una cancha multiusos, tanto en ancho como en altura, considerando este espacio como el principal. El volumen se pliega en los accesos peatonales para reducir la escala, hacer el ingreso amigable, sin dejar de ser amplio, y para no competir en altura con el tanque que siempre se piensa como hito.

4.2.3. PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

Una de las intenciones del proyecto es concentrar las actividades que funcionaban en el lugar e integrarlas al nuevo programa arquitectónico de varios niveles, con el fin de liberar y guardar la mayor parte de área libre para área verde y espacio público.

Para eso dispone la cancha multiusos en primer nivel, en relación con la plaza y una triple altura que permite la práctica de diferentes disciplinas. En el nivel del malecón se dispone de un área para prácticas de artes marciales mixtas, y sobre esta, otra área de crossfit. Al nivel del crossfit, también se ubica la cafetería del proyecto que absorbe la

función que antes cumplía el comedor popular. Vale mencionar, que todas estas áreas tienen amplia visión sobre otras áreas internas y externas, pudiendo en todos los casos mirar la cancha central, la plaza y el mar.

Para reforzar la práctica de cualquier deporte, se incluye un área de medicina deportiva en un nivel intermedio entre la plaza y el malecón para temas de pruebas de esfuerzo, terapia física, medicina preventiva, orientación nutricional, etc. El área administrativa y de servicios, se ubica en un primer nivel, en relación al ingreso principal desde la plaza.

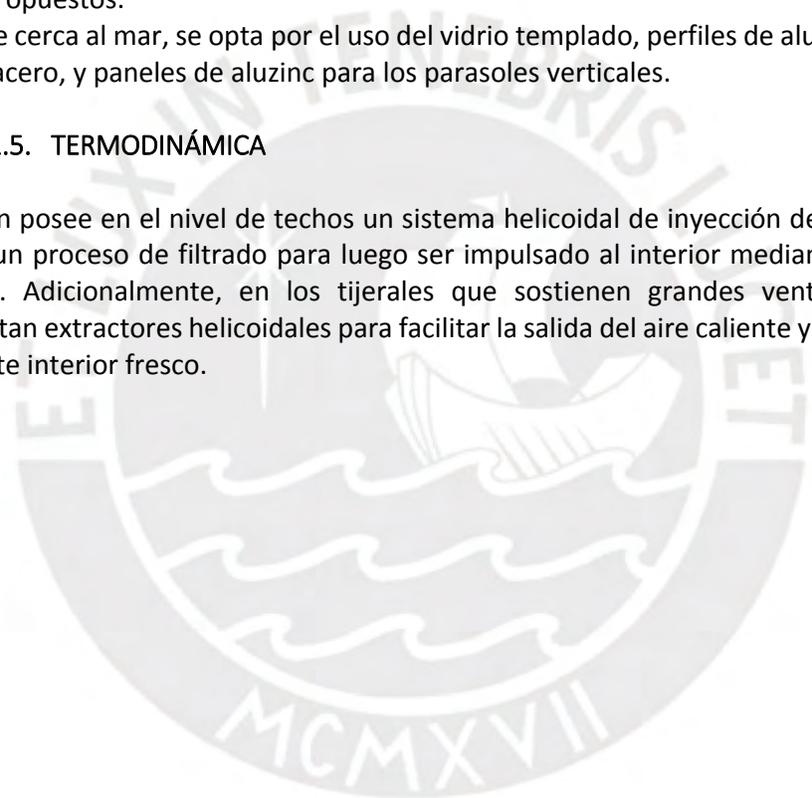
4.2.4. MATERIALIDAD

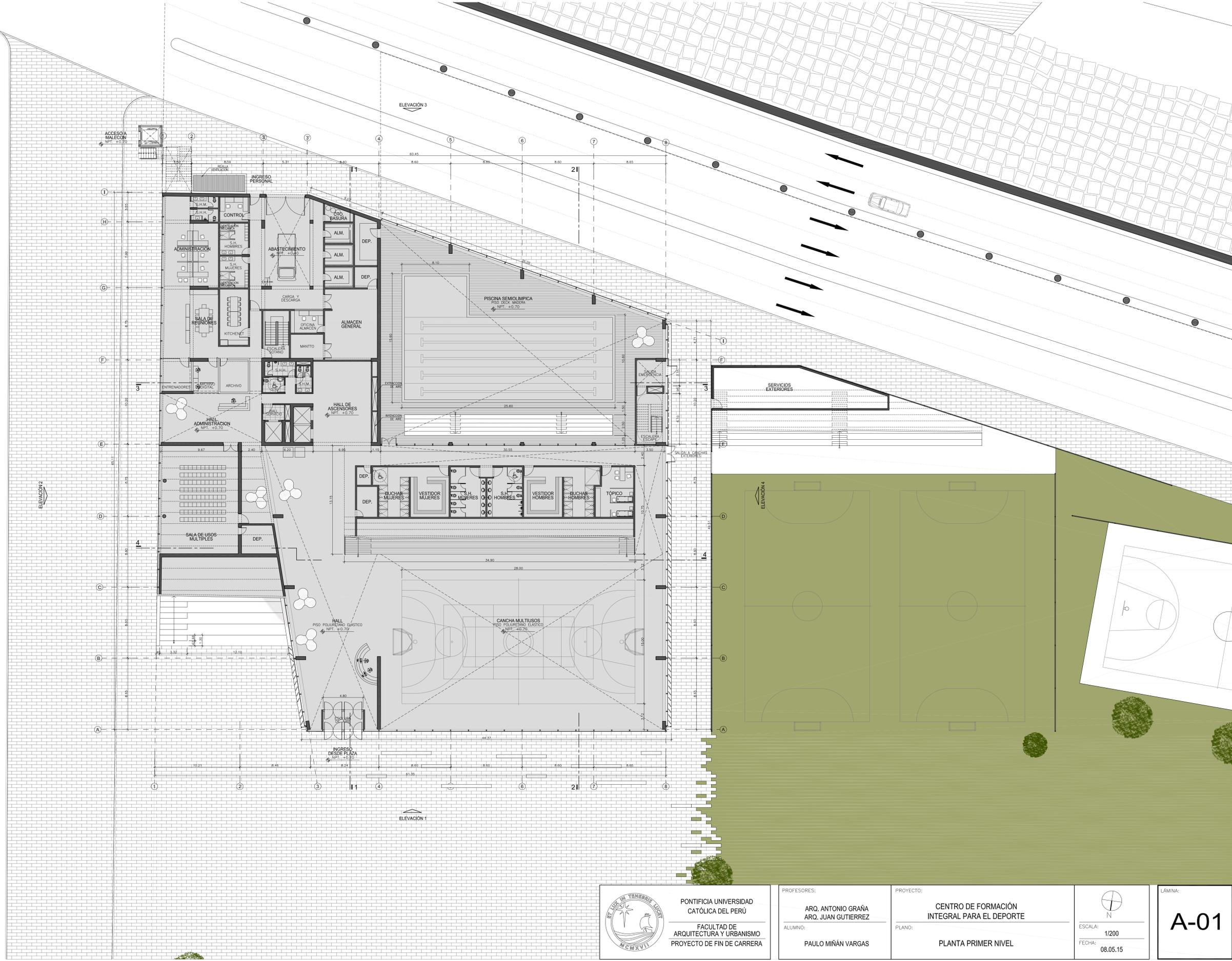
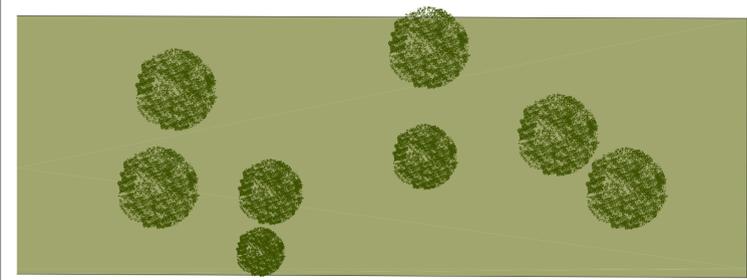
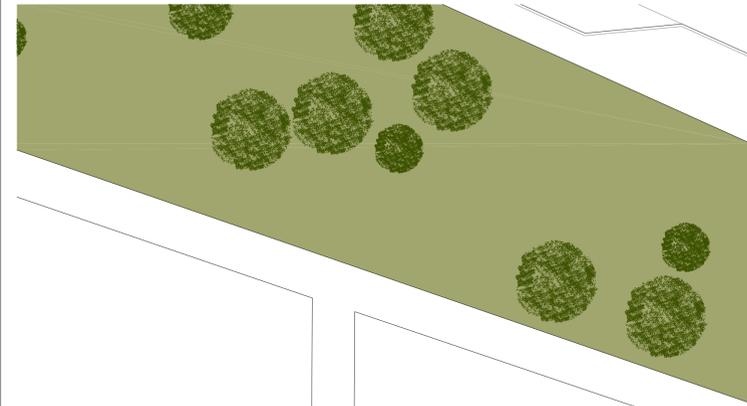
La estructura del proyecto es un sistema aporricado de concreto armado que en cada nivel se une con losas colaborantes y vigas metálicas, y en el nivel del techo con los tijerales propuestos.

Al ubicarse cerca al mar, se opta por el uso del vidrio templado, perfiles de aluminio con almas de acero, y paneles de aluzinc para los parasoles verticales.

4.2.5. TERMODINÁMICA

El volumen posee en el nivel de techos un sistema helicoidal de inyección de aire, que pasa por un proceso de filtrado para luego ser impulsado al interior mediante ductos expuestos. Adicionalmente, en los tijerales que sostienen grandes ventanales se implementan extractores helicoidales para facilitar la salida del aire caliente y mantener el ambiente interior fresco.





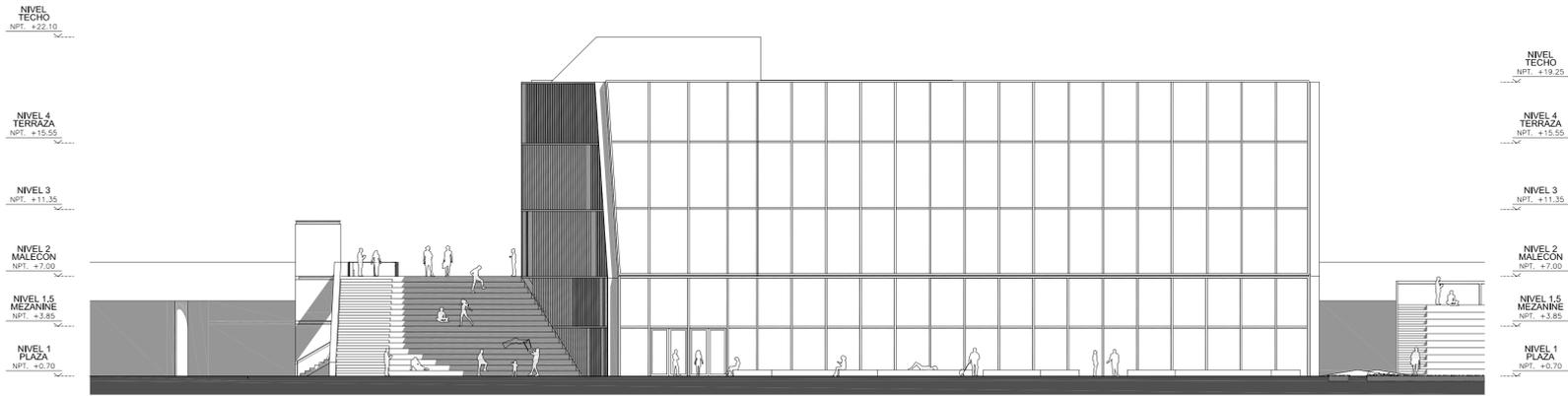

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
 FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
 PROYECTO DE FIN DE CARRERA

PROFESORES:
 ARQ. ANTONIO GRAÑA
 ARQ. JUAN GUTIERREZ
 ALUMNO:
 PAULO MIÑÁN VARGAS

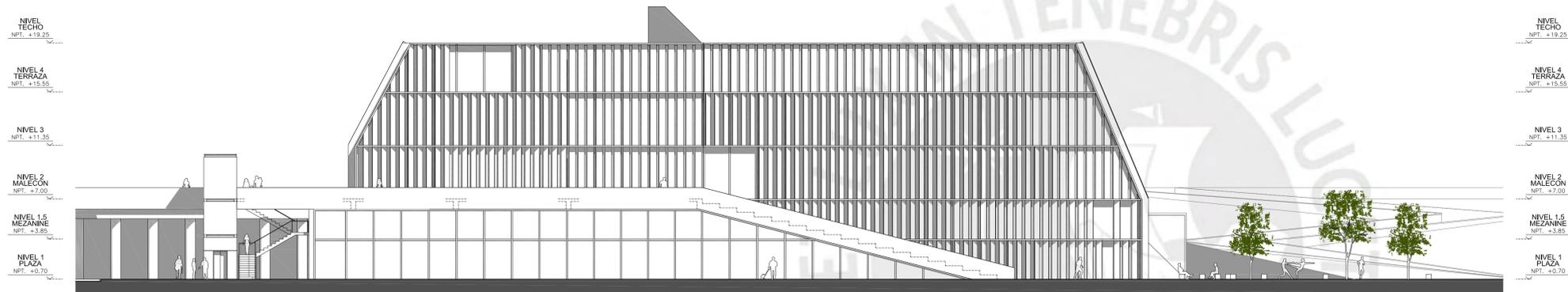
PROYECTO:
CENTRO DE FORMACIÓN INTEGRAL PARA EL DEPORTE
 PLANO:
PLANTA PRIMER NIVEL


 ESCALA:
 1/200
 FECHA:
 08.05.15

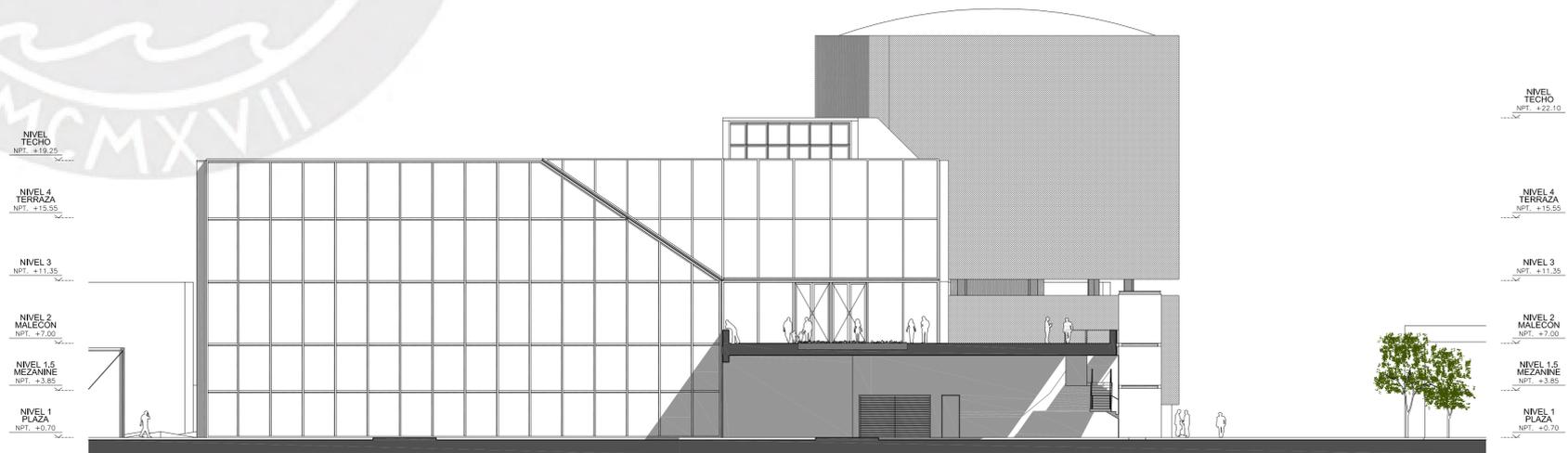
LÁMINA:
A-01



ELEVACIÓN 1
ESCALA: 1/200

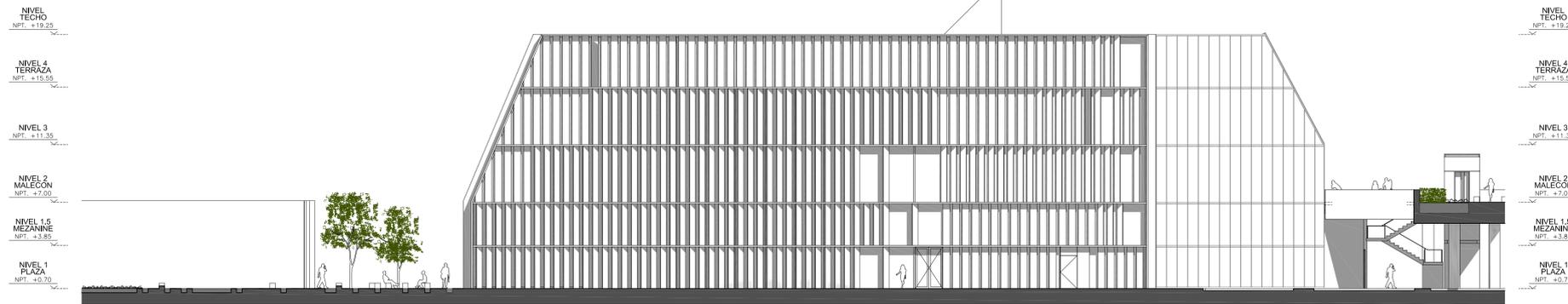


ELEVACIÓN 2
ESCALA: 1/200

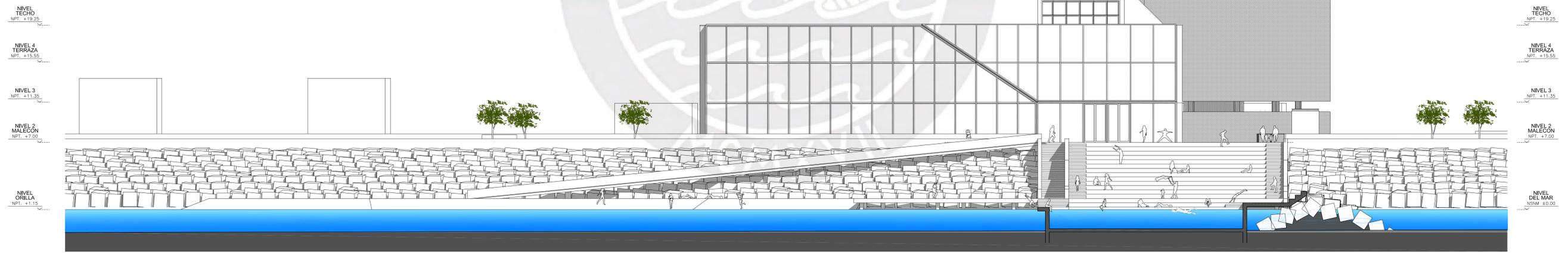


ELEVACIÓN 3
ESCALA: 1/200

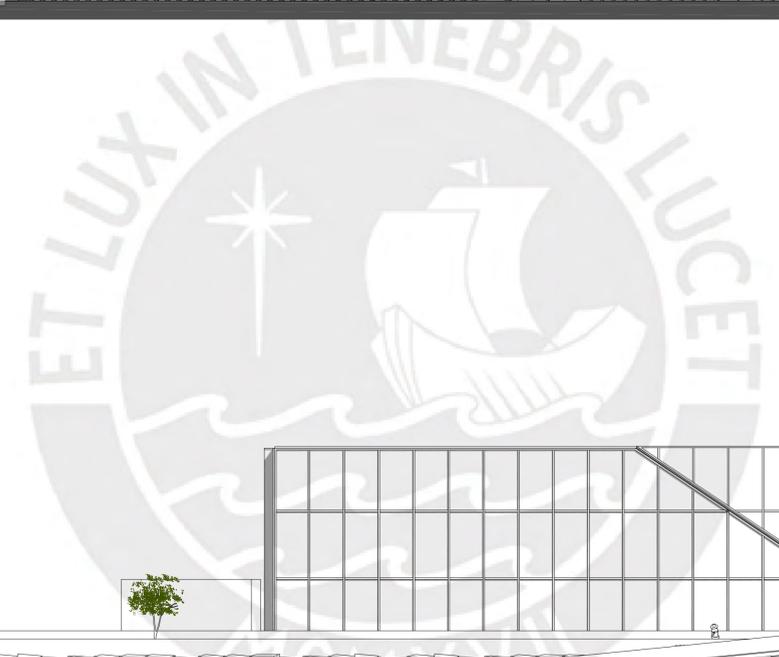
	PONTIFICIA UNIVERSIDAD CÁTOLICA DEL PERÚ	PROFESORES: ARQ. ANTONIO GRAÑA ARQ. JUAN GUTIERREZ	PROYECTO: CENTRO DE FORMACIÓN INTEGRAL PARA EL DEPORTE	 N ESCALA: 1/200 FECHA: 08.05.15	LÁMINA: A-06
	FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO PROYECTO DE FIN DE CARRERA	ALUMNO: PAULO MIÑÁN VARGAS	PLANO: ELEVACION 1, 2 Y 3		

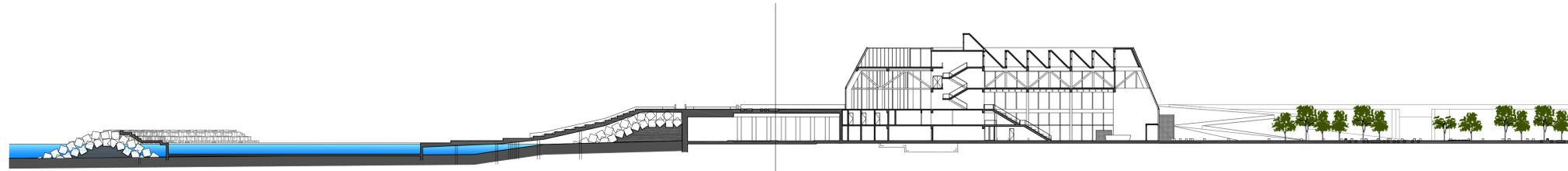


ELEVACIÓN 4
ESCALA: 1/200

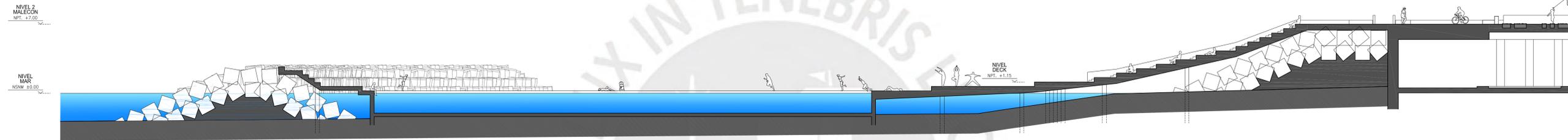


ELEVACIÓN 5
ESCALA: 1/200

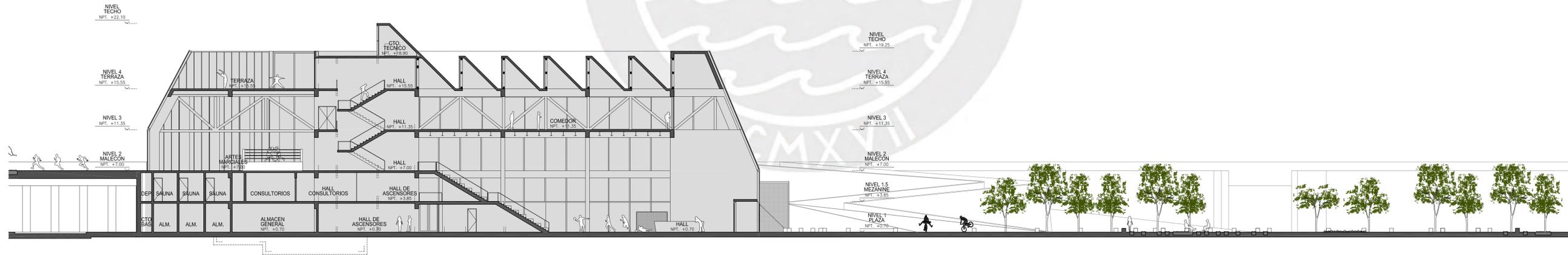




CORTE 1 - 1
ESCALA: 1/500

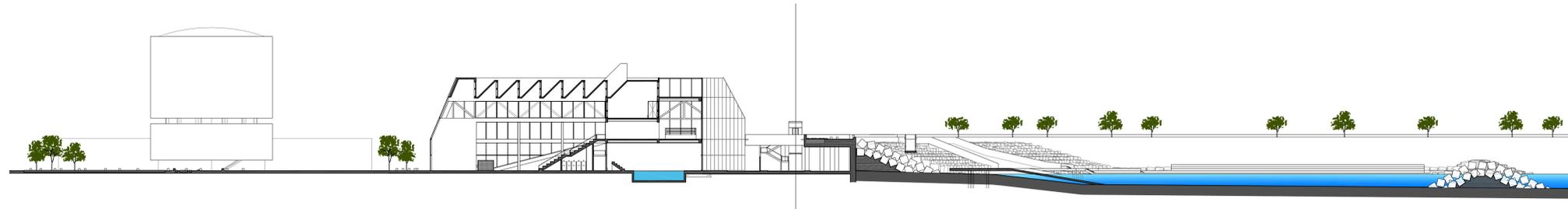


CORTE 1 - 1
ESCALA: 1/200

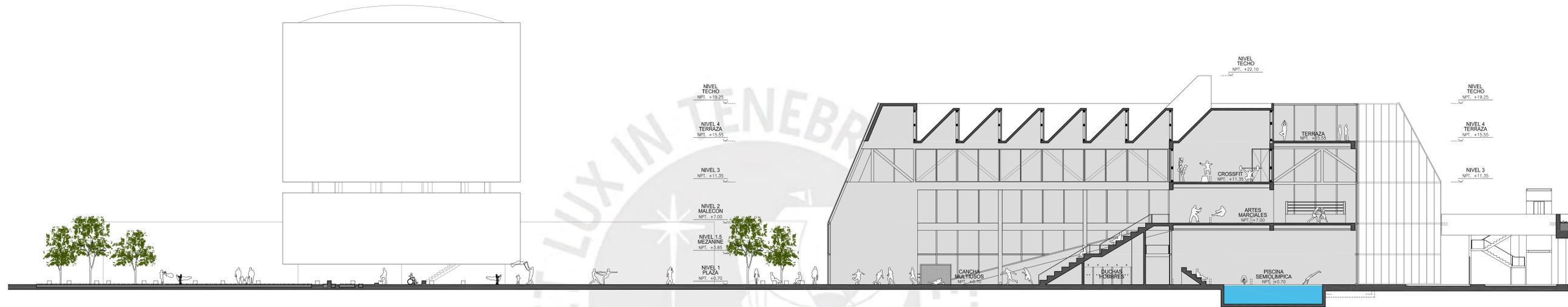


CORTE 1 - 1
ESCALA: 1/200

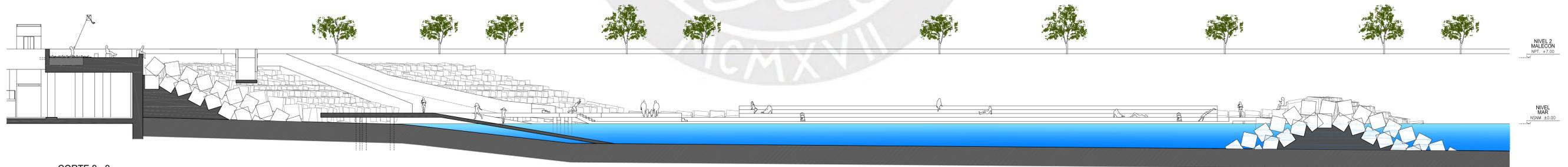
	PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ	PROFESORES: ARQ. ANTONIO GRAÑA ARQ. JUAN GUTIERREZ	PROYECTO: CENTRO DE FORMACIÓN INTEGRAL PARA EL DEPORTE	 N ESCALA: 1/200 FECHA: 08.05.15	LÁMINA: A-08
	FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO PROYECTO DE FIN DE CARRERA	ALUMNO: PAULO MIÑÁN VARGAS	PLANO: CORTE 1		



CORTE 2 - 2
ESCALA: 1/500

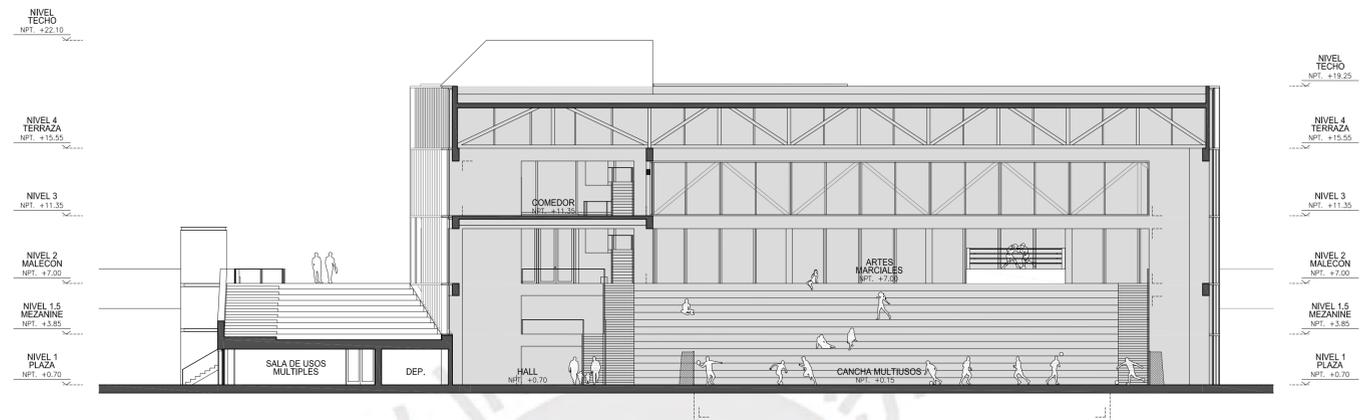


CORTE 2 - 2
ESCALA: 1/200

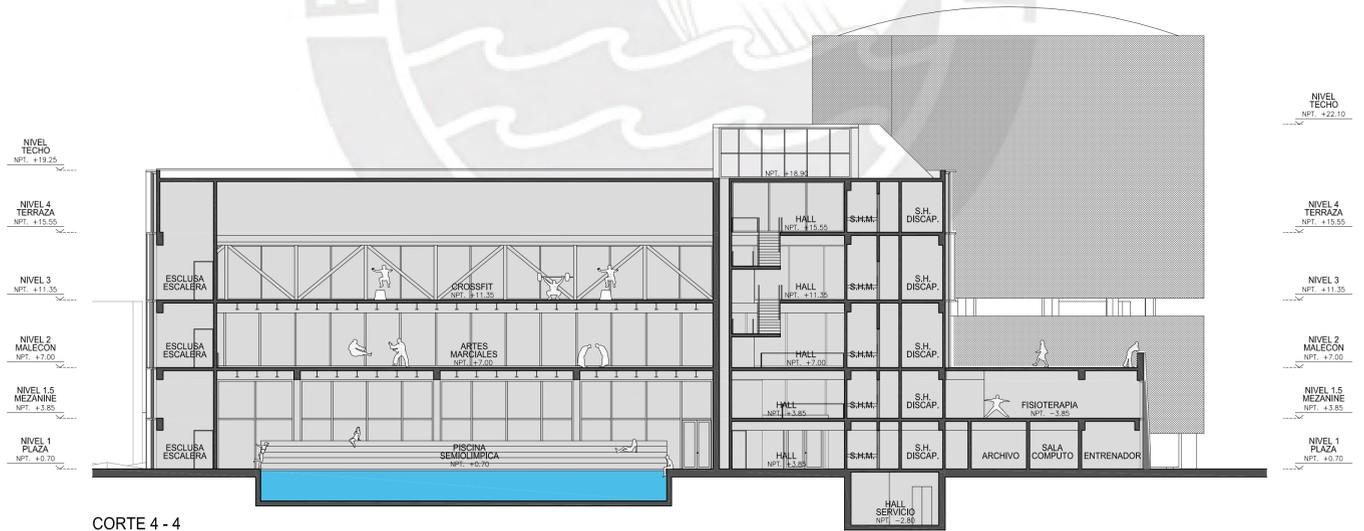


CORTE 2 - 2
ESCALA: 1/200

	PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ	PROFESORES: ARQ. ANTONIO GRAÑA ARQ. JUAN GUTIERREZ	PROYECTO: CENTRO DE FORMACIÓN INTEGRAL PARA EL DEPORTE	 ESCALA: 1/200 FECHA: 08.05.15	LÁMINA: A-09
	FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO PROYECTO DE FIN DE CARRERA	ALUMINO: PAULO MIÑÁN VARGAS	PLANO: CORTE 2		



CORTE 3 - 3
ESCALA: 1/200



CORTE 4 - 4
ESCALA: 1/200



	PONTIFICIA UNIVERSIDAD CÁTOLICA DEL PERÚ	PROFESORES: ARQ. ANTONIO GRAÑA ARQ. JUAN GUTIERREZ	PROYECTO: CENTRO DE FORMACIÓN INTEGRAL PARA EL DEPORTE	 N ESCALA: 1/200 FECHA: 08.05.15	LÁMINA: A-10
	FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO PROYECTO DE FIN DE CARRERA	ALUMINO: PAULO MIÑÁN VARGAS	PLANO: CORTE 3 Y 4		

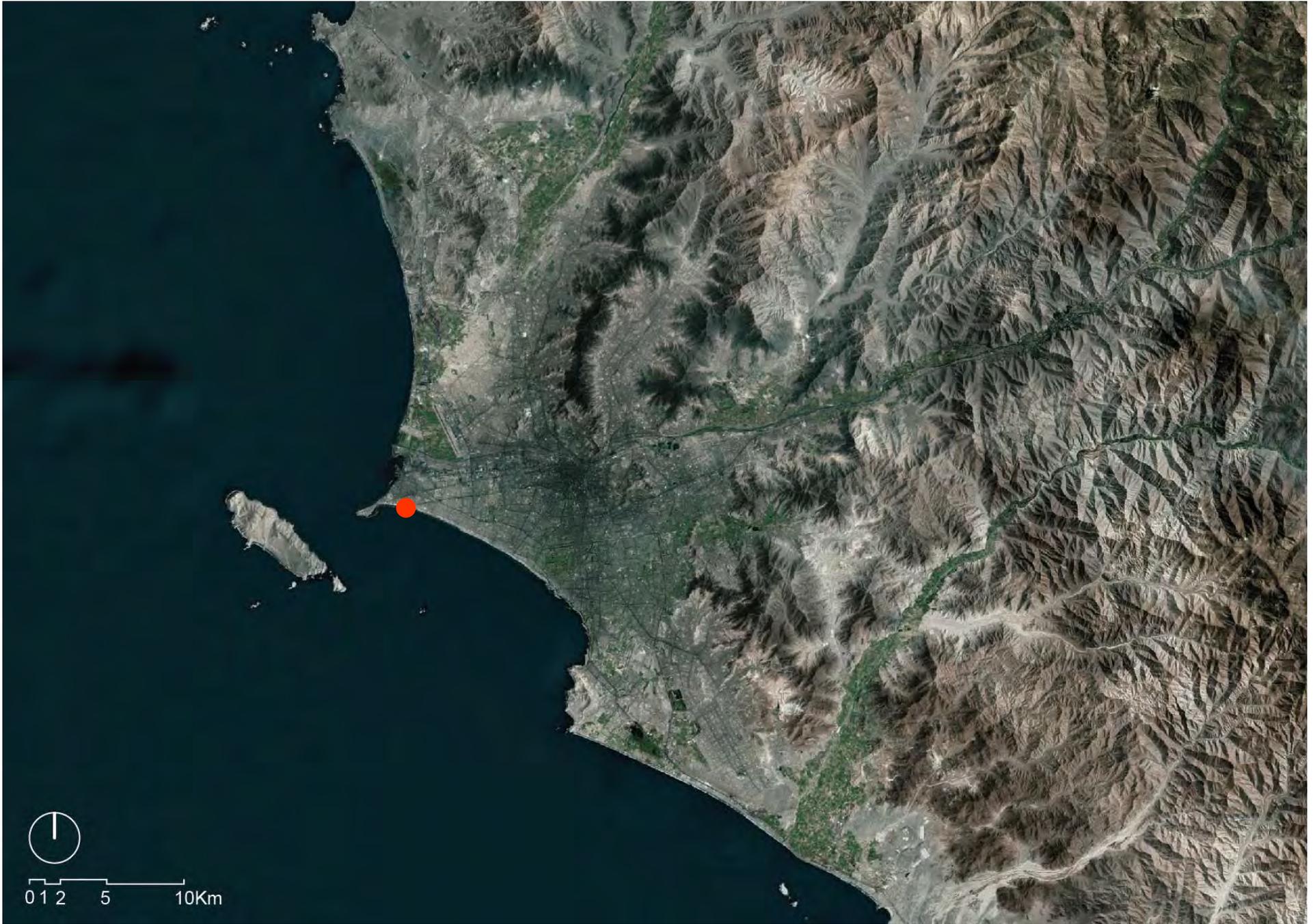
CENTRO DE FORMACIÓN INTEGRAL PARA EL DEPORTE LA MAR BRAVA

PAULO MIÑÁN VARGAS



PONTIFICIA
UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DEL PERÚ

PROFESORES:
ARQ. ANTONIO GRAÑA
ARQ. JUAN GUTIERREZ



UBICACIÓN | LIMA METROPOLITANA



LIMITE DISTRITAL ———

UBICACIÓN | CALLAO



SITUACIÓN_BORDE



SITUACIÓN_BORDE



SITUACIÓN_BORDE



SITUACIÓN_BORDE



CORTE CIUDAD-MAR BRAVA

SITUACION BORDE



SITUACIÓN_CIUDAD



SITUACIÓN_CIUDAD



SITUACIÓN_CIUDDAD



SITUACIÓN_CIUADAD



SITUACIÓN_PERCEPCION



AV. LORETO Año 2012



Fuente: <http://www.limaeasy.com/earthquakes-in-peru/historical-earthquakes/20th-century-earthquakes>

AV. LORETO 17 Octubre Año 1966 (Terremoto Epicentro Huacho)

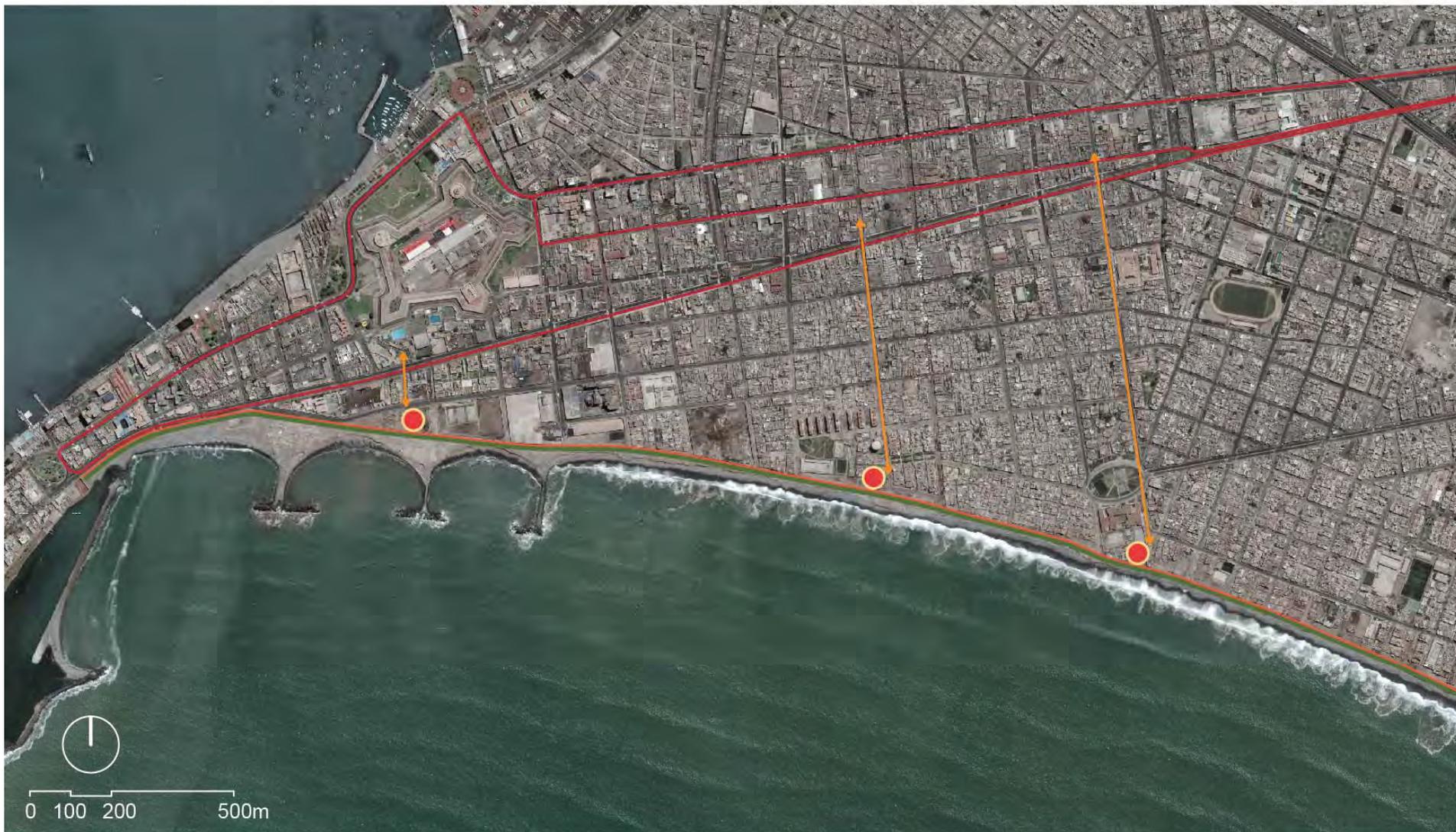
ESTRATEGIA URBANA





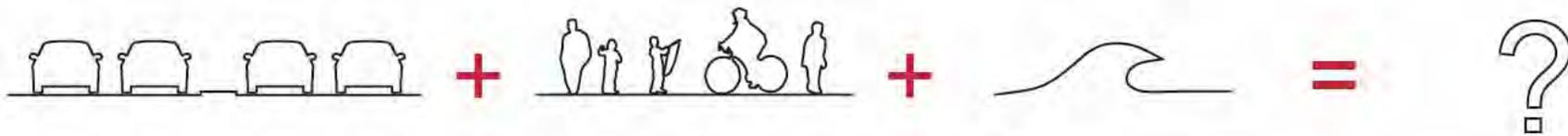
- VÍAS PRINCIPALES
- VECTORES DE CONEXIÓN

MAPEO_TRANSPORTE

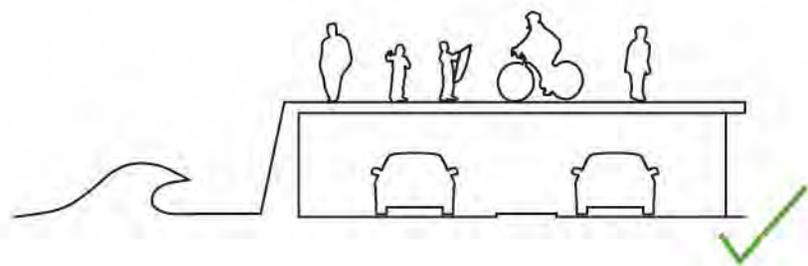


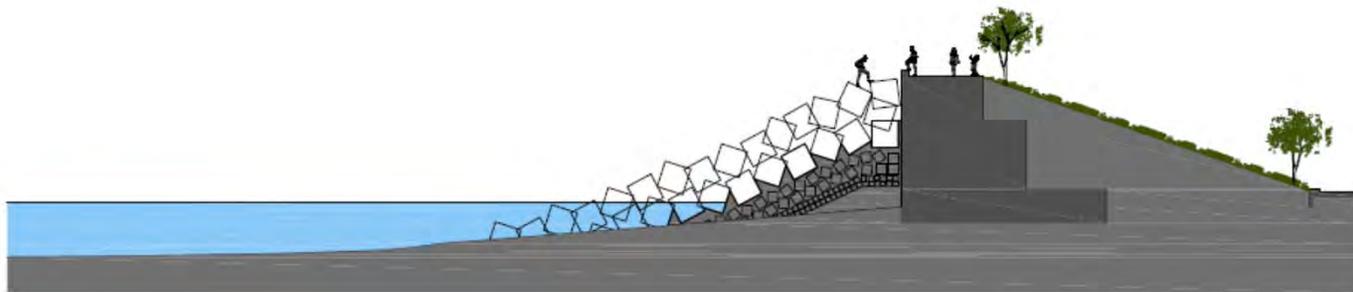
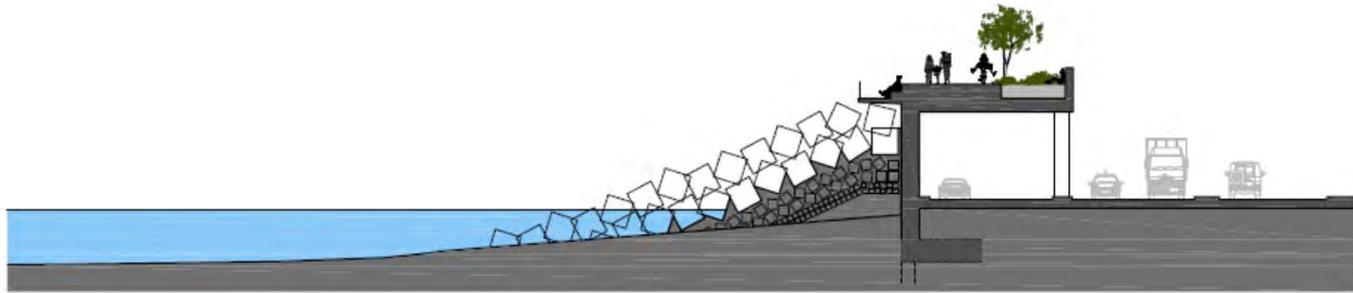
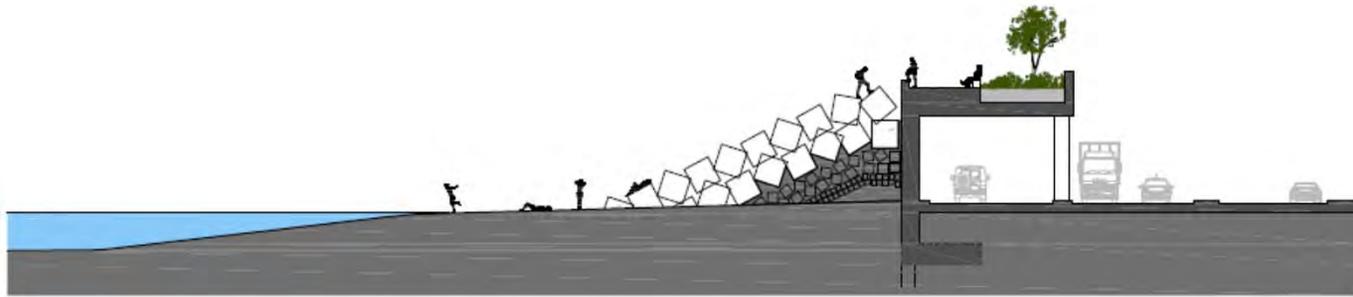
- PUNTOS DE INTERVENCIÓN
- VÍAS PRINCIPALES
- VECTORES DE CONEXIÓN
- NUEVO MALECÓN

ESTRATEGIA _INTERVENCIÓN URBANA



ESQUEMA_SOLUCIÓN VIA | ESPACIO PUBLICO Y DEFENSA COSTERA





SITUACION_RIESGO







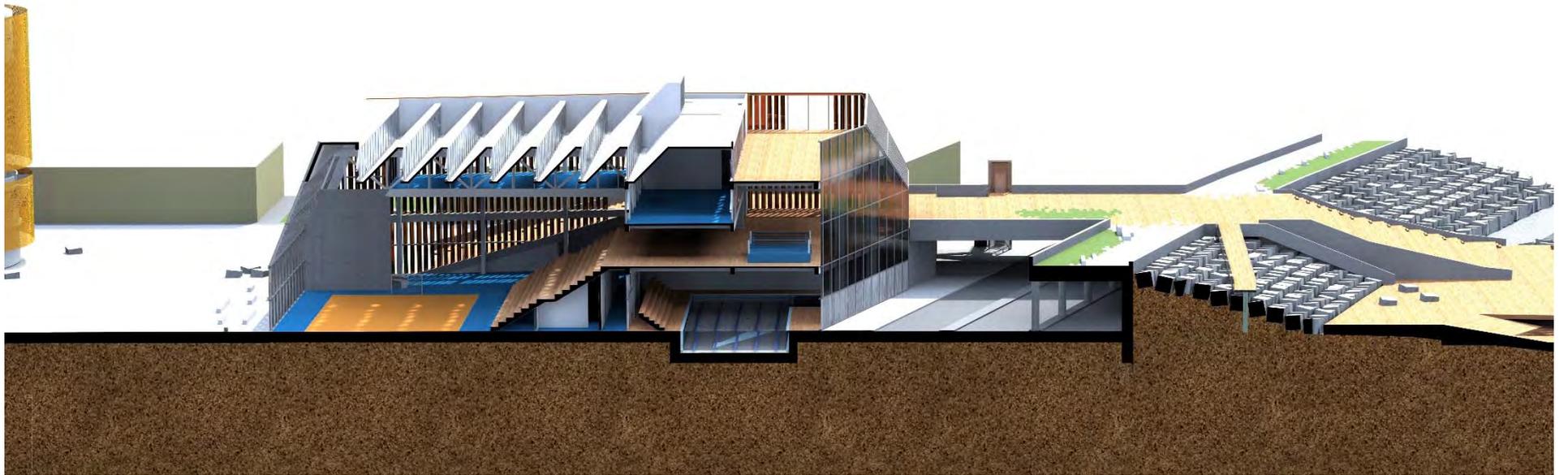


A.A.H.H
ALAN GARCIA

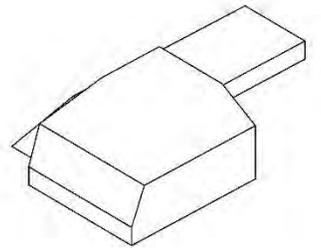
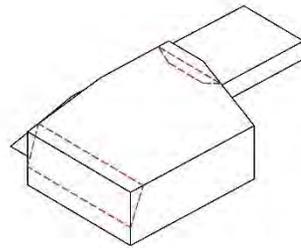
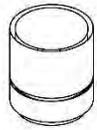
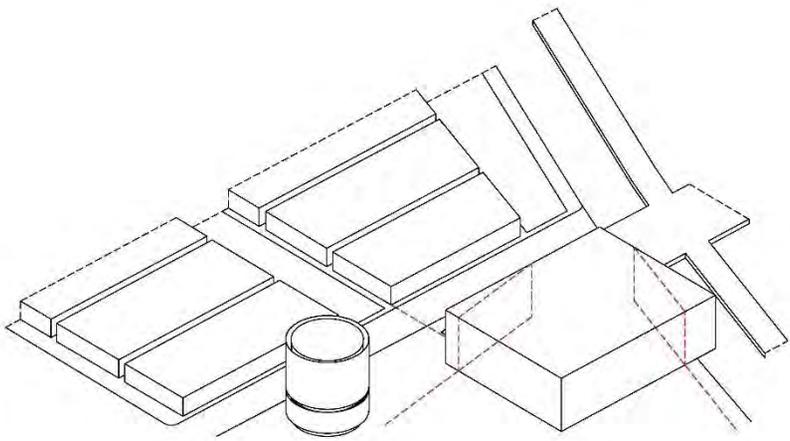


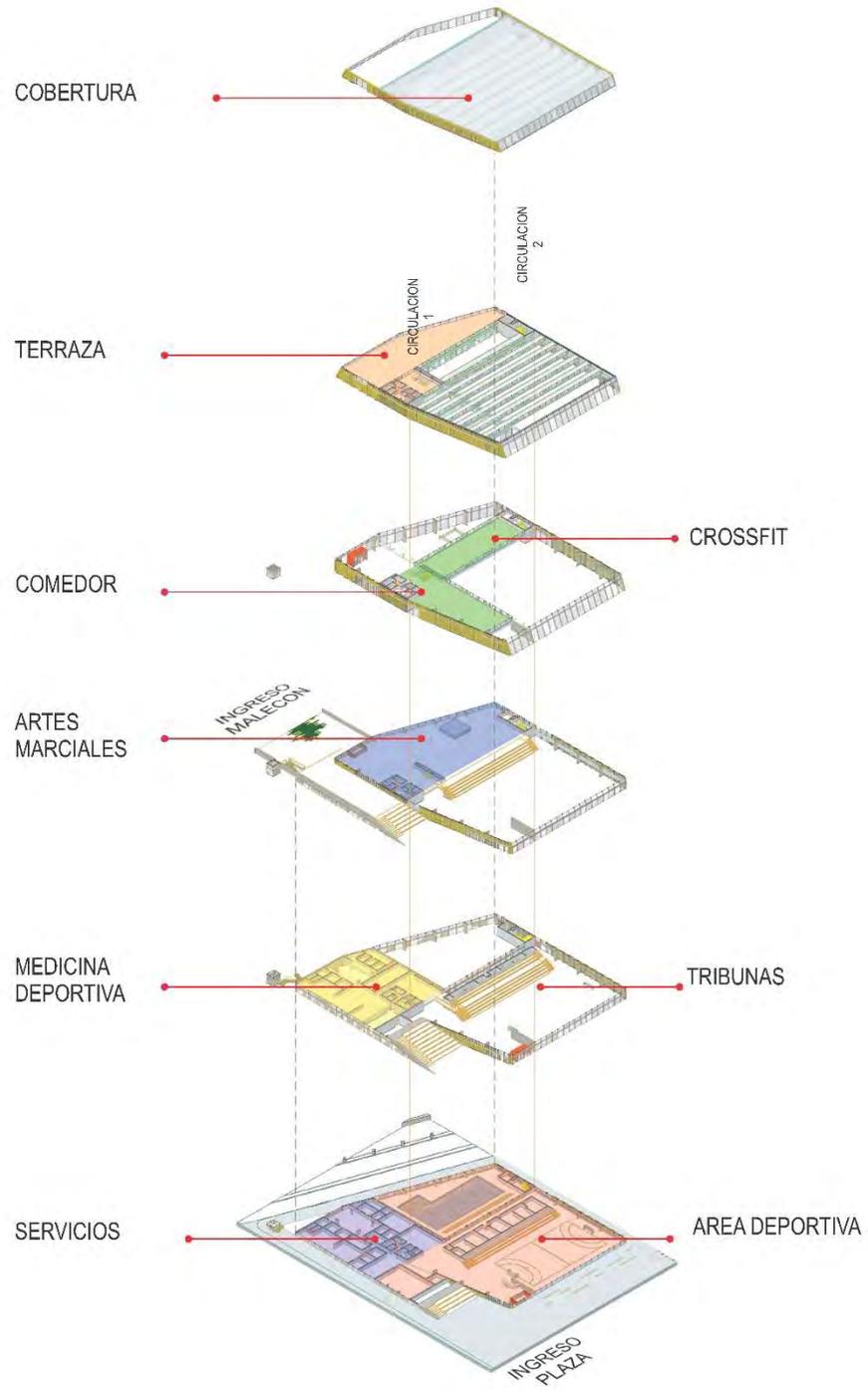


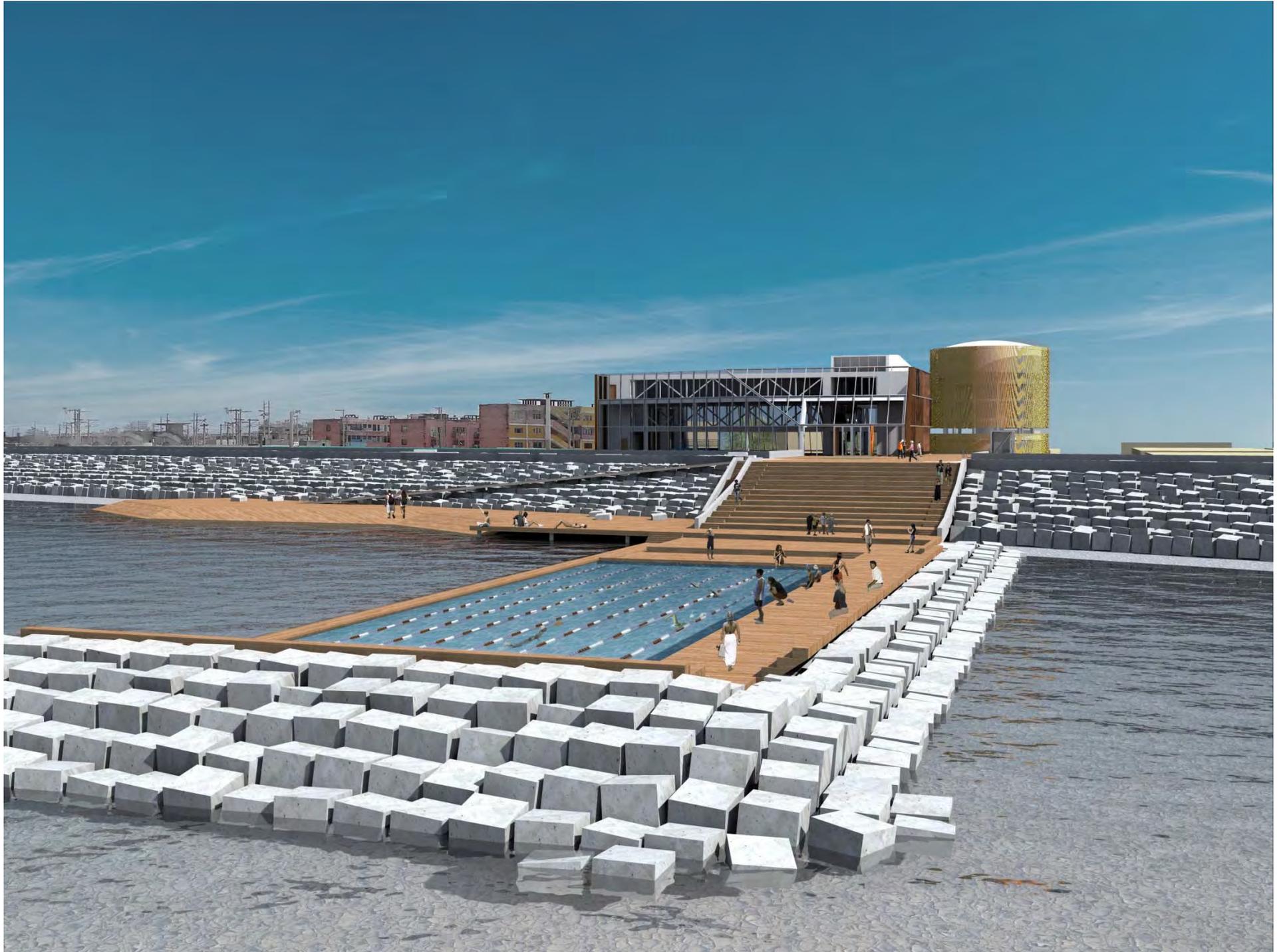




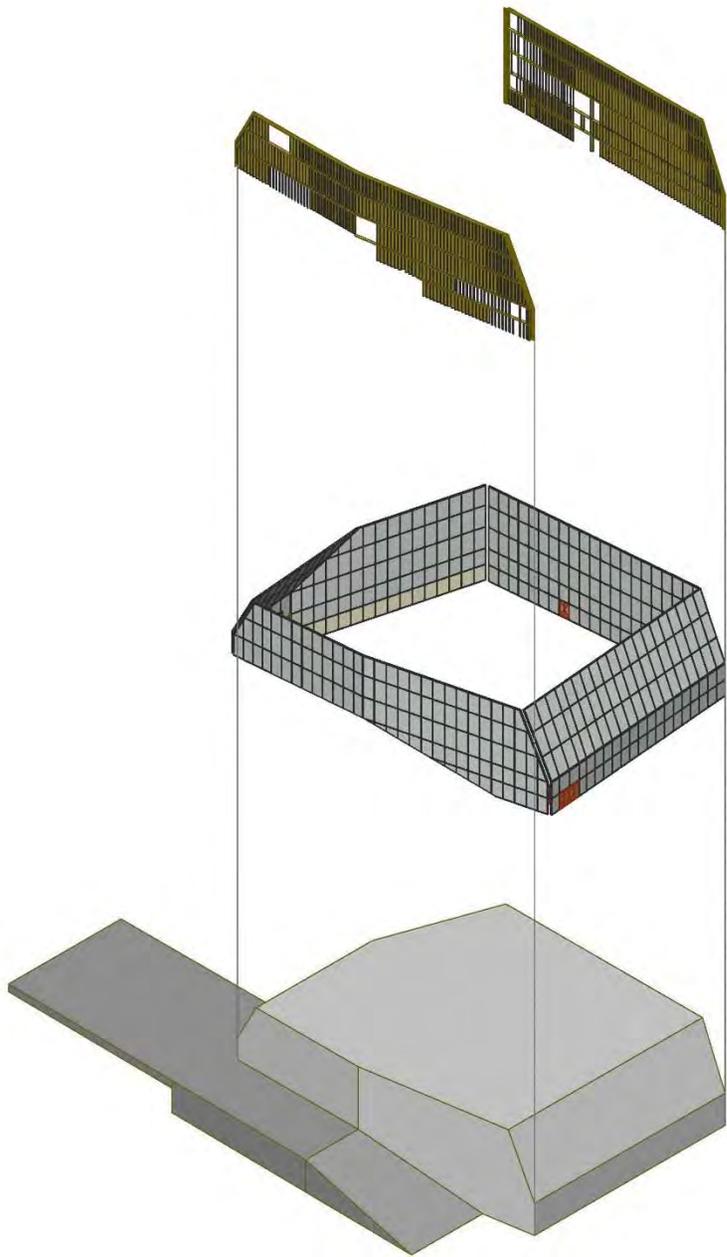






















5. BIBLIOGRAFÍA

- Fernández de Córdova, G., Bogdanovich, L, & Moschella, P. (2009). *Segregación espacial, social e intercultural: Los sectores segregados periféricos ¿son los nuevos espacios para el desarrollo urbano de Lima Metropolitana?* Centro de Investigación de La Arquitectura y la Ciudad (CIAC), Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP), Lima. Manuscrito no publicado.
- Fernández de Córdova, Graciela (2012). *Nuevos patrones de segregación socio-espacial en Lima y Callao 1990-2007: nuevos desafíos para la metrópoli*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. Departamento Académico de Arquitectura.
- Godard, Henry, coord. (1990). *Crecimiento de Quito y Guayaquil: estructuración, segregación y dinámica del espacio urbano*. Quito: Corporación Editora Nacional.
- Grompone, Romeo et al. (1983). *La Lima de los 80. Crecimiento y segregación social*. Lima: DESCO
- Instituto Nacional de Defensa Civil - Perú. (2011). *Proyecto de preparación ante desastre sísmico y/o tsunami y recuperación temprana en Lima y Callao: estudio SIRAD: recursos de respuesta inmediata y de recuperación temprana ante la ocurrencia de un sismo y/o tsunami en Lima Metropolitana y Callao*. Lima: Instituto Nacional de Defensa Civil: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
- Matos Mar, José (1984). *Desborde popular y crisis del Estado*. Lima: IEP.
- Pancorbo Valdivia, Gina. (2010). *Estereotipos y prejuicios hacia grupos étnicos peruanos en una muestra de pobladores de una zona urbano-marginal del Callao*. Pontificia Universidad Católica del Perú. Facultad de Letras y Ciencias Humanas. Mención: Psicología Social, 2010.
- Quiroz Chueca, Francisco. (2007). *Historia del Callao: De puerto de Lima a provincia constitucional*. Lima: Fondo Editorial del Pedagógico de San Marcos.
- Roca, Miguel (2012). *Segregación social: distribución y construcción espacial en Lima Metropolitana*. Espacio y desarrollo - Época 2, no. 24.
- Sabatini, Francisco (2003). *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*. Documentos del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Serie Azul Nº 35. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Sabatini, Francisco. (2003). *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*. Washington DC: Banco Interamericano de Desarrollo. Departamentode Desarrollo Sostenible.
- Sánchez Olivencia, Fernando. (1989). *Callao: pasado, presente, futuro*. Lima: Okura Editores.

- Valencia, Ricardo. (1979). *El terremoto del 24 de mayo de 1940: sus efectos y sus enseñanzas*. Lima: Revista de la Universidad Católica. Nueva serie -- No. 6.
- Vigil Pelaez, Eleuterio. (1946). *El Callao de ayer y de hoy*. Callao: La Crónica y Variedades.
- Ziccardi, Alicia (2008). *Procesos de urbanización de la pobreza y nuevas formas de exclusión social: los retos de las políticas sociales de las ciudades latinoamericanas del siglo XXI*. Bogotá: Siglo del Hombre Editores. Buenos Aires: CLACSO, 2008.

